

✓ 40502 / H / 10



ITS
Institut
Teknologi
Sepuluh Nopember

RSS
388
cha
a-1

2010

TUGAS AKHIR - RC09 1380

**ANALISA KEPUASAN PELAKU TRANSPORTASI
TERHADAP KINERJA MOBIL PENUMPANG UMUM
JURUSAN BOJONEGORO-BABAT**

ABDUL CHAKIM
NRP 3106 100 114

Dosen Pembimbing
CAHYA BUANA, ST., MT.

JURUSAN TEKNIK SIPIL
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2010

PERPUSTAKAAN ITS	
Tgl Terima	21 - 7 - 2010
Terima Dari	H
No Agenda Prp.	288



FINAL PROJECT - RC09 1380

**SATISFACTION ANALYSIS OF THE
TRANSPORTATION USER TO PERFORMANCE
PUBLIC PASSANGER VEHICLES ROUTE
BOJONEGORO-BABAT**

**ABDUL CHAKIM
NRP 3106 100 11**

**Supervisor :
CAHYA BUANA, ST., MT.**

**DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
Faculty of Civil Engineering and Planning
Sepuluh Nopember Institute of Technology
Surabaya 2010**

**ANALISA KEPUASAN PELAKU TRANSPORTASI
TERHADAP KINERJA MOBIL PENUMPANG
UMUM JURUSAN BOJONEGORO-BABAT**

TUGAS AKHIR

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
pada
Bidang Studi Transportasi
Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh :

ABDUL CHAKIM

Nrp. 3106 100 114

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :



Cahya Buana, ST., MT.

**SURABAYA
JULI, 2010**

ANALISA KEPUASAN PELAKU TRANSPORTASI TERHADAP KINERJA MOBIL PENUMPANG UMUM JURUSAN BOJONEGORO-BABAT

Nama Mahasiswa : Abdul Chakim
NRP : 3106 100 114
Jurusan : Teknik Sipil FTSP-ITS
Dosen Pembimbing : Cahya Buana, ST, MT.

Abstrak

Kebutuhan akan transportasi dari waktu ke waktu terus mengalami peningkatan akibat semakin banyaknya kegiatan-kegiatan yang membutuhkan jasa transportasi, seperti adanya perkembangan dalam sektor industri, perdagangan serta sarana pendidikan. Contohnya saja perjalanan penduduk antar kota Bojonegoro-Babat yang semakin meningkat. Sehingga semakin bertambah pula intensitas pergerakan lalu lintas antar kota.

Seiring dengan peningkatan mobilitas penduduk, maka dituntut tersedianya angkutan antar kota yang melayani rute/trayek Bojonegoro-Babat yang diharapkan dapat memenuhi kebutuhan mobilitas penduduk tersebut. Oleh sebab itu perlu adanya perbaikan fasilitas dan kinerja dari mobil penumpang umum (MPU) jurusan Bojonegoro-Babat.

Penelitian ini tentang analisa kepuasan pelaku transportasi terhadap kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner yang terdiri dari 50 penumpang, 50 pengguna jalan, 55 sopir dan 50 pemilik MPU. Identifikasi atribut pertanyaan yang akan diajukan kepada responden dilakukan dengan mengacu kepada lima dimensi kualitas jasa, yaitu tangible, reliability, responsive, assurance, dan empathy. Dari hasil kuesioner tersebut akan dilakukan pengolahan data dengan menggunakan uji validitas dan uji reliabilitas. Pada tahap akhir akan dilakukan pemetaan terhadap nilai kepuasan dan kepentingan pelaku transportasi terhadap kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat dengan menggunakan analisa kuadran.

Dari hasil pemetaan analisa kuadran diketahui bahwa prioritas utama yang mempengaruhi kepuasan penumpang adalah tentang perilaku sopir, ketertiban dan kecepatan. Untuk pengguna jalan yang menjadi prioritas utama adalah tentang ketertiban, kepedulian dan kondisi MPU. Untuk sopir yang menjadi prioritas utama adalah jumlah penumpang, penghasilan dan jumlah setoran. Untuk pemilik MPU yang menjadi prioritas utama adalah jumlah setoran dan keuntungan tiap bulan.

Kata Kunci : Kepuasan, Validitas, Reliabilitas, Analisa Kuadran, MPU jurusan Bojonegoro-Babat

SATISFACTION ANALYSIS OF THE TRANSPORTATION USER TO PERFORMANCE PUBLIC PASSANGER VEHICLES ROUTE BOJONEGORO-BABAT

Name of Student : Abdul Chakim
NOS : 3106 100 114
Department : Civil Engineering FTSP-ITS
Lecturer : Cahya Buana, ST, MT.

Abstract

These day demand of transportation grows continously because many activities need transportation services, such as the existence of growth in the industrial sector, trade and education facilities. For example the mobilitation of people from Bojonegoro-Babat is increase. Thus more increase the intensity of traffic movements between cities.

Besides increasing mobility of people, so it's required the availability of inter-city transport routes Bojonegoro-Babat are expected to fill the mobility needs of these people. Hence, it need for repairing facilities and performance of public passanger vehicles (MPU) route Bojonegoro-Babat

This research is about satisfaction analisys of transportation user to performance public passanger vehicles route Bojonegoro-Babat. The data was collected using questionnaire consists of 50 passengers, 50 road users, 55 drivers and 50 owners of the MPU. Identify of the questions attributes of the will be presented to respondents was conducted is reference to the five dimensions of service quality, which is tangible, reliability, responsiveness, assurance, and empathy. The results of these questionnaires will be processed using the data validity and reliability test. In the last step will be mapping the satisfaction values and importance transportation user to performance MPU route Bojonegoro-Babat using quadrant analysis.

The results of quadrant mapping analysis are known that the main priorities give influence passenger satisfaction is on the behavior of the driver, order and speed. The user of the road which becomes the main priority is about the order, care and condition of the MPU. The driver who becomes the main priority is the amount of passengers, revenue and deposit amount. The MPU owner who becomes the main priority is the amount of deposits and profits every month.

Key words : Satisfaction, Validity test, Reliability test, Quadran analysis, MPU Route Bojonegoro-Babat

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah puji syukur atas kehadiran ALLAH SWT atas Ridho dan hidayahNya yang luar biasa sehingga penulisan Tugas Akhir yang berjudul Analisa Kepuasan Pelaku Transportasi Terhadap Kinerja Mobil Angkutan Umum Jurusan Bojonegoro-Babat dapat terselesaikan dengan tepat waktu.

Dalam kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Cahya Buana, ST. MT, selaku dosen pembimbing atas segala arahan dan bimbingannya dalam penulisan Tugas Akhir ini.
2. Ibu Prof. Dr. Ir. Triwulan, DEA selaku dosen wali
3. Bapak Dr. Ir. Hidayat Soegiharjo, MS. selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil-FTSP ITS.
4. Kedua orang tua yang selalu memberi dukungan dan doa
5. Devi Irine Fitria yang selalu memberi dukungan, doa dan semangat dalam penyelesaian Tugas Akhir ini.
6. Para surveyor (Pendik, Endro dan Irine"RVR") yang telah membantu mengumpulkan data.
7. Teman-teman S-49 yang telah berjuang bersama selama 4 tahun ini.
8. Semua pihak yang telah membantu terselesainya tugas akhir ini.

Penulis menyadari dalam penyusunan Tugas Akhir ini masih terdapat banyak kekurangan. Untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari pembaca demi kesempurnaan Tugas Akhir ini. Penulis berharap semoga Tugas Akhir ini dapat bermanfaat dan menambah khasanah keilmuan bagi penulis sendiri dan bagi pembaca.

Surabaya, 14 Juni 2010

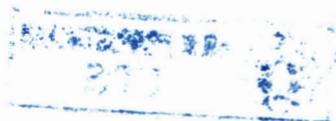
Penulis

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	2
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Batasan Masalah	3
1.6 Lokasi Studi	4
BAB II	5
TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1 Transportasi Angkutan Umum	5
2.2 Pemahaman Teori Jasa	6
2.3 Jasa Angkutan	8
2.4 Standart Pelayanan Angkutan Umum	9
2.5 Konsep Kepuasan Konsumen	12
2.6 Konsep Kepentingan Konsumen	14
2.7 Nilai Konsumen	15
2.8 Desain Penelitian	16
2.8.1 Metode Penelitian	16
2.8.2 Ukuran Sampel	17
2.8.3 Skala Pengukuran	19
2.9 Important Performance Analysis	20
2.9.1 Analisa Kuadran.	21
2.10 Teori Uji Kuesioner	24
2.10.1 Uji Validitas	24

2.102 Uji Reliabilitas	25
BAB III	29
METODOLOGI	29
3.1 Umum	29
3.2 Metodologi Pelaksanaan Penelitian	29
3.3 Lokasi Penelitian	32
3.4 Flow Chart Metodologi	33
BAB 4	37
ANALISA DATA DAN PEMBAHASAN	37
4.1 Survey Pendahuluan	37
4.1.1 Atribut Pertanyaan	37
4.1.2 Uji Validitas	40
4.1.3 Uji Reliabilitas	47
4.2 Survei Data Primer	55
4.2.1 Jumlah Sampel	56
4.3 Profil Responden	58
4.4 Uji Instrumen Penelitian	59
4.4.1 Uji Validitas	60
4.4.2 Uji Reliabilitas	68
4.5 Analisa Kepuasan dan Kepentingan	77
4.5.1 Penilaian Tingkat Kepuasan	82
4.5.2 Penilaian Tingkat Kepentingan	84
4.6.3 Tingkat Kesesuaian	86
4.6 Analisa Kuadran	93
4.6.1 Analisa Kuadran Responden Penumpang	94
4.6.2 Analisa Kuadran Responden Pengguna Jalan	99
4.6.3 Analisa Kuadran Responden Sopir MPU	104
4.6.4 Analisa Kuadran Responden Pemilik MPU	109
BAB 5	115
KESIMPULAN DAN SARAN	115
5.1 Kesimpulan	115

5.1.1	Penilaian Tingkat Kesesuaian Pelaku Transportasi	115
5.1.2	Penilaian Tingkat Kesenjangan Pelaku Transportasi	116
5.1.3	Penilaian Analisa Kuadran Pelaku Transportasi	118
5.2	Saran	120
	DAFTAR PUSTAKA	121



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Standar Pelayanan Angkutan Umum	9
Tabel 2.2	Pedoman Kualitas Pelayanan Angkutan Umum di wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur	10
Tabel 4.1	Contoh Perhitungan Validitas Survey Pendahuluan Kepuasan Penumpang Atribut 1	42
Tabel 4.2	Hasil uji Validitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepuasan Penumpang	43
Tabel 4.3	Hasil uji Validitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepentingan Penumpang	43
Tabel 4.4	Hasil uji Validitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepuasan Pengguna Jalan	44
Tabel 4.5	Hasil uji Validitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepentingan Pengguna Jalan	44
Tabel 4.6	Hasil uji Validitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepuasan Sopir MPU	44
Tabel 4.7	Hasil uji Validitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepentingan Sopir MPU	45
Tabel 4.8	Hasil uji Validitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepuasan Pemilik MPU	46
Tabel 4.9	Hasil uji Validitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepentingan Pemilik MPU	46
Tabel 4.10	Contoh Perhitungan Reliabilitas Tingkat Kepuasan Penumpang Atribut 1	48
Tabel 4.11	Hasil Uji Reliabilitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepuasan Penumpang	49
Tabel 4.12	Hasil Uji Reliabilitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepentingan Penumpang	50
Tabel 4.13	Hasil Uji Reliabilitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepuasan Pengguna Jalan Raya	51
Tabel 4.14	Hasil Uji Reliabilitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepentingan Pengguna Jalan Raya	51

Tabel 4.15 Hasil Uji Reliabilitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepuasan Sopir MPU	52
Tabel 4.16 Hasil Uji Reliabilitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepentingan Sopir MPU	53
Tabel 4.17 Hasil Uji Reliabilitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepuasan Pemilik MPU	54
Tabel 4.18 Hasil Uji Reliabilitas Survei Pendahuluan Tingkat Kepentingan Pemilik MPU	55
Tabel 4.19 Contoh Perhitungan Validitas Survey Primer Kepuasan Penumpang atribut 1	61
Tabel 4.20 Hasil uji Validitas Survei Data Primer Tingkat Kepuasan Penumpang	64
Tabel 4.21 Hasil uji Validitas Survei Data Primer Tingkat Kepentingan Penumpang	64
Tabel 4.22 Hasil uji Validitas Survei Data Primer Tingkat Kepuasan Pengguna Jalan	65
Tabel 4.23 Hasil uji Validitas Survei Data Primer Tingkat Kepentingan Pengguna Jalan	65
Tabel 4.24 Hasil uji Validitas Survei Data Primer Tingkat Kepuasan Sopir MPU	66
Tabel 4.25 Hasil uji Validitas Survei Data Primer Tingkat Kepentingan Sopir MPU	66
Tabel 4.26 Hasil uji Validitas Survei Primer Tingkat Kepuasan Pemilik MPU	67
Tabel 4.27 Hasil uji Validitas Survei Data Primer Tingkat Kepentingan Pemilik MPU	67
Tabel 4.28 Contoh Perhitungan Reliabilitas Survey Data Primer Kepuasan Penumpang atribut 1	68
Tabel 4.29 Hasil Uji Reliabilitas Survei Data Primer Tingkat Kepuasan Penumpang	71
Tabel 4.30 Hasil Uji Reliabilitas Survei Data Primer Tingkat Kepentingan Penumpang	72
Tabel 4.31 Hasil Uji Reliabilitas Survei Data Primer Tingkat Kepuasan Pengguna Jalan Raya	73



Tabel 4.32 Hasil Uji Reliabilitas Survei Data Primer Tingkat Kepentingan Pengguna Jalan Raya	73
Tabel 4.33 Hasil Uji Reliabilitas Survei Data Primer Tingkat Kepuasan Sopir MPU	74
Tabel 4.34 Hasil Uji Reliabilitas Survei Data Primer Tingkat Kepentingan Sopir MPU	75
Tabel 4.35 Hasil Uji Reliabilitas Survei Data Primer Tingkat Kepuasan Pemilik MPU	76
Tabel 4.36 Hasil Uji Reliabilitas Survei Data Primer Tingkat Kepentingan Pemilik MPU	77
Tabel 4.37 Tingkat Kepuasan Penumpang	78
Tabel 4.38 Tingkat Kepentingan Penumpang	78
Tabel 4.39 Tingkat Kepuasan Pengguna Jalan Raya	79
Tabel 4.40 Tingkat Kepentingan Pengguna Jalan Raya	79
Tabel 4.41 Tingkat Kepuasan Sopir MPU	80
Tabel 4.42 Tingkat Kepentingan Sopir MPU	80
Tabel 4.43 Tingkat Kepuasan Pemilik MPU	81
Tabel 4.44 Tingkat Kepentingan Pemilik MPU	81
Tabel 4.45 Penilaian Kepuasan Penumpang	82
Tabel 4.46 Penilaian Kepentingan Penumpang	84
Tabel 4.47 Tingkat Kesesuaian Responden Penumpang	87
Tabel 4.48 Tingkat Kesesuaian Responden Pengguna Jalan	89
Tabel 4.49 Tingkat Kesesuaian Responden Sopir	90
Tabel 4.50 Tingkat Kesesuaian Responden Pemilik MPU	92
Tabel 4.51 Penilaian Analisa Kuadran Responden Penumpang	94
Tabel 4.52 Rekapitulasi Analisa Kuadran Responden Penumpang	98
Tabel 4.53 Penilaian Analisa Kuadran Responden Pengguna Jalan	99
Tabel 4.54 Rekapitulasi Analisa Kuadran Responden Pengguna Jalan	103
Tabel 4.55 Penilaian Analisa Kuadran Responden Sopir	104
Tabel 4.56 Rekapitulasi Analisa Kuadran Responden Sopir MPU	108

Tabel 4.57	Penilaian Analisa Kuadran Responden Pemilik MPU	109
Tabel 4.58	Rekapitulasi Analisa Kuadran Responden Pemilik MPU	113

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Diagram Konsep Kepuasan Konsumen	14
Gambar 2.2 Desire service, Adequate service dan Zone of Tolerance	15
Gambar 2.3 Kuadran Important Performance Analysis	23
Gambar 3.1 Flowchart Metodologi	33
Gambar 4.1 Grafik Gap Responden Penumpang	87
Gambar 4.2 Grafik Gap Responden Pengguna Jalan	89
Gambar 4.3 Grafik Gap Responden Sopir MPU	90
Gambar 4.4 Grafik Gap Responden Pemilik MPU	92
Gambar 4.5 Grafik Analisa Kuadran Penumpang	95
Gambar 4.6 Grafik Analisa Kuadran Pengguna Jalan	100
Gambar 4.7 Grafik Analisa Kuadran Sopir MPU	105
Gambar 4.8 Grafik Analisa Kuadran Pemilik MPU	110

DAFTAR LAMPIRAN

- Tabel Lampiran 1 Daftar Nilai Kritis
- Tabel Lampiran 2 Penilaian Kepuasan Pengguna Jalan Raya
- Tabel Lampiran 3 Penilaian Kepentingan Pengguna Jalan Raya
- Tabel Lampiran 4 Penilaian Kepuasan Sopir MPU
- Tabel Lampiran 5 Penilaian Kepentingan Sopir MPU
- Tabel Lampiran 6 Penilaian Kepuasan Pemilik MPU
- Tabel Lampiran 7 Penilaian Kepentingan Pemilik MPU
- Tabel Lampiran 8 Data Responden Penumpang
- Tabel Lampiran 9 Data Responden Pengguna Jalan Raya
- Tabel Lampiran 10 Data Responden Sopir MPU
- Tabel Lampiran 11 Data Responden pemilik MPU
- Tabel Lampiran 12 Data MPU Bojonegoro-Babat

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Kabupaten Bojonegoro adalah sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Timur. Kabupaten ini berbatasan dengan Kabupaten Tuban di utara, Kabupaten Lamongan di timur, Kabupaten Nganjuk, Kabupaten Madiun, dan Kabupaten Ngawi di selatan, serta Kabupaten Blora (Jawa Tengah) di barat. Bagian barat Kabupaten Bojonegoro (perbatasan dengan Jawa Tengah) merupakan bagian dari Blok Cepu, salah satu sumber deposit minyak bumi terbesar di Indonesia. Kota Bojonegoro terbagi atas 27 kecamatan yang masing-masing kawasan memiliki berbagai pusat aktivitas yang dilakukan oleh masyarakat. Hal ini dapat dilihat dengan adanya perkembangan sektor industri, perdagangan serta sarana pendidikan. Kelancaran berbagai aktivitas tersebut membutuhkan tersedianya sarana dan prasarana transportasi umum yang baik.

Salah satu jenis transportasi umum tersebut adalah Mobil Penumpang Umum (MPU) jurusan Bojonegoro-Babat yang melewati jalur atau rute Terminal Baru-Jl.Veteran (belok kiri)-Jl.A.Yani-Kapas-Balen-Sumberjo-Baureno-Babat. Jalur atau rute MPU ini melewati beberapa pasar yang merupakan pusat perdagangan masyarakat Bojonegoro, antara lain pasar Kapas, pasar Balen, pasar Sumberejo, pasar Baureno dan terakhir pasar Babat. Rute MPU ini juga melewati beberapa sekolah favorit di Kota Bojonegoro yaitu Sekolah Model Terpadu Bojonegoro, SMKN 4 Bojonegoro dan SMAN 1 Sumberejo. Selain melewati beberapa pasar dan sekolah, rute MPU ini juga melewati beberapa pabrik rokok yaitu pabrik rokok Sampoerna, pabrik rokok 369 dan pabrik rokok Gudang Garam, oleh karena itu MPU ini sangat penting keberadaannya bagi masyarakat Bojonegoro bagian timur.

Kinerja Mobil Penumpang Umum jurusan Bojonegoro-Babat saat ini kurang memadai. Hal ini terkait dengan perilaku

sopir dalam mengemudikan MPU dan tingkat kecepatan yang tidak menentu. Selain itu, perilaku sopir yang kurang tertib dalam mengemudikan MPU akan berpengaruh terhadap tingkat kepuasan penumpang

Dari pengguna jalan pun terjadi perbedaan tingkat kepuasan. Hal ini disebabkan karena rute yang dilalui oleh MPU sama dengan rute yang dilalui oleh pengguna jalan. Hal ini menyebabkan sering terganggunya pengguna jalan karena sopir MPU sering memberhentikan kendaraan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang tanpa memperhatikan pengguna jalan yang lain.

Selain itu dari sudut pandang sopir MPU Bojonegoro-Babat menilai menurunnya jumlah penumpang dikarenakan banyak penumpang yang beralih menggunakan kendaraan pribadi, terutama sepeda motor. Hal ini dapat berpengaruh terhadap jumlah penghasilan yang diterima oleh sopir MPU dan jumlah penumpang yang tidak merata, menyebabkan penghasilan yang didapat oleh sopir MPU akan berbeda-beda antara satu dengan yang lainnya. Semakin besar penghasilan yang diterima maka semakin tinggi pula tingkat kepuasan sopir MPU.

Dari sudut pemilik MPU Bojonegoro-Babat pun demikian, setoran yang diterima sering kali tidak sesuai dengan pengeluaran yang dikeluarkan untuk biaya perawatan MPU sehingga hal ini dapat mempengaruhi tingkat kepuasan pemilik MPU

1.2 RUMUSAN PERMASALAHAN

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka perlu diketahui dari masing-masing tingkat kepuasan dan kepentingan pelaku transportasi berdasarkan atribut-atribut yang berkaitan dengan kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat. Pokok permasalahan:

1. Sejauh mana tingkat kesesuaian masing-masing pelaku transportasi ditinjau dari tingkat kepuasan dan kepentingannya?

2. Se jauh mana kesenjangan yang terjadi antara tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan masing-masing pelaku transportasi?
3. Faktor apa saja yang paling mempengaruhi tingkat kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat ditinjau dari tingkat kepuasan dan kepentingan masing-masing pelaku transportasi?

1.3 TUJUAN PENELITIAN

1. Mengetahui sejauh mana tingkat kesesuaian masing-masing pelaku transportasi ditinjau dari tingkat kepuasan dan kepentingannya.
2. Mengetahui kesenjangan yang terjadi ditinjau dari tingkat kepuasan dan kepentingan yang didapat oleh masing-masing pelaku transportasi.
3. Mengetahui faktor-faktor mana saja yang paling mempengaruhi tingkat kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat ditinjau dari tingkat kepuasan dan kepentingan masing-masing pelaku transportasi

1.4 MANFAAT PENELITIAN

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan atau saran bagi Dinas Perhubungan Bojonegoro dan Dinas Perhubungan Lamongan guna perbaikan kinerja MPU jurusan Bojonegoro - Babat

1.5 BATASAN MASALAH

Adapun batasan masalah pada analisa kepuasan pelaku transportasi terhadap kinerja MPU jurusan Bojonegoro – Babat ini adalah:

1. Penelitian pada MPU jurusan Bojonegoro–Babat
2. Sasaran adalah penumpang, pengguna jalan, sopir MPU, dan pemilik MPU
3. Pada penelitian dibatasi pada permasalahan:

- a) Mengukur tingkat kesesuaian masing-masing pelaku transportasi ditinjau dari tingkat kepuasan dan tingkat kepentingannya
- b) Mengukur kesenjangan yang terjadi ditinjau dari tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang didapat oleh masing-masing pelaku transportasi
- c) Mengetahui faktor-faktor apa saja yang paling mempengaruhi tingkat kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat ditinjau dari tingkat kepuasan dan kepentingan masing-masing pelaku transportasi

1.6 LOKASI STUDI

Lokasi studi pada tugas akhir ini adalah daerah Bojonegoro dan Lamongan yang pada khususnya mengambil jalur Mobil Penumpang Umum jurusan Bojonegoro – Babat yang memiliki rute terminal baru Bojonegoro, Jl.Veteran, Jl.Ahmad Yani, Kapas, Balen, Sumberejo, Baureno dan terakhir di pasar Babat Lamongan. (Lokasi studi dapat dilihat pada lampiran)

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi Angkutan Umum

Pengertian transportasi berasal dari kata latin *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lain. Ini berarti transportasi adalah suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa ke suatu tempat ke tempat yang lainnya. Dengan demikian transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lainnya.

Kondisi geografis yang beragam dan kemajuan teknologi yang berkembang, sehingga menyebabkan jenis sarana dan prasarana transportasi menyesuaikan dengan kondisi geografis yang ada. Dari sudut teknis dan alat pengangkutnya jenis transportasi dapat diperinci lagi, yaitu : angkutan jalan raya (*highway transportation*), pengangkutan rel (*rail transportation*), pengangkutan laut (*ocean transportation*) dan pengangkutan udara (*air transportation*). Dalam penelitian ini merupakan pengangkutan jalan raya (*highway transportation*) dengan objek penelitian adalah mobil penumpang umum (MPU).

Transportasi angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Angkutan umum dibedakan dalam tiga kategori utama yaitu: angkutan antar kota, angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan. Angkutan penumpang umum merupakan angkutan dengan kapasitas kecil yang melayani dengan trayek angkutan dalam skala wilayah tertentu. Dalam perencanaan wilayah, mobil angkutan umum mempunyai peran yang sangat penting, diantaranya adalah untuk melayani kepentingan mobilitas masyarakat, pengendalian lalu lintas dan penghematan energi.

Pelayanan dengan menggunakan mobil angkutan umum dilayani dengan menggunakan trayek angkutan, yaitu pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara teratur. Tujuan dari angkutan umum adalah untuk memberikan pelayanan yang aman, cepat, nyaman dan murah bagi masyarakat yang mobilitasnya semakin meningkat, terutama bagi para pengguna jasa sarana transportasi umum ini. Adapun unsur-unsur yang menyempurnakan angkutan umum diantaranya meliputi sarana operasi atau moda angkutan dengan kapasitas tertentu, biaya operasi sebagai biaya yang dikeluarkan dalam pengoperasian angkutan umum, prasarana seperti jalan dan terminal untuk menunjang mobilitas angkutan umum dan sumber daya manusia untuk mengoperasikan angkutan umum tersebut.

2.2 Pemahaman Teori Jasa

Pelayanan jasa dapat diartikan sebagai cara atau pemberian servis untuk memberikan kemudahan bagi konsumen dalam aktifitas ekonomi yang menghasilkan kegunaan waktu, tempat, bentuk, atau psikologi. Jasa adalah tindakan, perbuatan, atau penampilan yang bersifat *intangible*. Setiap tindakan atau perbuatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya bersifat *intangible* (tidak berwujud fisik) dan tidak menghasilkan kepemilikan sesuatu dapat dikatakan sebagai jasa. Produksi jasa bisa berhubungan dengan produk fisik maupun tidak. Berikut ini merupakan lima aspek kualitas jasa, diantaranya :

1) *Reliability* (Keandalan)

Kemampuan untuk melaksanakan pelayanan jasa yang dijanjikan dengan terpercaya dan tepat, antara lain keteraturan (ada berapa kali keberangkatan dalam 1 hari), kecepatan (waktu yang diperlukan dalam melaksanakan perjalanan menuju tempat tujuan) dan ketetapan (jadwal keberangkatan). Peningkatan jumlah kendaraan pribadi setiap tahunnya membuat angkutan umum mengalami kemunduran. Perlu adanya peningkatan keandalan pada

angkutan umum, yang dalam Tugas Akhir ini mengenai Mobil Penumpang Umum(MPU). Misalnya dengan mengemudikan MPU dengan kecepatan normal, karena kecepatan MPU tidak menentu, kadang pelan tetapi terkadang juga terlalu kencang.

2) *Responsiveness*

Responsiveness digunakan untuk membantu dan memberikan pelayanan kepada pengguna jasa dengan cepat atau segera. Misalnya perilaku sopir dalam mengemudikan MPU. Seringkali penumpang merasa tidak puas karena sopir mengemudikan MPU tanpa memperhatikan keadaan dari penumpang. Oleh karena itu perlu adanya perbaikan dalam perilaku sopir dalam mengemudikan MPU.

3) *Assurance* (Jaminan)

Tingkat jaminan keamanan yang diberikan oleh pengelola MPU kepada pengguna jasa MPU. Misalnya tingkat kejahatan yang dari tahun ke tahun semakin tinggi membuat sebagian penumpang merasa tidak aman di MPU. Oleh karena itu perlu adanya perasaan aman ketika menggunakan jasa MPU.

4) *Empathy*

Empathy adalah rasa peduli, seperti memberi perhatian pribadi atau individu bagi penumpang. Misalnya kenek yang berlaku sopan terhadap penumpang dan membantu penumpang mengangkat barang.

5) *Tangible* (kasat mata)

Tangible adalah penampilan fasilitas fisik, karyawan dan perlengkapan, antara lain meliputi kondisi dari kendaraan (dalam hal ini angkutan MPU). Kondisi fisik MPU yang baik dalam hal ini antara lain meliputi cat MPU, tempat duduk yang nyaman, bagasi serta kondisi mesin yang baik. Hal ini juga mempengaruhi tingkat kepuasan penumpang maupun sopir.

2.3 Jasa Angkutan

Jasa angkutan merupakan pemindahan barang dan atau orang dengan alat angkutan tertentu dari tempat asal ke tempat tujuan tertentu dengan maksud menambah nilai kegunaan barang atau untuk memenuhi kebutuhan manusia. Pengangkutan menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan dari pada di tempat asalnya dan nilai ini lebih besar dari pada biaya yang dikeluarkannya untuk pengangkutannya. Nilai yang diberikan oleh angkutan berupa nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*). Kedua nilai ini diperoleh jika barang telah diangkut ke tempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya.

Pengangkutan memberikan jasanya kepada masyarakat, yang disebut jasa angkutan. Sebagaimana sifat jasa-jasa lainnya, jasa angkutan juga akan habis dengan sendirinya. Jasa angkutan merupakan hasil/keluaran (*output*) perusahaan angkutan yang bermacam-macam jenisnya sesuai dengan banyaknya jenis alat angkutan. Sebaliknya jasa angkutan merupakan salah satu masukan (*input*) dari kegiatan produksi, perdagangan, pertanian, dan kegiatan ekonomi yang lainnya.

Dilihat dari segi ekonomi, keperluan akan jasa angkutan mengikuti perkembangan dari kegiatan di semua sektor ekonomi. Pengangkutan dikatakan sebagai *derived demand*, karena keperluan jasa angkutan bertambah dengan meningkatnya kegiatan ekonomi dan berkurang jika terjadi kelesuan ekonomi. Peranan pengangkutan tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia tetapi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Untuk itu jasa angkuta harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau daya beli masyarakat.

Pengangkutan pada umumnya meliputi tiga dimensi pokok yang mempunyai ciri-ciri tertentu, yaitu :

1. Pengangkutan sebagai usaha (*business*), mempunyai ciri-ciri berdasarkan perjanjian, kegiatan ekonomi dibidang

jasa, berbentuk perusahaan, menggunakan alat pengangkut mekanik.

2. Pengangkutan sebagai perjanjian (agreement), pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu di dukung oleh dokumen angkutan. Perjanjian pengangkutan dapat dalam bentuk tertulis yang disebut perjanjian carter. Jadi perjanjian pengangkutan pada umumnya diadakan secara lisan, yang didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian itu sudah terjadi.
3. Pengangkutan sebagai proses (process), pengangkutan sebagai proses merupakan serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat pengangkut, kemudian dibawa menuju ke tempat yang telah di tentukan dan penurunan dan pembongkaran di tempat tujuan.

2.4 Standar Pelayanan Angkutan Umum

Standar pelayanan angkutan umum ini sangat penting karena untuk mengetahui apa saja yang harus diperhatikan dalam pelayanan angkutan umum. Berikut ini beberapa standar pelayanan angkutan umum yang ada di Indonesia.

Tabel 2.1 Standar Pelayanan Angkutan Umum

No	Kinerja Pelayanan	Standar
1	Frekuensi	peak hour = 12 kend/jam off peak hour = 6 kend/jam rata-rata = 9 kend/jam
2	Headway	Rata-rata = 5-10 menit maksimum = 10-20 menit
3	Waktu Perjalanan	60-90 menit

Sumber: Dephubdat (1996) dan Abubakar (1996).



Selain standar di atas terdapat standar pelayanan angkutan umum menurut SK Dirjen 687/2002:

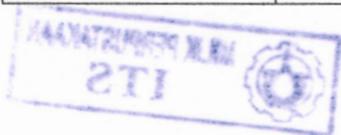
1. Prasyarat umum
 - a) Waktu tunggu rata-rata 5-10 menit dan maksimum 10-20 menit
 - b) Jarak pencapaian halte 300-500 m (di pusat kota) dan 500-1000 meter (di pinggiran kota).
 - c) Penggantian rute dan moda pelayanan, jumlah pergantian rata-rata 0-1, maksimum 2.
 - d) Lama perjalanan ke dan dari tempat tujuan setiap hari, rata-rata 1-1,5 jam, maksimum 2 – 3 jam.
 - e) Biaya perjalanan, yaitu persentase perjalanan terhadap pendapatan rumah tangga.
2. Prasyarat khusus
 - a) Faktor layanan
 - b) Faktor keamanan penumpang
 - c) Faktor kemudahan penumpang dalam mendapatkan angkutan umum
 - d) Faktor lintasan

Berdasarkan keempat faktor prasyarat diatas pelayanan angkutan umum diklasifikasikan dalam dua jenis layanan:

- a) Ekonomi : minimal tanpa AC
- b) Non Ekonomi : minimal dengan AC

Tabel 2.2 Pedoman Kualitas Pelayanan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur

Kualitas	Klasifikasi Pelayanan	
	Non Ekonomi	Ekonomi
Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> - Fasilitas tempat duduk disediakan - Juga mengangkut penumpang dengan berdiri - Dilengkapi AC 	<ul style="list-style-type: none"> - Fasilitas tempat duduk disediakan - Juga mengangkut penumpang dengan berdiri - Tanpa AC



<p>Keamanan</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Menyediakan tempat barang/bagasi - Kebersihan harus terjamin - Awak angkutan terlatih dan terampil 	<ul style="list-style-type: none"> - Kebersihan harus terjamin - Awak angkutan terlatih dan terampil
<p>Kemudahan mendapatkan angkutan</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Jadwal kedatangan dan keberangkatan harus terpenuhi, baik ada maupun tidak ada penumpang (tidak mengetem) - Lokasi terminal harus terintegrasi dengan terminal jenis kendaraan umum lainnya - Tempat perhentian khusus 	<ul style="list-style-type: none"> - Jadwal kedatangan dan keberangkatan harus terpenuhi, baik ada maupun tidak ada penumpang (tidak mengetem) - Lokasi terminal harus terintegrasi dengan terminal jenis kendaraan umum lainnya - Tempat perhentian harus tepat penempatannya agar tidak mengganggu lalu lintas
<p>Lintasan</p>	<p>Pada lintasan utama kota, trayek utama dan langsung</p>	<p>Pada lintasan utama kota, trayek cabang, ranting</p>

Kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> - Bus besar lantai tunggal - Bus besar lantai ganda - Bus tempel/artikulasi 	<ul style="list-style-type: none"> - Bus besar lantai tunggal - Bus besar lantai ganda - Bus tempel/artikulasi - Bus sedang - Bus Kecil - MPU (hanya roda 4)
-----------	---	--

2.5 Konsep Kepuasan Konsumen

kepuasan adalah tingkat perasaan setelah membandingkan kinerja (atau hasil) yang dirasakannya dengan harapannya. Kepuasan merupakan respon dari konsumen terhadap evaluasi ketidaksesuaian yang dirasakan antara harapan sebelumnya dengan kinerja yang telah dirasakannya. Jadi tingkat kepuasan konsumen merupakan fungsi dari perbedaan antara kinerja yang dirasakan dengan harapan. Apabila kinerja dibawah harapan maka pelanggan akan mengalami kekecewaan. Bila kinerja sesuai dengan harapan, pelanggan puas. Apabila kinerja melebihi harapan maka konsumen akan sangat puas. Harapan dapat terbentuk dari pengalaman masa lampau, komentar orang lain, janji dan informasi pasar yang ada.

Kualitas adalah sebuah kata yang bagi penyedia jasa merupakan sesuatu yang harus dikerjakan dengan baik. Keunggulan suatu produk jasa adalah tergantung dari keunikan serta kualitas yang diperlihatkan oleh jasa tersebut apakah sudah sesuai dengan harapan dan keinginan konsumen.

Untuk menciptakan kepuasan konsumen, penyedia jasa harus mempertahankan pelayanan dan meningkatkannya untuk dapat memuaskan pengguna jasa angkutan umum.

Sebuah perusahaan mempunyai tujuan utama memberikan kepuasan bagi konsumen. Puas atau tidaknya

seorang pembeli akan keputusan pembeliannya tergantung pada kinerja tawaran yang akan berhubungan dengan harapan pembeli terhadap barang atau jasa yang dibelinya. Ada keterkaitan yang erat antara konsep kepuasan konsumen, kualitas jasa dan nilai pelanggan. Ada beberapa manfaat yang akan tercipta dari kepuasan konsumen, diantaranya memberikan dasar untuk melakukan pembelian ulang, akan tercipta hubungan antara perusahaan dan konsumen menjadi harmonis, memberikan suatu rekomendasi kepada orang lain, dan terciptanya loyalitas konsumen, sehingga akan memberikan keuntungan bagi perusahaan.

Dalam hal ini dapat digunakan persamaan:

$$\text{Satisfaction} = f(\text{Performance} - \text{Expectation}) \dots (2.1)$$

Persamaan ini menghasilkan tiga kemungkinan, yaitu:

a. Performance < Expectation

Bila ini terjadi, maka pelayanan yang diberikan jelek (tidak sesuai harapan) karena harapan konsumen tidak terpenuhi atau pelayanannya kurang baik dan belum memuaskan konsumen.

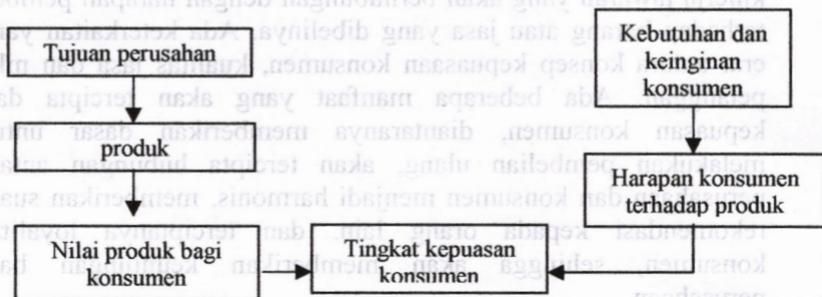
b. Performance - Expectation

Bila ini terjadi, pelayanan yang diberikan biasa-biasa saja karena belum memuaskan konsumen (tidak ada yang istimewa dari pelayanan tersebut)

c. Performance > Expectation

Bila ini terjadi, maka konsumen merasakan bahwa pelayanan yang diberikan adalah baik dan memuaskan.

Diagram pada gambar 2.1 berikut ini menggambarkan pengertian kepuasan konsumen dalam penilaian kepuasan atau ketidakpuasan terhadap suatu perusahaan tertentu karena keduanya berkaitan erat dengan konsep kepuasan konsumen.



Gambar 2.1 Diagram Konsep Kepuasan Konsumen

Sumber : Lustriana 2008

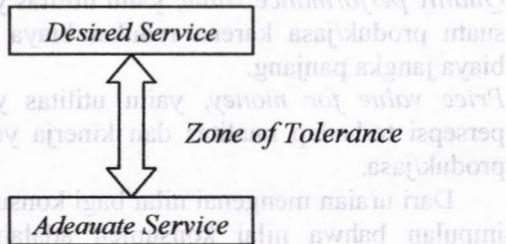
Kepuasan konsumen terhadap suatu jasa ditentukan oleh hasil persepsi konsumen terhadap jasa tersebut setelah konsumen merasakan kinerja jasa yang telah digunakan dibandingkan dengan tingkat kepentingan konsumen sebelum menggunakan jasa

2.6 Konsep Kepentingan Konsumen

Terdapat dua tingkat kepentingan konsumen, yaitu *Desired service* dan *Adequate service*. *Desired service* adalah tingkat kinerja jasa yang diharapkan oleh konsumen dan yang akan diterima konsumen, keduanya merupakan gabungan dari kepercayaan konsumen mengenai apa yang diharapkan dan harus diterimanya. *Adequate service* adalah tingkat kinerja jasa minimal yang masih dapat diterima berdasarkan perkiraan jasa yang mungkin diterima dan tergantung pada alternatif yang tersedia.

Sedangkan di antara *Desired service* dan *Adequate service* terdapat suatu zona yang dinamakan *Zone of Tolerance*. *Zone of Tolerance* ini merupakan variasi pelayanan yang masih dapat diterima oleh konsumen. *Zone of Tolerance* ini berbeda beda setiap individu, perusahaan dapat mengembang dan menyusut,

sesuai dengan situasi dari aspek jasa. Gambar 2.2 berikut ini menggambarkan ketiganya.



Gambar 2.2 Desired Service, Adequate Service dan Zone of Tolerance

Sumber : Mardoko, A. 2008.

Apabila pelayanan yang diterima oleh konsumen melebihi *Desired service*, maka konsumen akan sangat puas sedangkan apabila pelayanan yang diterima oleh konsumen berada dibawah *Adequate service*, konsumen akan merasa kecewa terhadap pelayanan yang telah diberikan.

2.7 Nilai Konsumen

Nilai konsumen adalah ikatan emosional yang terjalin antara konsumen dan produsen setelah konsumen menggunakan produk atau jasa yang dihasilkan oleh pemasok tersebut dan mendapati bahwa produk digunakan memberi nilai tambah. Para pembeli akan membeli dari perusahaan yang mereka yakini akan menawarkan *customer deliver value* yang tinggi. Dimensi nilai konsumen adalah sebagai berikut:

- a. *Emotional value*, yaitu utilitas yang berasal dari perasaan atau emosi positif yang ditimbulkan dari mengkonsumsi suatu produk atau jasa.

- b. *Social value*, yaitu utilitas yang didapatkan dari kemampuan suatu produk/jasa untuk meningkatkan konsep diri sosial konsumen
- c. *Quality performance value*, yaitu utilitas yang didapatkan dari suatu produk/jasa karena reduksi biaya jangka pendek dan biaya jangka panjang.
- d. *Price value for money*, yaitu utilitas yang diperoleh dari persepsi terhadap kualitas dan kinerja yang diharapkan atas produk/jasa.

Dari uraian mengenai nilai bagi konsumen, dapat diambil kesimpulan bahwa nilai konsumen adalah evaluasi terhadap atribut produk/jasa, kinerja dan kualitas yang diharapkan atas produk/jasa tersebut, serta konsekuensi yang didapatkan setelah pemakaian produk/jasa yang mereka terima.

2.8 Desain Penelitian

2.8.1 Metode Penelitian

Ada dua macam metode untuk melakukan penelitian yaitu dengan metode penelitian kuantitatif dan metode penelitian kualitatif. data primer dapat berupa data kualitatif maupun kuantitatif. Dalam hal ini Kualitas berdasarkan pada inti utama atau karakter dari sesuatu sedangkan kuantitas berdasarkan pada jumlah. Arti dari metode penelitian kualitatif dan kuantitatif adalah sebagai berikut:

1. Penelitian Kualitatif

Adalah sebuah desain penelitian tidak berstruktur yang berdasarkan pada contoh kecil dan bermaksud untuk menyediakan pemahaman dan pandangan.

2. Penelitian Kuantitatif

Adalah teknik penelitian yang bertujuan untuk menjumlahkan suatu data dan biasanya menggunakan beberapa formulir dan data statistik.

Dalam penelitian ini dilakukan survey dengan menggunakan kuisisioner untuk mengumpulkan data. Sebuah

kuisisioner yang baik berisi pertanyaan yang tepat dan pertanyaan tersebut tidak akan menimbulkan arti lain bagi responden yang diteliti. Berdasarkan jenis pertanyaan kuisisioner dapat dibedakan menjadi 4 macam, yaitu:

1. Pertanyaan tertutup

Pertanyaan tertutup adalah pertanyaan yang terdapat pilihan jawaban dalam kuesisionernya dan responden hanya memilih dari jawaban yang telah disediakan. Pertanyaan tertutup dapat berupa pertanyaan skala atau pilihan berganda.

2. Pertanyaan terbuka

Pertanyaan terbuka yaitu pertanyaan yang membutuhkan jawaban bebas dari responden. Responden tidak diberi pilihan jawaban dan bebas menjawab dengan apa yang ada dipikiran responden.

3. Pertanyaan kombinasi tertutup dan terbuka

Pertanyaan kombinasi tertutup dan terbuka merupakan kombinasi pertanyaan yang didalamnya ada pilihan jawaban yang telah disediakan oleh peneliti, tetapi disediakan juga kolom jawaban yang sesuai dengan pikiran responden.

4. Pertanyaan semi tertutup

Pertanyaan yang telah disertai pilihan jawaban namun masih memungkinkan untuk menambah jawaban terbuka yang berasal dari pemikiran responden.

2.8.2 Ukuran Sampel

Jumlah sampel minimal yang dapat digunakan untuk suatu penelitian tergantung pada jenis penelitian yang dilakukan. Berikut beberap rumusan yang dapat digunakan adalah sebagai berikut:

- a. Untuk studi deskriptif sampel 10% dari populasi, dianggap jumlah yang sangat minimal. Untuk populasi yang lebih kecil setidaknya dibutuhkan 20% dari populasi.

- b. Untuk studi korelasional dibutuhkan minimal 30 sampel untuk menguji ada tidaknya hubungan.
- c. Untuk studi eksperimen, pada umumnya minimal 15 subjek per grup.

Untuk penentuan sampel sebenarnya, yang semakin besar sampel akan memberikan hasil yang lebih akurat. Ukuran sampel yang akan diambil sesuai dengan rumus:

$$n = \frac{N}{1+(Ne^2)} \dots\dots (2.2)$$

Dimana :

n = ukuran sampel

N = ukuran populasi

e = persen kelonggaran ketidakteelitian karena kesalahan pengambilan sampel yang masih dapat ditolelir

Sedangkan untuk jumlah sampel yang tidak diketahui jumlah populasinya dapat menggunakan rumus Cochran sebagai berikut:

$$n = \frac{t^2 pq}{d^2} \dots\dots (2.3)$$

Dimana :

n = jumlah sampel

t = nilai variasi dari derajat kesalahan

p = probabilitas yang terjadi

q = probabilitas yang tidak terjadi, dimana q = (1 - p)

d = derajat kesalahan dalam sampel (%)

2.8.3 Skala Pengukuran

Ada beberapa jenis skala pengukuran berdasarkan kriteria yang ditetapkan. Berdasarkan sifatnya skala pengukuran dapat dibedakan menjadi empat macam skala, yaitu:

1. Skala Nominal

Skala ini hanya membedakan suatu kategori dengan kategori lainnya dari suatu variabel. Angka-angka yang

diberikan pada suatu objek merupakan label dan tidak diasumsikan ada tingkatan antara satu kategori dengan kategori yang lain dalam suatu variabel.

2. Skala Ordinal

Adalah skala yang bertujuan untuk membedakan suatu kategori-kategori dalam satu variabel dengan asumsi ada urutan atau tingkatan skala. Angka-angka ordinal lebih menunjukkan urutan peringkat. Angka-angka tersebut tidak menunjukkan kuantitas absolut, tidak pula memberikan petunjuk bahwa interval-interval antara setiap dua angka yang sama.

3. Skala Interval

Adalah skala suatu variabel yang selain membedakan dan mempunyai tingkatan, juga diasumsikan mempunyai jarak yang pasti antara satu kategori dengan kategori yang lain dalam satu variabel.

4. Skala Rasio

Adalah skala variabel yang selain membedakan dan mempunyai tingkat serta jarak suatu nilai dengan nilai yang lainnya, juga diasumsikan bahwa setiap nilai variabel diukur dalam suatu keadaan atau titik yang sama (mempunyai titik nol mutlak) angka-angka pada skala menunjukkan besaran sesungguhnya dari sifat yang kita ukur.

Sedangkan berdasarkan penggunaan alat pengukuran dapat dibedakan menjadi beberapa jenis. Diantaranya adalah skala Linkert. Skala linkert merupakan jenis alat ukur yang digunakan untuk mengukur variabel penelitian (fenomena yang spesifik). Seperti pendapat, persepsi dan sikap seseorang atau sekelompok orang. Variabel penelitian yang diukur dengan skala linkert ini, dijabarkan menjadi indikator variabel yang kemudian dijadikan titik tolak penyusunan item-item instrumen, bisa berbentuk pernyataan atau pertanyaan. Jawaban setiap item instrumen ini memiliki gradasi dari tinggi (sangat positif) sampai terendah

(sangat negatif) yang dinyatakan dalam bentuk kata-kata sebagai berikut:

- | | |
|----------------|-------------------|
| a. Sangat Baik | a. Sangat Penting |
| b. Baik | b. Penting |
| c. Cukup Baik | c. Cukup Penting |
| d. Kurang Baik | d. Kurang Penting |
| e. Tidak Baik | e. Tidak Penting |

Untuk keperluan analisis secara kuantitatif, maka jawaban-jawaban tersebut diberi skor seperti dibawah ini:

- | | |
|-------------------------------|-----|
| a. Sangat Baik/Sangat Penting | (5) |
| b. Baik/Penting | (4) |
| c. Cukup Baik /Cukup Penting | (3) |
| d. Kurang Baik/Kurang Penting | (2) |
| e. Tidak Baik/Tidak Penting | (1) |

2.9 Important Performance analysis

Important performance analysis terdiri dari dua komponen yaitu analisis kuadran dan analisis kesenjangan (gap). Dengan analisis kuadran didapat respon pelaku transportasi terhadap atribut yang diplot berdasarkan tingkat kepuasan dan kepentingan dari atribut tersebut. Sedangkan analisis kesenjangan (gap) digunakan untuk melihat kesenjangan antara kinerja suatu atribut dengan harapan pelaku transportasi terhadap atribut tersebut.

2.9.1 Analisa Kuadran

Analisa kuadran berfungsi untuk memetakan kepuasan dan harapan pelaku transportasi terhadap beberapa atribut-atribut kualitas pelayanan yang mempengaruhi kepuasan pelaku transportasi. Berdasarkan hasil penilaian tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan maka akan dihasilkan suatu perhitungan tingkat kesesuaian antara tingkat kepentingan dan tingkat

pelaksaaannya. Tingkat kepuasan adalah hasil perbandingan skor kepuasan dan harapan pelaku transportasi.

Dalam penelitian ini terdapat dua buah variabel yang digunakan yaitu tingkat kepuasan pelaku transportasi (penumpang, pengguna jalan, sopir dan pemilik MPU) terhadap kinerja pelayanan yang dialami yang dinyatakan dengan harga X, serta tingkat kepentingan pelaku transportasi (penumpang, pengguna jalan, sopir dan pemilik MPU) yang dinyatakan dengan harga Y.

Adapun rumus yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$Tki = \frac{Xi}{Yi} \times 100 \% \dots\dots (2.4)$$

Dimana :

Tki = Tingkat Kesesuaian Responden

Xi = Skor Penilaian Kinerja MPU

Yi = Skor Penilaian Kepentingan Pelaku Transportasi

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

$$Xi = \frac{\sum_{i=1}^i Xi}{n} \dots\dots (2.5)$$

$$Yi = \frac{\sum_{i=1}^i Yi}{n} \dots\dots (2.6)$$

Dimana :

Xi = rata-rata tingkat penilaian kinerja / kepuasan atribut ke i

Yi = rata-rata tingkat kepentingan / harapan atribut ke-i

n = jumlah responden

Langkah selanjutnya adalah menghitung rata-rata tingkat kinerja/kepuasan dan tingkat kepentingan untuk keseluruhan atribut dengan rumus :

$$X_i = \frac{\sum_{i=1}^n X_i}{n} \dots \dots \dots (2.7)$$

$$Y_i = \frac{\sum_{i=1}^n Y_i}{n} \dots \dots \dots (2.8)$$

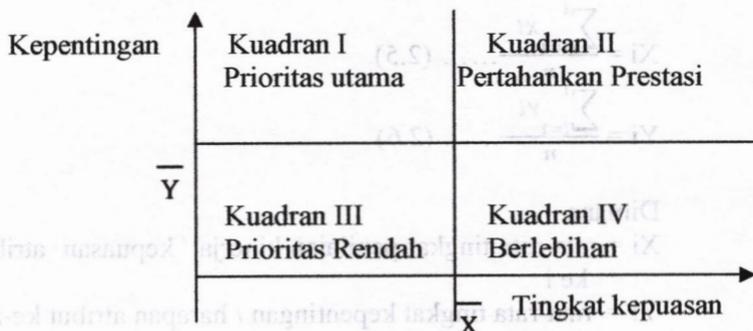
Dimana :

X_i = rata - rata tingkat penilaian kinerja/kepuasan atribut ke i

Y_i = rata - rata tingkat pelayanan kepentingan / harapan atribut ke i

n = jumlah atribut/pertanyaan dalam kuisioner

Nilai X memotong tegak lurus pada sumbu horizontal, yakni sumbu yang mencerminkan kinerja atribut (X) sedangkan nilai (Y) memotong tegak lurus pada sumbu vertical, yakni sumbu yang mencerminkan kepentingan atribut (Y). Setelah diperoleh bobot kinerja dan kepentingan atribut serta nilai rata-rata kinerja dan kepentingan atribut, kemudian nilai-nilai tersebut di plot dalam diagram cartesius seperti yang ditunjukan dalam gambar 2.3 di bawah ini:



Gambar 2.3 Kuadran Important Performance Analysis

Sumber : Lustriana 2008

Diagram ini terdiri dari empat kuadran, yaitu :

1. **Kuadran I (Prioritas Utama)**
Atribut-atribut yang terletak dikuadran ini dianggap penting oleh pelaku transportasi tetapi kenyataannya atribut tersebut belum sesuai dengan harapan pelaku transportasi. Tingkat kinerja dari atribut tersebut lebih rendah daripada tingkat harapan pelaku transportasi, atribut-atribut yang terdapat dalam kuadran ini harus lebih dapat ditingkatkan lagi kinerjanya agar dapat memuaskan pelaku transportasi.
2. **Kuadran II (Pertahankan Prestasi)**
Atribut-atribut yang terletak di kuadran ini menunjukkan tingkat kepentingan yang tinggi dan tingkat kepuasan yang tinggi juga. Atribut yang ada di kuadran ini merupakan keunggulan dan kekuatan di mata pelaku transportasi.
3. **Kuadran III (Prioritas Rendah)**
Atribut yang terletak dikuadran ini dianggap kurang penting oleh pelaku transportasi dan pada kenyataannya kinerjanya tidak terlalu baik. Peningkatan terhadap atribut yang masuk dalam kuadran ini dapat dipertimbangkan kembali karena pengaruhnya terhadap manfaat yang dirasakan oleh pelaku transportasi sangat kecil.
4. **Kuadran IV (Berlebihan)**
Kuadran ini memuat atribut- atribut pelayanan yang dianggap kurang penting oleh pelaku transportasi tetapi menunjukkan pelayanan lebih dari apa yang diharapkan sehingga tidak memerlukan perbaikan (Berlebihan).

2.10 Teori Uji Kuisioner

2.10.1 Uji Validitas

Validitas menunjukkan sejauh mana skor/nilai/ukuran ukur dapat mengukur sesuai dengan suatu kriteria yang ditetapkan dan biasanya digambarkan dengan nilai korelasi, yang disebut dengan koefisien validitas. Hasil pengukuran yang diperoleh diharapkan dapat menggambarkan atau memberikan skor/ nilai suatu karakteristik lain yang menjadi perhatian utama. Tiga macam validitas, yaitu :

a) *Content Validity*

Content validity menggunakan pembuktian secara logika untuk mengukur sejauh mana isi alat ukur dapat mewakili semua aspek kerangka konseptual yang dikehendaki.

b) *Criterion – Related Validity*

Criterion-related validity yaitu adalah validitas yang berkaitan dengan relasi hasil suatu alat tes dengan criteria yang telah ditentukan.

Ada dua tipe yaitu :

- *Concurrent Validity*, yang menunjukkan hubungan antara hasil pengukuran dengan keadaan atau kondisi sekarang.
- *Predictive Validity*, yang menunjukkan hubungan antara hasil pengukuran dengan keadaan pada waktu yang akan datang. Hubungan suatu tes atau pengukuran dengan criteria biasanya digambarkan dengan nilai korelasi yang disebut koefisien validitas.

c) *Construct Validity*

Construct validity adalah suatu metode pengujian validitas yang digunakan untuk melihat hubungan antara hasil pengukuran dengan konsep teoritik yang melatarbelakanginya. *Construct validity* Ditetapkan melalui berbagai macam aktifitas tentang sesuatu yang akan diukur, yang didefinisikan oleh peneliti.

Uji validitas dilakukan dengan mengukur korelasi antara variabel/ item dengan skor total variabel. Perhitungan uji validitas ini menggunakan rumus korelasi (momen product) sebagai berikut :

$$k = \frac{n(\sum XiYi) - (\sum Xi)(\sum Yi)}{\sqrt{[n(\sum Xi^2) - (\sum Xi)^2]} \times \sqrt{[n(\sum Yi^2) - (\sum Yi)^2]}} \dots\dots (2.9)$$

Dimana :

k / r = korelasi skor item dengan skor total

X_i = skor item

Y = skor total (seluruh item)

n = jumlah sampel

Setelah semua korelasi untuk setiap pertanyaan dengan skor total diperoleh, nilai-nilai tersebut dibandingkan dengan nilai kritik. Selanjutnya, jika nilai koefisien korelasi *product moment* dari suatu pertanyaan tersebut lebih besar dari nilai r tabel, maka pertanyaan tersebut dinyatakan valid. Sedangkan jika hasil uji validitas ini diperoleh nilai total korelasi lebih kecil dari r tabel, maka variable yang diuji dinyatakan tidak valid.

2.10.2 Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah indek yang menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur dapat dipercaya atau diandalkan. Pengukuran yang memiliki hasil reliabilitas tinggi, artinya pengukuran yang dapat memberikan hasil ukur yang dapat memberikan hasil yang relatif sama (konsisten) jika dilakukan pengukuran dari waktu ke waktu.

Reliabilitas memberikan gambaran sejauh mana suatu pengukuran dapat dipercaya, artinya sejauh mana skor hasil pengukuran terbebas dari kesalahan pengukuran (measurement error) dan merupakan salah satu ciri atau karakter utama instrument pengukuran yang baik. Tinggi rendahnya reliabilitas ditunjukkan oleh suatu angka yang disebut koefisien reliabilitas. Secara teoritis besarnya koefisien reliabilitas berkisar antara 0,00-

1,00. Besarnya koefisien reliabilitas minimal yang harus dipenuhi oleh suatu alat ukur adalah 0,6 (Ghozali,2002). koefisien yang besarnya kurang dari 0,6 berarti instrument variabel yang diujikan tidak reliable.

Dalam Tugas Akhir ini menggunakan metode alpha cronbach. Metode alpha cronbach adalah metode perhitungan reliabilitas yang dikembangkan oleh cronbach. Koefisien alpha cronbach merupakan koefisien reliabilitas yang paling umum digunakan untuk mengevaluasi internal consistency. Alpha cronbach dapat diinterpretasikan sebagai koefisien korelasi antara pengujian berskala tersebut dengan pengujian atau skala yang memiliki item yang sama.. Rumusnya dijelaskan sebagai berikut :

$$a = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum \sigma_i^2}{\sigma_y^2} \right) \dots \dots \dots (2.10)$$

Dimana :

a = koefisien reliabilitas

σ_i^2 = variabel skor pertanyaan ke-i dengan $i = 1,2,3,\dots$

σ_y^2 = variabel skor total

k = jumlah pertanyaan (item)

Dengan variabel skor pertanyaan ke-i menggunakan rumus :

$$\sigma_i^2 = \frac{\sum xi^2 - \frac{(\sum xi)^2}{n}}{n} \dots \dots \dots (2.11)$$

Dimana :

σ_i^2 = variabel skor pertanyaan ke-i, dengan $i = 1,2,3,\dots$

Xi = skor pertanyaan ke i

n = jumlah sampel/responden

Dan variabel skor pertanyaan total menggunakan rumus:

$$\sigma_y^2 = \frac{\sum y^2 - \frac{(\sum y)^2}{n}}{n} \dots \dots \dots (2.12)$$

Dimana:

σ_y^2 = variabel skor total

y = skor total

n = jumlah sampel/responden

Jika hasil uji reliabilitas didapat nilai α lebih kecil dari 0.6 maka hasil pengukuran uji reliabilitas dinyatakan tidak reliabel sedangkan jika nilai α yang didapat lebih besar daripada r product momen berarti hasil pengukuran uji reliabilitas dinyatakan konsisten.

"Halaman ini sengaja dikosongkan"

$$(2.12) \dots \frac{\sum y^2 - \frac{(\sum y)^2}{n}}{n} = s^2$$

Dimana:
 s^2 = variabel skor total
 y = skor total
 n = jumlah sampel responden

Jika hasil uji reliabilitas didapat nilai α lebih kecil dari 0,05 maka hasil pengukuran uji reliabilitas dinyatakan tidak reliabel sedangkan jika nilai α yang didapat lebih besar daripada 0,05 product moment berarti hasil pengukuran uji reliabilitas dinyatakan konstan.

"Halaman ini sengaja dikosongkan"

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Umum

Penelitian survey adalah penelitian yang menggunakan kuisioner sebagai alat untuk mengumpulkan data primer dengan mengambil sampel dari sebuah populasi.

3.2 Metodologi Pelaksanaan Penelitian

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari langkah-langkah sebagai berikut :

1. Mempelajari studi literatur mengenai kepuasan pelaku transportasi.
2. Mempersiapkan kerangka penelitian. Dalam hal ini berhubungan dengan menyiapkan pertanyaan yang akan di masukan ke dalam kuisioner yang berkaitan tentang hal-hal apa saja yang mempengaruhi tingkat kepuasan dan harapan pelaku transportasi dengan cara melakukan wawancara dengan penumpang, pengguna jalan, sopir MPU dan pemilik MPU.
3. Penyebaran kuisioner survey Pendahuluan kepada 15 penumpang, pengguna jalan, sopir MPU dan pemilik MPU jurusan Bojonegoro – Babat.
4. Melakukan uji validitas dan uji reliabilitas. Uji validitas disini digunakan untuk menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur tersebut dapat mengukur sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan. Dalam analisa Tugas Akhir ini digunakan *concurrment validity* dengan menggunakan rumus korelasi (*moment product*) yaitu:

$$k = \frac{n(\sum XiYi) - (\sum Xi)(\sum Yi)}{\sqrt{[n(\sum Xi^2) - (\sum Xi)^2]} \times \sqrt{[n(\sum Yi^2) - (\sum Yi)^2]}} \dots\dots (3.1)$$

dimana :

- $k - r$ = korelasi skor item dengan skor total
 X = skor item
 Y = skor total (seluruh item)
 n = jumlah sampel

Jika hasil uji validitas ini diperoleh nilai total korelasi lebih kecil dari r , maka variabel yang diuji tidak valid. Uji reliabilitas ini dilakukan untuk mengetahui apakah suatu alat ukur dapat memberikan hasil ukur yang konsisten (reliable), dapat memberikan hasil yang relatif sama jika dilakukan pengukuran yang berbeda waktunya. Dalam penelitian ini akan menggunakan suatu metode yang disebut dengan metode *alpha cronbach* yaitu sebuah metode perhitungan reliabilitas yang dikembangkan oleh cronbach. Koefisien alpha cronbach merupakan koefisien reliabilitas yang paling umum digunakan untuk mengevaluasi *internal consistency*. Alpha cronbach dapat diinterpretasikan sebagai koefisien korelasi antara pengujian berskala tersebut dengan pengujian atau skala yang memiliki item yang sama. Karena diinterpretasikan sebagai koefisien korelasi maka nilainya berkisar antara 0-1. Rumusnya dijelaskan sebagai berikut :

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum \sigma_i^2}{\sigma_y^2} \right) \dots \dots (3.2)$$

Dimana :

α = koefisien reliabilitas

σ_i^2 = variabel skor pertanyaan ke - i dengan $i = 1, 2, 3, \dots$

σ_y^2 = variabel skor total

k = jumlah pertanyaan (item)

Dengan varians skor pertanyaan ke-i menggunakan rumus:

$$\sigma_i^2 = \frac{\sum xi^2 - \left(\frac{\sum xi}{n}\right)^2}{n} \dots \dots (3.3)$$

Dimana :

σ_i^2 = variabel skor pertanyaan ke-i, dengan i = 1,2,3...

xi = skor pertanyaan ke-i

n = jumlah sampel/responden

Dan variabel skor pertanyaan total menggunakan rumus:

$$\sigma y^2 = \frac{\sum y^2 - \left(\frac{\sum y}{n}\right)^2}{n} \dots \dots (3.4)$$

Dimana:

σy^2 = variabel skor total

y = skor total

n = jumlah sampel/responden

Jika hasil uji reliabilitas didapat nilai α lebih besar daripada r product moment berarti hasil pengukuran variabel pelaku transportasi dinyatakan konsisten dan dapat digunakan untuk survey data primer.

5. Survey data primer yaitu penyebaran form kuisisioner pada 50 penumpang, 50 pengguna jalan, 55 sopir MPU dan 50 pemilik MPU jurusan Bojonegoro – Babat.
6. Melakukan Uji Validitas dan Reliabilitas survey data primer untuk mengetahui apakah form kuesioner sudah valid dan memberikan hasil ukur yang konsisten dan dapat digunakan untuk analisa selanjutnya
7. Melakukan analisa Kepuasan dan kepentingan. Analisa ini untuk mengetahui tingkat kepuasan, tingkat kepentingan masing-masing pelaku transportasi dan

- tingkat kesesuaian antara tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan
8. Melakukan analisa data untuk mengetahui kesenjangan atau gap antara tingkat kepuasan dengan tingkat kepentingan/harapan pelaku transportasi
 9. Melakukan analisa kuadran. Analisa kuadran digunakan untuk mengetahui variabel-variabel apa saja yang menjadi prioritas utama untuk diperbaiki.
 10. Evaluasi hasil analisa yang telah diperoleh dalam penelitian.
 11. Membuat kesimpulan dan saran.

Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari empat responden, yaitu: penumpang, pengguna jalan, sopir MPU dan pemilik MPU.

3.3 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian analisa kepuasan pelaku transportasi ini adalah di Kota Bojonegoro dan Lamongan, khususnya jalur atau rute MPU jurusan Bojonegoro – Babat.

FLOW CHART METODOLOGI

MULAI

TUJUAN STUDI

1. Mengetahui sejauh mana tingkat kesesuaian masing-masing pelaku transportasi ditinjau dari tingkat kepuasan dan kepentingannya
2. Mengetahui kesenjangan yang terjadi ditinjau dari tingkat kepuasan dan kepentingan yang didapat oleh masing-masing pelaku transportasi
3. Mengetahui faktor-faktor mana saja yang mempengaruhi kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat

STUDI
LITERATUR

**PENGUMPULAN DATA
SEKUNDER**

1. Jumlah MPU Bojonegoro-Babat
2. Jumlah pemilik MPU Bojonegoro - Babat
3. Jalur MPU Bojonegoro-Babat

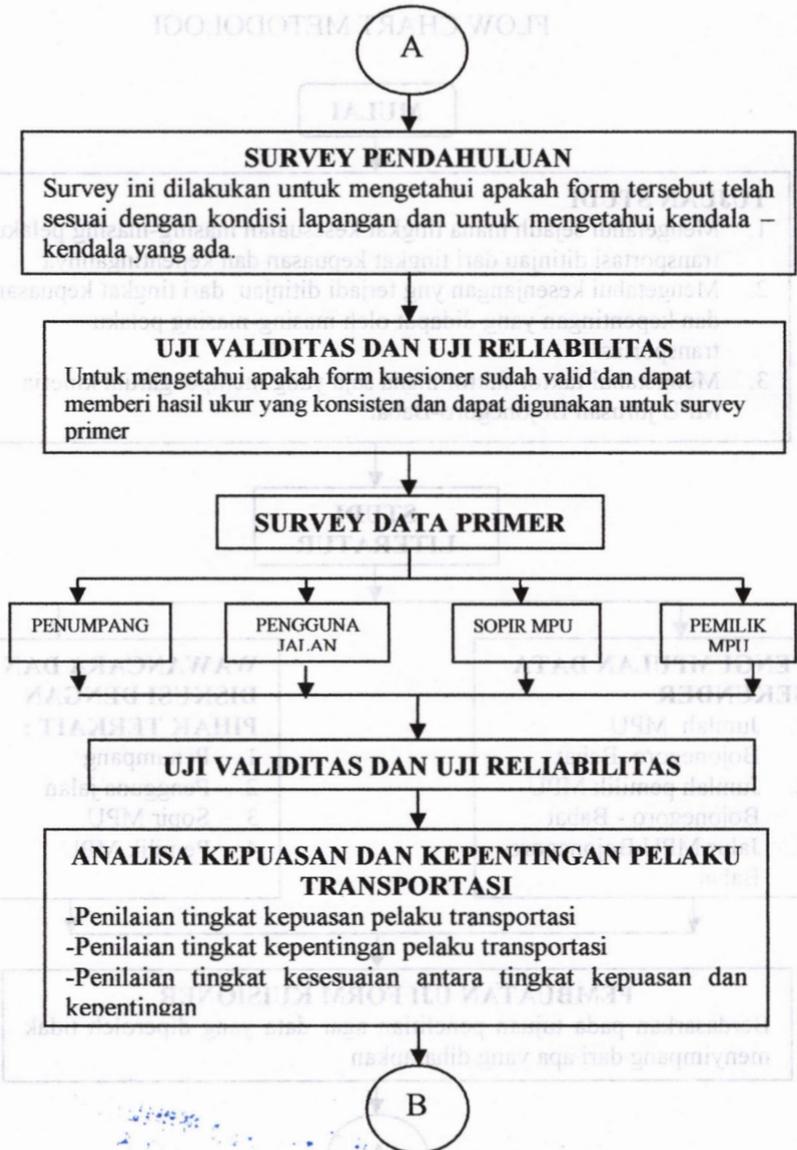
**WAWANCARA DAN
DISKUSI DENGAN
PIHAK TERKAIT :**

1. Penumpang
2. Pengguna jalan
3. Sopir MPU
4. Pemilik MPU

PEMBUATAN UJI FORM KUISIONER

Berdasarkan pada tujuan penelitian agar data yang diperoleh tidak menyimpang dari apa yang diharapkan

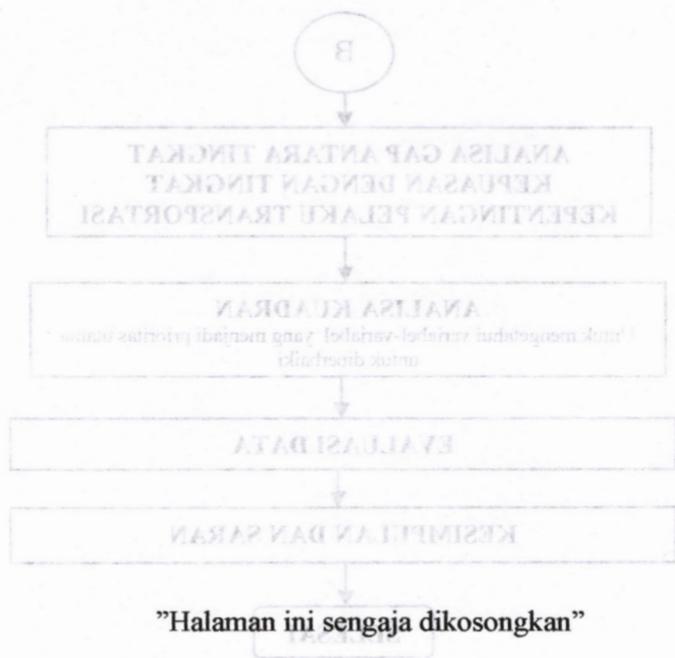
A





Gambar 3.1 flow chart metodologi





Gambar 3.1. flow chart metodologi



BAB 4

ANALISA DATA DAN PEMBAHASAN

4.1 Survey Pendahuluan

Mobil penumpang umum di Bojonegoro terdiri dari beberapa trayek atau jalur yang telah ditetapkan, salah satunya adalah mobil penumpang umum jurusan Bojonegoro - Babat yang melewati jalur keberangkatan dari terminal Bojonegoro-Jl.Veteran-Jl.A.Yani-Kapas-Kabunan-Balen-Sumberjo-Baureno dan terakhir di Babat. MPU ini melewati pasar yang cukup besar di wilayah Bojonegoro bagian timur yaitu pasar Kapas, pasar Balen, pasar Sumberjo, pasar Baureno dan terakhir adalah pasar Babat. Selain itu jalur MPU ini juga melewati beberapa SMA favorit di kota Bojonegoro dan beberapa pabrik rokok.

Survey pendahuluan ini dilakukan untuk mengetahui validitas dan reliabilitas form kuesioner yang telah dibuat sehingga dapat digunakan sebagai form kuesioner dalam pengambilan data primer.

Form kuesioner untuk survey pendahuluan ini disebar kepada 15 penumpang MPU, 15 pengguna jalan bojonegoro-babat, 15 sopir MPU dan 15 pemilik MPU.

Survey pendahuluan ini dilakukan selama 1 minggu mulai tanggal 3 Maret 2010–10 Maret 2010. Setelah didapat hasil survey pendahuluan maka dilakukan uji validitas dan uji reliabilitas terhadap masing-masing pertanyaan yang diajukan pada penumpang, pengguna jalan, sopir dan pemilik MPU

4.1.1 Atribut Pertanyaan

Berikut adalah atribut-atribut pertanyaan yang digunakan dalam survey pendahuluan. Atribut-atribut pertanyaan tingkat kepuasan penumpang adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana perilaku sopir dalam mengemudikan MPU
2. Bagaimana tarif MPU ini
3. Bagaimana kondisi MPU (tempat duduk,jendela,bagasi)

4. Bagaimana keamanan penumpang
5. Bagaimana kecepatan MPU
6. Bagaimana ketersediaan MPU saat dibutuhkan
7. Bagaimana perilaku kenek terhadap penumpang
8. Bagaimana ketertiban pengemudi di jalan
9. Bagaimana jumlah armada/frekuensi/headway
10. Bagaimana tentang kebersihan MPU

Atribut-atribut pertanyaan tingkat kepentingan penumpang adalah sebagai berikut:

1. Menurut anda pentingkah perilaku supir dalam mengemudikan MPU
2. Menurut anda pentingkah tarif MPU ini
3. Menurut anda pentingkah kondisi kendaraan
4. Menurut anda pentingkah keamanan penumpang
5. Menurut anda pentingkah kecepatan MPU ini
6. Menurut anda pentingkah ketersediaan angkutan
7. Menurut anda pentingkah perilaku kenek terhadap penumpang
8. Menurut anda pentingkah ketertiban pengemudi di jalan
9. Menurut anda seberapa penting jumlah armada/frekuensi/headway
10. Menurut anda seberapa penting kebersihan MPU

Atribut-atribut pertanyaan tingkat kepuasan pengguna jalan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana menurut anda tentang ketertiban MPU di jalan
2. Bagaimana menurut anda tentang kecepatan MPU di jalan
3. Bagaimana menurut anda tentang kepedulian supir terhadap anda
4. Bagaimana menurut anda tentang penggunaan badan jalan oleh MPU
5. Bagaimana menurut anda perilaku sopir dalam mengemudikan MPU di jalan

6. Bagaimana menurut anda kondisi MPU (cat luar, asap knalpot)

Atribut-atribut pertanyaan tingkat kepentingan pengguna jalan adalah sebagai berikut:

1. Menurut anda, seberapa penting ketertiban MPU di jalan
2. Menurut anda, seberapa penting kecepatan MPU di jalan
3. Menurut anda, seberapa penting kepedulian supir terhadap anda
4. Menurut anda, seberapa penting penggunaan badan jalan oleh MPU
5. Menurut anda, seberapa penting perilaku sopir dalam mengemudikan MPU di jalan
6. Menurut anda, seberapa penting kondisi MPU (cat luar, asap knalpot)

Atribut-atribut pertanyaan tingkat kepuasan sopir adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tentang jumlah penumpang
2. Bagaimana tentang kondisi kendaraan (mesin, tempat duduk dan cat MPU)
3. Bagaimana tentang tarif angkutan saat ini
4. Bagaimana jumlah penghasilan sopir
5. Bagaimana keamanan sopir
6. Bagaimana kondisi jalan yang dilewati
7. Bagaimana jadwal keberangkatan
8. Bagaimana jumlah setoran
9. Bagaimana kondisi terminal

Atribut-atribut pertanyaan tingkat kepentingan sopir adalah sebagai berikut:

1. Menurut anda, pentingkah jumlah penumpang
2. Menurut anda, pentingkah kondisi kendaraan (mesin, tempat duduk dan cat MPU)
3. Menurut anda, pentingkah tarif angkutan saat ini
4. Menurut anda, pentingkah jumlah penghasilan sopir
5. Menurut anda, pentingkah keamanan sopir
6. Menurut anda, pentingkah kondisi jalan yang dilewati

7. Menurut anda, pentingkah jadwal keberangkatan
 8. Menurut anda, pentingkah jumlah setoran
 9. Menurut anda, pentingkah kondisi terminal
- Atribut-atribut pertanyaan tingkat kepuasan pemilik MPU adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana menurut anda tentang perilaku kenek terhadap MPU
2. Bagaimana tentang jumlah setoran setiap hari yang anda terima
3. Bagaimana dengan harga peralatan dan suku cadang
4. Bagaimana kondisi angkutan yang anda miliki (mesin, tempat duduk dan cat MPU)
5. Bagaimana tanggung jawab sopir terhadap MPU milik anda
6. Bagaimana tentang kinerja sopir MPU
7. Bagaimana keuntungan yang diperoleh setiap bulan
8. Bagaimana jadwal pengoperasian MPU
9. Bagaimana harga MPU itu sendiri

Atribut-atribut pertanyaan tingkat kepentingan pemilik MPU adalah sebagai berikut:

1. Pentingkah perilaku kenek terhadap MPU
2. Pentingkah setoran setiap hari yang anda terima
3. Pentingkah harga peralatan dan suku cadang
4. Pentingkah kondisi angkutan yang anda miliki
5. Pentingkah tanggung jawab sopir terhadap MPU milik anda
6. Pentingkah kinerja sopir terhadap MPU milik anda
7. Pentingkah keuntungan yang anda peroleh setiap bulan
8. Pentingkah jadwal pengoperasian MPU
9. Pentingkah harga MPU itu sendiri

4.1.2 Uji Validitas

Uji validitas ini dilakukan pada masing-masing instrument kuesioner, yaitu pada bagian tingkat kepuasan dan

tingkat harapan.dua instrumen ini diberikan dengan jenis pertanyaan yang sama.

Pengujian menggunakan angka korelasi/moment product (K) atau (r) dengan menghitung korelasi antara satu item pertanyaan dengan keseluruhan item yang ada. Apabila nilai korelasi yang didapat lebih besar daripada nilai angka kritis dari r tabel, maka pertanyaan tersebut dianggap valid dan dapat digunakan untuk survei primer. Tetapi apabila hasil yang didapat kurang dari angka kritis, maka pertanyaan tersebut dianggap tidak valid sehingga solusi yang dapat digunakan yaitu dengan mengganti pertanyaan tersebut atau menambah jumlah sampel responden agar semakin mendekati atau melebihi angka kritis.

Seluruh perhitungan dengan menggunakan bantuan fungsi korelasi yang terdapat pada program Microsoft Excel. Contoh perhitungan uji validitas yang lebih detail dapat dilihat dari perhitungan dibawah ini, diambil dari uji validitas tingkat kepuasan penumpang pertanyaan no.1:

$$k = \frac{n(\sum XiYi) - (\sum Xi)(\sum Yi)}{\sqrt{[n(\sum Xi^2) - (\sum Xi)^2]} \times \sqrt{[n(\sum Yi^2) - (\sum Yi)^2]}} \dots (4.1)$$

$$k = \frac{15(1188) - (41)(430)}{\sqrt{[15(115) - (41)^2]} \times \sqrt{[15(i2438) - (430)^2]}}$$

$$k = \frac{190}{\sqrt{44 \times 1670}}$$

$$k = 0.7009$$

keterangan :

k atau r = korelasi skor item dengan skor total

X = skor item

Y = skor total (seluruh item)

n = jumlah sampel

Tabel 4.1 Contoh Perhitungan Validitas Kepuasan Penumpang

Responden	X	Y	XY	X ²	Y ²
1	2	24	48	4	576
2	3	28	84	9	784
3	2	24	48	4	576
4	3	29	87	9	841
5	3	34	102	9	1156
6	3	27	81	9	729
7	3	30	90	9	900
8	2	28	56	4	784
9	3	29	87	9	841
10	3	32	96	9	1024
11	3	30	90	9	900
12	2	26	52	4	676
13	3	31	93	9	961
14	3	27	81	9	729
15	3	31	93	9	961
Σ	41	430	1188	115	12438
N					15
$n(\Sigma(X_i Y_i) - (\Sigma X_i)(\Sigma Y_i))$					190
$\sqrt{[n(\Sigma X_i^2) - (\Sigma X_i)^2] \times \sqrt{[n(\Sigma Y_i^2) - (\Sigma Y_i)^2]}}$					271.07
k					0.7009

Berikut ini adalah hasil dari uji validitas tingkat kepuasan penumpang, pengguna jalan, sopir dan pemilik MPU.

Tabel 4.2 hasil perhitungan uji validitas tingkat kepuasan penumpang

pertanyaan no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=15, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.7009	0.441	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	0.6825		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
3	0.7521		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
4	0.6729		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
5	0.5018		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
6	0.6969		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
7	0.5718		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
8	0.616		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
9	0.3417		$r_{hitung} < r_{tabel}$	Tidak valid
10	0.2019		$r_{hitung} < r_{tabel}$	Tidak valid

Tabel 4.3 hasil perhitungan uji validitas tingkat kepentingan penumpang

pertanyaan no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=15, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.5419	0.441	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	0.5352		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
3	0.6199		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
4	0.7216		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
5	0.5599		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
6	0.4468		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
7	0.613		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
8	0.3129		$r_{hitung} < r_{tabel}$	Tidak valid
9	0.5989		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
10	0.5758		$r_{hitung} < r_{tabel}$	valid

Tabel 4.4 hasil perhitungan uji validitas tingkat kepuasan pengguna jalan

pertanyaan no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=15, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.6004	0.441	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	0.5134		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
3	0.5888		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
4	0.6963		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
5	0.6774		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
6	0.7859		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid

Tabel 4.5 perhitungan uji validitas tingkat kepentingan pengguna jalan

pertanyaan an no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=15, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.612	0.441	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	0.6833		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
3	0.6699		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
4	0.8969		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
5	0.7113		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
6	0.8242		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid

Tabel 4.6 hasil perhitungan uji validitas tingkat kepuasan sopir MPU

pertanyaan no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=15, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.7053	0.441	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	0.8804		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
3	0.5982		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
4	0.7118		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
5	0.3548		$r_{hitung} < r_{tabel}$	Tidak valid
6	0.9113		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
7	0.6837		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
8	0.5438		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
9	0.4834		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid

Tabel 4.7 hasil perhitungan uji validitas tingkat kepentingan sopir MPU

pertanyaan an no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=15, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.4953	0.441	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	0.6185		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
3	0.7381		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
4	0.5572		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
5	0.5653		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
6	0.7697		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
7	0.3506		$r_{hitung} < r_{tabel}$	Tidak valid
8	0.6556		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
9	0.6583		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid

Tabel 4.8 hasil perhitungan uji validitas tingkat kepuasan pemilik MPU

pertanyaan no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=15, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.7575	0.441	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	0.5618		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
3	0.6017		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
4	0.87		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
5	0.5179		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
6	0.5179		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
7	0.5204		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
8	0.6592		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
9	0.6131		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid

Tabel 4.9 hasil perhitungan uji validitas tingkat kepentingan pemilik MPU

pertanyaan no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=15, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.6382	0.441	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	0.6001		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
3	0.7526		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
4	0.6878		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
5	0.6341		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
6	0.5578		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
7	0.5867		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
8	0.7362		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
9	0.4089		$r_{hitung} < r_{tabel}$	Tidak valid

Dari tabel 4.2 samapi 4.9 terdapat beberapa pertanyaan yang mempunyai nilai tidak valid, maka perlu adanya penambahan jumlah responden. Dengan penambahan jumlah responden diharapkan pada survey data primer perhitungan nilai (r) melebihi angka kritis yang ditentukan.

4.1.3 Uji Reliabilitas

Pengujian reliabilitas pada kuesioner meliputi dua bagian, diantaranya adalah bagian pertama pada tingkat kepuasan dan bagian kedua pada tingkat kepentingan.

Dengan menggunakan program Microsoft Excel perhitungan koefisien reliabilitas dilakukan dengan mengacu pada konsistensi atau tingkat kepercayaan hasil ukur. Pengukuran yang *reliable* akan menghasilkan skor yang hampir sama meskipun dilakukan pada waktu yang berbeda. Pengukuran reliabilitas menggunakan teknik α cronbach yang bervariasi antara rentang 0–1. Pengukuran reliabilitas ini menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum \sigma_i^2}{\sigma_y^2} \right) \dots (4.2)$$

Dimana:

α : koefisien reliabilitas

σ_i^2 : variansi skor pertanyaan ke- i dengan $i = 1,2,3,\dots$

σ_y^2 : variansi skor total

k : jumlah pertanyaan (variabel)

Dengan varian skor pertanyaan ke- i menggunakan rumus:

$$\sigma_i^2 = \frac{\sum x_i^2 - \frac{(\sum x_i)^2}{n}}{n} \dots (4.3)$$

Dimana:

σ_i^2 : varians skor pertanyaan ke i , dengan $i = 1,2,3,\dots$

x_i : skor pertanyaan ke i .

n : jumlah sampel

Contoh perhitungan reliabilitas secara detail dapat dilihat pada tabel 4.10, diambil dari uji reliabilitas tingkat kepuasan penumpang atribut 1.

Tabel 4.10 Contoh Perhitungan Reliabilitas Kepuasan Penumpang

koresponden	X	Y	X ²	Y ²	
1	2	2	24	4	576
2	3	3	28	9	784
3	2	2	24	4	576
4	3	3	29	9	841
5	3	3	34	9	1156
6	3	3	27	9	729
7	3	3	30	9	900
8	2	2	28	4	784
9	3	3	29	9	841
10	3	3	32	9	1024
11	3	3	30	9	900
12	2	2	26	4	676
13	3	3	31	9	961
14	3	3	27	9	729
15	3	3	31	9	961
Σ	41	430	115	12438	
N	15				
σ ²	0.195556				

Contoh perhitungan manual uji reliabilitas:

$$\sigma^2 = \frac{115 - \left(\frac{41^2}{15}\right)}{15}$$

$$= 0.195556$$

$$\begin{aligned}\sigma_y^2 &= \frac{\sum y^2 - \frac{(\sum y)^2}{n}}{n} \\ &= \frac{12438 - \frac{(430)^2}{15}}{15} \\ &= 7.42222\end{aligned}$$

Untuk hasil ringkasan perhitungan dari keseluruhan pertanyaan baik dari tingkat kepuasan ataupun dari tingkat kepentingan diberikan pada tabel 4.11 sampai tabel 4.18 berikut:

Tabel 4.11 hasil perhitungan uji reliabilitas tingkat kepuasan penumpang

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	$\sigma 1^2$	0.195556
variabel 2	$\sigma 2^2$	0.195556
variabel 3	$\sigma 3^2$	0.248889
variabel 4	$\sigma 4^2$	0.16
variabel 5	$\sigma 5^2$	0.222222
variabel 6	$\sigma 6^2$	0.328889
variabel 7	$\sigma 7^2$	0.195556
variabel 8	$\sigma 8^2$	0.266667
variabel 9	$\sigma 9^2$	-
variabel 10	$\sigma 10^2$	-
Σ variabel	$\Sigma \sigma i^2$	1.813334
variabel total	σy^2	7.422222
Jml Pertanyaan	k	8
α	$(k/k-1) * (1 - (\Sigma \sigma i^2 / \sigma y^2))$	0.863644

Dari tabel 4.11 dapat diketahui bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepuasan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.863644$ sehingga variable-variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk survey data primer.

Tabel 4.12 hasil perhitungan uji reliabilitas tingkat kepentingan penumpang

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	$\sigma 1^2$	0.24
variabel 2	$\sigma 2^2$	0.248889
variabel 3	$\sigma 3^2$	0.328889
variabel 4	$\sigma 4^2$	0.462222
variabel 5	$\sigma 5^2$	0.222222
variabel 6	$\sigma 6^2$	0.24
variabel 7	$\sigma 7^2$	0.248889
variabel 8	$\sigma 8^2$	-
variabel 9	$\sigma 9^2$	0.24
variabel 10	$\sigma 10^2$	0.195556
Σ variabel	$\Sigma \sigma i^2$	2.426667
variabel total	σy^2	8.195556
Jml Pertanyaan	k	9
α	$(k/k-1) * (1 - (\Sigma \sigma i^2 / \sigma y^2))$	0.791893

Dari tabel 4.12 dapat diketahui bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepentingan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.791893$ sehingga variable-variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk survey data primer.

Tabel 4.13 hasil perhitungan uji reliabilitas tingkat kepuasan pengguna jalan raya

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	$\sigma 1^2$	0.248889
variabel 2	$\sigma 2^2$	0.595556
variabel 3	$\sigma 3^2$	0.293333
variabel 4	$\sigma 4^2$	0.693333
variabel 5	$\sigma 5^2$	0.195556
variabel 6	$\sigma 6^2$	0.266667
Σ variabel	$\Sigma \sigma i^2$	2.293333
variabel total	σy^2	5.288889
Jml Pertanyaan	k	6
α	$(k/k-1)*(1-(\Sigma \sigma i^2/\sigma y^2))$	0.679664

Dari tabel 4.13 dapat diketahui bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepentingan penumpang menghasilkan nilai $\alpha=0.679664$ sehingga variabel-variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk survey data primer

Tabel 4.14 hasil perhitungan uji reliabilitas tingkat kepentingan pengguna jalan raya

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	$\sigma 1^2$	0.24
variabel 2	$\sigma 2^2$	0.648889
variabel 3	$\sigma 3^2$	0.248889
variabel 4	$\sigma 4^2$	0.648889
variabel 5	$\sigma 5^2$	0.195556
variabel 6	$\sigma 6^2$	0.355556
Σ variabel	$\Sigma \sigma i^2$	2.337778
variabel total	σy^2	7.36
Jml Pertanyaan	k	6
α	$(k/k-1)*(1-(\Sigma \sigma i^2/\sigma y^2))$	0.818841

Dari tabel 4.14 dapat diketahui bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepentingan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.818841$ sehingga variable-variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk survey data primer.

Tabel 4.15 hasil perhitungan uji reliabilitas tingkat kepuasan sopir MPU

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	$\sigma 1^2$	0.462222
variabel 2	$\sigma 2^2$	0.506667
variabel 3	$\sigma 3^2$	0.266667
variabel 4	$\sigma 4^2$	0.195556
variabel 5	$\sigma 5^2$	-
variabel 6	$\sigma 6^2$	0.382222
variabel 7	$\sigma 7^2$	0.115556
variabel 8	$\sigma 8^2$	0.133333
variabel 9	$\sigma 9^2$	0.133333
Σ variabel	$\Sigma \sigma i^2$	2.195555
variabel total	σy^2	9.128889
Jml Pertanyaan	k	8
α	$(k/k-1) * (1 - (\Sigma \sigma i^2 / \sigma y^2))$	0.867993

Dari tabel 4.15 dapat diketahui bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepentingan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.867993$ sehingga variable-variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk survey data primer.

Tabel 4.16 hasil perhitungan uji reliabilitas tingkat kepentingan sopir MPU

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	$\sigma 1^2$	0.248889
variabel 2	$\sigma 2^2$	0.373333
variabel 3	$\sigma 3^2$	0.248889
variabel 4	$\sigma 4^2$	0.16
variabel 5	$\sigma 5^2$	0.222222
variabel 6	$\sigma 6^2$	0.115556
variabel 7	$\sigma 7^2$	-
variabel 8	$\sigma 8^2$	0.462222
variabel 9	$\sigma 9^2$	0.382222
Σ variabel	$\Sigma \sigma i^2$	2.213332
variabel total	σy^2	7.573333
Jml Pertanyaan	k	8
α	$(k/k-1)*(1-(\Sigma \sigma i^2/\sigma y^2))$	0.808853

Dari tabel 4.16 dapat diketahui bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepentingan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.808853$ sehingga variable-variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk survey data primer

Tabel 4.17 hasil perhitungan uji reliabilitas tingkat kepuasan pemilik MPU

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	$\sigma 1^2$	0.195556
variabel 2	$\sigma 2^2$	0.373333
variabel 3	$\sigma 3^2$	0.248889
variabel 4	$\sigma 4^2$	0.195556
variabel 5	$\sigma 5^2$	0.24
variabel 6	$\sigma 6^2$	0.24
variabel 7	$\sigma 7^2$	0.382222
variabel 8	$\sigma 8^2$	0.16
variabel 9	$\sigma 9^2$	0.133333
Σ variabel	$\Sigma \sigma i^2$	2.168889
variabel total	σy^2	7.182222
Jml Pertanyaan	k	9
α	$(k/k-1) * (1 - (\Sigma \sigma i^2 / \sigma y^2))$	0.785272

Dari tabel 4.17 dapat diketahui bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepentingan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.785272$ sehingga variabel-variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk survey data primer

Tabel 4.18 hasil perhitungan uji reliabilitas tingkat kepentingan pemilik MPU

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	σ_1^2	0.426667
variabel 2	σ_2^2	0.115556
variabel 3	σ_3^2	0.222222
variabel 4	σ_4^2	0.293333
variabel 5	σ_5^2	0.328889
variabel 6	σ_6^2	0.355556
variabel 7	σ_7^2	0.248889
variabel 8	σ_8^2	0.4
variabel 9	σ_9^2	-
Σ variabel	$\Sigma\sigma_i^2$	2.391111
variabel total	σ_y^2	9.04
Jml Pertanyaan	k	8
α	$(k/k-1)*(1-(\Sigma\sigma_i^2/\sigma_y^2))$	0.840568

Dari tabel 4.18 dapat diketahui bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepentingan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.840568$ sehingga variable-variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk survey data primer

4.2 Survey data primer

Survey data primer ini dilakukan setelah melewati uji validitas dan uji reliabilitas pada atribut-atribut survey pendahuluan. Dari uji validitas dan uji reliabilitas maka didapatkan kesimpulan bahwa atribut-atribut tersebut dapat digunakan sebagai atribut untuk survey data primer dengan catatan perlu adanya penambahan responden dikarenakan ada beberapa atribut pertanyaan yang nilai korelasinya dibawah nilai korelasi yang ditetapkan. Survey data primer ini dilakukan selama kurang lebih 2 minggu mulai tanggal 3 mei-15 mei 2010. Setelah didapat hasil survey data primer maka dilakukan uji validitas dan uji reliabilitas terhadap masing-masing pertanyaan yang diajukan

pada penumpang, pengguna jalan, sopir dan pemilik MPU dan analisa kuadran untuk mengetahui prioritas utama pelaku transportasi terhadap kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat.

4.2.1 Jumlah Sampel

Untuk penumpang dalam penentuan sampel diambil 50 responden, dikarenakan dalam hasil survey pendahuluan diketahui bahwa jumlah penumpang setiap hari per MPU adalah 45-50.

Untuk jumlah sampel pada pengguna jalan menggunakan metode penentuan sampel Cochran dimana penentuan dengan menggunakan rumus ini biasanya untuk menentukan jumlah sampel yang tidak diketahui jumlah populasinya. Adapun rumus yang digunakan adalah :

$$n = \frac{t^2 pq}{d^2}$$

Dimana :

n = jumlah sampel minimal yang diperlukan

t = Nilai variasi dari derajat kesalahan

d = derajat kesalahan dalam sampel

p = proporsi atau persentase pengguna jalan yang puas dengan kinerja MPU

q = $(1-p)$ proporsi atau persentase pengguna jalan yang tidak puas dengan kinerja MPU

Berdasarkan hasil survei pendahuluan didapatkan hasil yaitu untuk responden pengguna jalan terdapat 3 orang yang puas dengan kinerja MPU dari total 15 orang pengguna jalan yang disurvei atau 20% dan sisanya yaitu 12 orang atau 80% menyatakan tidak puas dengan kinerja MPU. Dari hasil tersebut dapat diketahui jumlah p dan q yaitu $p = 0,20$ dan $q = 0,80$. Untuk derajat kesalahan yang digunakan adalah 10% atau 0,1 dan nilai t

(10%) dapat diketahui dari tabel t yaitu sebesar 1,645. Berdasarkan data di atas maka jumlah sampel pengguna jalan adalah sebagai berikut :

$$n = \frac{1.645^2 \times 20\% \times 80\%}{0.1^2}$$

$$n = 43.2964$$

Maka jumlah sampel untuk pengguna jalan sebanyak 50 responden (dibulatkan).

Untuk jumlah sampel pada sopir dengan jumlah MPU sebanyak 122 (data diperoleh dari DLLAJ Lamongan), maka untuk menentukan sampel menggunakan rumus sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + (Ne^2)}$$

$$n = \frac{122}{1 + (122 \times 0.1^2)}$$

$$n = 54.954954$$

Maka jumlah sampel untuk sopir adalah sebanyak 55 responden.

Untuk jumlah sampel pada pemilik MPU dengan jumlah pemilik MPU sebanyak 90 (data diperoleh dari DLLAJ Lamongan), maka untuk menentukan sampel menggunakan rumus sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + (Ne^2)}$$

$$n = \frac{90}{1 + (90 \times 0.1^2)}$$

$$n = 47.36842$$

Maka jumlah sampel untuk pemilik MPU adalah sebanyak 50 responden.

4.3 Profil Responden

Profil responden digunakan untuk mengetahui karakteristik responden yang menjadi responden dalam penelitian ini. Responden yang termasuk dalam penelitian ini adalah pelaku transportasi Bojonegoro-Babat. Responden yang terlibat dalam penelitian ini diantaranya adalah:

1. Penumpang MPU, yaitu penumpang yang menggunakan MPU dengan rute Bojonegoro-Babat. pengelompokan responden meliputi frekuensi penggunaan MPU, keperluan penggunaan, alasan penggunaan, ongkos yang harus di bayar, waktu tunggu dan waktu tempuh dari responden dalam penggunaan MPU.
2. Pengguna jalan raya, yaitu pelaku transportasi yang melewati rute perjalanan Bojonegoro-Babat. Baik yang menggunakan sepeda, sepeda motor, mobil, maupun truk.
3. Sopir MPU, yaitu responden yang bekerja sebagai sopir MPU rute Bojonegoro-Babat yang dikelompokan berdasarkan nama, umur, penghasilan, pekerjaan selain menjadi sopir MPU, ritasi per-hari dalam melakukan perjalanan.
4. Pemilik MPU, yaitu responden yang mempunyai MPU dengan rute Bojonegoro-Babat dengan klasifikasi lamanya kepemilikan MPU, pendapatan yang diperoleh sebagai pemilik MPU, penghasilan selain menjadi pemilik MPU (jika mempunyai pekerjaan lain) dan jumlah MPU yang dimiliki.

Profil pelaku transportasi yang menjadi responden dalam penelitian ini secara detail dapat dilihat pada lampiran.

4.4 Uji Instrumen Penelitian

Dalam penelitian ini kuesioner digunakan sebagai instrumen atau alat ukur yang dibuat dalam beberapa item pertanyaan. Untuk item pertanyaan yang digunakan dalam survey pendahuluan sama dengan item pertanyaan yang digunakan dalam survey primer. Pada uji instrument ini akan dijelaskan mengenai proses uji validitas untuk menentukan kevalidan dan reliailitas atau kehandalan dari kualitas skala pengukuran yang digunakan. Sehingga hasil yang didapatkan sebagai kesimpulan dapat dipertanggung jawabkan.

Instrumen kuesioner yang dibuat masing-masing terdiri dari:

- a. 10 pertanyaan untuk penumpang
- b. 6 pertanyaan untuk pengguna jalan raya
- c. 9 pertanyaan untuk sopir
- d. 9 pertanyaa untuk pemilik MPU

Yang terangkum dalam lima dimensi pengukuran kualitas jasa,yaitu:

1) Untuk Penumpang

<i>Tangible</i>	= pertanyaan nomer 2, 3, dan 10
<i>Reliability</i>	= pertanyaan nomer 5,6 dan 9
<i>Responsiveness</i>	= pertanyaan nomer 1 dan 8
<i>Empathy</i>	= pertanyaan nomer 7
<i>Assurance</i>	= pertanyaan nomer 4

2) Untuk Pengguna Jalan Raya

<i>Tangible</i>	= pertanyaan nomer 6
<i>Empathy</i>	= pertanyaan nomer 2, 3, dan 4
<i>Assurance</i>	= pertanyaan nomer 1 dan 5

3) Untuk Sopir MPU

<i>Tangible</i>	= pertanyaan nomer 1, 2, dan 3
<i>Reliability</i>	= pertanyaan nomer 4, 6, dan 7
<i>Responsiveness</i>	= pertanyaan nomer 9
<i>Assurance</i>	= pertanyaan nomer 5 dan 8

4) Pemilik MPU

Tangible = pertanyaan nomer 3,4 dan 9

Reliability = pertanyaan nomer 8

Responsiveness = pertanyaan nomer 6

Empathy = pertanyaan nomer 1 dan 5

Assurance = pertanyaan nomer 2 dan 7

4.4.1 Uji Validitas

Untuk uji validitas dilakukan pada dua bagian kuesioner. Bagian pertama yang diuji adalah tingkat kepuasan responden terhadap kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat dan pada bagian kedua adalah tingkat kepentingan/harapan responden terhadap kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat. Pada dua bagian ini masing-masing diberi pertanyaan yang sama

Pengujian dilakukan dengan melakukan korelasi antara variabel dengan variabel keseluruhan menggunakan rumus korelasi/*moment product* (K) atau (r). Seluruh perhitungan menggunakan bantuan fungsi korelasi yang terdapat pada program *Microsoft Excel*. Taraf signifikan atau α yang digunakan dalam uji validitas kali ini adalah 10% ($\alpha=10\%$) dengan jumlah sampel untuk masing-masing pelaku transportasi yaitu penumpang = 50 orang, sopir = 55 orang, pengguna jalan = 50 orang dan pemilik MPU = 50 orang. Dimana nantinya masing-masing sampel akan memiliki nilai kritis yang berbeda-beda.

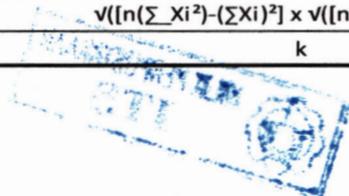
Contoh perhitungan validitas secara lebih detail diberikan dalam Tabel 4.19 Contoh Perhitungan Validitas Kepuasan Penumpang, diambil dari uji validitas tingkat kepuasan penumpang pertanyaan nomer 1.

Tabel 4.19 Contoh Perhitungan Validitas Kepuasan Penumpang

Responden	X	Y	XY	X ²	Y ²
1	2	24	48	4	576
2	3	28	84	9	784
3	2	24	48	4	576
4	3	29	87	9	841
5	3	34	102	9	1156
6	3	27	81	9	729
7	3	30	90	9	900
8	2	28	56	4	784
9	3	29	87	9	841
10	3	32	96	9	1024
11	3	30	90	9	900
12	2	26	52	4	676
13	3	31	93	9	961
14	3	27	81	9	729
15	3	31	93	9	961
16	3	32	96	9	1024
17	2	26	52	4	676
18	2	24	48	4	576
19	3	29	87	9	841
20	3	28	84	9	784
21	3	32	96	9	1024
22	3	34	102	9	1156
23	3	30	90	9	900
24	3	31	93	9	961
25	3	34	102	9	1156

Lanjutan Tabel 4.19 Contoh Perhitungan Validitas Kepuasan Penumpang

Responden	X	Y	XY	X ²	Y ²
26	3	27	81	9	729
27	2	26	52	4	676
28	3	27	81	9	729
29	3	30	90	9	900
30	3	29	87	9	841
31	3	30	90	9	900
32	2	25	50	4	625
33	3	32	96	9	1024
34	3	31	93	9	961
35	3	32	96	9	1024
36	3	27	81	9	729
37	3	28	84	9	784
38	3	29	87	9	841
39	2	24	48	4	576
40	3	29	87	9	841
41	3	30	90	9	900
42	3	26	78	9	676
43	3	28	84	9	784
44	3	30	90	9	900
45	3	32	96	9	1024
46	3	32	96	9	1024
47	2	26	52	4	676
48	3	27	81	9	729
49	3	28	84	9	784
50	3	31	93	9	961
Σ	74	747	2140	214	21599
N					50
$n(\sum(XiYi) - (\sum Xi)(\sum Yi))$					1810
$\sqrt{[(n\sum Xi^2) - (\sum Xi)^2] \times \sqrt{[(n\sum Yi^2) - (\sum Yi)^2]}}$					2667.13
k					0.6786



Perhitungan manual:

$$k = \frac{n(\sum XiYi) - (\sum Xi)(\sum Yi)}{\sqrt{[n(\sum Xi^2) - (\sum Xi)^2]} \times \sqrt{[n(\sum Yi^2) - (\sum Yi)^2]}}$$

$$k = \frac{50(4085) - (140)(1446)}{\sqrt{[50(400) - (140)^2]} \times \sqrt{[50(42174) - (1446)^2]}}$$

$$k = \frac{1810}{2667.13}$$

$$k = 0.6786$$

Dari Tabel Lampiran 1 Daftar Nilai Kritis diperoleh bahwa untuk jumlah sampel 50 dan $\alpha = 0,1$ mempunyai nilai kritis yaitu **0,235**. Hasil uji validitas untuk tingkat kepuasan responden penumpang pertanyaan nomer 1 adalah 0,6786 atau lebih dari nilai kritis, maka pertanyaan tersebut dianggap valid.

Berikut ini adalah hasil dari uji validitas tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan penumpang, pengguna jalan, sopir dan pemilik MPU:



Tabel 4.20 Hasil Perhitungan Uji Validitas Tingkat Kepuasan Penumpang

pertanyaan no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=50, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.6786	0.235	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	0.3361		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
3	0.6		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
4	0.7016		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
5	0.5699		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
6	0.8145		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
7	0.5419		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
8	0.6452		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
9	0.317		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
10	0.387		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid

Tabel 4.21 Hasil Perhitungan Uji Validitas Tingkat Kepentingan Penumpang

pertanyaan no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=50, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.5406	0.235	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	0.6492		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
3	0.6194		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
4	0.651		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
5	0.5761		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
6	0.5759		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
7	0.6854		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
8	0.3869		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
9	0.5998		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
10	0.6071		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid



Tabel 4.22 Hasil Perhitungan Uji Validitas Tingkat Kepuasan Pengguna Jalan

pertanyaan no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=50, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.3923	0.235	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	0.5052		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
3	0.4922		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
4	0.7102		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
5	0.7213		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
6	0.6377		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid

Tabel 4.23 Hasil Perhitungan Uji Validitas Tingkat Kepentingan Pengguna Jalan

pertanyaan no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=50, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.6012	0.235	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	0.5623		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
3	0.6003		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
4	0.7892		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
5	0.6389		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
6	0.6492		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid

Tabel 4.24 Hasil Perhitungan Uji Validitas Tingkat Kepuasan Sopir MPU

pertanyaan no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=55, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.71585	0.224	rhitung > rtabel	valid
2	0.63322		rhitung > rtabel	valid
3	0.53096		rhitung > rtabel	valid
4	0.44559		rhitung > rtabel	valid
5	0.4166		rhitung > rtabel	valid
6	0.65416		rhitung > rtabel	valid
7	0.57417		rhitung > rtabel	valid
8	0.43948		rhitung > rtabel	valid
9	0.28338		rhitung > rtabel	valid

Tabel 4.25 Hasil Perhitungan Uji Validitas Tingkat Kepentingan Sopir MPU

pertanyaan no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=55, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.54828	0.224	rhitung > rtabel	valid
2	0.65163		rhitung > rtabel	valid
3	0.52953		rhitung > rtabel	valid
4	0.52589		rhitung > rtabel	valid
5	0.6867		rhitung > rtabel	valid
6	0.6696		rhitung > rtabel	valid
7	0.44108		rhitung > rtabel	valid
8	0.59691		rhitung > rtabel	valid
9	0.62265		rhitung > rtabel	valid

Tabel 4.26 Hasil Perhitungan Uji Validitas Tingkat Kepuasan Pemilik MPU

pertanyaan no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=50, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.76353	0.235	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	0.72235		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
3	0.67942		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
4	0.56886		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
5	0.52071		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
6	0.44425		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
7	0.77642		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
8	0.46524		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
9	0.34935		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid

Tabel 4.27 Hasil Perhitungan Uji Validitas Tingkat Kepentingan Pemilik MPU

pertanyaan no.	nilai korelasi	nilai r tabel (n=50, $\alpha=10\%$)	keterangan	kesimpulan
1	0.65853	0.235	$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
2	0.59204		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
3	0.70694		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
4	0.58365		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
5	0.539		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
6	0.44116		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
7	0.68474		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
8	0.70615		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid
9	0.46873		$r_{hitung} > r_{tabel}$	valid

Dari Tabel 4.20 sampai Tabel 4.27 dapat dilihat bahwa data-data yang diuji memiliki nilai korelasi lebih besar daripada nilai kritis r tabel. Maka dapat disimpulkan bahwa seluruh data yang telah diuji adalah valid dan dapat digunakan pada analisa selanjutnya.

4.4.2 Uji Reliabilitas

Pada bagian tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan responden dilakukan pengujian reliabilitas. Perhitungan koefisien reliabilitas dilakukan dengan bantuan program *Microsoft Excel* dengan mengacu pada keterpercayaan hasil ukur. Hasil pengukuran yang *reliable* akan menghasilkan skor yang hampir sama meskipun dilakukan pada waktu yang berbeda. Pengukuran reliabilitas disini menggunakan teknik α *cronbach* yang bervariasi antara 0-1. Semakin tinggi koefisien ini, maka semakin baik pula kehandalan alat ukur yang digunakan.

Di bawah ini diambil contoh perhitungan reliabilitas dari tingkat kepuasan penumpang atribut no.1

Tabel 4.28 Contoh Perhitungan Reliabilitas Kepuasan Penumpang

koresponden	X	Y	X ²	Y ²
1	2	24	4	576
2	3	28	9	784
3	2	24	4	576
4	3	29	9	841
5	3	34	9	1156
6	3	27	9	729
7	3	30	9	900
8	2	28	4	784
9	3	29	9	841
10	3	32	9	1024
11	3	30	9	900
12	2	26	4	676
13	3	31	9	961
14	3	27	9	729
15	3	31	9	961
16	3	32	9	1024
17	2	26	4	676
18	2	24	4	576
19	3	29	9	841
20	3	28	9	784

Lanjutan Tabel 4.28 Contoh Perhitungan Reliabilitas Kepuasan Penumpang

koresponden	X	Y	X ²	Y ²	
21	3	3	32	9	1024
22	3	3	34	9	1156
23	3	3	30	9	900
24	3	3	31	9	961
25	3	3	34	9	1156
26	3	3	27	9	729
27	2	2	26	4	676
28	3	3	27	9	729
29	3	3	30	9	900
30	3	3	29	9	841
31	3	3	30	9	900
32	2	2	25	4	625
33	3	3	32	9	1024
34	3	3	31	9	961
35	3	3	32	9	1024
36	3	3	27	9	729
37	3	3	28	9	784
38	3	3	29	9	841
39	2	2	24	4	576
40	3	3	29	9	841
41	3	3	30	9	900
42	3	3	26	9	676
43	3	3	28	9	784
44	3	3	30	9	900
45	3	3	32	9	1024
46	3	3	32	9	1024
47	2	2	26	4	676
48	3	3	27	9	729
49	3	3	28	9	784
50	3	3	31	9	961
Σ	140	144	1446	400	42174
σ_1^2	0.16				

Perhitungan manual:

$$\sigma_i^2 = \frac{\sum x_i^2 - \frac{(\sum x_i)^2}{n}}{n}$$

$$\sigma_1^2 = \frac{400 - \frac{140^2}{50}}{50}$$

$$\sigma_1^2 = 0.16$$

$$\sigma_y^2 = \frac{\sum y^2 - \frac{(\sum y)^2}{n}}{n}$$

$$= \frac{42174 - \frac{(1446)^2}{50}}{50}$$

$$= 7.1136$$

Hasil ringkasan perhitungan dari keseluruhan pertanyaan baik dari tingkat kepuasan ataupun dari tingkat kepentingan diberikan pada Tabel 4.29 sampai Tabel 4.36 berikut :

Tabel 4.29 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepuasan Penumpang

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	$\sigma 1^2$	0.16
variabel 2	$\sigma 2^2$	0.1584
variabel 3	$\sigma 3^2$	0.24
variabel 4	$\sigma 4^2$	0.1824
variabel 5	$\sigma 5^2$	0.25
variabel 6	$\sigma 6^2$	0.3924
variabel 7	$\sigma 7^2$	0.1536
variabel 8	$\sigma 8^2$	0.2804
variabel 9	$\sigma 9^2$	0.2356
variabel 10	$\sigma 10^2$	0.1824
Σ variabel	$\Sigma \sigma i^2$	2.2352
variabel total	σy^2	7.1136
Jml Pertanyaan	k	10
α	$(k/k-1) * (1 - (\Sigma \sigma i^2 / \sigma y^2))$	0.761983

Tabel 4.29 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepuasan Penumpang menunjukkan bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepuasan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.761983$ sehingga variable-variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk analisa selanjutnya.

Tabel 4.30 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepentingan Penumpang

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	$\sigma 1^2$	0.2436
variabel 2	$\sigma 2^2$	0.2736
variabel 3	$\sigma 3^2$	0.2196
variabel 4	$\sigma 4^2$	0.52
variabel 5	$\sigma 5^2$	0.2484
variabel 6	$\sigma 6^2$	0.2244
variabel 7	$\sigma 7^2$	0.2496
variabel 8	$\sigma 8^2$	0.2176
variabel 9	$\sigma 9^2$	0.25
variabel 10	$\sigma 10^2$	0.2756
Σ variabel	$\Sigma \sigma i^2$	2.7224
variabel total	σy^2	9.4096
Jml Pertanyaan	k	10
α	$(k/k-1) * (1 - (\Sigma \sigma i^2 / \sigma y^2))$	0.789643

Tabel 4.30 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepentingan Penumpang menunjukkan bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepuasan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.789643$ sehingga variable–variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk analisa selanjutnya.

Tabel 4.31 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepuasan Pengguna Jalan Raya

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	σ^2_1	0.1796
variabel 2	σ^2_2	0.4576
variabel 3	σ^2_3	0.3204
variabel 4	σ^2_4	0.6144
variabel 5	σ^2_5	0.2964
variabel 6	σ^2_6	0.2996
Σ variabel	$\Sigma\sigma_i^2$	2.168
variabel total	σ_y^2	4.4624
Jml Pertanyaan	k	6
α	$(k/k-1)*(1-(\Sigma\sigma_i^2/\sigma_y^2))$	0.616995

Tabel 4.31 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepuasan Pengguna Jalan Raya menunjukkan bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepuasan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.616995$ sehingga variable–variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk analisa selanjutnya.

Tabel 4.32 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepentingan Pengguna Jalan Raya

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	σ^2_1	0.24
variabel 2	σ^2_2	0.5044
variabel 3	σ^2_3	0.2464
variabel 4	σ^2_4	0.5376
variabel 5	σ^2_5	0.2304
variabel 6	σ^2_6	0.4416
Σ variabel	$\Sigma\sigma_i^2$	2.2004
variabel total	σ_y^2	5.33
Jml Pertanyaan	k	6
α	$(k/k-1)*(1-(\Sigma\sigma_i^2/\sigma_y^2))$	0.7046

Tabel 4.32 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepentingan Pengguna Jalan Raya menunjukkan bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepuasan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.7046$ sehingga variabel-variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk analisa selanjutnya.

Tabel 4.33 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepuasan Sopir MPU

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	$\sigma 1^2$	0.32595
variabel 2	$\sigma 2^2$	0.524298
variabel 3	$\sigma 3^2$	0.191736
variabel 4	$\sigma 4^2$	0.180496
variabel 5	$\sigma 5^2$	0.170579
variabel 6	$\sigma 6^2$	0.322645
variabel 7	$\sigma 7^2$	0.213554
variabel 8	$\sigma 8^2$	0.133557
variabel 9	$\sigma 9^2$	0.234711
Σ variabel	$\Sigma \sigma i^2$	2.297526
variabel total	σy^2	5.740165
Jml Pertanyaan	k	9
α	$(k/k-1) * (1 - (\Sigma \sigma i^2 / \sigma y^2))$	0.674714

Tabel 4.33 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepuasan Sopir MPU menunjukkan bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepuasan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.674714$ sehingga variable-variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk analisa selanjutnya.

Tabel 4.34 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepentingan Sopir MPU

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	$\sigma 1^2$	0.243306
variabel 2	$\sigma 2^2$	0.312727
variabel 3	$\sigma 3^2$	0.24595
variabel 4	$\sigma 4^2$	0.13686
variabel 5	$\sigma 5^2$	0.232727
variabel 6	$\sigma 6^2$	0.294215
variabel 7	$\sigma 7^2$	0.191736
variabel 8	$\sigma 8^2$	0.391405
variabel 9	$\sigma 9^2$	0.395372
Σ variabel	$\Sigma \sigma i^2$	2.444298
variabel total	σy^2	7.530579
Jml Pertanyaan	k	9
α	$(k/k-1)*(1-(\Sigma \sigma i^2/\sigma y^2))$	0.759844

Tabel 4.34 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepentingan Sopir MPU menunjukkan bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepuasan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.759844$ sehingga variable-variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk analisa selanjutnya.

Tabel 4.35 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepuasan Pemilik MPU

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	σ^1	0.2484
variabel 2	σ^2	0.3824
variabel 3	σ^3	0.2896
variabel 4	σ^4	0.2356
variabel 5	σ^5	0.25
variabel 6	σ^6	0.2436
variabel 7	σ^7	0.4576
variabel 8	σ^8	0.2244
variabel 9	σ^9	0.1796
Σ variabel	$\Sigma\sigma^i$	2.5112
variabel total	σ^y	8.0784
Jml Pertanyaan	k	9
α	$(k/k-1)*(1-(\Sigma\sigma^i/\sigma^y))$	0.77529

Tabel 4.35 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepuasan Pemilik MPU menunjukkan bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepuasan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.77529$ sehingga variabel-variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk analisa selanjutnya.

Tabel 4.36 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepentingan Pemilik MPU

Pertanyaan	Rumus	Nilai
variabel 1	$\sigma 1^2$	0.3604
variabel 2	$\sigma 2^2$	0.2464
variabel 3	$\sigma 3^2$	0.2804
variabel 4	$\sigma 4^2$	0.2416
variabel 5	$\sigma 5^2$	0.3044
variabel 6	$\sigma 6^2$	0.2576
variabel 7	$\sigma 7^2$	0.2356
variabel 8	$\sigma 8^2$	0.3476
variabel 9	$\sigma 9^2$	0.2576
Σ variabel	$\Sigma \sigma i^2$	2.5316
variabel total	σy^2	8.17
Jml Pertanyaan	k	9
α	$(k/k-1) * (1 - (\Sigma \sigma i^2 / \sigma y^2))$	0.776401

Tabel 4.36 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Tingkat Kepentingan Pemilik MPU menunjukkan bahwa tingkat reliabilitas untuk tingkat kepuasan penumpang menghasilkan nilai $\alpha = 0.776401$ sehingga variable-variabel dinyatakan *reliable* dan dapat digunakan untuk analisa selanjutnya.

4.5 Analisa Kepuasan dan Kepentingan

Untuk menjawab perumusan masalah mengenai sejauh mana tingkat kepuasan dan kepentingan pelaku transportasi terhadap kinerja MPU jurusan Bojnegoro-Babat, maka dianalisa dengan menggunakan analisa kepuasan dan kepentingan. Analisa tingkat kepuasan dan kepentingan dapat dilihat pada Tabel 4.37 sampai dengan Tabel 4.44

Tabel 4.37 Tingkat Kepuasan Penumpang

Pertanyaan	Skor					Frekuensi x nilai	Rasio Korelasi
	Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik		
	5	4	3	2	1		
1	0	0	40	10	0	140	2.800
2	0	3	42	5	0	148	2.960
3	0	2	36	12	0	140	2.800
4	0	12	38	0	0	162	3.240
5	0	0	25	25	0	125	2.500
6	0	18	27	5	0	163	3.260
7	0	6	42	2	0	154	3.080
8	0	0	11	35	4	107	2.140
9	0	19	31	0	0	169	3.380
10	0	0	38	12	0	138	2.760

Tabel 4.38 Tingkat Kepentingan Penumpang

Pertanyaan	Skor					Frekuensi x nilai	Rasio Korelasi
	Sangat Penting	Penting	Cukup Penting	Kurang Penting	Tidak Penting		
	5	4	3	2	1		
1	21	29	0	0	0	221	4.420
2	9	36	5	0	0	204	4.080
3	6	39	5	0	0	201	4.020
4	13	24	13	0	0	200	4.000
5	27	23	0	0	0	227	4.540
6	17	33	0	0	0	217	4.340
7	0	26	24	0	0	176	3.520
8	34	16	0	0	0	234	4.680
9	25	25	0	0	0	225	4.500
10	1	17	32	0	0	169	3.380

Tabel 4.39 Tingkat Kepuasan Pengguna Jalan Raya

Pertanyaan	Skor					Frekuensi x nilai	Rasio Korelasi
	Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik		
	5	4	3	2	1		
1	0	0	4	41	5	99	1.980
2	0	1	19	25	5	116	2.320
3	0	0	5	33	12	93	1.860
4	0	0	21	17	12	109	2.180
5	0	0	6	36	8	98	1.960
6	0	0	7	35	8	99	1.980

Tabel 4.40 Tingkat Kepentingan Pengguna Jalan Raya

Pertanyaan	Skor					Frekuensi x nilai	Rasio Korelasi
	Sangat Penting	Penting	Cukup Penting	Kurang Penting	Tidak Penting		
	5	4	3	2	1		
1	30	20	0	0	0	230	4.600
2	5	25	18	2	0	183	3.660
3	22	28	0	0	0	222	4.440
4	4	30	12	4	0	184	3.680
5	32	18	0	0	0	232	4.640
6	20	24	6	0	0	214	4.280

Tabel 4.41 Tingkat Kepuasan Sopir MPU

Pertanyaan	Skor					Frekuensi x nilai	Rasio Korelas
	Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik		
	5	4	3	2	1		
1	0	4	34	17	0	152	2.764
2	0	16	26	13	0	168	3.055
3	0	3	44	8	0	160	2.909
4	0	0	6	45	4	112	2.036
5	0	12	43	0	0	177	3.218
6	0	3	32	20	0	148	2.691
7	0	38	17	0	0	203	3.691
8	0	1	47	7	0	159	2.891
9	0	16	38	1	0	180	3.273

Tabel 4.42 Tingkat Kepentingan Sopir MPU

Pertanyaan	Skor					Frekuensi x nilai	Rasio Korelas
	Sangat Penting	Penting	Cukup Penting	Kurang Penting	Tidak Penting		
	5	4	3	2	1		
1	32	23	0	0	0	252	4.582
2	35	18	2	0	0	253	4.600
3	12	40	3	0	0	229	4.164
4	46	9	0	0	0	266	4.836
5	2	40	13	0	0	209	3.800
6	14	37	4	0	0	230	4.182
7	3	44	8	0	0	215	3.909
8	28	23	4	0	0	244	4.436
9	1	18	34	1	1	182	3.309

Tabel 4.43 Tingkat Kepuasan Pemilik MPU

Pertanyaan	Skor					Frekuensi x nilai	Rasio Korelasi
	Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik		
	5	4	3	2	1		
1	0	27	23	0	0	177	3.540
2	0	0	17	28	5	112	2.240
3	0	0	25	24	1	124	2.480
4	0	31	19	0	0	181	3.620
5	0	25	25	0	0	175	3.500
6	0	29	21	0	0	179	3.580
7	0	1	19	25	5	116	2.320
8	0	33	17	0	0	183	3.660
9	0	5	41	4	0	151	3.020

Tabel 4.44 Tingkat Kepentingan Pemilik MPU

Pertanyaan	Skor					Frekuensi x nilai	Rasio Korelasi
	Sangat Penting	Penting	Cukup Penting	Kurang Penting	Tidak Penting		
	5	4	3	2	1		
1	13	31	6	0	0	207	4.140
2	22	28	17	0	0	273	5.460
3	4	35	11	0	0	193	3.860
4	15	34	1	0	0	214	4.280
5	19	29	2	0	0	217	4.340
6	17	32	1	0	0	216	4.320
7	31	19	0	0	0	231	4.620
8	14	31	5	0	0	209	4.180
9	0	17	32	1	0	166	3.320

Dari Tabel 4.37 sampai dengan Tabel 4.44 dapat diketahui nilai rasio korelasi yang nantinya digunakan untuk menghitung analisa kuadran.

4.5.1 Penilaian Tingkat Kepuasan

Penilaian dari item pertanyaan dalam kuesioner untuk tingkat kepuasan pelaku transportasi terhadap kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat menggunakan 5 tingkat skala pengukuran yang terdiri atas:

- 1.Nilai 5 (sangat Baik)
- 2.Nilai 4 (Baik)
- 3.Nilai 3 (Cukup Baik)
- 4.Nilai 2 (Kurang Baik)
- 5.Nilai 1 (Tidak Baik)

Berikut ini merupakan tabel penilaian tingkat kepuasan dari penumpang. Untuk pengguna jalan,sopir dan pemilik MPU dapat dilihat pada Tabel Lampiran 2 Penilaian Kepuasan Pengguna Jalan Raya, Tabel Lampiran 4 Penilaian Kepuasan Sopir MPU dan Tabel Lampiran 6 Penilaian Kepuasan Pemilik MPU

Tabel 4.45 Penilaian Kepuasan Penumpang

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	Jumlah
1	2	3	2	3	2	2	3	1	3	3	24
2	3	3	2	3	2	3	3	2	4	3	28
3	2	2	2	3	2	3	3	1	3	3	24
4	3	3	3	3	2	3	3	2	4	3	29
5	3	4	4	4	2	4	4	2	4	3	34
6	3	3	3	3	2	3	2	2	4	2	27
7	3	3	3	3	2	4	3	2	4	3	30
8	2	3	3	3	2	4	3	2	3	3	28
9	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	29
10	3	3	3	4	3	4	4	2	3	3	32
11	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30
12	2	3	3	3	2	3	3	2	3	2	26
13	3	4	3	4	3	4	3	2	3	2	31
14	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	27
15	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	31
16	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	32
17	2	3	3	3	2	3	3	2	3	2	26
18	2	3	2	3	2	2	3	1	3	3	24

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	Jumlah
19	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	29
20	3	2	2	3	3	3	3	2	4	3	28
21	3	3	3	4	3	4	4	2	3	3	32
22	3	4	4	4	2	4	4	2	4	3	34
23	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30
24	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	31
25	3	3	3	4	3	4	4	3	4	3	34
26	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	27
27	2	3	3	3	2	3	3	2	3	2	26
28	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	27
29	3	3	3	3	2	4	3	2	4	3	30
30	3	2	3	3	3	3	3	2	4	3	29
31	3	2	3	3	3	4	3	3	3	3	30
32	2	3	2	3	2	2	3	2	3	3	25
33	3	3	3	4	3	4	4	2	3	3	32
34	3	3	3	4	3	4	3	2	3	3	31
35	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	32
36	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	27
37	3	3	2	3	3	3	3	2	4	2	28
38	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	29
39	2	3	2	3	2	2	3	1	3	3	24
40	3	3	3	3	2	3	3	2	4	3	29
41	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30
42	3	3	2	3	2	2	3	2	3	3	26
43	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	28
44	3	3	3	3	2	4	3	2	4	3	30
45	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	32
46	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	32
47	2	3	3	3	2	3	3	2	3	2	26
48	3	3	3	3	2	3	2	2	4	2	27
49	3	2	2	3	3	3	3	2	4	3	28
50	3	3	2	4	3	4	3	2	4	3	31
ΣX	140	148	140	162	125	163	154	107	169	138	1446

4.5.2 Penilaian Tingkat Kepentingan

Penilaian dari item pertanyaan dalam kuesioner untuk tingkat kepentingan pelaku transportasi terhadap kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat juga menggunakan 5 tingkat skala pengukuran yang terdiri atas:

- 1.Nilai 5 (Sangat Penting)
- 2.Nilai 4 (Penting)
- 3.Nilai 3 (Cukup Penting)
- 4.Nilai 2 (Kurang Penting)
- 5.Nilai 1 (Tidak Penting)

Berikut ini merupakan tabel penilaian tingkat kepentingan dari penumpang. Untuk pengguna jalan, sopir dan pemilik MPU dapat dilihat pada Tabel Lampiran 3 Penilaian Kepentingan Pengguna Jalan Raya, Tabel Lampiran 5 Penilaian Kepentingan Sopir MPU dan Tabel Lampiran 7 Penilaian Kepentingan Pemilik MPU

Tabel 4.46 Penilaian Kepentingan Penumpang

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	Jumlah
1	5	4	4	3	4	5	4	4	4	3	40
2	4	4	4	4	5	4	3	4	4	3	39
3	4	5	3	4	5	4	4	4	4	3	40
4	5	4	4	3	4	4	3	5	4	3	39
5	4	4	3	3	5	5	3	5	5	3	40
6	4	4	3	3	4	4	3	5	5	3	38
7	5	5	4	3	5	4	3	5	5	4	43
8	4	4	5	4	5	5	4	5	5	3	44
9	5	4	4	4	5	5	4	5	5	3	44
10	4	4	4	4	4	4	4	5	5	3	41
11	4	3	4	3	4	4	3	5	4	3	37
12	5	4	4	5	5	4	4	5	5	4	45
13	4	4	4	4	5	4	3	4	4	4	40
14	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	48
15	4	4	4	4	5	5	3	4	5	3	41
16	5	4	4	5	5	4	4	5	5	4	45
17	5	4	4	4	5	5	4	5	5	3	44
18	5	4	4	5	4	5	4	5	4	3	43

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	Jumlah
19	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
20	5	4	4	4	4	4	5	4	5	5	44
21	4	4	3	3	4	4	3	5	5	3	38
22	4	3	4	4	4	4	3	5	4	3	38
23	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	48
24	4	3	4	4	4	4	3	4	4	3	37
25	5	4	4	3	4	4	3	5	4	3	39
26	4	4	4	4	5	5	3	4	5	3	41
27	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	48
28	4	4	4	4	5	4	3	4	4	4	40
29	5	4	4	5	5	4	4	5	5	4	45
30	4	4	4	4	5	4	4	4	4	3	40
31	5	4	4	5	4	4	4	5	4	3	42
32	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	41
33	4	4	3	3	4	4	3	5	5	3	38
34	5	4	4	4	5	5	4	5	5	3	44
35	5	4	4	4	5	4	3	4	4	3	40
36	4	5	4	4	4	4	3	5	4	4	41
37	4	4	4	3	4	4	3	5	4	3	38
38	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
39	4	3	4	3	4	4	3	5	4	3	37
40	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	48
41	4	4	5	4	5	5	4	5	5	3	44
42	5	5	4	3	5	4	3	5	5	4	43
43	5	4	4	5	4	4	3	5	4	3	41
44	5	4	4	5	5	4	4	5	5	4	45
45	4	4	4	4	5	4	3	4	4	3	39
46	5	4	4	5	4	4	4	5	4	3	42
47	4	3	4	4	4	4	3	4	4	3	37
48	4	4	4	5	4	5	4	4	4	3	41
49	4	5	4	4	5	5	4	5	5	4	45
50	4	4	4	3	4	4	3	5	5	3	39
ΣX_i	221	204	201	200	227	217	176	234	225	169	2074

4.5.3 Tingkat Kesesuaian

Perhitungan tingkat kesesuaian diperoleh dari hasil perbandingan skor kepuasan dengan skor kepentingan. Adapun rumus yang digunakan adalah:

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

Dimana :

- Tki = Tingkat kesesuaian responden
- Xi = Skor penilaian kinerja MPU
- Yi = Skor penilaian kepentingan responden

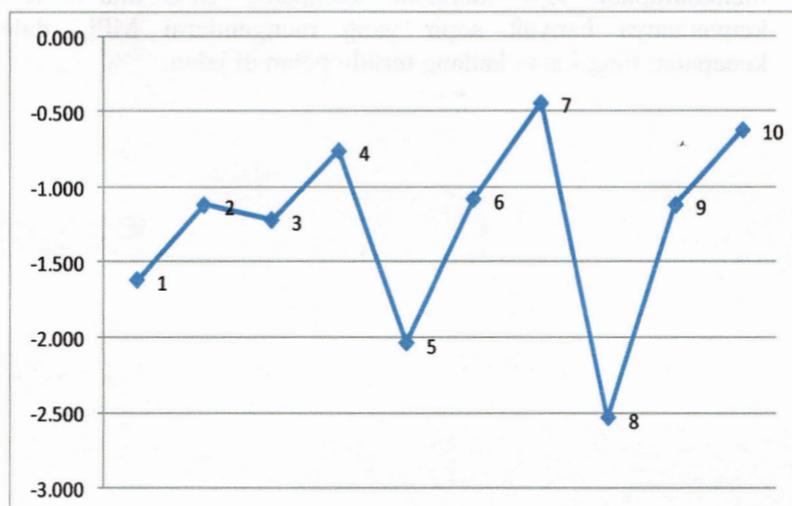
Untuk menentukan urutan prioritas tentang peningkatan faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan masing-masing responden, maka digunakan tingkat kesesuaian dalam penentuannya. Perhitungan tingkat kesesuaian dapat diketahui dengan skor rata-rata tingkat kepuasan (x') dan kepentingan (y') dari masing-masing kelompok responden, dimana dengan mengetahui nilai x' dan y' maka akan diketahui pula nilai gap/ kesenjangan antara masing-masing variabel pertanyaan yang mempengaruhi tingkat kepuasan responden dengan mencari nilai selisih antara kepuasan (x') dan kepentingan (y').

$$Gap = x' - y'$$

Kualitas kinerja MPU secara signifikan dapat diketahui dari nilai gap yang diperoleh. Semakin rendah nilai gap (semakin negatif) berarti nilai ekspektasi lebih tinggi daripada kenyataan yang diterima. Untuk lebih jelasnya mengenai nilai gap masing-masing variabel pada setiap kelompok responden, gap dapat digambarkan pada sebuah grafik kesenjangan. Berikut ini adalah tabel dan grafik yang menggambarkan gap dari pelaku transportasi:

Tabel 4.47 Tingkat Kesesuaian Responden Penumpang

Variabel	X	Y	x'	y'	Tki %	Gap
1	140	221	2.800	4.420	63.35	-1.620
2	148	204	2.960	4.080	72.55	-1.120
3	140	201	2.800	4.020	69.65	-1.220
4	162	200	3.240	4.000	81.00	-0.760
5	125	227	2.500	4.540	55.07	-2.040
6	163	217	3.260	4.340	75.12	-1.080
7	154	176	3.080	3.520	87.50	-0.440
8	107	234	2.140	4.680	45.73	-2.540
9	169	225	3.380	4.500	75.11	-1.120
10	138	169	2.760	3.380	81.66	-0.620



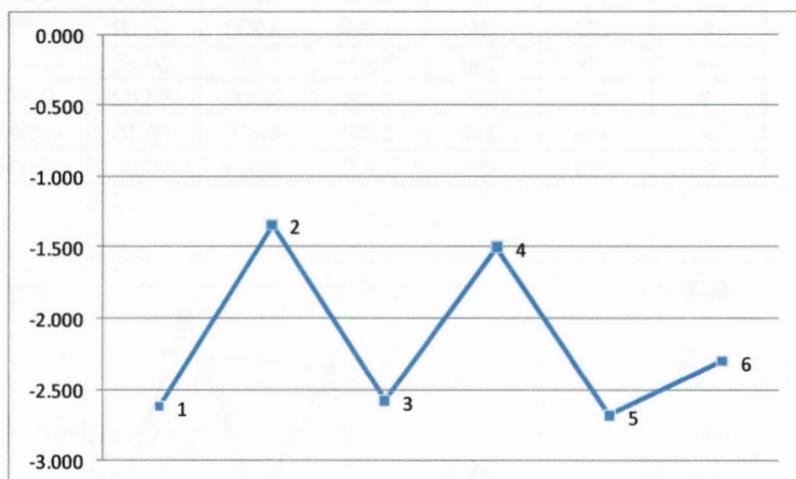
Gambar 4.1 Gap Responden Penumpang

Tabel 4.47 Tingkat Kesesuaian Responden Penumpang dan Gambar 4.1 Gap Responden Penumpang menunjukkan bahwa kesenjangan tertinggi pertama terjadi pada variabel 8 mengenai ketertiban pengemudi di jalan. Responden penumpang merasakan perbedaan yang signifikan antara harapan yang diinginkan dengan kenyataan yang didapatkan. Responden sangat mengharapkan sopir tertib di jalan dengan mengindahkan peraturan dan tata tertib di jalan, sedangkan kenyataannya banyak sopir yang tidak menaati peraturan dan tata tertib di jalan. Seperti dilarang belok kiri langsung atau malah berhenti ketika lampu lalu lintas sudah hijau dan lain-lain

Kesenjangan tertinggi kedua terjadi pada variabel 5 mengenai yaitu mengenai kecepatan MPU. Responden penumpang merasakan perbedaan yang signifikan antara harapan yang diinginkan dengan kenyataan yang didapatkan. Responden mengharapkan sopir mengatur kecepatan MPU di jalan tetapi kenyataannya banyak sopir yang mengendarai MPU dalam kecepatan tinggi atau kadang terlalu pelan di jalan.

Tabel 4.48 Tingkat Kesesuaian Responden Pengguna Jalan Raya

Variabel	X	Y	x'	y'	Tki %	Gap
1	99	230	1.980	4.600	43.04	-2.620
2	116	183	2.320	3.660	63.39	-1.340
3	93	222	1.860	4.440	41.89	-2.580
4	109	184	2.180	3.680	59.24	-1.500
5	98	232	1.960	4.640	42.24	-2.680
6	99	214	1.980	4.280	46.26	-2.300



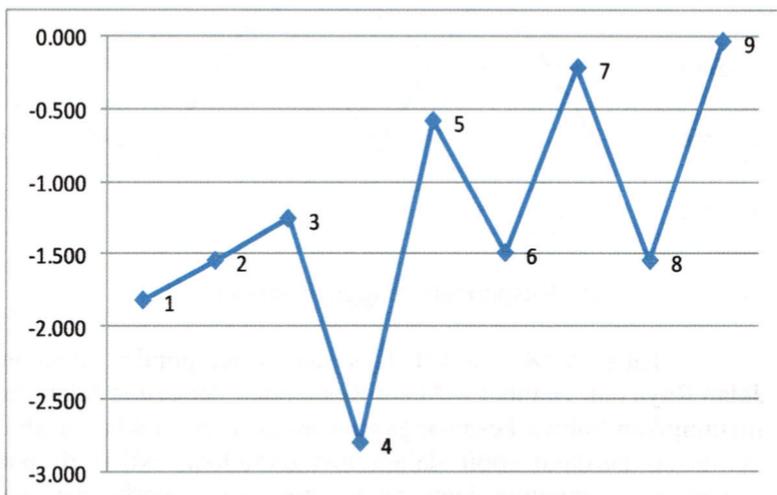
Gambar 4.2 Gap Responden Pengguna Jalan Raya

Tabel 4.48 Tingkat Kesesuaian Responden Pengguna Jalan Raya dan Gambar 4.2 Gap Responden Pengguna Jalan Raya menunjukkan bahwa kesenjangan tertinggi terjadi pada variabel 5 mengenai perilaku sopir dalam mengemudikan MPU di jalan. Responden pengguna jalan raya merasakan perbedaan yang signifikan antara harapan yang diinginkan dengan kenyataan yang didapatkan. Responden sangat mengharapkan perilaku sopir dalam mengemudikan MPU tidak ugal-ugalan di jalan raya,

sehingga dapat memberikan rasa nyaman untuk semua pengguna jalan raya.

Tabel 4.49 Tingkat Kesesuaian Responden Sopir MPU

Variabel	X	Y	x'	y'	Tki %	Gap
1	152	252	2.764	4.582	60.32	-1.818
2	168	253	3.055	4.600	66.40	-1.545
3	160	229	2.909	4.164	69.87	-1.255
4	112	266	2.036	4.836	42.11	-2.800
5	177	209	3.218	3.800	84.69	-0.582
6	148	230	2.691	4.182	64.35	-1.491
7	203	215	3.691	3.909	94.42	-0.218
8	159	244	2.891	4.436	65.16	-1.545
9	180	182	3.273	3.309	98.90	-0.036



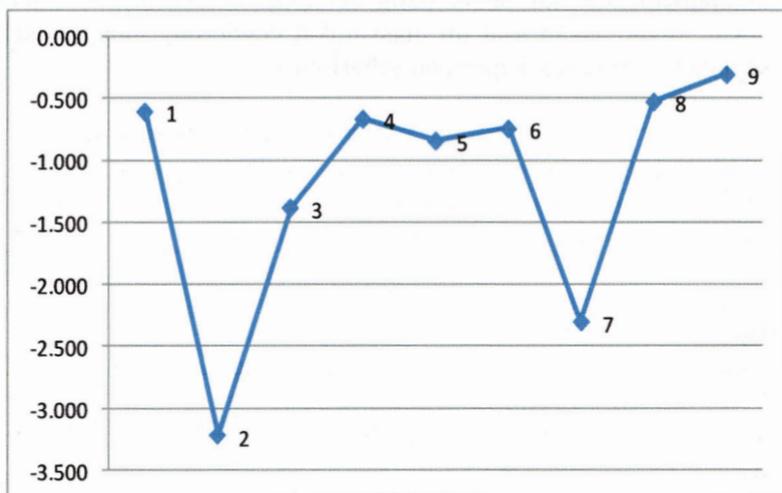
Gambar 4.3 Gap Responden Sopir MPU

Tabel 4.49 Tingkat Kesesuaian Responden Sopir MPU dan Gambar 4.3 Gap Responden Sopir MPU menunjukkan bahwa kesenjangan tertinggi pertama adalah variabel 4 mengenai jumlah penghasilan sopir. Responden sopir merasakan perbedaan yang signifikan antara harapan yang diinginkan dengan kenyataan yang didapatkan. Penghasilan sopir yang rata-rata 25 ribu sampai 30 ribu dinilai tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Oleh karena itu banyak diantara sopir yang memiliki pekerjaan sampingan misal sebagai petani dan membuka toko kelontong.

Kesenjangan tertinggi kedua adalah variabel 1 mengenai jumlah penumpang, variabel 1 dan variabel 4 saling terkait. Penghasilan sopir menurun dikarenakan menurun juga jumlah penumpang. Responden sopir merasakan perbedaan yang signifikan antara harapan yang diinginkan dengan kenyataan yang didapatkan. Jumlah penumpang semakin menurun untuk jarak dekat dikarenakan saat ini masyarakat cenderung menggunakan sepeda motor untuk keperluan sehari-hari.

Tabel 4.50 Tingkat Kesesuaian Responden Pemilik MPU

Variabel	X	Y	x'	y'	Tki %	Gap
1	177	207	3.540	4.140	85.51	-0.600
2	112	273	2.240	5.460	41.03	-3.220
3	124	193	2.480	3.860	64.25	-1.380
4	181	214	3.620	4.280	84.58	-0.660
5	175	217	3.500	4.340	80.65	-0.840
6	179	216	3.580	4.320	82.87	-0.740
7	116	231	2.320	4.620	50.22	-2.300
8	183	209	3.660	4.180	87.56	-0.520
9	151	166	3.020	3.320	90.96	-0.300



Gambar 4.4 Gap Responden Pemilik MPU

Tabel 4.50 Tingkat Kesesuaian Responden Pemilik MPU dan Gambar 4.4 Gap Responden Pemilik MPU menunjukkan bahwa kesenjangan tertinggi pertama adalah variabel 2 yaitu

mengenai jumlah setoran setiap hari yang diterima. Responden pemilik merasakan perbedaan yang signifikan antara harapan yang diinginkan dengan kenyataan yang didapatkan. Pemilik MPU merasa semakin menurunnya setoran yang diberikan sopir terhadap pemilik. Hal ini tidak lepas dari menurunnya jumlah penumpang sehingga mempengaruhi setoran yang diberikan.

Kesenjangan tertinggi kedua adalah variabel 7 mengenai keuntungan yang diperoleh setiap bulan. Penurunan jumlah penumpang berbanding lurus dengan penurunan setoran dan keuntungan yang diperoleh pemilik MPU tiap bulan. Pemilik MPU merasa keuntungan yang diperoleh tiap bulan tidak seberapa dengan biaya perawatan dan pembelian suku cadang MPU miliknya. Oleh karena itu banyak pemilik MU yang memiliki usaha lain selain menjadi pemilik MPU. Seperti petani, pedagang dan wiraswasta.

4.6 Analisa Kuadran

Untuk memetakan kepuasan dan kepentingan pelaku transportasi terhadap beberapa atribut-atribut pertanyaan yang berhubungan dengan kualitas pelayanan yang mempengaruhi kepuasan pelaku transportasi digunakan analisa kuadran. Tabel hasil penilaian rata-rata dari tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan yang kemudian diplot dalam sebuah kuadran yang terdiri atas 4 bagian. Nilai rata-rata dari nilai kepuasan dan kepentingan merupakan *crossing line* atau garis potong analisa kuadran yang membatasi jenis penilaian antara satu kuadran dengan kuadran lain. Secara singkat penilaian pada kuadran terbagi atas:

- Kuadran I : Pertahankan Prestasi
- Kuadran II : Prioritas Utama
- Kuadran III : Prioritas Rendah
- Kuadran IV : Berlebihan

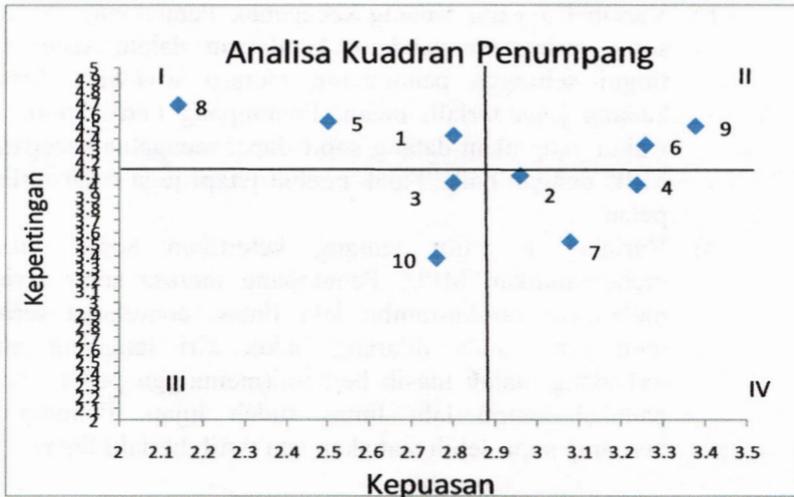
4.6.1 Analisa Kuadran Responden Penumpang

Data perhitungan untuk analisa kuadran kepuasan dan kepentingan penumpang dapat dilihat pada Tabel 4.51 Penilaian Analisa Kuadran Responden Penumpang di bawah ini

Tabel 4.51 Penilaian Analisa Kuadran Responden Penumpang

No	Analisa Kuadaran	
	Kepuasan	Kepentingan
1	2.8	4.42
2	2.96	4.08
3	2.8	4.02
4	3.24	4
5	2.5	4.54
6	3.26	4.34
7	3.08	3.52
8	2.14	4.68
9	3.38	4.5
10	2.76	3.38
Total	28.92	41.48
C.Line	2.892	4.148

Pada data Tabel 4.51 Penilaian Analisa Kuadran Responden Penumpang diatas menunjukkan nilai rata-rata yang nantinya akan menjadi garis potong antara sumbu X-Y sebagai batas antar kuadran berada pada nilai 2.892 pada sumbu X dan 4.148 pada sumbu Y. Sehingga didapatkan gambar sebagai berikut:



Gambar 4.5 Grafik Analisa Kuadran Penumpang

Pada Gambar 4.5 Grafik Analisa Kuadran Penumpang dapat diketahui letak dari variabel-variabel yang mempengaruhi kepuasan responden penumpang. Berikut ini merupakan penjelasan dari masing-masing variabel.

1. Variabel yang terletak di Kuadran I (Prioritas Utama)

Merupakan variabel yang menurut penumpang mempunyai kepentingan tinggi tetapi belum maksimal dalam kenyataannya. Sehingga diharapkan untuk waktu yang akan datang dapat diperbaiki agar menjadi lebih baik. Kuadran ini mencakup:

- a) Variabel 1 yaitu perilaku sopir dalam mengemudikan MPU. Penumpang merasa sopir sering ugul-ugalan dalam mengemudikan MPU, sering juga berhenti seenaknya. Penumpang berharap sopir dapat lebih baik dalam mengemudikan MPU

- b) Variabel 5 yaitu tentang kecepatan. Penumpang menilai sopir sering mengendarai kendaraan dalam kecepatan tinggi sehingga penumpang merasa was-was. Tetapi kadang juga terlalu pelan. Penumpang berharap untuk waktu yang akan datang sopir dapat mengatur kecepatan MPU dengan baik. Tidak ngebut tetapi juga tidak terlalu pelan
- c) Variabel 8 yaitu tentang ketertiban sopir dalam mengemudikan MPU. Penumpang merasa sopir sering melanggar rambu-rambu lalu lintas, contohnya sering melanggar tanda dilarang belok kiri langsung atau terkadang malah masih berhenti(menunggu penumpang) padahal lampu lalu lintas sudah hijau. Penumpang berharap sopir lebih taat akan tata tertib berlalu lintas.

2. Variabel yang terletak di Kuadran II (Pertahankan Prestasi)

Merupakan variabel yang dinilai telah seimbang antara kepuasan dengan kepentingan penumpang sehingga perlu dipertahankan untuk waktu yang akan datang. Kuadran ini mencakup:

- a) Variabel 6 yaitu ketersediaan MPU saat dibutuhkan. Penumpang merasa MPU jurusan Bojonegoro-Babat selalu ada ketika dibutuhkan. Sehingga kedepannya perlu dipertahankan kondisi seperti ini
- b) Variabel 9 yaitu jumlah armada MPU Bojonegoro-Babat. Penumpang merasa jumlah MPU yang ada saat ini sangat memadai sehingga perlu dipertahankan

3. Variabel yang terletak di Kuadran III (Prioritas Rendah)

Merupakan variabel yang menurut penumpang mempunyai tingkat kepentingan rendah dan pelaksanaannya pun tidak maksimal. Kuadran ini mencakup:

- a) Variabel 3 yaitu tentang kondisi MPU. Kondisi MPU banyak yang rusak, misalnya banyak kursi yang bolong busanya. Selain itu banyak pintu bagasi yang tidak bisa ditutup dan jendela yang sudah mulai kusam. (penumpang tidak bisa melihat keluar) Tetapi mayoritas penumpang juga tidak begitu menghiraukan. Mereka menganggap itu wajar dikarenakan MPU ini digunakan oleh banyak orang. Untuk waktu yang akan datang perlu adanya perbaikan dalam kondisi MPU mulai dari kursi, jendela dan bagasi agar dapat meningkatkan pelayanan MPU itu sendiri
- b) Variabel 10 yaitu mengenai kebersihan MPU. Penumpang merasa MPU Bojonegoro-Babat banyak yang kotor, tetapi mereka juga tidak begitu menghiraukannya. Bagi para penumpang yang penting mereka bisa sampai pada tempat yang dituju. Untuk waktu yang akan datang perlu adanya perbaikan dalam kebersihan MPU untuk meningkatkan pelayanan MPU itu sendiri

4. Variabel yang terletak di Kuadran IV (Berlebihan)

Merupakan variabel yang dirasa memiliki tingkat kepentingan rendah tetapi kenyataannya melebihi yang diharapkan oleh responden. Kuadran ini mencakup:

- a) Variabel 2 yaitu mengenai tarif MPU. Tarif untuk pelajar adalah separoh dari tarif yang ditetapkan. Para pedagang pasar dan buruh pabrik juga membayar dengan tarif separo. Hal ini sangat menguntungkan penumpang. Penumpang lain beranggapan ini berlebihan. Seharusnya yang mendapatkan tarif separoh hanyalah pelajar.
- b) Variabel 4 yaitu tentang keamanan penumpang. Penumpang merasa sangat aman jika menggunakan MPU jurusan Bojoegoro-Babat. Tidak pernah ada copet di MPU tersebut
- c) Variabel 7 yaitu tentang perilaku kenek terhadap penumpang. Penumpang menilai kenek MPU jurusan

Bojonegoro-Babat berperilaku sopan dan ramah terhadap mereka. Kenek selalu menolong membawakan barang bawaan penumpang, meskipun terkadang penumpang bisa membawa sendiri barang bawaanya

Tabel 4.52 Rekapitulasi Analisa Kuadran Responden Penumpang

Kuadran I	Kete rangan
Variabel 1	Perilaku sopir dalam mengemudikan MPU sopir sering ugal-ugal di jalan
Variabel 5	Kecepatan MPU kadang terlalu cepat tetapi kadang sangat pelan
Variabel 8	Ketertiban sopir dalam mengendarai MPU Sopir sering melanggar rambu-rambu lalu lintas
Kuadran II	Kete rangan
Variabel 6	ketersediaan MPU saat dibutuhkan penumpang merasa MPU selalu ada ketika dibutuhkan
Variabel 9	Jumlah armada MPU penumpang merasa Jumlah armada MPU sudah memadai
Kuadran III	Kete rangan
Variabel 3	Kondisi MPU Banyak fasilitas MPU yang rusak
Variabel 10	Kebersihan MPU Banyak MPU yang kotor
Kuadran IV	Kete rangan
Variabel 2	Tarif MPU Untuk pelajar,pedagang dan buruh pabrik hanya membayar separo
Variabel 4	Keamanan penumpang Penumpang merasa aman melakukan perjalanan dengan MPU ini
Variabel 7	Perilaku kenek terhadap penumpang Kenek MPU berperilaku sopan dan ramah terhadap penumpang

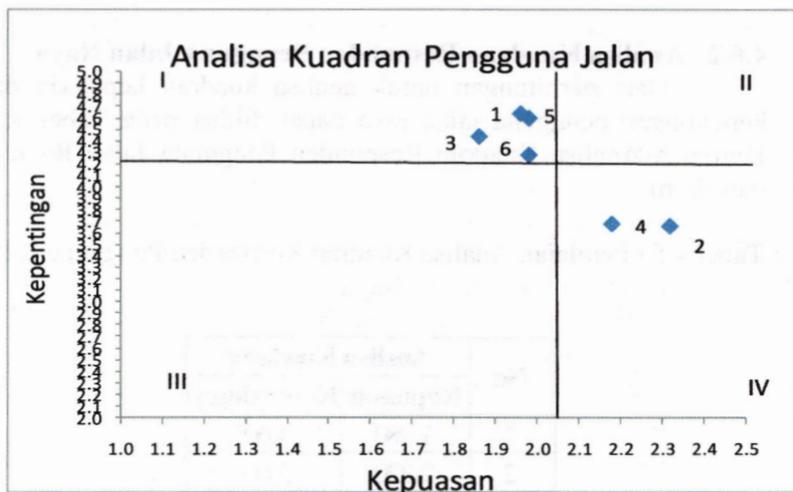
4.6.2 Analisa Kuadran Responden Pengguna Jalan Raya

Data perhitungan untuk analisa kuadran kepuasan dan kepentingan pengguna jalan raya dapat dilihat pada Tabel 4.53 Penilaian Analisa Kuadran Responden Pengguna Jalan Raya di bawah ini

Tabel 4.53 Penilaian Analisa Kuadran Responden Pengguna Jalan Raya

No	Analisa Kuadaran	
	Kepuasan	Kepentingan
1	1.980	4.600
2	2.320	3.660
3	1.860	4.440
4	2.180	3.680
5	1.960	4.640
6	1.980	4.280
Total	12.280	25.300
C.Line	2.047	4.217

Tabel 4.53 Penilaian Analisa Kuadran Responden Pengguna Jalan Raya menunjukkan nilai rata-rata yang nantinya akan menjadi garis potong antara sumbu X-Y sebagai batas antar kuadran berada pada nilai 2.047 pada sumbu X dan 4.217 pada sumbu Y. sehingga didapatkan gambar sebagai berikut:



Gambar 4.6 Grafik Analisa Kuadran Pengguna Jalan Raya

Pada Gambar 4.6 Grafik Analisa Kuadran Pengguna Jalan Raya dapat diketahui letak dari variabel-variabel yang mempengaruhi kepuasan responden penumpang. Berikut ini merupakan penjelasan dari masing-masing variabel.

1. Variabel yang terletak di Kuadran I (Prioritas Utama)

Merupakan variabel yang menurut penumpang mempunyai kepentingan tinggi tetapi belum maksimal dalam kenyataannya. Sehingga diharapkan untuk waktu yang akan datang dapat diperbaiki agar menjadi lebih baik. Kuadran ini mencakup:

- a) Variabel 1 yaitu tentang ketertiban MPU di jalan. Ketertiban MPU di jalan menjadi prioritas utama yang harus diperbaiki karena berpengaruh pada keselamatan sopir, penumpang dan pengguna jalan. Menurut pengguna jalan kebanyakan MPU tidak tertib di jalan padahal

pengguna jalan raya mengharapkan MPU dapat tertib di jalan demi kenyamanan dan keselamatan bersama

- b) Variabel 3 yaitu tentang kepedulian MPU terhadap pengguna jalan raya. Kepedulian sopir terhadap pengguna jalan raya sangat rendah, padahal pengguna jalan raya sangat mengharapkan sopir dapat peduli dengan pengguna jalan raya tidak seenaknya sendiri jika di jalan. Diharapkan adanya perbaikan sikap dari para sopir MPU jursan Bojonegoro-Babat
- c) Variabel 5 yaitu tentang perilaku sopir dalam mengemudikan MPU di jalan. Banyak sopir MPU yang seenaknya sendiri dalam mengemudikan MPU di jalan raya. Misalnya sering berhenti secara tiba-tiba dan ugal-ugalan dalam mengemudikan MPU di jalan. Hal ini dapat mengakibatkan kecelakaan. Pengguna jalan mengharapkan sikap sopir MPU dalam mengemudikan MPU dapat lebih baik lagi.
- d) Variabel 6 yaitu tentang kondisi MPU. Dalam hal ini lebih kepada asap knalpot MPU yang sangat mengganggu terutama pengguna jalan raya yang mengendarai sepeda motor. Untuk waktu yang akan datang diharapkan ada perbaikan pada MPU Bojonegoro-Babat. Misalnya diterapkannya aturan yang ketat tentang emisi gas buang untuk angkutan umum

2. Variabel yang terletak di Kuadran II (Pertahankan Prestasi)

Merupakan variabel yang dinilai telah seimbang antara kepuasan dengan kepentingan penumpang sehingga perlu dipertahankan untuk waktu yang akan datang. Pada analisa kuadran pengguna jalan variabel yang terletak di kuadran ini tidak ada.

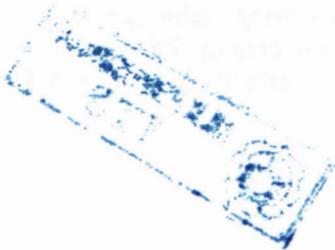
3. Variabel yang terletak di Kuadran III (Prioritas Rendah)

Merupakan variabel yang menurut penumpang mempunyai tingkat kepentingan yang rendah dan dalam pelaksanaannya pun tidak maksimal. Pada analisa kuadran pengguna jalan variabel yang terletak di kuadran ini tidak ada.

4. Variabel yang terletak di Kuadran IV (Berlebihan)

Merupakan variabel yang dirasa memiliki tingkat kepentingan rendah tetapi kenyataanya melebihi yang diharapkan oleh responden. Kuadran ini mencakup:

- a) Variabel 2 tentang kecepatan MPU. Kecepatan MPU oleh pengguna jalan dirasa tidak mengganggu perjalanan pengguna jalan.
- b) Variabel 4 yaitu tentang penggunaan badan jalan oleh MPU. Pengguna jalan tidak begitu menghiraukan penggunaan badan jalan oleh MPU Bojonegoro-Babat.



Tabel 4.54 Rekapitulasi Analisa kuadran Responden Pengguna Jalan Raya

Kuadran I	Keterangan
Variabel 1	Ketertiban MPU di jalan kebanyakan MPU tidak tertib di jalan
Variabel 3	Kepedulian MPU terhadap pengguna jalan Kepedulian MPU terhadap pengguna jalan rendah
Variabel 5	Perilaku sopir dalam mengemudikan MPU sopir sering ugal-ugal di jalan
Variabel 6	Kondisi MPU Asap knalpon MPU sangat mengganggu pengguna jalan
Kuadran II	Keterangan
Tidak ada	Tidak ada
Kuadran III	Keterangan
Tidak ada	Tidak ada
Kuadran IV	Keterangan
Variabel 2	Kecepatan MPU Kecepatan MPU tidak mengganggu perjalanan
Variabel 4	Penggunaan badan jalan oleh MPU Pengguna jalan tidak begitu menghiraukan penggunaan badan jalan oleh MPU



4.6.3 Analisa Kuadran Responden Sopir MPU

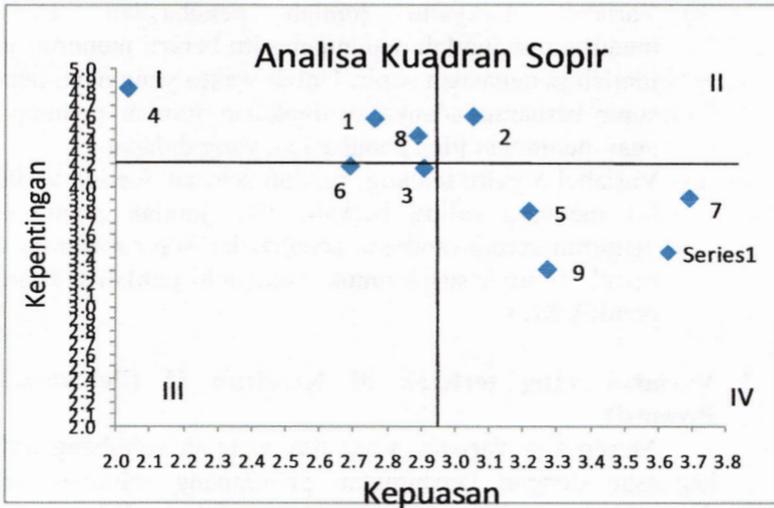
Data perhitungan untuk analisa kuadran kepuasan dan kepentingan sopir dapat dilihat pada Tabel 4.55 Penilaian Analisa Kuadran Responden Sopir di bawah ini

Tabel 4.55 Penilaian Analisa Kuadran Responden Sopir

No	Analisa Kuadaran	
	Kepuasan	Kepentingan
1	2.764	4.582
2	3.055	4.600
3	2.909	4.164
4	2.036	4.836
5	3.218	3.800
6	2.691	4.182
7	3.691	3.909
8	2.891	4.436
9	3.273	3.309
Total	26.527	37.818
C.Line	2.947	4.202

Tabel 4.55 Penilaian Analisa Kuadran Responden Sopir menunjukkan nilai rata-rata yang nantinya akan menjadi garis potong antara sumbu X-Y sebagai batas antar kuadran berada pada nilai 2.947 pada sumbu X dan 4.202 pada sumbu Y. Sehingga didapatkan gambar sebagai berikut:





Gambar 4.7 Grafik Analisa Kuadran Sopir MPU

Pada Gambar 4.7 Grafik Analisa Kuadran Sopir MPU dapat diketahui letak dari variabel-variabel yang mempengaruhi kepuasan responden penumpang. Berikut ini merupakan penjelasan dari masing-masing variabel.

1. Variabel yang terletak di Kuadran I (Prioritas Utama)

Merupakan variabel yang menurut sopir mempunyai kepentingan tinggi tetapi belum maksimal dalam kenyataannya. Sehingga diharapkan untuk waktu yang akan datang dapat diperbaiki agar menjadi lebih baik. Kuadran ini mencakup:

- a) Variabel 1 yaitu mengenai jumlah penumpang. Sopir merasa jumlah penumpang semakin menurun. Ini dikarenakan kecenderungan masyarakat yang menggunakan sepeda motor. Sopir berharap ada peraturan yang membatasi beredarnya sepeda motor agar masyarakat beralih menggunakan kendaraan umum. Salah satunya yaitu MPU jurusan Bojonegoro-Babat.

- b) Variabel 4 yaitu jumlah penghasilan. Dengan menurunnya jumlah penumpang itu berarti menurun juga jumlah penghasilan sopir. Untuk waktu yang akan datang sopir berharap adanya peningkatan jumlah penumpang agar meningkat juga penghasilan yang didapat
- c) Variabel 8 yaitu tentang jumlah setoran. Ketiga variabel ini memang saling berkait. Jika jumlah penumpang menurun secara otomatis penghasilan sopir menurun dan membuat sopir susah untuk memenuhi jumlah setoran ke pemilik MPU.

2. Variabel yang terletak di Kuadran II (Pertahankan Prestasi)

Merupakan variabel yang dinilai telah seimbang antara kepuasan dengan kepentingan penumpang sehingga perlu dipertahankan untuk waktu yang akan datang. Dikuadran ini terdapat:

- a) Variabel 2 yaitu tentang kondisi kendaraan dalam hal ini mencakup mesin, tempat duduk, jendela dan cat MPU. Menurut sopir MPU secara keseluruhan kondisi MPU dirasa baik dan layak jalan sehingga untuk waktu yang akan datang perlu dipertahankan untuk menjaga kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat

3. Variabel yang terletak di Kuadran III (Prioritas Rendah)

Merupakan variabel yang menurut sopir mempunyai tingkat kepentingan rendah dan pelaksanaannya pun tidak maksimal. Kuadran ini mencakup:

- a) Variabel 3 yaitu tentang tarif. Dalam hal tarif memiliki prioritas rendah dikarenakan sopir merasa tarif sekarang kurang memadai tetapi disisi lain sopir juga tidak bisa menaikkan tarif seenaknya karena mayoritas pengguna MPU ini adalah para pedagang dan pelajar yang hanya membayar separo

- b) Variabel 6 yaitu tentang kondisi jalan yang dilewati. Pada kenyataannya ada beberapa jalan yang dilewati MPU ini mengalami kerusakan, tetapi sopir merasa tidak begitu berpengaruh dengan kondisi jalan yang dilewati.

4. Variabel yang terletak di Kuadran IV (Berlebihan)

Merupakan variabel yang dirasa memiliki tingkat kepentingan rendah tetapi kenyataannya melebihi yang diharapkan oleh sopir. Kuadran ini mencakup:

- a) Variabel 5 yaitu mengenai keamanan sopir. Sopir menilai keamanan sopir sangat baik. Sopir merasa aman dalam menjalankan pekerjaannya
- b) Variabel 7 yaitu mengenai jadwal keberangkatan. Sopir menilai ini sangat baik karena mereka bebas menentukan waktu keberangkatan mereka dikarenakan tidak ada jadwal yang pasti sehingga mempunyai kepentingan yang rendah bagi sopir. Kedepannya harus ada jadwal keberangkatan yang pasti dan jelas demi perbaikan kinerja MPU Bojonegoro-Babat itu sendiri
- c) Variabel 9 tentang kondisi terminal. Sopir merasa kondisi terminal di Bojonegoro baik, tetapi bagi mereka kondisi terminal tidak begitu penting karena sopir lebih banyak menghabiskan waktu mencari penumpang di jalan.

Tabel 4.56 Rekapitulasi Analisa Kuadran Responden Sopir MPU

Kuadran I	Keterangan
Variabel 1	Jumlah penumpang
	Jumlah penumpang semakin menurun
Variabel 4	Jumlah penghasilan
	Menurunnya jumlah penumpang menurun pula penghasilan
Variabel 8	Jumlah setoran
	Sopir sering kali susah memenuhi jumlah setoran ke pemilik
Kuadran II	Keterangan
Variabel 2	Kondisi MPU (mesin,tempat duduk,jendela dan cat MPU)
	Sopir merasa kondisi MPU baik dan layak jalan
Kuadran III	Keterangan
Variabel 3	Tarif MPU
	untuk saat ini Tarif dirasa kurang memadai
	Sopir juga tidak bisa menaikkan tarif seenaknya
Variabel 6	Kondisi jalan yang dilewati
	Beberapa jalan yang dilewati MPU rusak
Kuadran IV	Keterangan
Variabel 5	Keamanan Sopir
	Sopir merasa aman dalam menjalankan pekerjaannya
Variabel 7	Jadwal Keberangkatan
	Tidak ada jadwal yang pasti sehingga sopir bebas menentukan jadwal keberangkatan MPU
Variabel 9	Kondisi terminal
	Kondisi terminal di Bojonegoro baik tetapi sopir lebih banyak menghabiskan waktu di jalan

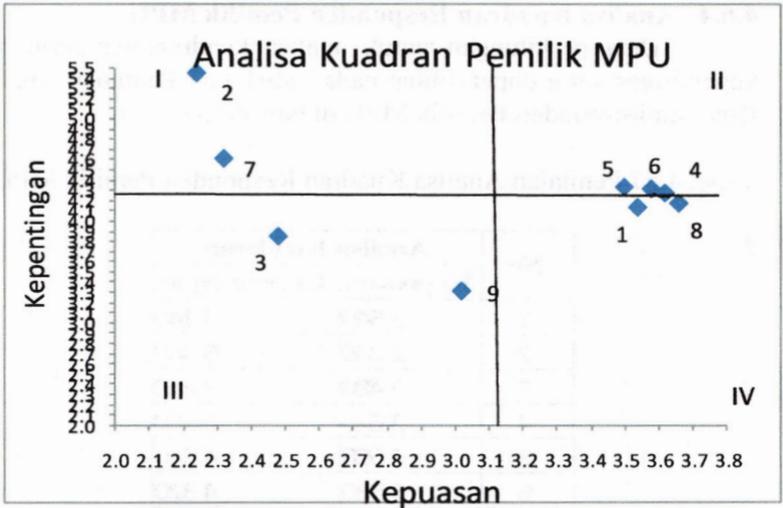
4.6.4 Analisa Kuadran Responden Pemilik MPU

Data perhitungan untuk analisa kuadran kepuasan dan kepentingan sopir dapat dilihat pada Tabel 4.57 Penilaian Analisa Kuadran Responden Pemilik MPU di bawah ini

Tabel 4.57 Penilaian Analisa Kuadran Responden Pemilik MPU

No	Analisa Kuadran	
	Kepuasan	Kepentingan
1	3.540	4.140
2	2.240	5.460
3	2.480	3.860
4	3.620	4.280
5	3.500	4.340
6	3.580	4.320
7	2.320	4.620
8	3.660	4.180
9	3.020	3.320
Total	27.960	38.520
C.Line	3.107	4.280

Tabel 4.57 Penilaian Analisa Kuadran Responden Pemilik MPU menunjukkan nilai rata-rata yang nantinya akan menjadi garis potong antara sumbu X-Y sebagai batas antar kuadran berada pada nilai 3.107 pada sumbu X dan 4.280 pada sumbu Y. Sehingga didapatkan gambar sebagai berikut:



Gambar 4.8 Grafik Analisa Kuadran Pemilik MPU

Pada Gambar 4.8 Grafik Analisa Kuadran Pemilik MPU dapat diketahui letak dari variabel-variabel yang mempengaruhi kepuasan responden penumpang. Berikut ini merupakan penjelasan dari masing-masing variabel.

1. Variabel yang terletak di Kuadran I (Prioritas Utama)

Merupakan variabel yang menurut pemilik MPU mempunyai kepentingan tinggi tetapi belum maksimal dalam kenyataannya. Sehingga diharapkan untuk waktu yang akan datang dapat diperbaiki agar menjadi lebih baik. Kuadran ini mencakup:

- a) Variabel 2 mengenai jumlah setoran yang diberikan setiap hari. Pemilik mengharapkan setoran setiap harinya sesuai dengan apa yang diharapkan, tetapi dalam kenyataannya setoran yang diberikan sopir terhadap pemilik sering kali kurang hal itu dikarenakan menurunnya jumlah penumpang.

- b) Variabel 7 yaitu mengenai keuntungan yang diperoleh setiap bulan. Hal ini masuk dalam prioritas utama yang harus diperbaiki dikarenakan menurunnya setoran setiap harinya secara tidak langsung menurunkan pendapatan yang didapat oleh pemilik sedangkan biaya operasional dari tahun ke tahun semakin meningkat.

2. Variabel yang terletak di Kuadran II (Pertahankan Prestasi)

Merupakan variabel yang dinilai telah seimbang antara kepuasan dengan kepentingan pemilik MPU sehingga perlu dipertahankan untuk waktu yang akan datang. Kuadran ini mencakup:

- a) Variabel 4 yaitu tentang kondisi MPU. Pemilik menilai kondisi MPU yang dimiliki baik dan layak jalan. Kondisi kendaraan adalah salah satu faktor penting dalam pelayanan angkutan umum.
- b) Variabel 5 adalah tentang tanggung jawab sopir terhadap MPU. Pemilik menilai sopir selalu bertanggung jawab terhadap MPU yang mereka bawa. Sopir selalu membawa pulang MPU dalam keadaan baik dan selalu perhatian terhadap kondisi MPU yang dijelankannya.
- c) Variabel 6 adalah tentang kinerja sopir MPU. Pemilik menilai kinerja sopir sesuai dengan apa yang diharapkan pemilik MPU. Seperti selalu membawa setoran setelah selesai mengoperasikan MPU, berangkat dan pulang tepat waktu.

3. Variabel yang terletak di Kuadran III (Prioritas Rendah)

Merupakan variabel yang menurut pemilik MPU mempunyai tingkat kepentingan rendah dan pelaksanaannya pun tidak maksimal. Kuadran ini mencakup:

- a) Variabel 3 yaitu mengenai harga peralatan dan suku cadang. Harga suku cadang mengalami kenaikan

sedangkan jumlah pendapatan yang dialokasi untuk membeli suku cadang terbatas.

- b) Variabel 9 yaitu mengenai harga MPU. Harga MPU mengalami kenaikan setiap tahunnya sehingga pemilik tidak membeli MPU baru. Mereka cenderung melakukan perawatan rutin untuk menjaga kondisi kendaraan agar tetap bisa layak jalan.

4. Variabel yang terletak di Kuadran IV (Berlebihan)

Merupakan variabel yang dirasa memiliki tingkat kepentingan rendah tetapi kenyataannya melebihi yang diharapkan oleh pemilik MPU. Kuadran ini mencakup:

- a) Variabel 1 yaitu tentang perilaku kenek terhadap MPU. Pemilik menilai perilaku kenek terhadap MPU sudah baik, seperti membersihkan MPU saat akan berangkat dan pulang. Tetapi pemilik MPU tidak begitu mementingkan hal tersebut.
- b) Variabel 8 yaitu tentang jadwal pengoperasian MPU. MPU Bojonegoro-Babat beroperasi mulai pukul 05.30 sampai pukul 16.00, Jadwal pengoperasian ini dinilai sudah cukup baik.

Tabel 4.58 Rekapitulasi Analisa Kuadran Responden Pemilik MPU

Kuadran I	Keterangan
Variabel 2	Jumlah Setoran
	Jumlah setoran sering kali kurang
Variabel 7	Keuntungan tiap bulan
	Menurunnya jumlah setoran menurun pula keuntungan
	Biaya operasional dari tahun ke tahun semakin meningkat
Kuadran II	Keterangan
Variabel 4	Kondisi MPU
	pemilik merasa kondisi MPU baik dan layak jalan
Variabel 5	Tanggung jawab sopir terhadap MPU
	Sopir selalu membawa pulang MPU dalam keadaan baik
Variabel 6	Kinerja sopir MPU
	Sopir selalu berangkat dan pulang tepat waktu
Kuadran III	Keterangan
Variabel 3	Harga peralatan dan suku cadang
	Harga suku cadang mengalami kenaikan
	Alokasi dana untuk membeli suku cadang terbatas
Variabel 9	Harga MPU
	Harga MPU dari tahun ketahun semakin naik
	pemilik melakukan perawatan rutin agar MPU layak jalan
Kuadran IV	Keterangan
Variabel 1	Perilaku kenek terhadap MPU
	perilaku kenek terhadap MPU cukup baik seperti membersihkan MPU saat akan berangkat dan pulang
Variabel 8	Jadwal pengoperasian MPU
	Jadwal pengoperasian MPU dinilai sudah cukup baik

"Halaman ini sengaja dikosongkan"

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data yang diperoleh dalam penelitian maka dapat ditarik beberapa kesimpulan terkait dengan kepuasan masing-masing pelaku transportasi terhadap kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat.

Kesimpulan ini meliputi tentang tingkat kesesuaian masing-masing pelaku transportasi ditinjau dari tingkat kepuasan dan kepentingannya, kesenjangan yang terjadi ditinjau dari tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan oleh masing-masing pelaku transportasi dan faktor-faktor apa saja yang paling berpengaruh terhadap kualitas kinerja pelayanan MPU jurusan Bojonegoro-Babat. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada penjelasan dibawah ini

5.1.1 Penilaian Tingkat Kesesuaian Pelaku Transportasi

Berikut ini merupakan penilaian tingkat kesesuaian masing-masing pelaku transportasi yang terdiri dari penumpang, pengguna jalan, sopir MPU dan pemilik MPU:

a) Penumpang

Tabel 4.47 Tingkat Kesesuaian Responden Penumpang menunjukkan bahwa tingkat kesesuaian responden penumpang terendah terdapat pada variabel 8 mengenai ketertiban pengemudi di jalan dengan nilai tingkat kesesuaian sebesar **45.73%**. Hal ini berarti terjadi perbedaan yang signifikan antara kenyataan dengan harapan penumpang mengenai ketertiban pengemudi. Nilai tingkat kesesuaian tertinggi terdapat pada variabel 7 yaitu mengenai perilaku kenek terhadap penumpang dengan nilai tingkat kesesuaian sebesar **87.50%** .

b) Pengguna Jalan

Tabel 4.48 Tingkat Kesesuaian Responden Pengguna Jalan Raya menunjukkan bahwa tingkat kesesuaian

responden pengguna jalan terendah terdapat pada variabel 3 yaitu mengenai kepedulian MPU terhadap pengguna jalan dengan nilai tingkat kesesuaian sebesar **41.89%**. Hal ini berarti terjadi perbedaan yang signifikan antara kenyataan dengan harapan yang dirasakan pengguna jalan mengenai kepedulian MPU terhadap pengguna jalan. Nilai tingkat kesesuaian tertinggi terletak pada variabel 2 yaitu tentang kecepatan MPU dengan nilai tingkat kesesuaian sebesar **63.39%**.

c) Sopir MPU

Tabel 4.49 Tingkat Kesesuaian Responden Sopir MPU menunjukkan bahwa tingkat kesesuaian responden sopir MPU terendah terdapat pada variabel 4 yaitu mengenai jumlah penghasilan dengan nilai tingkat kesesuaian sebesar **42.11%**. Hal ini berarti terjadi perbedaan yang signifikan antara kenyataan dengan harapan yang dirasakan sopir MPU mengenai jumlah penghasilan. Nilai tingkat kesesuaian tertinggi terdapat pada variabel 9 yaitu tentang kondisi terminal dengan nilai tingkat kesesuaian sebesar **98.90%**.

d) Pemilik MPU

Tabel 4.50 Tingkat Kesesuaian Responden Pemilik MPU menunjukkan bahwa tingkat kesesuaian responden pemilik MPU terendah terdapat pada variabel 2 yaitu mengenai jumlah setoran dengan nilai tingkat kesesuaian sebesar **41.03%**. Hal ini berarti terjadi perbedaan yang signifikan antara kenyataan dengan harapan yang dirasakan pemilik MPU mengenai jumlah setoran. Nilai tingkat kesesuaian tertinggi terdapat pada variabel 9 yaitu tentang harga MPU dengan nilai tingkat kesesuaian sebesar **90.96%**.

5.1.2 Penilaian Tingkat Kesenjangan Pelaku Transportasi

Berikut ini merupakan pembahasan penilaian tingkat kesenjangan/Gap masing-masing pelaku transportasi yang terdiri dari penumpang, pengguna jalan, sopir MPU dan pemilik MPU:

a) Penumpang

Tabel 4.47 mengenai analisa gap atau kesenjangan menunjukkan bahwa nilai kesenjangan/gap tertinggi terjadi pada variabel 8 mengenai ketertiban sopir dalam mengendarai MPU dengan nilai kesenjangan sebesar **-2.540** dan nilai kesenjangan tertinggi setelah variabel 8 adalah variabel 5 mengenai Kecepatan MPU dengan nilai gap atau kesenjangan sebesar **-2.040**. Sedangkan untuk nilai kesenjangan terendah terjadi pada variabel 7 mengenai perilaku kenek terhadap penumpang dengan nilai kesenjangan sebesar **-0.440**.

b) Pengguna Jalan Raya

Tabel 4.48 mengenai analisa gap atau kesenjangan menunjukkan bahwa nilai kesenjangan/gap tertinggi terjadi pada variabel 5 mengenai perilaku sopir dalam mengemudikan MPU dengan nilai kesenjangan sebesar **-2.860** dan nilai kesenjangan tertinggi setelah variabel 5 adalah variabel 1 mengenai Ketertiban MPU di jalan dengan nilai gap atau kesenjangan sebesar **-2.620**. Sedangkan untuk nilai kesenjangan terendah terjadi pada variabel 2 mengenai kecepatan MPU dengan nilai kesenjangan sebesar **-1.340**.

c) Sopir MPU

Tabel 4.49 mengenai analisa gap atau kesenjangan menunjukkan bahwa nilai kesenjangan/gap tertinggi terjadi pada variabel 4 mengenai jumlah penghasilan dengan nilai kesenjangan sebesar **-2.800** dan nilai kesenjangan tertinggi setelah variabel 4 adalah variabel 1 mengenai jumlah penumpang dengan nilai gap atau kesenjangan sebesar **-1.818**. Sedangkan untuk nilai kesenjangan terendah terjadi pada variabel 7 mengenai jadwal keberangkatan dengan nilai kesenjangan sebesar **-0.218**.

d) Pemilik MPU

Tabel 4.50 mengenai analisa gap atau kesenjangan menunjukkan bahwa nilai kesenjangan/gap tertinggi terjadi

pada variabel 2 mengenai jumlah setoran dengan nilai kesenjangan sebesar -3.220 dan nilai kesenjangan tertinggi setelah variabel 2 adalah variabel 7 mengenai keuntungan tiap bulan dengan nilai gap atau kesenjangan sebesar -2.300 . Sedangkan untuk nilai kesenjangan terendah terjadi pada variabel 9 mengenai harga MPU dengan nilai kesenjangan sebesar -0.300 .

5.1.3 Penilaian Analisa Kuadran Pelaku Transportasi

Pada penilaian analisa kuadran ini lebih difokuskan pada faktor yang paling berpengaruh terhadap kualitas kinerja pelayanan MPU jurusan Bojonegoro-Babat. Untuk mengetahui hal tersebut dapat dilihat dari variabel-variabel yang terletak pada kuadran I (prioritas utama) dari masing-masing pelaku transportasi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada penjelasan dibawah ini:

a) Penumpang

Gambar 4.5 Grafik Analisa Kuadran Penumpang menunjukkan bahwa yang terletak pada kuadran I adalah tentang perilaku sopir dalam mengemudikan MPU, tentang kecepatan MPU dan tentang ketertiban sopir dalam mengemudikan MPU. Sopir sering ugal-ugalan di jalan, menghentikan MPU seenaknya sendiri. Sopir juga sering melanggar tata tertib lalu lintas, seperti dilarang belok kiri langsung atau malah berhenti(mencari penumpang) ketika lampu lalu lintas sudah berwarna hijau. Untuk kecepatan MPU diharapkan sopir dapat mengatur batas kecepatan MPU agar tidak terlalu pelan tetapi juga tidak mengemudikan MPU dengan kecepatan sangat tinggi

b) Pengguna Jalan

Gambar 4.6 Grafik Analisa Kuadran Pengguna Jalan Raya menunjukkan bahwa terdapat beberapa variabel yang terletak di kuadran I. Variabel pertanyaan pertama mengenai ketertiban MPU di jalan. Selain menjadi

prioritas utama pada penilaian penumpang, ketertiban MPU di jalan juga menjadi prioritas utama pada responden pengguna jalan. Responden menilai MPU sering melanggar rambu-rambu lalu lintas. Misalnya pada tanda dilarang berhenti MPU malah berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang atau ketika lampu hijau sudah menyala sering kali MPU masih berhenti untuk mencari penumpang. Variabel berikutnya adalah tentang kepedulian MPU terhadap pengguna jalan. Sopir MPU sering kali dengan seenaknya sendiri mengemudikan MPU di jalan, sehingga mengganggu kenyamanan para pengguna jalan raya yang lain. Variabel berikutnya adalah tentang perilaku sopir dalam mengemudikan MPU di jalan. Banyak sopir MPU yang seenaknya sendiri dalam mengemudikan MPU di jalan raya. Misalnya sering berhenti secara tiba-tiba dan ugal-ugalan dalam mengemudikan MPU di jalan. Hal ini dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Variabel terakhir yang menjadi prioritas utama yang perlu diperbaiki adalah tentang kondisi MPU, terutama asap knalpot yang dikeluarkan oleh MPU. Asap knalpot ini sangat mengganggu pengguna jalan raya terutama bagi pengendara sepeda motor.

c) Sopir MPU

Gambar 4.7 Grafik Analisa Kuadran Sopir MPU menunjukkan bahwa yang terletak pada kuadran I adalah variabel 1, variabel 4 dan variabel 8. Variabel 1 terkait dengan jumlah penumpang, karena jumlah penumpang yang ada semakin menurun. Variabel 4 yaitu terkait dengan jumlah penghasilan pemilik MPU, semakin menurunnya jumlah penumpang MPU Bojonegoro-Babat mengakibatkan penghasilan yang diterima oleh sopir menjadi menurun. Dan variabel 8 yaitu tentang jumlah setoran. Ketiga variabel ini saling terkait. Menurunnya jumlah penumpang membuat jumlah penghasilan sopir

menurun dan membuat mereka susah memenuhi setoran yang ditetapkan oleh pemilik MPU.

d) Pemilik MPU

Gambar 4.8 Grafik Analisa Kuadran Pemilik MPU menunjukkan bahwa yang terletak pada kuadran I adalah variabel 2 dan variabel 7. Variabel 2 adalah mengenai jumlah setoran. Menurunnya jumlah penumpang membuat setoran yang diberikan sopir terhadap pemilik sering kali kurang dan tidak sesuai dengan target yang ditetapkan oleh pemilik MPU. Variabel 7 adalah mengenai keuntungan setiap bulan. Hal ini menjadi prioritas utama karena menurunnya jumlah setoran setiap harinya membuat keuntungan yang diperoleh setiap bulannya menjadi berkurang. Padahal jika dilihat biaya operasional (seperti BBM, oli dan aki) dari tahun ke tahun semakin meningkat

5.2 Saran

Berdasarkan analisis data dan kesimpulan yang telah di ungkapkan, maka dapat dikemukakan saran-saran untuk peningkatan kinerja MPU jurusan Bojonegoro-Babat:

1. Perlu adanya tindakan tegas dari DLLAJ dan pihak kepolisian terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh sopir MPU jurusan Bojonegoro-Babat
2. Diadakannya kegiatan *safety ridding* untuk para sopir MPU Bojonegoro-Babat agar lebih mengerti mengenai peraturan dan rambu-rambu lalu lintas
3. Sopir harus peduli terhadap keberadaan pengguna jalan yang lain
4. Perlu adanya peraturan tentang pembatasan kepemilikan kendaraan bermotor dalam satu keluarga
5. Diterapkannya aturan yang ketat tentang emisi gas buang untuk angkutan umum

DAFTAR PUSTAKA

1. **Cochran,G,W.** (1991). **Teknik Penarikan Sampel.** Badan Penebit Universitas Indonesia. Jakarta
2. **Ghozali,Imam.** (2002). **Aplikasi Analisis Multi Variat dengan Program SPSS.**Badan Penerbit Universitas Diponegoro. Semarang
3. **Hariyanto,T.P.** (2009). **Analisa Kepuasan Pelaku Transportasi Terhadap Kinerja Angkutan Lyn O dan Standard Operasi Angkutan Umum Yang Baik.**Tugas Akhir T.Sipil – ITS.Surabaya
4. **Irawan,H,D.** (2002). **Sepuluh Prinsip Kepuasan Pelanggan.** Elek media komputindo. Jakarta
5. **Lustriana.** (2008). **Analisa Kepuasan Penumpang Angkutan Kota Terhadap Sistem Pelayanan Angkutan Kota Yang Tidak Mengikuti Trayek.** Tesis T.Sipil – ITS.Surabaya
6. **Mardoko.** (2008) . **Analisa Kepuasan Penumpang Pengguna Jasa Bandar Udara Terhadap Pelayanan di Bandara Juanda Surabaya.** Proposal Tesis T.Sipil ITS.Surabaya
7. **Munawar,A.** (2005). **Dasar – Dasar Teknik Transportasi.**Beta offset. Jogjakarta
8. **Warpani,S.P.** (2002). **Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.**ITB.Bandung.
9. **Wikipedia** (2009). **Angkutan umum.**
<URL:http://id.wikipedia.org/wiki/Angkutan_umum>

BAB II

... (faint, illegible text) ...

"Halaman ini sengaja dikosongkan"

... (faint, illegible text) ...

LAMPIRAN

Tabel Lampiran 1 Daftar Nilai Kritis

N	Taraf signif			N	Taraf signif			N	Taraf signif		
	10%	5%	1%		10%	5%	1%		10%	5%	1%
3	0.988	0.997	0.999	27	0.323	0.381	0.478	55	0.224	0.266	0.345
4	0.900	0.95	0.99	28	0.317	0.374	0.478	60	0.214	0.254	0.33
5	0.805	0.878	0.959	29	0.311	0.387	0.47	65	0.206	0.244	0.317
6	0.729	0.811	0.917	30	0.306	0.361	0.463	70	0.198	0.235	0.307
7	0.669	0.754	0.874	31	0.301	0.355	0.456	75	0.191	0.227	0.296
8	0.621	0.707	0.834	32	0.296	0.349	0.449	80	0.185	0.22	0.286
9	0.582	0.668	0.798	33	0.291	0.344	0.442	85	0.180	0.213	0.278
10	0.549	0.632	0.765	34	0.287	0.339	0.436	90	0.174	0.207	0.27
11	0.521	0.602	0.735	35	0.283	0.334	0.43	95	0.170	0.202	0.263
12	0.497	0.576	0.708	36	0.279	0.329	0.424	100	0.165	0.195	0.256
13	0.476	0.553	0.684	37	0.275	0.325	0.418				
14	0.458	0.532	0.661	38	0.271	0.32	0.413				
15	0.441	0.514	0.641	39	0.267	0.316	0.408				
16	0.426	0.497	0.623	40	0.264	0.312	0.403				
17	0.412	0.482	0.606	41	0.260	0.308	0.398				
18	0.400	0.465	0.59	42	0.257	0.304	0.393				
19	0.389	0.456	0.575	43	0.254	0.301	0.389				
20	0.378	0.444	0.561	44	0.251	0.297	0.384				
21	0.369	0.433	0.549	45	0.248	0.294	0.38				
22	0.360	0.429	0.537	46	0.246	0.291	0.376				
23	0.352	0.413	0.526	47	0.243	0.288	0.372				
24	0.344	0.404	0.515	48	0.240	0.284	0.368				
25	0.337	0.396	0.505	49	0.238	0.281	0.364				
26	0.330	0.388	0.496	50	0.235	0.276	0.361				

Tabel Lampiran 2 Penilaian Kepuasan Pengguna Jalan Raya

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Jumlah(Y)
1	2	3	2	2	2	2	13
2	3	2	2	3	2	2	14
3	2	1	1	3	1	2	10
4	2	4	2	2	2	3	15
5	3	2	2	3	2	2	14
6	1	2	2	1	2	2	10
7	2	3	1	3	2	2	13
8	2	1	2	1	2	2	10
9	2	3	2	2	2	2	13
10	2	2	1	1	2	1	9
11	2	2	2	1	1	1	9
12	3	2	3	3	3	3	17
13	2	3	2	3	2	2	14
14	2	2	1	2	2	2	11
15	2	2	2	3	2	2	13
16	2	1	2	1	2	2	10
17	2	3	2	3	2	3	15
18	2	2	2	1	1	2	10
19	2	3	2	2	2	2	13
20	1	3	2	2	2	2	12
21	2	2	2	3	2	2	13
22	2	3	1	3	2	2	13
23	2	2	1	2	2	2	11
24	2	2	1	1	2	1	9
25	2	2	3	3	3	3	16
26	2	3	2	3	3	3	16

Lanjutan Tabel Lampiran 2 Penilaian Kepuasan Pengguna Jalan Raya

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Jumlah(Y)
27	2	2	3	3	3	1	14
28	3	2	2	3	2	2	14
29	2	3	2	2	2	2	13
30	1	2	2	1	2	2	10
31	2	3	2	1	2	2	12
32	2	2	2	3	2	2	13
33	2	3	2	2	2	3	14
34	2	2	1	2	2	1	10
35	2	2	2	2	2	2	12
36	2	1	1	3	1	2	10
37	2	3	2	2	2	2	13
38	2	2	2	1	1	1	9
39	1	3	2	1	2	2	11
40	2	2	3	3	3	2	15
41	2	3	2	3	3	2	15
42	2	3	1	3	2	2	13
43	2	1	2	1	1	2	9
44	2	2	3	3	2	1	13
45	2	2	2	2	1	1	10
46	2	2	1	3	2	2	12
47	2	3	2	2	2	3	14
48	1	3	2	2	1	2	11
49	2	3	2	2	2	2	13
50	2	2	1	2	2	2	11
ΣX_i	99	116	93	109	98	99	614

Tabel Lampiran 3 Penilaian Kepentingan Pengguna Jalan Raya

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Jumlah(Y)
1	4	4	5	4	5	4	26
2	5	4	5	4	5	5	28
3	4	3	5	3	5	5	25
4	5	2	5	4	5	4	25
5	5	4	5	4	5	5	28
6	4	4	4	3	5	4	24
7	5	3	4	4	5	4	25
8	5	3	4	3	5	4	24
9	4	3	4	2	4	3	20
10	4	2	4	2	4	4	20
11	5	4	4	3	4	4	24
12	5	4	4	4	5	5	27
13	4	4	4	4	4	4	24
14	5	5	5	5	5	5	30
15	5	4	5	4	5	5	28
16	4	4	4	4	4	4	24
17	5	4	4	4	5	4	26
18	5	3	5	3	4	4	24
19	4	3	4	3	5	5	24
20	5	5	5	4	4	4	27
21	4	3	4	2	4	3	20
22	5	5	5	5	5	5	30
23	5	4	5	4	5	5	28
24	5	3	5	4	5	4	26
25	4	3	5	4	5	5	26
26	5	4	4	4	5	5	27

Lanjutan Tabel Lampiran 3 Penilaian Kepentingan Pengguna Jalan Raya

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	Jumlah(Y)
27	4	3	4	3	4	5	23
28	5	5	5	3	4	4	26
29	4	3	4	2	4	3	20
30	5	3	4	4	5	5	26
31	4	4	5	3	5	4	25
32	5	3	4	5	5	3	25
33	5	4	5	4	5	5	28
34	5	4	4	3	4	5	25
35	5	4	5	4	5	5	28
36	4	4	5	4	5	5	27
37	4	3	4	3	4	4	22
38	4	4	4	4	5	4	25
39	5	3	4	4	5	4	25
40	5	4	5	4	5	5	28
41	4	4	4	3	4	4	23
42	5	3	4	4	4	4	24
43	4	4	5	4	5	4	26
44	5	3	5	4	4	5	26
45	4	4	4	4	4	4	24
46	5	3	5	4	5	4	26
47	5	4	4	4	5	5	27
48	5	4	4	4	5	4	26
49	4	5	4	4	4	3	24
50	5	4	4	5	5	3	26
$\sum X_i$	230	183	222	184	232	214	1265

Tabel Lampiran 4 Penilaian Kepuasan Sopir MPU

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	Jumlah(Y)
1	3	2	2	1	3	2	3	3	2	21
2	2	2	3	2	3	2	4	2	3	23
3	3	4	3	2	3	3	4	3	3	28
4	3	4	3	2	4	4	4	3	3	30
5	3	4	3	2	3	3	4	3	4	29
6	4	4	3	2	3	3	4	3	3	29
7	4	4	3	3	3	4	4	4	3	32
8	4	4	3	2	4	3	4	3	3	30
9	3	4	4	2	3	3	4	3	3	29
10	3	3	3	2	3	3	4	3	3	27
11	4	3	3	2	3	3	4	3	3	28
12	3	4	4	2	3	3	4	3	3	29
13	2	3	2	2	3	2	3	3	3	23
14	2	3	3	1	3	2	4	3	3	24
15	3	3	3	2	3	3	4	3	3	27
16	3	2	3	2	3	4	4	3	3	27
17	3	3	3	3	3	2	3	3	3	26
18	2	3	3	2	4	3	4	3	3	27
19	3	2	2	2	3	2	3	3	4	24
20	2	3	3	2	3	2	3	3	3	24
21	3	3	3	2	3	2	4	3	3	26
22	3	4	3	3	3	2	4	3	4	29
23	3	3	3	2	4	3	4	3	3	28
24	2	2	3	2	3	2	4	3	4	25
25	3	4	2	2	3	3	3	3	3	26
26	2	3	2	2	3	3	3	3	3	24
27	2	3	3	2	3	2	4	3	4	26
28	2	3	3	2	3	3	3	3	3	25

Lanjutan Tabel Lampiran 4 Penilaian Kepuasan Sopir MPU

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	Jumlah(Y)
29	3	3	3	2	3	3	4	3	4	28
30	3	4	3	2	4	3	4	3	3	29
31	3	3	3	3	3	3	3	2	3	26
32	2	3	3	1	3	2	4	3	3	24
33	3	4	3	2	3	3	4	3	3	28
34	3	2	3	2	3	3	4	2	4	26
35	3	2	3	2	3	3	4	3	4	27
36	3	2	3	3	4	3	3	2	3	26
37	3	3	3	2	4	3	4	3	3	28
38	3	2	3	2	3	3	4	3	4	27
39	3	3	3	2	3	2	4	3	3	26
40	2	3	2	2	3	2	3	3	3	23
41	2	2	3	1	3	2	3	3	4	23
42	2	3	3	2	4	3	3	3	4	27
43	3	3	3	2	3	3	4	3	4	28
44	3	2	3	2	4	3	4	3	3	27
45	2	2	3	2	3	2	4	2	3	23
46	3	2	4	2	3	3	4	3	3	27
47	3	4	3	2	3	3	4	3	4	29
48	3	3	3	2	3	3	4	3	3	27
49	2	3	2	2	3	2	3	3	3	23
50	3	4	3	2	4	2	4	3	4	29
51	2	3	3	2	3	2	3	2	3	23
52	3	3	3	2	3	2	4	3	3	26
53	3	4	3	3	4	3	4	3	4	31
54	2	3	2	2	3	3	3	2	3	23
55	3	4	3	2	4	3	3	3	4	29
ΣX	152	168	160	112	177	148	208	159	180	1459

Tabel Lampiran 5 Penilaian Kepentingan Sopir MPU

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	Jumlah(Y)
1	4	4	4	4	4	4	4	4	3	35
2	5	5	4	5	3	4	4	5	3	38
3	4	4	4	5	4	4	5	5	3	38
4	5	5	4	5	4	4	4	5	4	40
5	5	4	4	5	3	4	3	4	3	35
6	5	4	4	5	4	4	4	4	3	37
7	4	5	4	5	3	4	4	4	3	36
8	5	4	4	5	4	4	4	4	3	37
9	5	5	5	5	4	4	4	5	3	40
10	4	3	4	5	3	3	3	5	3	33
11	4	5	4	4	4	4	4	4	3	36
12	4	5	5	5	4	4	4	5	3	39
13	4	4	4	5	4	4	4	3	3	35
14	5	5	5	5	4	4	4	4	2	38
15	4	4	3	4	3	3	4	3	1	29
16	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36
17	5	5	5	5	4	4	4	5	3	40
18	5	5	5	5	5	5	5	5	5	45
19	4	5	4	5	4	4	4	4	4	38
20	5	5	5	4	4	4	4	5	3	39
21	5	4	4	5	3	4	3	5	3	36
22	5	5	5	5	4	4	4	5	4	41
23	5	5	4	5	4	4	4	4	4	39
24	5	4	4	5	4	4	4	4	3	37
25	4	5	4	5	3	4	3	5	3	36
26	5	4	4	5	4	4	4	4	3	37
27	4	5	4	5	3	5	3	5	3	37
28	5	5	4	5	4	4	4	4	3	38

Lanjutan Tabel Lampiran 5 Penilaian Kepentingan Sopir MPU

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	Jumlah(Y)
29	5	4	5	5	4	4	4	5	4	40
30	5	5	3	5	4	5	4	5	3	39
31	4	3	4	5	3	3	3	5	3	33
32	4	5	5	4	4	4	4	4	3	37
33	5	5	4	5	4	4	4	5	4	40
34	5	5	5	5	4	5	4	4	3	40
35	4	4	3	4	3	4	4	3	3	32
36	4	5	4	5	4	5	4	5	3	39
37	5	5	4	5	5	4	5	4	4	41
38	4	5	4	5	4	5	4	4	3	38
39	5	4	4	5	3	4	3	4	4	36
40	4	5	5	5	4	4	4	5	3	39
41	5	5	4	5	4	4	4	4	4	39
42	5	5	4	5	4	5	4	5	3	40
43	5	4	4	5	4	4	3	5	4	38
44	4	5	4	5	4	5	4	5	4	40
45	4	4	4	4	4	4	4	4	3	35
46	5	5	4	5	4	4	4	4	4	39
47	4	5	4	5	3	5	4	5	4	39
48	5	5	5	5	4	5	4	5	4	42
49	5	5	4	5	4	5	4	5	4	41
50	4	5	4	5	4	4	4	4	3	37
51	5	4	4	5	4	5	4	5	4	40
52	4	4	4	4	3	3	4	3	3	32
53	5	5	4	5	4	5	4	5	3	40
54	5	5	4	5	4	5	4	5	3	40
55	5	5	4	5	4	4	4	4	4	39
ΣX	252	253	229	266	209	230	215	244	182	2080

Tabel Lampiran 6 Penilaian Kepuasan Pemilik MPU

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	Jumlah(Y)
1	3	1	2	3	4	4	1	4	2	24
2	4	2	2	4	4	4	2	4	3	29
3	4	2	2	4	4	3	3	4	3	29
4	4	3	3	4	4	4	2	4	3	31
5	4	3	3	4	4	4	3	4	4	33
6	4	2	3	4	4	4	3	4	3	31
7	4	3	3	4	3	3	2	4	3	29
8	4	3	2	4	3	3	3	4	3	29
9	3	2	3	4	3	4	3	4	3	29
10	4	3	2	4	4	4	2	4	3	30
11	4	2	3	4	4	4	3	4	3	31
12	4	3	3	4	4	4	3	4	3	32
13	4	3	3	3	3	3	2	3	3	27
14	3	2	2	3	3	3	3	3	3	25
15	3	2	2	3	3	3	2	3	3	24
16	4	2	3	3	4	4	3	4	3	30
17	3	3	3	4	3	3	2	4	3	28
18	3	2	3	3	4	4	2	4	2	27
19	4	3	2	4	4	4	3	3	3	30
20	4	3	3	4	3	4	3	3	4	31
21	3	2	2	4	3	4	2	4	3	27
22	3	2	2	4	3	4	2	3	3	26
23	4	3	3	3	4	3	3	4	3	30
24	3	2	2	3	3	4	2	4	2	25
25	4	3	3	4	4	4	4	4	3	33
26	4	2	2	4	3	3	2	4	3	27

Lanjutan Tabel Lampiran 6 Penilaian Kepuasan Pemilik MPU

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	Jumlah(Y)
27	3	2	2	3	4	4	2	3	4	27
28	3	2	2	3	3	4	2	4	3	26
29	4	3	3	3	4	4	3	4	3	31
30	3	2	3	4	3	4	3	4	3	29
31	4	3	3	4	4	4	3	3	3	31
32	3	2	2	3	3	3	2	4	3	25
33	4	2	3	4	3	3	2	4	3	28
34	3	2	3	3	4	4	2	3	3	27
35	3	2	2	4	3	3	2	4	3	26
36	3	1	2	3	3	3	2	3	3	23
37	3	2	2	3	3	3	1	3	3	23
38	3	2	3	4	3	3	2	4	3	27
39	3	1	1	3	4	4	1	3	3	23
40	4	3	3	4	4	4	3	4	4	33
41	3	1	2	3	3	3	1	3	3	22
42	4	2	2	3	4	4	2	4	2	27
43	3	2	3	4	3	3	2	4	3	27
44	4	3	3	4	3	3	3	4	3	30
45	4	2	3	4	4	4	2	4	3	30
46	3	3	2	3	3	3	3	3	3	26
47	4	2	3	4	4	4	3	4	3	31
48	4	2	2	4	4	4	2	3	3	28
49	4	2	2	4	4	3	2	3	4	28
50	3	1	2	4	3	3	1	3	3	23
ΣX_i	177	112	124	181	175	179	116	183	151	1398

Tabel Lampiran 7 Penilaian Kepentingan Pemilik MPU

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	Jumlah(Y)
1	5	5	4	5	5	5	5	5	3	42
2	5	4	4	4	4	4	4	4	4	37
3	4	4	4	4	5	5	5	4	3	38
4	4	4	3	5	4	4	4	4	3	35
5	4	5	4	5	5	4	5	5	3	40
6	4	4	4	4	4	5	5	4	4	38
7	5	4	3	4	4	4	4	4	3	35
8	4	4	4	4	5	4	4	5	4	38
9	5	4	4	5	5	5	5	4	3	40
10	3	4	3	4	4	4	4	3	3	32
11	5	4	4	4	4	5	4	4	3	37
12	4	4	3	4	4	4	4	3	3	33
13	4	4	4	4	3	5	5	4	3	36
14	3	4	3	3	4	4	4	4	2	31
15	4	4	4	4	4	3	5	3	3	34
16	4	4	4	4	5	5	5	4	4	39
17	5	5	4	5	5	4	5	5	3	41
18	4	5	4	4	5	4	5	5	3	39
19	5	4	4	4	4	4	5	4	3	37
20	4	4	3	4	5	4	4	3	3	34
21	5	4	4	4	4	5	5	4	4	39
22	4	4	5	4	4	4	4	4	3	36
23	4	5	4	5	4	4	4	4	3	37
24	4	5	4	4	5	5	5	4	3	39
25	5	4	4	5	4	5	5	4	4	40
26	4	5	4	4	5	4	5	5	4	40

Lanjutan Tabel Lampiran 7 Penilaian Kepentingan Pemilik MPU

Resp	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	Jumlah(Y)
27	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36
28	3	4	3	4	4	4	4	4	3	33
29	5	5	5	5	5	5	5	5	4	44
30	4	5	4	5	5	5	5	4	3	40
31	4	5	4	5	5	4	5	5	3	40
32	5	5	4	4	4	4	5	4	3	38
33	4	4	4	5	4	4	4	4	3	36
34	5	5	4	5	5	4	5	5	4	42
35	4	5	4	4	5	5	5	4	4	40
36	4	5	3	4	4	4	5	5	3	37
37	4	4	4	4	5	5	4	4	3	37
38	3	4	3	4	4	4	4	4	3	33
39	4	5	5	4	4	4	5	4	3	38
40	4	5	4	4	5	4	5	5	4	40
41	5	4	5	5	4	5	5	5	4	42
42	4	5	4	5	4	4	4	5	4	39
43	4	5	4	4	4	4	5	4	3	37
44	4	5	4	5	5	4	5	4	3	39
45	3	4	3	4	4	4	4	3	3	32
46	4	5	4	4	4	4	5	4	4	38
47	3	4	3	4	4	4	4	4	4	34
48	4	5	4	4	4	4	5	5	3	38
49	4	5	4	4	4	5	5	4	4	39
50	4	4	4	4	3	5	5	4	3	36
ΣX	207	222	193	214	217	216	231	209	166	1875

Tabel Lampiran 8 Data Responden Penumpang

No	Nama	Alamat	Jenis Kelamin		Umur	Pekerjaan	Penghasilan	Frekuensi	Asal	Tujuan	Keperluan	Alasan	Ongkos	Waktu Tunggu	waktu tempuh
			Laki-laki	Perempuan											
1	Sarridjo	Kabunan	1		40-59th	petani	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pasar	belanja	murah	1500	5menit	15-20menit
2	Toni	Siwalan	1		<20th	pelajar	300rb	2xsehari	rumah	sekolah	sekolah	terpaksa	1000	2-5menit	20-30menit
3	David	Kapas	1		20-39th	PNS	2-3jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	murah	1500	5menit	20menit
4	Rozi	Bungkal	1		<20th	pelajar	350rb	2xsehari	rumah	sekolah	sekolah	terpaksa	1000	2-5menit	20-30menit
5	Soeharto	Bojonegoro	1		40-59th	PNS	2-3jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	murah	1500	2-3menit	15-20menit
6	Amar	Sugiharas	1		20-39th	PNS	2-3jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	murah	2000	5-7menit	20-30menit
7	Marsudi	Bojonegoro	1		20-39th	kemek bus	500rb-1jt		rumah	garasi bus	kerja	murah	1000	1-2menit	10-15menit
8	Quzaimah	Balen		1	40-59th	pedagang	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pasar	kerja	bs bw brang byk	1500	1-2menit	20menit
9	Maryam	Balen		1	20-39th	pedagang	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pasar	kerja	bs bw brang byk	1500	2-3menit	15-20menit
10	Dina	Sidobandung		1	<20th	pelajar	350rb	2xsehari	rumah	sekolah	sekolah	murah	1000	5-7menit	20-30menit
11	Suprapti	Bojonegoro		1	20-39th	peg.swasta	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pabrik	kerja	murah	1000	1-2menit	10-15menit
12	Lestaniingsih	Kaliaryar		1	20-39th	peg.swasta	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pabrik	kerja	murah	1000	5-7menit	10-15menit
13	Kartini	Kabunan		1	40-59th	pedagang	<500rb	2xsehari	rumah	pasar	kerja	murah	2000	2menit	15-20menit
14	Ismi dwi astuti	Banjarejo		1	20-39th	pedagang	2-3jt	2xsehari	rumah	pasar	belanja	tok capek	3000	5menit	30-40menit
15	Kasri	Balen		1	40-59th	petani	<500rb	2xsehari	rumah	pasar	belanja	murah	2000	5menit	20-30menit
16	Sukinah	Proliman		1	40-59th	pedagang	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pasar	kerja	murah	1500	±5menit	15-20menit
17	Agus Prasetyo	Balen	1		<20th	pelajar	300rb	2xsehari	rumah	sekolah	sekolah	murah	1000	±5menit	20-30menit
18	Murtini	Kaliaryar		1	40-59th	pedagang	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pasar	belanja	murah	1500	±5menit	10-15menit
19	Narti	Balen		1	20-39th	buruh pabrik	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pabrik	kerja	murah	1000	±5menit	10-15menit
20	Novi Pratiwi	Balen		1	<20th	pelajar	300rb	2xsehari	rumah	sekolah	sekolah	murah	1000	±5menit	20menit
21	Widji	Kabunan		1	40-59th	pedagang	<500rb	2xsehari	rumah	pasar	kerja	murah	1500	5-7menit	20menit
22	Lilik Rahmawati	Sumberejo		1	<20th	pelajar	250rb	2xsehari	sekolah	rumah	pulang	murah	1000	±5menit	30-60menit
23	Nurul Handayani	Balen		1	20-39th	buruh pabrik	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pabrik	kerja	murah	1000	2-3menit	30menit
24	Suryani	Balen		1	20-39th	pedagang	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pasar	kerja	cepat	3000	±5menit	20-30menit
25	Turninem	Kapas		1	40-59th	pedagang	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pasar	kerja	murah	1500	3-5menit	15-20menit

No	Nama	Alamat	Jenis Kelamin		Umur	Pekerjaan	Penghasilan	Frekuensi	Asal	Tujuan	Keperluan	Alasan	Ongkos	Waktu Tunggu	waktu tempuh	
			Laki-laki	Perempuan												
26	Poniran	Babat	1		40-59th	pedagang	500rb-1jt	2xsehari	pasar	rumah	pulang	terpaksa	6000	2menit	60-90 menit	
27	Dewi Puji	Kapas		1	20-39th	Mahasiswa	400rb	2xsehari	rumah	Kampus	kuliah	murah	1500	±5menit	10-15 menit	
28	Eka Febriana	Sumberejo		1	<20th	pelajar	300rb	2xsehari	sekolah	rumah	pulang	murah	1500	±5menit	30-60menit	
29	Teguh Hariyanto	Balen	1		<20th	pelajar	300rb	2xsehari	sekolah	rumah	pulang	murah	1500	±5menit	20-30 menit	
30	Toyimah	Sumberejo		1	40-59th	pedagang	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pasar	kerja	murah	3000	2menit	30menit	
31	Subrisno	Baureno	1		40-59th	pedagang	1-2jt	2xsehari	rumah	pasar	kerja	tdk capek	5000	2-3menit	60 menit	
32	Agus Setiawan	Balen	1		40-59th	peg.swasta	1-2jt	2xsehari	kantor	rumah	pulang	murah	2000	2-3menit	20-30 menit	
33	Hartatik	Balen		1	20-39th	peg.swasta	1-2jt	1xsehari	kantor	rumah	pulang	terpaksa	2000	2-3menit	20-30 menit	
34	Sri Rahayu	Proliman		1	20-39th	PNS	1-2jt	1xsehari	kantor	rumah	pulang	murah	1500	±5menit	10-15 menit	
35	Suraji	Kapas	1		40-59th	peg.swasta	1-2jt	2xsehari	kantor	rumah	pulang	murah	1500	2-3menit	10-15 menit	
36	Febriani	Sumberejo		1	20-39th	Mahasiswa	400rb	1xsehari	kampus	rumah	pulang	murah	3000	2-3menit	30-60menit	
37	Vita Amelia	Kapas		1	20-39th	Mahasiswa	350rb	1xsehari	rumah	Kampus	kuliah	terpaksa	1500	3-5menit	10-15 menit	
38	Masfuk	Kapas	1		40-59th	PNS	1-2jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	murah	1500	2-3menit	10-15 menit	
39	Joko Teguh	Baureno	1		40-59th	peg.swasta	1-2jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	terpaksa	5000	2-3menit	60-90 menit	
40	Tarni	balen		1	40-59th	petani	500rb-1jt		lain-lain	rumah	pasar	belanja	bs bw bra	1000	2-3menit	10menit
41	Kastini	balen		1	20-39th	petani	500rb-1jt		lain-lain	rumah	pasar	belanja	bs bw bra	1000	2-3menit	10menit
42	Eko Sulistyono	balen	1		20-39th	peg.swasta	1-2jt	2xsehari	kantor	rumah	pulang	terpaksa	2000	1-2menit	20-30 menit	
43	Yuli Purwanti	Sumberejo		1	40-59th	PNS	1-2jt	2xsehari	kantor	rumah	pulang	murah	3000	±5menit	30-60menit	
44	Pardi	Kapas	1		40-59th	pedagang	1-2jt	2xsehari	pasar	rumah	pulang	murah	1500	2-3menit	10-15 menit	
45	Warsini	Kalanyar		1	40-59th	pedagang	1-2jt	2xsehari	pasar	rumah	pulang	murah	1000	2-3menit	10menit	
46	Yuli Purwanti	balen		1	20-39th	Mahasiswa	400rb	1xsehari	rumah	kampus	pulang	terpaksa	2000	2-3menit	20-30 menit	
47	Toyimah	Sumberejo		1	40-59th	pedagang	1-2jt	2xsehari	rumah	pasar	kerja	bs bw bra	3000	2-3menit	30-60menit	
48	Susianti	Kapas		1	20-39th	peg.swasta	1-2jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	terpaksa	1500	2-3menit	10-15 menit	
49	Rini	Kapas		1	20-39th	buruh pabrik	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pabrik	kerja	murah	1000	1-2menit	10menit	
50	Sulis	Proliman		1	20-39th	buruh pabrik	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pabrik	kerja	murah	1000	1-2menit	10menit	

Tabel Lampiran 9 Data Responden Pengguna Jalan Raya

No	Nama	Alamat	jenis kelamin		Umur	kendaraan yg digunakan	Pekerjaan	Penghasilan	Frekuensi	Asal	Tujuan	Keperluan	Lama Perjalanan
			laki-laki	perempuan									
1	Yevi elok narulita	Genjor		1	<20th	sepeda motor	mahasiswa	500rb	2xsehari	rumah	kampus	sekolah	30-60 menit
2	Roni	Peren	1		20-39th	truk	sopir	500rb-1jt	2xsehari	rumah	toko	kerja	60-90 menit
3	H.Arif Muttagin	Sugihwaras	1		20-39th	mobil	pedagang	>3jt	2xsehari	rumah	toko	kerja	30-60 menit
4	Lusiana	Sumberejo		1	20-39th	sepeda motor	mahasiswa	500rb	2xsehari	rumah	kampus	sekolah	60-90 menit
5	Evi susanti	TegalKodo		1	20-39th	sepeda motor	mahasiswa	450rb	2xsehari	rumah	kampus	sekolah	30-60 menit
6	Fitrohtutria A	Sugihwaras		1	20-39th	sepeda motor	mahasiswa	350rb	2xsehari	rumah	kampus	sekolah	30-60 menit
7	Lailatul F	Sugihwaras		1	<20th	sepeda motor	mahasiswa	400rb	2xsehari	rumah	kampus	sekolah	30-60 menit
8	Masrofatul K	BalongRejo		1	20-39th	sepeda motor	Peg.Swasta	500rb-1jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	30-60 menit
9	Mukandar	Trate	1		40-59th	mobil	PNS	2-3jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	60-90 menit
10	M.Handry	Genjor	1		20-39th	sepeda motor	Peg.Swasta	500rb-1jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	30-60 menit
11	M.Fitrianto	Genjor	1		20-39th	sepeda motor	pedagang	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pasar	kerja	30-60 menit
12	Teguh Muji S	Kapas	1		20-39th	sepeda motor	Polisi	2-3jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	<30 menit
13	Kanang	Sugihwaras	1		20-39th	mobil	pedagang	2-3jt	2xsehari	rumah	toko	kerja	30-60 menit
14	Fita	Kapas		1	<20th	sepeda motor	pelajar	350rb	2xsehari	rumah	sekolah	sekolah	30-60 menit
15	Ismiati	Balen		1	20-39th	sepeda motor	pedagang	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pasar	belanja	30-60 menit
16	Dewi setyorini	Balen		1	20-39th	sepeda motor	PNS	2-3jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	30-60 menit
17	Adi Warsito	Sumberejo	1		40-59th	sepeda motor	Peg.Swasta	2-3jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	60-90 menit
18	Ani yulianti	Babat		1	20-39th	sepeda motor	Peg.Swasta	500rb-1jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	60-90 menit
19	Pujianti	Kabunan		1	40-59th	sepeda motor	pedagang	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pasar	belanja	30-60 menit
20	Andi Irawan	Sumberejo	1		20-39th	sepeda motor	Peg.Swasta	500rb-1jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	30-60 menit
21	Joko sutino	Kapas	1		20-39th	sepeda motor	petani	500rb-1jt	lain-lain	rumah	pasar	belanja	<30 menit
22	Toni Efendi	Kabunan	1		20-39th	sepeda motor	mahasiswa	400rb	2xsehari	Kampus	rumah	pulang	<30 menit
23	Hariato	Sumberejo	1		20-39th	sepeda motor	Peg.Swasta	1-2jt	2xsehari	kantor	rumah	pulang	30-60 menit
24	H.Kholik	Balen	1		40-59th	mobil	pedagang	2-3jt	lain-lain	rumah	jalan2	lain-lain	30-60 menit
25	Hendrawan	Proliman	1		20-39th	sepeda motor	Peg.Swasta	1-2jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	<30 menit



No	Nama	Alamat	jenis kelamin		Umur	kendaraan yg digunakan	Pekerjaan	Penghasilan	Frekuensi	Asal	Tujuan	Keperluan	Lama Perjalanan
			laki-laki	perempuan									
26	Feri Budianto	Baureno	1		40-59th	sepeda motor	PNS	1-2jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	60-90 menit
27	Vera kartika	Babat		1	20-39th	mobil	Peg.Swasta	2-3jt	2xsehari	kantor	rumah	pulang	<30menit
28	Hadimono	Proliaman	1		40-59th	sepeda motor	PNS	1-2jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	<30 menit
29	Andik	Balen	1		20-39th	sepeda motor	pedagang	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pasar	kerja	<30 menit
30	Dewi Lestari	Baureno		1	20-39th	sepeda motor	PNS	2-3jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	60-90 menit
31	Parmin	Kaliyantar	1		20-39th	sepeda motor	pedagang	<500rb	2xsehari	rumah	pasar	kerja	<30 menit
32	Lulu Purwanti	Kabunan		1	20-39th	sepeda motor	mahasiswa	<500rb	2xsehari	rumah	kampus	kuliah	<30 menit
33	Lasmiati	Balen		1	40-59th	sepeda motor	pedagang	500rb-1jt	2xsehari	pasar	rumah	pulang	30-60 menit
34	Dian Rahmawati	Kapas		1	20-39th	sepeda motor	mahasiswa	<500rb	2xsehari	rumah	kampus	kuliah	30-60 menit
35	Laili Hidayati	Sumberejo		1	20-39th	sepeda motor	PNS	1-2jt	2xsehari	kantor	rumah	pulang	30-60 menit
36	Hendrianto	Balen	1		20-39th	sepeda motor	Peg.Swasta	1-2jt	2xsehari	kantor	rumah	pulang	30-60 menit
37	Budianto	Kanor	1		40-59th	sepeda motor	PNS	1-2jt	2xsehari	kantor	rumah	pulang	30-60 menit
38	Dita Safitri	Babat		1	20-39th	sepeda motor	PNS	1-2jt	2xsehari	kantor	rumah	pulang	60-90 menit
39	Agus syamsudir	Swaloh	1		40-59th	mobil	Wiraswasta	>3jt	lain-lain	rumah	rumah	lain-lain	60-90 menit
40	Ripto	Kabunan	1		40-59th	sepeda motor	pedagang	1-2jt	2xsehari	pasar	rumah	pulang	<30 menit
41	Siti Isnaini	Kaliyantar		1	40-59th	sepeda motor	petani	500rb-1jt	2xsehari	rumah	pasar	belanja	<30 menit
42	Festi Budiarto	Balen	1		<20th	sepeda motor	pelajar	350rb	2xsehari	rumah	sekolah	sekolah	<30 menit
43	Haryiono	Baureno	1		40-59th	sepeda motor	PNS	1-2jt	2xsehari	rumah	sekolah	sekolah	60-90 menit
44	Witoyo	Sumberejo	1		40-59th	sepeda motor	PNS	1-2jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	60-90 menit
45	Suciati	Balen		1	20-39th	sepeda motor	Peg.Swasta	1-2jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	<30 menit
46	Dita Risa	Balen		1	<20th	sepeda motor	pelajar	400rb	2xsehari	rumah	sekolah	sekolah	<30 menit
47	Karniyati	Sumberejo		1	20-39th	sepeda motor	pedagang	1-2jt	2xsehari	rumah	pasar	kerja	30-60 menit
48	Sukoco	Talun	1		40-59th	sepeda motor	petani	500rb-1jt	lain-lain	rumah	rumah	lain-lain	30-60 menit
49	Wartini	Cengkir		1	40-59th	sepeda motor	pedagang	1-2jt	2xsehari	rumah	pasar	kerja	<30 menit
50	Agus Purnomo	Balen	1		20-39th	sepeda motor	Peg.Swasta	1-2jt	2xsehari	rumah	kantor	kerja	<30 menit

Tabel Lampiran 10 Data Responden Sopir MPU

No	Nama	Alamat	Jenis Kelamin		Umur	Pekerjaan selain sopir	Penghasilan	Ritasi	Jmlh penumpang per hari	Waktu tempuh	Waktu operasi	Waktu Operasi
			Laki-laki	Perempuan								
1	M. Hari	Kemamang	1		40th-59th	tdk ada	25000	3xpp	46 orang	60-90 menit	06.00-16.00	10 jam
2	Fauzan	Swaloh	1		20th-39th	tdk ada	30000	3xpp	45 orang	60-90 menit	05.00-16.00	11 jam
3	Sugeng	Sroyo	1		40th-59th	tdk ada	40000	3xpp	46 orang	60-90 menit	05.30-15.00	9,5 jam
4	Mulyono	Ngemplak	1		40th-59th	tdk ada	25000	3xpp	48 orang	60-90 menit	06.00-15.00	9 jam
5	Sandang	Sidodadi	1		20th-39th	tdk ada	25000	3xpp	48 orang	60-90 menit	06.00-15.00	9 jam
6	Suhadi	Drajat	1		20th-39th	tdk ada	40000	3xpp	50 orang	60-90 menit	05.30-15.00	9,5 jam
7	Kabul	Baureno	1		40th-59th	Pemilik MPU	50000	3xpp	45 orang	60-90 menit	05.30-15.00	9,5 jam
8	Wawan	Baureno	1		20th-39th	tdk ada	20000-30000	3xpp	50 orang	60-90 menit	05.30-15.00	9,5 jam
9	Iwan	Baureno	1		20th-39th	Petani	20000-25000	3xpp	45 orang	45-60 menit	06.00-16.00	10 jam
10	Priyanto	Kapas	1		20th-39th	tdk ada	25000	3xpp	50 orang	60-90 menit	06.00-15.00	9 jam
11	Mujahiddin	Balen	1		20th-39th	Petani	25000	3xpp	50 orang	60-90 menit	06.00-16.00	10 jam
12	Hadi Utomo	Balen	1		20th-39th	Pemilik MPU	30000-40000	3xpp	50 orang	60-90 menit	06.00-15.00	9 jam
13	Budihardjo	Sumberejo	1		20th-39th	Petani	20000	3xpp	45 orang	60-90 menit	06.00-15.00	9 jam
14	Sudarto	Baureno	1		20th-39th	Pedagang	30000	3xpp	45-50orang	60-90 menit	06.00-14.00	8 jam
15	Priyo	Sumberejo	1		20th-39th	Pedagang	25000	3xpp	50 orang	60-90 menit	06.00-15.00	9 jam
16	Toni	Balen	1		20th-39th	tdk ada	25000	3xpp	50 orang	60-90 menit	05.30-15.00	9,5 jam
17	Suartoro	Balen	1		20th-39th	tdk ada	30000	3xpp	40-45orang	60-90 menit	06.00-15.00	9 jam
18	Priyono	Sumberejo	1		20th-39th	Toko sembako	25000	3xpp	50 orang	60-90 menit	06.00-14.00	8 jam
19	Budi	Krembung	1		20th-39th	tdk ada	25000	3xpp	45 orang	60-90 menit	06.00-16.00	10 jam
20	Anam	Kapas	1		<20 th	tdk ada	25000	3xpp	46 orang	45-60 menit	06.00-16.00	10 jam
21	Sakur	BanjarSari	1		20th-39th	tdk ada	20000-30000	3xpp	50 orang	60-90 menit	06.00-15.00	9 jam
22	Suhrsono	Kabunan	1		20th-39th	tdk ada	30000	3xpp	45-50orang	60-90 menit	05.00-14.00	9 jam
23	Marsudi	Kapas	1		20th-39th	Toko sembako	20000	2-3xpp	45-50orang	60-90 menit	06.00-14.00	8 jam
24	Guntari	Kedungadem	1		40th-59th	Pemilik MPU	50000-75000	4xpp	50 orang	60-90 menit	06.00-15.00	9 jam
25	Imam	Cengkir	1		20th-39th	tdk ada	20000-25000	4xpp	45-50orang	60-90 menit	05.30-13.30	8 jam
26	Warsito	Sumberejo	1		20th-39th	tdk ada	20000-25000	3xpp	40-45orang	60-90 menit	06.00-15.30	9,5 jam
27	Supri	Mejuwet	1		20th-39th	Petani	25000	3xpp	40-45orang	60-90 menit	05.30-14.30	9 jam

No	Nama	Alamat	Jenis Kelamin		Umur	Pekerjaan selain sopir	Penghasilan	Ritasi	Jmlh penumpang per hari	Waktu tempuh	Waktu operasi	Waktu Operasi
			Laki-laki	Perempuan								
28	Rahman	Mojodeso	1		20th-39th	tdk ada	25000	3xpp	40-45orang	60-90 menit	06.00-15.00	9 jam
29	Sunaryo	Sukowati	1		20th-39th	tdk ada	20000-25000	2-3xpp	40-45orang	60-90 menit	06.00-15.30	9,5 jam
30	Witoyo	Kabunan	1		20th-39th	tdk ada	20000-25000	3xpp	50 orang	60-90 menit	06.00-15.30	9,5 jam
31	Kusnan	Sraturejo	1		40th-59th	Pemilik MPU	50000-75000	4xpp	50 orang	60-90 menit	05.00-16.00	11 jam
32	Sumarto	Baureno	1		20th-39th	Toko sembako	20000	4xpp	40-45orang	60-90 menit	06.00-16.00	10 jam
33	Shodik	Kedungadem	1		20th-39th	tdk ada	25000	3-4xpp	45-50orang	60-90 menit	06.00-16.00	10 jam
34	Hadi S	Sukowati	1		20th-39th	Toko sembako	25000	3-4xpp	40-50orang	60-90 menit	06.00-16.00	10 jam
35	Sukoco	Sumberejo	1		40th-59th	tdk ada	25000	3-4xpp	40-50orang	60-90 menit	05.30-14.30	9 jam
36	Maliki	Plesungan	1		40th-59th	Pemilik MPU	50000-75000	4xpp	50 orang	60-90 menit	06.00-16.00	10 jam
37	Susilo	Balen	1		20th-39th	tdk ada	25000	3-4xpp	40-50orang	45-60 menit	05.00-14.00	9 jam
38	Sujud	Baureno	1		20th-39th	Pedagang	25000-30000	4xpp	50 orang	60-90 menit	05.00-16.00	11 jam
39	Agus	Balen	1		20th-39th	tdk ada	20000-25000	3-4xpp	50 orang	60-90 menit	06.00-15.00	9 jam
40	Angga	Bojonegoro	1		20th-39th	Toko sembako	25000-30000	3-4xpp	45-50orang	60-90 menit	05.00-16.00	11 jam
41	Didik	Baureno	1		20th-39th	Pedagang	20000-25000	3-4xpp	50 orang	60-90 menit	05.00-14.00	9 jam
42	Joko	Kedungadem	1		20th-39th	tdk ada	25000	4xpp	50 orang	60-90 menit	05.00-15.00	10 jam
43	Purwant	Babat	1		20th-39th	tdk ada	30000	4xpp	50 orang	60-90 menit	05.00-15.00	10 jam
44	Afif	Baureno	1		20th-39th	tdk ada	30000	4xpp	40-50orang	60-90 menit	05.00-15.00	10 jam
45	Yanto	Sambiroto	1		20th-39th	tdk ada	25000-30000	3-4xpp	40-50orang	60-90 menit	05.00-15.00	10 jam
46	Handoko	Balen	1		20th-39th	Toko sembako	30000	4xpp	50 orang	60-90 menit	05.00-16.00	11 jam
47	Amin	Babat	1		20th-39th	tdk ada	30000	4xpp	50 orang	60-90 menit	05.00-15.00	10 jam
48	Bambang	Balen	1		40th-59th	Pedagang	25000	3-4xpp	50 orang	60-90 menit	06.00-16.00	10 jam
49	Imron	Baureno	1		20th-39th	Petani	25000-30000	3-4xpp	40-50orang	60-90 menit	05.00-15.00	10 jam
50	S.Anafi	Kapas	1		20th-39th	Pedagang	25000	3xpp	40-45orang	60-90 menit	06.00-15.00	9 jam
51	Riyono	Balen	1		20th-39th	Kuli Bangunan	25000	3-4xpp	40-50orang	60-90 menit	05.00-16.00	11 jam
52	Nanang	Balen	1		20th-39th	Petani	25000-30000	3-4xpp	40-50orang	60-90 menit	05.00-15.00	10 jam
53	Jaenal A	Trucuk	1		40th-59th	Pemilik MPU	50000-75000	4xpp	50 orang	60-90 menit	05.00-16.00	11 jam
54	Hidayat	Ngampel	1		40th-59th	tdk ada	30000	4xpp	50 orang	60-90 menit	05.00-15.00	10 jam
55	Tulus	Klampok	1		40th-59th	Petani	30000-40000	4xpp	40-50orang	60-90 menit	05.00-16.00	11 jam

Tabel Lampiran 11 Data Responden pemilik MPU

No	Nama	Alamat	Jenis Kelamin		Umur	Pekerjaan selain pemilik MPU	Penghasilan sbg pemilik MPU	Penghasilan slain sbg pemilik MPU	Lama jd pemilik MPU	Kerusakan MPU selama sebulan	Perbaikan MPU	Jumlah MPU
			Laki-laki	Perempuan								
1	M. Suhadi	Balen	1		40th-59th	Pedagang	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	3-5 tahun	1kali	sebulan sekali	1
2	M. Muslih	Baureno	1		40th-59th	Tidak ada	1.000.000-2.000.000	Tidak ada	3-5 tahun	2 kali	sebulan sekali	1
3	Marijo	Sroyo	1		40th-59th	Tidak ada	1.000.000-2.000.000	Tidak ada	3-5 tahun	1kali	sebulan sekali	1
4	Suyitno	Sraturejo	1		40th-59th	Wiraswasta	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	3-5 tahun	2 kali	sebulan sekali	1
5	Abd. Rahim	Kapas	1		40th-59th	PNS	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	3-5 tahun	2 kali	sebulan sekali	1
6	Sunarto	Balen	1		40th-59th	Petani	1.000.000-2.000.000	500.000-1.000.000	3-5 tahun	2 kali	seminggu sekali	1
7	Sandang	Sidodadi	1		40th-59th	Sopir MPU	1.000.000-2.000.000	500.000-1.000.000	3-5 tahun	lebih dari 4 kali	seminggu sekali	1
8	Eko prianto	Kapas	1		40th-59th	Petani	1.000.000-2.000.000	Tidak ada	3-5 tahun	2 kali	seminggu sekali	1
9	Afdan	Baureno	1		40th-59th	Tidak ada	1.000.000-2.000.000	Tidak ada	lebih dari 5	2 kali	sebulan sekali	1
10	Tono	Sumberejo	1		40th-59th	Petani	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	1-3 tahun	1 kali	sebulan sekali	1
11	Mulyono	Ngemplak	1		40th-59th	Wiraswasta	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	1-3 tahun	lebih dari 4 kali	seminggu sekali	1
12	Winarto	Swaloh	1		40th-59th	Wiraswasta	1.000.000-2.000.000	500.000-1.000.000	1-3 tahun	2 kali	sebulan sekali	1
13	Kabul	Baureno	1		40th-59th	Sopir MPU	1.000.000-2.000.000	500.000-1.000.000	1-3 tahun	2 kali	sebulan sekali	1
14	Seger	Bojonegoro	1		40th-59th	Wiraswasta	>2.000.000	1.000.000-2.000.000	3-5 tahun	1 kali	sebulan sekali	2
15	Soeparman	Sraturejo	1		40th-59th	Wiraswasta	500.000-1.000.000	500.000-1.000.000	1-3 tahun	lebih dari 4 kali	seminggu sekali	1
16	Sumarsono	Baureno	1		>60th	Petani	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	3-5 tahun	2 kali	sebulan sekali	1
17	Guntari	Kedungadem	1		40th-59th	Sopir MPU	500.000-1.000.000	1.000.000-2.000.000	3-5 tahun	1 kali	sebulan sekali	1
18	Zulaikah	Bojonegoro		1	40th-59th	Tidak ada	1.000.000-2.000.000	Tidak ada	lebih dari 5	1 kali	sebulan sekali	1
19	Lutfi M	Baureno	1		40th-59th	PNS	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	lebih dari 5	1 kali	sebulan sekali	1
20	Imam Isfil M	Baureno	1		40th-59th	Wiraswasta	1.000.000-2.000.000	500.000-1.000.000	lebih dari 5	1 kali	sebulan sekali	1
21	Puji W	Bojonegoro		1	40th-59th	Tidak ada	1.000.000-2.000.000	Tidak ada	lebih dari 5	2 kali	sebulan sekali	1
22	H. Samsudin	Balen	1		40th-59th	Wiraswasta	1.000.000-2.000.000	>2.000.000	lebih dari 5	2 kali	sebulan sekali	1
23	Sunyoto	Baureno	1		40th-59th	Wiraswasta	>2.000.000	1.000.000-2.000.000	3-5 tahun	2 kali	sebulan sekali	2
24	Hj. Rupining	Bojonegoro		1	>60th	Pedagang	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	lebih dari 5	1 kali	sebulan sekali	1

No	Nama	Alamat	Jenis Kelamin		Umur	Pekerjaan selain pemilik MPU	Penghasilan sbg pemilik MPU	Penghasilan slain sbg pemilik MPU	Lama jd pemilik MPU	Kerusakan MPU selama sebulan	Perbaikan MPU sebulan sekali	Jumlah MPU
			Laki-laki	Perempuan								
25	Sukarto	Baureno	1		40th-59th	Tidak ada	1.000.000-2.000.000	Tidak ada	3-5 tahun	2 kali	sebulan sekali	1
26	Kusnan	Sraturejo	1		40th-59th	Sopir MPU	1.000.000-2.000.000	500.000-1.000.000	lebih dari 5 th	2 kali	lain-lain	1
27	Riyadi	Baureno	1		40th-59th	Petani	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	lebih dari 5 th	3 kali	lain-lain	1
28	H. Mich I	Bojonegoro	1		>60th	Wiraswasta	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	lebih dari 5 th	2 kali	sebulan sekali	1
29	M Gufron	Baureno	1		40th-59th	Tidak ada	1.000.000-2.000.000	Tidak ada	lebih dari 5 th	2 kali	sebulan sekali	1
30	Mariyanto	Baureno	1		40th-59th	Wiraswasta	500.000-1.000.000	1.000.000-2.000.000	3-5 tahun	3 kali	seminggu sekali	1
31	Maliki	Plesungan	1		40th-59th	Tidak ada	>2.000.000	Tidak ada	lebih dari 5 th	2 kali	lain-lain	1
32	Abd. Ghofur	Baureno	1		40th-59th	Tidak ada	1.000.000-2.000.000	Tidak ada	lebih dari 5 th	3 kali	lain-lain	1
33	Sugeng H	Sumberejo	1		40th-59th	Pedagang	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	lebih dari 5 th	2 kali	sebulan sekali	1
34	Nanik	Baureno		1	40th-59th	Tidak ada	1.000.000-2.000.000	Tidak ada	lebih dari 5 th	2 kali	sebulan sekali	1
35	M. Maulana	Baureno	1		40th-59th	Petani	1.000.000-2.000.000	>2.000.000	lebih dari 5 th	3 kali	seminggu sekali	1
36	Kusnan	Baureno	1		40th-59th	Wiraswasta	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	3-5 tahun	3 kali	lain-lain	1
37	M. Sholeh	Baureno	1		>60th	Tidak ada	1.000.000-2.000.000	Tidak ada	lebih dari 5 th	2 kali	sebulan sekali	1
38	Mariyanto	Baureno	1		40th-59th	Petani	1.000.000-2.000.000	500.000-1.000.000	lebih dari 5 th	2 kali	sebulan sekali	1
39	Hj. Ippa	Kapas		1	>60th	Wiraswasta	500.000-1.000.000	1.000.000-2.000.000	lebih dari 5 th	lebih dari 4 kali	seminggu sekali	1
40	Suwandi	Babat	1		40th-59th	Wiraswasta	>2.000.000	1.000.000-2.000.000	lebih dari 5 th	2 kali	sebulan sekali	2
41	Ruslan	Baureno	1		40th-59th	Petani	1.000.000-2.000.000	500.000-1.000.000	lebih dari 5 th	3 kali	lain-lain	1
42	Syaiful Arif	Baureno	1		20th-39th	Wiraswasta	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	1-3 tahun	2 kali	sebulan sekali	1
43	H. Sujono	Baureno	1		40th-59th	Wiraswasta	1.000.000-2.000.000	>2.000.000	lebih dari 5 th	3 kali	lain-lain	1
44	M. Isful	Baureno	1		40th-59th	Tidak ada	1.000.000-2.000.000	Tidak ada	lebih dari 5 th	2 kali	sebulan sekali	1
45	Munipah	Baureno		1	>60th	Tidak ada	1.000.000-2.000.000	Tidak ada	lebih dari 5 th	2 kali	lain-lain	1
46	Jaenal	Trucuk	1		40th-59th	Sopir MPU	1.000.000-2.000.000	500.000-1.000.000	lebih dari 5 th	2 kali	sebulan sekali	1
47	H. Mangun	Kanor	1		>60th	Wiraswasta	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	lebih dari 5 th	3 kali	seminggu sekali	1
48	Sujud	Ngemplak	1		40th-59th	Tidak ada	1.000.000-2.000.000	Tidak ada	lebih dari 5 th	2 kali	sebulan sekali	1
49	Kusmanto	Baureno	1		40th-59th	Wiraswasta	1.000.000-2.000.000	1.000.000-2.000.000	3-5 tahun	2 kali	sebulan sekali	1
50	Mundofir	Balen	1		40th-59th	Wiraswasta	1.000.000-2.000.000	500.000-1.000.000	lebih dari 5 th	2 kali	lain-lain	1

SURVEY : ANALISA KEPUASAN PELAKU TRANSPORTASI
TERHADAP KINERJA MOBIL PENUMPANG UMUM
JURUSAN BOJONEGORO – BABAT

NAMA : ABDUL CHAKIM

NRP : 3106100114

UNTUK PENUMPANG

SURVEYOR:

TGL SURVEY:

JAM:

I DATA RESPONDEN

1. **Nama** :
2. **Alamat** :
3. **Jenis Kelamin** : a) laki-laki b) perempuan
4. **Umur** : a) <20 th b) 20 th- 39 th c) 40 th-59 th d) >60 th
5. **Pekerjaan** :
a) PNS,TNI,POLRI b) Pedagang c) Petani d) peg swasta e) lain-lain
6. **Penghasilan** :
a) <500 rb b) 500rb-1jt c) 1jt-2jt d) 2-3jt e) >3jt
7. **Jika berprofesi sebagai pelajar / mahasiswa berapa uang saku per bulan.....**

II KARAKTERISTIK PERJALANAN

1. **Frekuensi penggunaan** : a) 2x sehari b) 1x sehar i c) lain-lain.....
2. **Asal** : a) rumah b) kantor c) lain-lain
3. **Tujuan** : a) rumah b) kantor c) lain-lain
4. **Keperluan** : a) kerja b) belanja c) sekolah d) lain-lain ...
5. **Alasan penggunaan angkutan umum** :
a) murah b) terpaksa c) lain-lain...
6. **Ongkos yang di bayar** :
7. **Waktu tunggu angkutan** :
8. **Waktu tempuh** :

III PENGUKURAN TINGKAT KEPUASAN PENUMPANG

KETERANGAN	:	SB	: Sangat Baik
		B	: Baik
		CB	: Cukup Baik
		KB	: Kurang Baik
		TB	: Tidak Baik

Tandai sesuai dengan apa yang anda rasakan

No	Pertanyaan	Tingkat Kepuasan				
		SB	B	CB	KB	TB
1.	Bagaimana perilaku supir dalam mengemudikan MPU					
2.	Bagaimana tarif MPU ini					
3.	Bagaimana kondisi MPU (tempat duduk,jendela,bagasi)					
4.	Bagaimana keamanan penumpang					
5.	Bagaimana kecepatan MPU					
6.	Bagaimana ketersediaan MPU saat dibutuhkan					
7.	Bagaimana perilaku kenek terhadap penumpang					
8.	Bagaimana ketertiban pengemudi di jalan					
9.	Bagaiman jumlah armada/frekuensi/headway					
10.	Bagaiman tentang kebersihan MPU					

**SURVEY : ANALISA KEPUASAN PELAKU TRANSPORTASI
TERHADAP KINERJA MOBIL PENUMPANG UMUM
JURUSAN BOJONEGORO – BABAT**

NAMA : ABDUL CHAKIM

NRP : 3106100114

UNTUK PENGGUNA JALAN RAYA

SURVEYOR:

TGL SURVEY:

JAM:

I DATA RESPONDEN

1. Nama :
2. Alamat :
3. Jenis kelamin : a) laki-laki b) perempuan
4. Umur : a) <20 th b) 20 th- 39 th c) 40 th-59 th d) >60 th
5. Kendaran yang digunakan :
a) sepeda b) sepeda motor c) mobil d) lain – lain.....
6. Pekerjaan :
a) PNS,TNI,POLRI b) Pedagang c) Petani d) peg swasta e) lain-lain
7. Penghasilan :
a) <500 rb b) 500rb-1jt c) 1jt-2jt d) 2-3jt e) >3jt
8. Jika berprofesi sebagai pelajar / mahasiswa berapa uang saku per bulan.....

II KARAKTERISTIK PERJALANAN

1. Frekuensi melewati jalan ini : a) 2x sehari b) 1x sehari c) lain-lain.....
2. Asal : a) rumah b) kantor c) Sekolah d) lain – lain
3. Tujuan : a) rumah b) kantor c) sekolah d) lain – lain
4. Keperluan : a) kerja b) belanja c) sekolah d) lain – lain
5. Berapa lama perjalanan anda jika terganggu oleh MPU :
a) <30 menit b) 30 – 60 menit c) 60 -90 menit d) lain – lain.....

SURVEY : ANALISA KEPUASAN PELAKU TRANSPORTASI
TERHADAP KINERJA MOBIL PENUMPANG UMUM
JURUSAN BOJONEGORO – BABAT

NAMA : ABDUL CHAKIM

NRP : 3106100114

UNTUK PENGEMUDI

SURVEYOR:

TGL SURVEY:

JAM:

I DATA RESPONDEN

1. Nama :
2. Alamat :
3. Jenis kelamin : a) laki-laki b) perempuan
4. Umur : a) <20 th b) 20 th- 39 th c) 40 th-59 th d) >60 th
5. Pekerjaan lain selain supir :
6. Penghasilan per hari :
7. Ritasi per hari :
8. Jumlah penumpang per hari :
9. Berapa waktu yang anda tempuh dari terminal Bojonegoro sampai ke Babat :
a) kurang dari 45 menit b) 45 – 60 menit c) 60 – 90 menit d) lain – lain
10. Waktu operasi per hari :jam mulai pukul.....s.d.
pukul.....wib

SURVEY : ANALISA KEPUASAN PELAKU TRANSPORTASI
TERHADAP KINERJA MOBIL PENUMPANG UMUM
JURUSAN BOJONEGORO – BABAT

NAMA : ABDUL CHAKIM

NRP : 3106100114

UNTUK PEMILIK MPU

SURVEYOR:

TGL SURVEY:

JAM:

I. DATA RESPONDEN

1. Nama :
2. Alamat :
3. Jenis kelamin : a) laki-laki b) perempuan
4. Umur : a) <20 th b) 20 th- 39 th c) 40 th-59 th d) >60 th
5. Pekerjaan selain pemilik angkot :
a) PNS b) TNI/POLRI c) wiraswasta d) Petani e) lain – lain.....
6. Penghasilan dalam sebulan sebagai pemilik MPU:
a) < 500.000 b) 500.000 – 1.000.000 c) 1.000.000 – 2.000.000 d) >2.000.0000
7. Penghasilan dalam sebulan selain dari menjadi pemilik MPU :
a) < 500.000 b) 500.000 – 1.000.000 c) 1.000.000 – 2.000.000 d) >2.000.0000
8. Berapa lama anda menjadi pemilik MPU
a) kurang dari 1 tahun b) 1 – 3 tahun c) 3 – 5 tahun d) lebih dari 5 tahun
9. Seberapa sering dalam sebulan MPU anda mengalami kerusakan
a) 1 kali b) 2 kali c) 3 kali d) lebih dari 4 kali
10. Seberapa sering anda memperbaiki MPU
a) seminggu sekali b) sebulan sekali c) 3 bulan sekali d) lain – lain
11. Berapa banyak MPU yang anda miliki
a) 1 b) 2 c) 3 d) lebih dari 4

abel lampiran 12 data MPU Bojonegoro-Babat

No.	NOMOR KEND. NOMOR STUK.	NAMA PEMILIK & ALAMAT PEMILIK	NOMOR TRAYEK
	S-1094-UA PN. 568	H.SUMARSONO, Ds. Tlogo Agung RT.1/1 Baureno Bgoro	0002
	S-6114-UJ SB.52876. K	IMAM ISFIL M. Dsn. Sayang RT.8/4 Blongsong Baureno	0003
	S-1098-UA BJ. 3053	KUSNAN, Ds. Sraturrejo RW.3/7 baureno Bgoro	0005
	S-2195-UA BJ. 2608	MOH. SUHADI, Ds. Bulu RW.5/17 Balen Bgoro	0007
5	S-7062-UA BJ. 3936	HJ.RUPINING, JLDR.Setyobudi 12 RT.6/1 Klagon Bgoro	0012
5	S-7283-UA BLA. 119	ZULAIKAH, Ds. Basuki Rahmad 159 kadipaten bBgoro	0013
7	S-7052-UA BJ. 2801	SUDARTO, Ds. Sayang RW.4/9 Blongsong Baureno Bgoro	0016
8	S-7107-UA DB. 1566.B	MARJO, Jl. Raya 12 Sroyo Kantor Bgoro	0017
9	S-2190-AU BJ. 2579	SEGER, Jl. Kapten Sumitro 07 RW.4/4 Ledok K Bgoro	0018
10	S-2183-AU LMG. 1503	EVI SUSLOWATI, Ds. Sayang RT.8/4 Bauceno Bgoro	0023
11	S-7145-UA BJ 4142	LUTHIM, Gunungsari RW.2/8 Baureno Bgoro	0024
12	S-7094-UA BJ. 4686	GUNTARI, Jamberejo RW.7/3 Kedung Adem Bgoro	0025
13	S-2001-AU BJ. 2743	JAENAL A. Ds. Trucuk RT.12/2 Trucuk Bgoro	0028
14	S-7244-UA BJ. 2648	SUTEK, Ds. Blongsong RW.9/4 Baureno Bgoro	0029
15	S-6271-UJ JKS. 405472	WISNU W. Jl. Pramuka No.1538 LAmongan	0030
16	S-1076-UA BJ. 2728	NURLAN, Dsn. Grenjeng RT. 3/3 SraturrejoBaureno Bgoro	0031
17	S-1015-UA TN. 2393	M. MUSLIH, Gajah RT.11/2 Baureno Bgoro	0032
18	S-7076-UA BJ. 3944	MOCH ISFUL M. Ds. Blongsong RT.8/4 Baureno Bgoro	0035
19	S-2206-AU BJ. 2503	SUPARIONO, Ds. Nganpo RT.1/1 Pasinan Baureno Bgoro	0036
20	S-7211-UJ LMG. 3540	MADHAN, Ds. Bdihan RW.1/3 Babat Lamongan	0037
21	S-1088-UA BJ. 2667	KAULAN EDI J. Ds.Sbur gede RW.3.13 Kepoh Br Bgoro	0039
22	S-2156-AU BJ. 2804	PUJI W Jl. Untung Suropati No.135 Bgoro	0042
23	S-2207-AU DJK. 12317	SUGENG, Ds. Tirgan RT.1/1 Sumber gede Kb. Bgoro	0043

No.	NOMOR KEND. NOMOR STUK.	NAMA PEMILIK & ALAMAT PEMILIK	NOMOR TRAYEK
14	S-2149-AU TN. 2134 ✓	H. SUYITNO, Dsn. Bakalan RT.20/8 Baureno Bgoro	0047
15	S-7050-UA BJ. 4235	M. ISFUL M, Dsn. Sayang RT.8/4 Blongsong Bgoro	0049
16	S-6115-DU BJ. 2776	MALIKI, Ds. Pleasungan RW.2/11 Kapas Bgoro	0050
27	S-2193-AU NDJ 2005	H. SAMSUDIN, Dsn. ...	0050
28	S-1084-UA BJ. 2625	SUKARTO, Ds. Drajat RW.2/4 Baureno Bgoro	0053
29	S-2019-AU SB. 46186 K.	MARIYANTO, Ds. Baureno RT.2/1 Baureno Bgoro	0060
30	S-1063-UA BJ. 3143	SUBAKIR, Ds. Bakalan RW.10/2 Baureno Bgoro	0064
31	S-1062-UA BJ. 3019	SUNYOTO, Ds. Baureno RW.1/2 Baureno Bgoro	0066
32	S-7139-UA JKT. 347739 ✓	EKO PRIANTO, Ds. Kapas RT.14/2 Kapas Bgoro	0068
34	S-6009-DU BJ. 3753	SYIFUL ARIF, Baureno R.8/3 Baureno Bgoro	0069
35	S-2196-AU BJ. 2773	M.MAULAN, Ds. Pomahan RW.5/11 Baureno Bgoro	0070
36	S-1068-UA KUD. 3370	SANDANG, Ds. Sidodai RW.4/3 Bgoro	0073
37	S-2197-UA BJ. 3040	M. MUHAJMIN, Ds. Sratu rejo RT.1/1 Baureno Bgoro	0074
38	S-1065-UA BJ. 2341	RIYADI, Ds. Ngemplak RT.17/06 Baureno Bgoro	0079
39	S-6114-DU SB. 52876	M. ISFUL M. Dsn sayang RT.8/4 Baureno Bgoro	0082
40	S-7051-UA BJ. 3862	KUSNAN S. Ketawang RW.1/2 Baureno Bgoro	0085
41	S-6122-DU PT. 6179	MARIYANTO, Ds. Ketawang RT.2/1 Baureno Bgoro	0086
42	S-1070-UA BJ. 2478	ABD. GHOFUR, Ds. Gunung sari RW.4/15 Baureno bgoro.	0088
43	S-7154-UA BJ. 42360	HJ. IPPPA M. Ds. Semen pinggir RT.1/1 Kapas Bgoro	0089
44	S-1064-UA BJ. 3020	SUNYOTO, Ds. Baureno RT.1/2 Baucno Bgoro	0092
45	S-1074-UA BJ. 3025	H.MICHI I. Jl. KH> Agus S 12 RT.3/1 Kauman Bgoro	0100
46	S-2201-AU NDJ. 1333	MUNIPAH, Ds. Tlung agung RW.1/5 Baureno Bgoro	0102

NO.	NOMOR KEND/ STUK.	NAMA & ALAMAT PEMILIK	156 NO. TRAYEK
17	S-7247-UA SB. 61262	SUGENG H. Sundur Agung RT.3/1 Sumberrejo Bgoro	0105
18	S-2189-AU BJ. 2502	MOH. SOLEH, Dsn. Sayang RT.8/4 Blongsong Baureno	0106
19	S-7258-UA EJ. 3052	ABDUL ROHIM, Ds. Kapas RW.2/20 Kapas Bgoro	0107
20	S-1006-UA BJ. 2470	SUNARTIC, Ds. Bulaklo RW.2/7 Balen Bgoro	0109
21	S-6121-DU MG. 7715	SEGEF, Kapten S. 4/4 Leduk Kulon Bgoro	0113
22	S-6013-DU BI. 2796	MUCH GUFRON, Ds. Pasinan RT. 3/7 Baureno Bgoro	0116
23	S-1082-UA TN. 2073	NANK M. Ds. Pomahan RT.11/5 Baureno Bgoro	0117
24	S-7144-UA BW. 4860	RUSLAN, Ds. Pasiman RT.5/3 Baureno Bgoro	0119
25	S-1033-UA BJ. 3041	H. SUJONO, Ds. Guntng Sari RT.10/03 Baureno Bgoro	0120
26	S-2338-HU TN. 1872	MATEKOR, Ds. Widang RT.3/7 Tuban	0122
27	S-6125-AU BJ. 2795	MUSODER, Ds. Bahun RT.1/5 Balun Bgoro Ngoro	0127
28	S-7025-UA BJ. 3830	MUJANAH, Tuhung Agung RT.3/2 Baureno Bgoro	0128
29	S-2009-FU PT. 6540	CULISAN, Ds. Sakuntoro RW.5/26 Bahun Bgoro	0140
30	S-478-UJ LMG. 1207	SUBANDI, Ds. Banaran RT,3/7 Lamongan	0302
31	S-430-UJ TN 2162	SUBANDI, Dsn. Bedahan RT.3/2 Babat Lamongan	0303
32	S-7057-UJ SB. 114018. X	KAMADI, Jl. Raya Lama RT.2/3 Babat Lamongan	0308
33	S-313-UJ LMG. 1397	H. SYAMSUDIN, Ds. Sundur pande RT.3/3 Gg Babat Lmg	0309
34	S-2659-RU BL. 1217	MAHFUDZ, Ds. Pucuk RT.3/1 Pucuk Lamongan	0311
35	S-7081-UJ LMG. 2166	SUBANDI, Ds. Samaji Sujak, 37 Babat Lamongan	0312
36	S-2027-RU CN. 14189	MADHAN, Bedahan 33 RT.1/3 Babat Lamongan	0314
37	S-2672-RU ML. 7088	SARKAWI, Blk. Term Lama RW.4/5 Babat Lamongan	0315
38	S-612-UJ LMG. 1708	SUBANDI, Dsn. Bedahan RT.3/2 Babat Lamongan	0316
39	S-2033-RU SDA. 6033	MADCHAN, Ds. Bedahan RT.3/1 Lamongan	0317

NO.	NOMOR KEND. NOMOR STUK.	NAMA PEMILIK & ALAMAT PEMILIK	NOMOR TRAYEK
70	S-2032-RU SDA. 5610	MADCHAN, Ds. Bedahan RT.3/1 Lamongan	0318
71	S-392-UJ SDA. 5992	ANGGA TIAN F. Banaran RT.1/5 Babat Lamongan	0322
72	S-2039-RU SDA. 5528	SUMARJI, Deket Kulon RT.2/5 Lamongan	0323
73	S-7112-UJ DA. 5999	ACHMAD UMAR S.NURAHIMAN RW.2/3 Kr. Geneng Lmg	0324
74	S-2079-UJ LMG. 2654	SUMINTO Ds Durikulon RT.2/2 Laren Lamongan	0327
75	S-341-UJ KUD. 4918	H. MADCHAN, Ds. Bedahan Babat Lamongan	0328
76	S-2061-RU SDA. 5346	IMAM SOEGABIYO, Andansari apel RT.2/6 Lamongan	0329
77	S-7328-UJ JKT. 245966	M. AMAT, Ds. Warukulon RT.3/3 Pucuk Lamongan	0330
78	S-338-UJ KW. 4544	Madchan, Jl. Raya Bedahan 33 RT.3/1 Babat Lmg	0331
79	S-354-HU JKT/ 224896	PRIYO, Kel Babat RW.3/5 Babat Lamongan	0334
80	S-7053-UJ SB.69646 K.	NANIK H. Jl. Raya No. 205 Babat Lamongan	0335
81	S-7130- UJ JKT. 329347	SILASTRI, Ds.Gilang Baru RT.2/2 Babat Lamongan	0336
82	S-7149-UJ JKT. 260120	JAENAL ARIFIN, Jl. Pend. No.23 RT.3/5 Babat Lamongan	0338
83	S-7104-UJ BOO. 26787	JALALAUDIN AL. Sumur geneng RT.1/2 Sekaran Lmg	0337
84	S-7084-UJ JKT. 309826	SUTAJI, Ds. Begar. RT.1/1 Glagah Lamongan	0339
85	S-7146-UJ SM. 30832	MADCHAN, Ds. Bedahan RT.3/1 Babat Lamongan	0340
86	S-S-7230-UJ JKT. 224689	MUATOFANUR H. Jl. Anjasmoo 31 RW.2/1 Lamongan	0341
87	S-7073-UJ SB. 60561 K.	SARKOWI, Kel Babat RT.5/4 Babat Lamongan	0342
88	S-7137-UA LMG. 3197	H. MANGUN, Ds. Sroyo RW.1/1 Kanor Bgoro	0343
89	S-6002-UU SB. 41234 X.	KURIADI, Ds. Moropelang RT.1/1 Babat Lamongan	0347
90	S-7163-UA PWD. 1452	MuN DOFIR, Balen rejo RT.4/1 Balen Bgoro	0348
91	S-7214-UJ SL 19502	H. MUSYAFAK, Ds. Wonokromo RT.3/8 Tikung Lmg	0349
92	S-7338-UJ JKT. 360359	RAHMAD, Ds. Blawirejo RW.3/1 Kd Pring Lamongan	0350

NOMOR KEND. NOMOR STUK.	NAMA PEMILIK & ALAMAT PEMILIK	158 NO. TRAYEK
S-7164-UJ JKT. 283269	SARKOWI, Kel Babat RT.4/5 Babat Lamongan	0351
S-7165-UJ J.KS. 283202	SARKOWI, Kel. Babat RT.4/5 Babt LAmongan	0352
S-7134-UJ SB. 70519 K.	MAJCHAN, Raya Bedahan RT.3/1 Babat Lamongan	0353
S-7241-UJ JKT. 289696	KURSIYAH, Ds. Kauman 40 Lamongan	0354
S-7218-UJ JKT. 36.8848	KAMID, Kel Banaran RT.2/5 Babat Lamongan	0356
S-7218-UJ JKT.368846	MADCHAN IBRAHIM, Kel Beahan Rt.1/5 Babt Lamogan	0356
S-7224-UJ JKT. 343352	MADCHAN IBRAHIM, Kel Beahan Rt.1/5 Babt Lamogan	0357
S-7276-UJ JKT. 346770	SIYAMAT, Ds. Gutong Royong Babat Lamongan	0358
S-7162-UA SM.46638	SUJUD, Ds. Ngemplag Wire RW.7/21 Baureno Bgoro	0359
S-7201-UJ KS. 6297	KUNADI, Kel, Babat RT.2/3 Babat Lamongan	0360
S-7264-UJ UJ JKT.429236	MAHAYUDIN AMALSI, Ds. Krg rejo RT.1/2 Kd Pring Lmg	0362
S-7015-UJ/ LMG. 6352	SUBANDI, Bedahan RT 3/2 Babat Lamongan	0363
S-7319UJ SM. 45451	MUSAYAFK, Dsn. Jatilangkir RT.3/2 Tikung Lamongan	0364
S-7290-UJ KL. 603	MUSYAFK Ds. Wonokromo RT.2/1 Tikung Lamongan	0365
S-7180-UA JKT. 325185	KUSMANTO, Dsn. Kauman RW.6/18 Baureno Bgoro	0366
S-7335-UJ SG. 5111	Musayafak, Dsn. Jatilangkir RT.3/2 Tikung Lamongan	0367
S-7295-UJ JKT. 363013	SUMINTO, DSN. DURikulon RT.2/2 Laren Lamongan	0369/65
S-7269-UJ JKT. 330640	MUNAWAROH, Jl. Pondok 74 Babat Lamongan	0370
S-7270-UJ JKT. 329658	SUNARDI, Ds. Gilang baru 3 Babat Lamongan	0371
S-7327-UJ JKT. 374204	SUWANDI, Jl. Sunan Drajat RW.2/1 Babat Lamongan	0373
S-7340-UJ JKT. 552416	SARKOWI, Babat RT.5/4 Babat Lamongan	0374
S-7326-UJ TNG.37613	SUWANDI, Jl. Sunan Drajat RW.2/1 Babat Lamongan	0375
S-7262-UJ JKT. 329614	SUBANDI, Kel. Bedahan RT.3/2 Babat Lamongan	0379

NO.	NOMOR KEND. NOMOR STUK.	NAMA PEMILIK & ALAMAT PEMILIK	NOMOR TRAYEK
116	S-7263-UJ SG.15079	SUNARDI, Ds. Gilangbaru RW.2/2 Babat Lamongan	0561
117	S-2656-RU MLG. 8173	NIEK HATATI, Ds. Bedahan RW.1/2 Babat Lamongan	0710
118	S-7313-UJ JKT. 340390	FATAHILLAH, Ds. Payaman RW.1/1 Babat Lamongan	0712
119	S-7284-UE SB.65517. K.	LILIK M, Jl. Pendidikan 74 RT.1/5 Babat Lamongan	0713
20	S-7307-UJ JKT.313694	SUPRIONO, Ds. Gilang 67 RW.2/3 Lamongan	0714
21	S-7187-UA KS. 6155	SUJUD WAHYUDI, Ds. Baureno RW.7/3 Bgoro	0715
22	S-7190-UA JKT.368589	SUTIK, Dan. Sayang Ds. Baureno Bgoro	0716



Foto MPU Jurusan Bojonegoro-Babat di Terminal Bojonegoro



Foto MPU Jurusan Bojonegoro-Babat di Jalan Raya



Foto Kondisi di Dalam MPU jurusan Bojonegoro-Babat



Foto Kondisi Bangku MPU jurusan Bojonegoro-Babat



Foto Surveyor melakukan wawancara dengan Penumpang



Foto Surveyor melakukan wawancara dengan Pengguna Jalan Raya

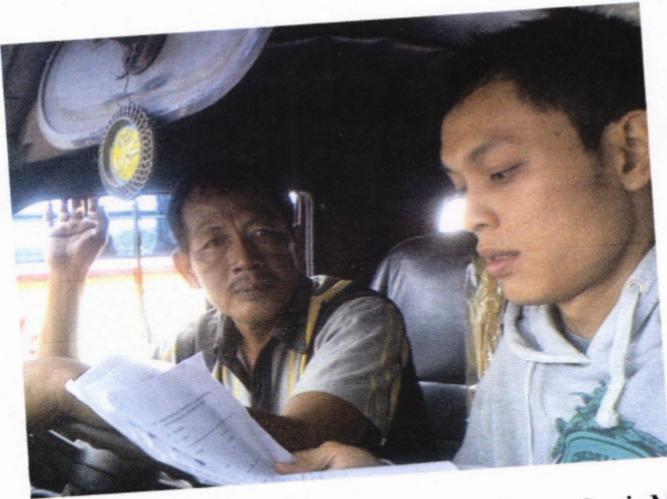


Foto Surveyor melakukan wawancara dengan Sopir MPU



Foto Surveyor melakukan wawancara dengan Pemilik MPU



BIODATA PENULIS



Penulis dilahirkan di Bojonegoro, 28 Februari 1989, merupakan anak kedua dari empat bersaudara. Penulis telah menempuh pendidikan formal, yaitu SD Negeri 2 Sugihwaras, SLTP Negeri 1 Bojonegoro dan SMU Negeri 1 Bojonegoro. Setelah lulus dari SMU tahun 2006, penulis diterima di S1 Teknik Sipil Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya pada tahun yang sama melalui jalur SPMB dan terdaftar dengan NRP. 3106 100 114. Di jurusan Teknik Sipil ITS ini penulis mengambil bidang studi Transportasi. Pada tanggal 06 Juli 2010, penulis menjalani ujian tugas akhir sebagai salah satu prasyarat lulus sebagai mahasiswa ITS. Penulis pernah mengikuti beberapa kegiatan seminar dan pelatihan yang diselenggarakan oleh Jurusan, Fakultas dan Institut. Penulis dapat dihubungi melalui alamat email *air_devva@yahoo.com*

NAMA PEMBIMBING	: CAHYA BUANA, ST. MT
NAMA MAHASISWA	: ABDUL CHAKIM
NRP	: 31 06. 100. 114
JUDUL TUGAS AKHIR	: Analisa Kepuasan Pelaku Transportasi Terhadap Kinerja Mobil Penumpang Umum Jurusan Bojonegoro - Babai
TANGGAL PROPOSAL	:
NO. SP-MMTA	:

NO	TANGGAL	KEGIATAN		PARAF ASISTEN
		REALISASI	RENCANA MINGGU DEPAN	
1	11-03-10	- Survey pendahuluan - Uji validitas hasil survey pendahuluan	- Perbaiki Form bwt survey data primer - perizinan survey data primer - Uji reliabilitas survey pendahuluan	
2	26-03-10	- Uji reliabilitas hasil survey pendahuluan dan perbaikan Form survey data primer	- Tunjukkan hasil perhitungan excell v/ x - Tunjukkan Bab I, Bab II, Bab III di As	
3	12-03-10	- hasil perhitungan reliabilitas (smpiran)	- Perbaikan struktur penulisan Bab I, Bab II, Bab III	
4	27-04-10	- Sampiran ok - perbaikan struktur penulisan - ukuran sampel	- form survey review, atribut \geq di jelaskan pd bab. A.	
5	06-05-10	Review Form Survey OK atribut \geq pertanya di bab 9 ok	- Uji validitas dan reliabilitas survey data primer	
6	24-05-10	Uji Validitas dan reliabilitas survey primer OK	- analisis kuadrat - Gap antara kepuasan dan harapan responden - Diberi penjelasan pap & tabel - Perhitungan \geq standar lalulintas (laka)	
7	4-06-10	Uji validitas : Gap, reliabilitas ok	- Analisis kuadrat dan Gap & harapan	



NAMA PEMBIMBING	: CAHYA BUANA, ST. MT
NAMA MAHASISWA	: ABDUL CHAKIM
NRP	: 31.06.100.114
JUDUL TUGAS AKHIR	: Analisa Kepuasan Pelaku Transportasi Terhadap Kinerja Mobil Penumpang Umum Jurusan Bojonegoro - Babat
TANGGAL PROPOSAL	:
NO. SP-MMTA	:

NO	TANGGAL	KEGIATAN		PARA ASISTENSI
		REALISASI	RENCANA MINGGU DEPAN	
8	07-06-10	analisa kuadran	<ul style="list-style-type: none"> - penulisanya diperbaiki - standar dimasukkan di tinjau di pustaka. - koreksi pustaka di lihat kembali 	Z
9	09-06-10	standart sudah dimasukkan dalam fungsi pustaka	- tabel rekapitulasi analisa kuadran	Z
10	21-06-10	-Tabel rekapitulasi analisa kuadran sudah	- Review BAB 1 - BAB 5	Z
11	23-06-10	BAB 1 - BAB 5 & Lampiran sudah ok dan lengkap	siap magu sidang TA.	Z