#### **BAB VI**

# KESIMPULAN DAN SARAN

# 6.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, maka dapat disimpulkan, sebagai berikut :

# 1. Aspek Rute Perjalanan

Dalam perspektif tingkat kepentingan secara keseluruhan didapatkan hasil perhitungan nilai rerata 4,10 sehingga dapat disimpulkan bahwa aspek rute perjalanan yang disediakan oleh Trans Jogja dianggap penting oleh konsumen. Dalam konteks ini, maka manajemen Trans Jogja perlu senantiasa menjaga bahkan mengembangkan rute yang dilayani oleh Trans Jogja.

Dalam perspektif tentang kinerja secara keseluruhan didapatkan hasil perhitungan nilai rerata 3,85 sehingga dapat disimpulkan bahwa kinerja di Trans Jogja yang terkait dengan aspek rute perjalanan sudah baik. Akan tetapi jika mengacu pada skor nilai rerata pada tingkat kepentingannya yang lebih besar daripada kinerjanya dan menghasilkan nilai selisih sebesar 0,25 maka hal tersebut menunjukan sesungguhnya responden secara umum sudah merasa puas atas kinerja pelayanan di Trans Jogja terkait dengan aspek rute perjalanan.

# 2. Aspek Kecepatan Perjalanan

Dalam perspektif tingkat kepentingan secara keseluruhan didapatkan hasil perhitungan nilai rerata 4,35 sehingga dapat disimpulkan bahwa aspek kecepatan perjalanan dalam perspektif tingkat kepentingan dianggap penting

oleh konsumen . Dalam konteks ini, maka manajemen Trans Jogja perlu menciptakan sistem serta mekanisme armada yang dapat mendukung terciptanya perjalanan yang relatif lancar.

Dalam perspektif tentang kinerja secara keseluruhan didapatkan hasil perhitungan nilai rerata 3,84 sehingga dapat disimpulkan bahwa responden menilai bahwa kinerja di Trans Jogja yang terkait dengan aspek kecepatan perjalanan sudah baik. Akan tetapi jika mengacu pada skor rerata pada tingkat kepentingannya yang lebih besar daripada kinerjanya dan menghasilkan nilai selisih sebesar 0,51 maka hal tersebut menunjukan sesungguhnya responden secara umum sudah merasa puas atas kinerja pelayanan di Trans Jogjaterkait dengan aspek kecepatan perjalanan.

Dari analisa *Importance* dan *Performance Matrix*, konsumen cenderung cukup puas dengan Trans Jogja. Hal ini didasarkan pada adanya 3 elemen atribut rute perjalanan yang masuk ke kuadran 2 dan 4. Dalam perspektif konsumen, hanya ada 2 elemen yang sangat penting bagi konsumen dan manajemen Trans Jogja berhasil menunjukkan kinerja yang sangat baik, yaitu butir 4 dan 5.

## 3. Aspek Jumlah Penumpang

Dalam perspektif tingkat kepentingan secara keseluruhan didapatkan hasil perhitungan nilai rerata 3,40 sehingga dapat disimpulkan bahwa aspek jumlah penumpang dalam perspektif tingkat kepentingan dianggap penting oleh konsumen . Dalam konteks ini, maka manajemen Trans Jogja perlu meningkatkan kepekaannya akan potensi keluhan pelanggan atas kepadatan

jumlah penumpang yang disebabkan ketidakseimbangan armada dengan konsumen/penumpang.

Dalam perspektif tentang kinerja secara keseluruhan didapatkan hasil perhitungan nilai rerata 2,92 sehingga dapat disimpulkan bahwa responden menilai bahwa kinerja di Trans Jogja yang terkait dengan aspek jumlah penumpang sudah cukup baik. Akan tetapi jika mengacu pada skor rerata pada tingkat kepentingannya yang lebih besar daripada kinerjanya dan menghasilkan nilai selisih sebesar 0,48 maka hal tersebut menunjukan sesungguhnya responden secara umum sudah merasa puas atas kinerja pelayanan di Trans Jogja terkait dengan aspek jumlah penumpang.

Dari analisa *Importance* dan *Performance Matrix*, konsumen cenderung kurang puas dengan Trans Jogja. Hal ini didasarkan pada tidak adanya elemen atribut jumlah penumpang yang masuk ke kuadran 2. Dalam perspektif konsumen, hanya ada 1 elemen yang sangat penting bagi konsumen dan manajemen Trans Jogja berhasil menunjukkan kinerja yang sangat baik, yaitu butir 5.

# 4. Aspek Load Factor

Dalam perspektif tingkat kepentingan secara keseluruhan didapatkan hasil perhitungan nilai rerata 3,70 sehingga dapat disimpulkan bahwa aspek *Load Factor* dalam perspektif tingkat kepentingan dianggap penting oleh konsumen . Dalam konteks ini, maka manajemen Trans Jogja perlu meningkatkan manajemen kesesuaian jumlah penumpang dengan kapasitas armada yang akan berdampak pada kenyamanan penumpang.

Dalam perspektif tentang kinerja secara keseluruhan didapatkan hasil perhitungan nilai rerata 3,44 sehingga dapat disimpulkan bahwa responden menilai bahwa kinerja di Trans Jogja yang terkait dengan aspek *load factor* sudah baik. Akan tetapi jika mengacu pada skor rerata pada tingkat kepentingannya yang lebih besar daripada kinerjanya dan menghasilkan nilai selisih sebesar 0,27 maka hal tersebut menunjukan sesungguhnya responden secara umum sudah merasa puas atas kinerja pelayanan di Trans Jogja terkait dengan aspek *load factor*.

Dari analisa *Importance* dan *Performance Matrix*, konsumen cenderung cukup puas dengan Trans Jogja. Hal ini didasarkan pada adanya hanya 1 elemen atribut *load factor* yang masuk ke kuadran 2. Dalam perspektif konsumen, hanya ada 2 elemen yang sangat penting bagi konsumen dan manajemen Trans Jogja berhasil menunjukkan kinerja yang sangat baik, yaitu butir 1 dan butir 3.

# 5. Aspek *Headway* dan Frekuensi

Dalam perspektif tingkat kepentingan secara keseluruhan didapatkan hasil perhitungan nilai rerata 4,35 sehingga dapat disimpulkan bahwa aspek *Headway* dan Frekuensi dalam perspektif tingkat kepentingan dianggap penting oleh konsumen . Dalam konteks ini, maka manajemen Trans Jogja perlu meningkatkan manajemen jadwal keberangkatan masing-masing armada serta jadwal kedatangan di masing-masing halte yang akan berdampak pada kenyamanan penumpang.

Dalam perspektif tentang kinerja secara keseluruhan didapatkan hasil perhitungan nilai rerata 3,84 sehingga dapat disimpulkan bahwa responden menilai bahwa kinerja di Trans Jogja yang terkait dengan aspek *Headway* dan Frekuensi sudah baik. Akan tetapi jika mengacu pada skor rerata pada tingkat kepentingannya yang lebih besar daripada kinerjanya dan menghasilkan nilai selisih sebesar 0,51 maka hal tersebut menunjukan sesungguhnya responden secara umum sudah merasa puas atas kinerja pelayanan di Trans Jogja terkait dengan aspek *Headway* dan Frekuensi.

Dari analisa *Importance* dan *Performance Matrix*, konsumen cenderung cukup puas dengan Trans Jogja. Hal ini didasarkan pada adanya 2 elemen atribut *headway* & frekuensi yang masuk ke kuadran 2. Dalam perspektif konsumen, hanya ada 2 elemen yang sangat penting bagi konsumen dan manajemen Trans Jogja berhasil menunjukkan kinerja yang sangat baik, yaitu butir 3 dan 4.

# 6. Aspek Jumlah Armada

Dalam perspektif tingkat kepentingan secara keseluruhan didapatkan hasil perhitungan nilai rerata 4,27 sehingga dapat disimpulkan bahwa aspek jumlah armada dalam perspektif tingkat kepentingan dianggap penting oleh konsumen . Dalam konteks ini, maka manajemen Trans Jogja perlu meningkatkan manajemen jadwal keberangkatan masing-masing armada serta jadwal kedatangan di masing-masing halte yang akan berdampak pada kenyamanan penumpang.

Dalam perspektif tentang kinerja secara keseluruhan didapatkan hasil perhitungan nilai rerata 3,83 sehingga dapat disimpulkan bahwa responden menilai bahwa kinerja di Trans Jogja yang terkait dengan aspek jumlah armada sudah baik. Akan tetapi jika mengacu pada skor rerata pada tingkat kepentingannya yang lebih besar daripada kinerjanya dan menghasilkan nilai selisih sebesar 0,44 maka hal tersebut menunjukan sesungguhnya responden secara umum sudah merasa puas atas kinerja pelayanan di Trans Jogja terkait dengan aspek jumlah armada.

Dari analisa *Importance* dan *Performance Matrix*, konsumen cenderung kurang puas dengan Trans Jogja. Hal ini didasarkan pada adanya hanya 1 elemen atribut jumlah armada yang masuk ke kuadran 2. Dalam perspektif konsumen, hanya ada 1 elemen yang sangat penting bagi konsumen dan manajemen Trans Jogja berhasil menunjukkan kinerja yang sangat baik, yaitu butir 3.

- 7. Berdasarkan nilai rerata maka dapat disimpulkan bahwa secara umum, responden memiliki apresiasi yang tinggi terhadap aspek rute perjalanan, kecepatan perjalanan, jumlah penumpang, *load factor, headway* dan frekuensi serta jumlah armada. Hal ini memiliki implikasi bahwa manajemen Trans Jogja seyogyanya senantiasa memberikan perhatian yang lebih untuk menjaga kualitas pelayanan yang prima utamanya yang menyangkut keenam aspek tersebut.
- 8. Hasil evaluasi yang diberikan oleh responden menunjukkan bahwa kinerja pelayanan di Trans Jogja masih menyisakan beberapa kelemahan yang perlu

mendapatkan perhatian. Meskipun secara umum, penilaian yang diberikan adalah baik dan termasuk kategori memuaskan, akan tetapi nilai indeks performance yang cenderung lebih kecil dibandingkan dengan nilai indeks importance, menunjukkan bahwa responden (konsumen) menganggap masih ada beberapa aspek yang perlu diperbaiki, baik yang berkenaan dengan aspek rute perjalanan, kecepatan perjalanan, jumlah penumpang, load factor, headway dan frekuensi serta jumlah armada.

# 6.2. <u>Saran</u>

Berdasarkan kesimpulan di atas maka penulis dapat memberikan beberapa saran, sebagai berikut :

- 1. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa secara umum enam aspek yang diteliti meliputi rute perjalanan, kecepatan perjalanan, jumlah penumpang, *load factor, headway* dan frekuensi serta jumlah armada dianggap sebagai aspak-aspek yang penting bagi konsumen (penumpang). Dalam konteks ini, sudah sewajarnya jika manajemen Trans Jogja memberikan porsi perhatian yang lebih baik lagi di masa mendatang, terutama terhadap aspek-aspek yang memiliki kinerja kurang bagus di mata konsumen (penumpang).
- 2. Manajemen Trans Jogja perlu senantiasa mengembangkan rute yang dilayani.
- 3. Manajemen Trans Jogja perlu menciptakan sistem serta mekanisme armada yang dapat mendukung terciptanya perjalanan yang relatif lancar.

- 4. Manajemen Trans Jogja perlu meningkatkan kepekaannya akan potensi keluhan pelanggan atas kepadatan jumlah penumpang yang disebabkan ketidak seimbangan armada dengan jumlah penumpang.
- 5. Manajemen Trans Jogja perlu meningkatkan kesesuaian jumlah penumpang dengan kapasitas armada yang akan berdampak pada kenyamanan penumpang.
- 6. Manajemen Trans Jogja perlu meningkatkan manajemen jadwal keberangkatan masing-masing armada serta jadwal kedatangan di masing-masing halte yang akan berdampak pada kenyamanan penumpang.
- 7. Manajemen Trans Jogja perlu memberikan perhatian yang lebih untuk menjaga kualitas pelayanan yang prima terutama yang menyangkut enam aspek penelitian.
- 8. Penelitian ini dapat dikembangkan dengan melakukan perbandingan dengan pesaing, baik pesiang langsung maupun pesaing tidak langsung. Perbandingan yang dilakukan akan dapat memberikan pemahaman yang lebih baik bagi manajemen Trans Jogja pada khususnya terkait dengan kelebihan dan kekurangannya secara relatif dibandingkan dengan pesaing.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, Munawar, 2004, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Penerbit BETA OFFSET, Yogyakarta
- Apriana, D, 2008, Evaluasi kinerja Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Bantul, Program Studi Teknik Sipil Universitas Atma Jaya Yogyakarta
- Anas, Arif Hakim; Dewanti (2006), Pola Perjalanan Harian Masyarakat Pedesaan (Studi Kasus: Desa Sidomulyo Kecamatan Pengasih Kabupaten Kulon Progo), Simposium IX Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi, Universitas Brawijaya Malang
- Asikin, M Zainal (2000), *Sistem Manajemen Transportasi*, Philosopy Press, Yogyakarta
- Abubakar, Iskandar, 1995, *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tertib*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta
- Dewanti., 2007, Angkutan Umum Pedesaan di Indonesia: Tantangan Dalam Upaya Peningkatan Mobilitas Masyarakat Pedesaan, Prosiding Konferensi Nasional Teknik Sipil 1, Universitas Atma Jaya Yogyakarta
- Direktorat Jendral Perhubungan Darat Departemen Perhubungan, 1996, *Pedoman Teknis penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur*, Jakarta.G., 1992 Public Transport, Prentice Hall, Engelwoods Cliffs New Jersey
- Hendarto, Sri, 2001, Dasar-Dasar Transportasi, Penerbit ITB, Bandung
- Hobbs, F. D, 1995, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Penerbit UGM, Yogyakarta
- Ircham. 1997, *Analisis Efisiensi Penyediaan Taksi di Suatu Kota*. Tesis Magister Sarjana Teknik Transportasi Universitas Gadjah Mada Yogyakarta
- Johanes, B., 2007, Analisis Tingkat Kepuasan Pejalan Kaki di Jalan Slamet Riyadi Solo, Program Studi Teknik Sipil Universitas Atma Jaya Yogyakarta
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum
- Morlock, EK., 1985, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta
- Magribi, La Ode Muhammad., 2004, *Pengaruh Aksesbilitas Terhadap Pembangunan di Pedesaan*, Tesis Magister Sarjana Teknik Transportasi Universitas Gadjah Mada Yogyakarta
- Peraturan pemerintah No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, Jakarta
- Sekretariat Negara, 2002, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SSK.687/AJ.206.DRDJ/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, departemen Perhubungan, Jakarta
- Sekertariat Negara Dinas Perhubungan, 2005, Sistem Transportasi Nasional No. KM.49, Jakarta
- Supranto, J., 2001, Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan Untuk Menaikan Pangsa Pasar, PT. Rineka Cipta, Jakarta

- Tamin, Ofyar Z, 1997, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Nasional, Penerbit Erlangga Jakarta
- Undang-Undang No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jakarta
- Warpani., Suwardjoko, 1990, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Penerbit Institut Teknologi Bandung
- Warpani., Suwarjodjoko (2002), *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit Institut Teknologi Bandung, Bandung
- Willa, Imam., 2007, Tingkat Kepuasan Pejalan Kaki Terhadap Fasilitas Trotoar dan Zebra Cross di Depan Plaza Ambarrukmo Yogyakarta, Program Studi Teknik Sipil Universitas Atma Jaya Yogyakarta
- P4N UGM, 1995, Studi Pengembangan Sistem Angkutan Pedesaan dan Desa Pertumbuhan, P4N Universitas Gadjah Mada Yogyakarta
- Renta, Iskandar dkk. 2003. Analisis Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Kinerja Pengemudi Angkutan Mikrolet (Studi Kasus Jl. Urip Sumhardjo Makassar). Simposium VI Forum Studi Transportasi Perguruan Tinggi Makasar
- Nurgiyantoro, Burhan, Gunawan, Marzuki, 2009, *Statistika Terapan Untuk Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial*, Gadjah Mada University Press
- Sugiyono, Metode Penelitian Administrasi, 2003, Alfa Beta Bandung
- Rute Bus Trans Jogja, diakses 16 Februari 2011, http://id.wikipedia.org/wiki/TransJogja
- Rute Perjalanan, diakses 17 Februari 2011, <a href="http://www.erikabuchari.com/2009/03/08/bus-trans-musi-menggantikan-bus-yang-ada/">http://www.erikabuchari.com/2009/03/08/bus-trans-musi-menggantikan-bus-yang-ada/</a>
- Bus Rapid Transit, diakses 17 Februari 2011, <a href="http://sosbud.kompasiana.com/2011/02/18/indonesia-memerlukan-transportasi-berkelanjutan">http://sosbud.kompasiana.com/2011/02/18/indonesia-memerlukan-transportasi-berkelanjutan</a>
- Angkutan Perkotaan Bagi Masyarakat, diakses 17 Februari 2011, <a href="http://nobyta-hukumudaraindonesia.blogspot.com">http://nobyta-hukumudaraindonesia.blogspot.com</a>
- Headway dan Frekuensi, diakses 18 Februari 2011, (http://dishubkominfo.melawikab.go.id
- Pemprov DKI Benahi Pelayanan Armada Busway Tahun depan, diakses 18 Februari 2011, <a href="http://www.tribunnews.com/2011/10/28/pemprov-dki-benahi-pelayanan-armada-busway-tahun-depan">http://www.tribunnews.com/2011/10/28/pemprov-dki-benahi-pelayanan-armada-busway-tahun-depan</a>
- Transportasi Perkotaan, diakses 18 Februari 2011, <a href="http://jahus-engineer.blogspot.com/2010/07/transportasi-perkotaan.html">http://jahus-engineer.blogspot.com/2010/07/transportasi-perkotaan.html</a>

# LAMPIRAN

# FORMULIR KUISIONER ANALISIS TINGKAT KEPUASAN PENUMPANG BUS TRANS JOGJA JALUR 4A DAN 4B

# Hari/Tanggal:

# Berilah tanda (🗸) pada pilihan jawaban di bawah ini

# Data Penumpang:

- 1. Jenis Kelamin?
  - a. Laki-laki b. Perempuan
- 2. Usia anda?
  - a. <15 tahun b. 15-25 tahun c. 25-35 tahun d. >35 tahun
- 3. Tujuan Perjalanan?
  - a. Sekolah/Kuliah b. Kerja c. Bisnis/Dinas d. Rekreasi e. Lain-lain

# Keterangan:

1 = tidak puas 2 = kurang puas 3 = cukup puas 4 = puas 5 = sangat puas

No	FAKTOR-FAKTOR YANG MEPENGARUHI KEPUASAN PENUMPANG	1 7	rin Kir			_	1	IIN			-
A.	RUTE PERJALANAN	1	MI	V.E.I	NJ A	1	1	IAI	(A)	PA.	-
1.	Nilai strategis dari rute yang dilalui armada Trans Jogja	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
2	Tingkat coverage area dari rute yang dilayani	1	2	3	4	5	1	2	3	4	
3	Tingkat keteraturan dari rute yang dilalui armada	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
4.	Kesesuaian pilihan rute yang dilayani dengan kebutuhan masyarakat akan transportasi umum	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
5	Kesesuaian tarif yang berlaku jika dibandingkan dengan rute yang dilayani	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
В.	KECEPATAN PERJALANAN						_				-
1.	Ketepatan keberangkatan dan waktu tiba bus Trans Jogja	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
2.	Kecepatan perjalanan untuk sampai di tempat tujuan	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
3.	Rendahnya hambatan teknis yang memperlambat kelancaran perjalanan	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
4.	Kecakapan pengemudi dalam mengemudikan bus Trans Jogja	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
5.	Efisiensi waktu tempuh perjalanan jika dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
C.	JUMLAH PENUMPANG										
1.	Kesesuaian jumlah penumpang armada yang menggunakan jasa Trans Jogja dengan jumlah armada yang beroperasi	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
2.	Tingkat kepadatan penumpang yang diangkut dalam satu armada	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
3.	Kesesuaian jumlah penumpang armada yang membutuhkan jasa Trans Jogja dengan jumlah rute yang dilayani	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
4.	Tingkat variasi jumlah penumpang pada masing-masing rute	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
5.	Tingkat urgensi pengembangan rute-rute baru jika mempertimbangkan kinerja jumlah penumpang saat ini	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

Lampiran	1
98	

D.	LOAD FACTOR										
1.	Tingkat kecukupan tempat duduk di dalam bus	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
2.	Tingkat kecukupan tempat bergantung di dalam bus	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
3.	Kesesuaian daya muat bus dengan jumlah penumpang yang diangkut dalam satu bus	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
4.	Tanggung jawab petugas terhadap kenyamanan penumpang di dalam bus	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
5	Keterjaminan keamanan penumpang di dalam bus	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
E.	HEADWAY & FREKUENSI										
1.	Lama tunggu di halte untuk mendapatkan armada bus Trans Jogja	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
2.	Keteraturan skedul kedatangan dan keberangkatan armada	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
3.	Jarak waktu kedatangan satu armada dengan armada berikutnya	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
4.	Rendahnya kendala teknis yang menghambat skedul kedatangan dan keberangkatan armada	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
5.	Kesesuaian skedul kedatangan dan keberangkatan armada dengan kebutuhan penumpang	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
F.	THISAT ATT ADSCADA										
_	JUMLAH ARMADA		^	3	4	-	- 1	^	2	-	5
1.	Ketersediaan stok armada yang siap beroperasi secara rutin pada rute Trans Jogja	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
2.	Kesesuaian jumlah armada dengan jumlah rute yang dilayani	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
3.	Ketersediaan armada dengan kualifikasi standar yang sama pada masing-masing rute	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

| This provide with the provided with the provid

REKAPITULASI HASIL TRY OUT INSTRUMEN KUESIONER - INSTRUMEN HARAPAN KONSUMEN TERHADAP TRANS JOGJA

_	_	_	_	_	_			_																												I	aı	mp	iran 2
TOTAL		252	610	472	278	380	625	431	456	528	565	592	440	454	592	392	461	383	399	490	682	463	458	338	317	266	472	620	400	613	480			T					00
																																	-	t	r			Н	
	Total	17	22	99	45	99	75	88	17	75	48	57	48	57	25	41	34	48	48	33	75	48	48	27	48	27	99	75	57	57	57	1557	+	822	196	134689	3.78	0.591	
Armada (X6)	2		16		4	52	75		16			16	16	25	16	16	60	16	16	52	52	16	16	0	16	6	52	25	16	16	16	508 15	H	0.699 1.9922	-	134	m	0.4	
nlah Arm			16	16	16	55	25			-		16		16	16	18	6	16	16	4	25	16	16	o.	_	6	25 2	25 2	16	16	16 1	498 50	-	0.6		Н	-	Н	
Jump	2		25			16	25	- 00	-	. 33		25		16	25	0	16	16	16	q	25	16	16	o)	16	0	16 2	25 2	25 1	25	25	550 45	-	0.693		H	-	Н	
1																				-	1	-	-					-	-	-		20	H	0		-		Н	
	Total	49	107	68	38	72	116	73	88	63	86	125	72	82	116	54	84	54	63	125	125	11	82	99	54	45	85	100	52	107	99	2406	+	4.3956	580	336400	11.29	0.763	
(XS)	_	-	25	0.		a	16	16	o.	4	16	100	0)	16	16	4	10	o	4	10	52	4	0	16	(3)	00	-	Ø)	6	16	Ø)	349 2	+			8	-	0	
eknens	Z	9	25	16	16	25	25	16	82	16	25	52	52	52	25	16	52	16	25	25	25	25	52	16	16	0	25	25	6	16	16	619	+	0.383 1.179		H			
Headway & Freku	P3	47	16	a	16	a	25	16	4	09	16	25	q	16	52	o	0	4	0	25	25	16	16	0	4	٥	a	16	O)	25	0	397	-	0.983 0				H	
Headw	P2	4	16	0	4	25	25	16	83	6	25	8	on.	16	25	6	0	6	O)	52	25	16	16	0	8	o	25	25	16	52	16	485	1	0.957 0				Н	
	10	16	25	25	,-	0	25	g:	58	25	16	25	55	0	25	92	52	10	10	25	25	16	16	16	16	a	25	55	0	25	16	556	T	0.893				Н	
																																	T						
	Total	39	116	47	20	45	107	88	80	95	107	116	55	68	80	88	82	69	8	41	116	70	75	59	32	23	7.9	116	69	42	79	2168	T	4.8311	548	00304	14,13	0.823	
	. ps	0	25	0	17	6	25	52	91	25	16	9	92	25	16	ø	on.	6	16	17	16	16	91	16	q	0	0	123	16	a	16	435	-	0.81		36			
oad Factor (X4)	79	16	25	16	7	0	25	4	16	16	25	25	25	16	9	25	25	16	16	82	92	22	52	91	16	16	25	25	16	16	55	575	r	0.677					
ad Fac	29	g)	16	G	4	6	25	9	16	4	25	52	19	16	16	9	16	16	16	4	25	16	16	ō	4	16	16	9	di	o	28	435	t	0.81					
77	62	-1	25	4	4	g <sub>0</sub>	16	v	92	25	25	28	-	16	16	o	16	Ot	a	4	25	6	0	6	4	0	4	52	0	-7	6	353	r	1,312					
	2	-	25	6	4	o.	16	0	16	55	16	15	4	16	16	cn	16	6	0	4	52	4	o)	đi	4	6	25	25	ø	4	m	370		1,222				П	
																						П						1						T				П	
umpang (X3)	Total	88	125	107	89	35	107	91	84	116	125	08	109	46	116	109	109	9.1	91	104	116	108	16	73	89	45	73	104	83	109	116	2764		3.3089	628	394384	10.00	0.836	
(KX)	99	4	25	16	-	47	16	25	16	16	25	16	0	6	16	0	o	0	0	4	16	0	o	0	4	6	ai	4	16	0	18	348	r	0.929					
Penumpang	24	92	25	25	16	6	52	52	92	25	25	16	25	16	25	25	25	25	25	52	52	92	52	9	16	6	16	25	16	52	25	646		0.373		П		П	
Jumlah Pen		18	25	25	ø	gi	25	16	25	25	25	16	92	16	25	25	25	25	125	25	25	25	25	16	16	6	92	25	25	52	83	639		0.446				П	
Jun	P2	19	25	52	16	ø	25	16	Ø	25	25	16	25	4	52	52	25	16	16	25	25	25	16	16	16	0	18	25	16	52	83	582		0.622					
	10	9	25	16	16	4	192	6	Ø	15	92	16	55	-	35	55	52	16	16	10	55	52	16	10	16	0)	9	82	16	32	52	849		0.939					
	Total	40	107	89	38	7.2	16	73	88	63	88	125	72	82	9	54	25	5.4	63	10	9	77	82	99		52	92	0				9	+	95		8	00	9	
(X2)			25 10	0		7		-	-	9			7		116 116	20			4 6.	125	-	7		-	54		88	100	52	107	99	2406	-	9 4.3956	980	336400	11.2	0.763	
Perjalanan ()	p4	16	25 2	9	16	25 4	25 16	16 16	25	16	25 16	25 25	25 9	25 16	-	16	25 16	16 9	25	5 25	25	4	6	16	Oi .	0	-	0	01	16	(I)	349	F	1,179					
in Perja	-	4	16 2	6	16	9	26 2	16	2	0	16 2	25 2	2	16 2	25 25	00	8	4	0	25 25	25 25	16 25	16 25	9 16	4 16	6	25	16 25	6	25 16	16	7 619	-	33 0.383			_		
Secepatan	b2 b		16		-	25	25 2	16	25	0	25	25 2	0	16 1	25	100	6	0	0	25 22	25	16 1	16	6	0	6	52	25 16	16 9	25 25	9 9	485 397	-	57 0.583				-	
×	P1	16	25	52	-	6	25	-	25 2		16	25 2	25	6	25 2	16	25	16	16	25 22	25 2	16 1	16 1	16	16	00	-	-	9	25 22	19	556 48	-	93 0.957					
	-			10		8			174	54		-	2		~	-	2		-	2	2	0		-	-	0.	2	2	CS	2	**	55	-	0.893				-	
	Total	30	98	116	79	100	104	11	7.5	116	89	68	77	98	107	99	68	77	68	62	125	82	80	47	19	45	84	125	9.1	9.1	9.1	2518	H	3.8467	598	357604	83	0.711	
	1 29	6	16	25	6	55	25	6	55	25	38	16	8	16	25	16	25	55	16	53	10	52	16	16	6	0	0	25	52	25	25	591 22	-	0.63 3.8	9	357	80	0	
1X) nec	75	7	16	52	4	25	52	0	16	25	16	16	16	25	16	16	0	16	91	92	52	16	92	a)	16	on.	52	10	16	9	18	808	-	0.70					
Rute Perjalanan (X1)	2	4	16	16	9	25	25	22	9	25	16	16	16	16	16	16	6	16	16	4	25 2	16	16	6	16	6	25 2	25 2	16	16	16	498 50	-	0.60 0.7	_			-	
Rute	b2 t		55	25	25	9	2	0	0	16 2	16	16	4	25 3	1 92	0	0	4	4	4	25 2	9	16	4	4	gs gs	20	25 23	-		9	370 49	-	1,22 0.6	_	Н		-	
1	D1	6	25 2	25 2	25 2	16	25	25	6	25	16	26 1	16	16 2	25 2	60	16	16	16	4		91	16 16	8	16	0	-		0	00	-	-	H			H		-	
+	۵	-	2	2	2	-	0	60	-	6	=	2	-	=	2	co	1	7	12	47	23	-	=	8	22	0	16	52	26	28	25	920	H	99'0 su		195	-	$\perp$	
		-	2	60	4	9	9	-	00	0	0	11	12	13	14	15	16	47	100	13	20	21	22	23	24	25	8	27	28	29	30			niah vanians	Skor X	Skor X kuadrat		Nilai Alpha	
																-													1				L	Jump	-	Skor		2	

-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	$\dashv$	-	-	-		-	-	-		_		-	-		-		-	-	_	-	-
		×,	18	144	100	225	81	196	169	81	144	144	18	144	196	144	121	121	121	144	100	196	144	144	100	81	8	169	225	144	169	144	
	Jumlah Armada (X6)	Total	6	12	10	15	6	14	13	6	12	12	9	12	14	12	11	11	11	12	10	14	12	12	10	6	o,	13	15	12	13	12	
	sh Arms	63	3	4	3	90	8	ч	m	60	4	4	m	4	4	4	4	4	4	4	4	NO.	4	4	4	3	60	4	S	4	40	4	
	Jumis	b2	6	Ą	0	9	9	10	9	(5)	4	ч	60	4	10	4	4	4	4	4	60	9	4	4	6	3	60	40	S	9	9	4	
		bf	en	4	4	5	n	20	10	65	4	4	m	4	s)	9	0	en	60	17	60	4	4	4	60	3	3	4	10	4	60	4	
		×	196	144	196	625	121	576	484	169	324	324	225	144	576	225	225	324	169	256	256	324	186	225	324	256	196	289	196	256	484	256	
1	(9)	Total	14	12	14	25		24	22	13	18	60	15	12	24	15	10	18	13	16	16	18	14	15	18	16	1.4	17	14	16	22	16	
	Headway & Frekuensi (X5)	99	2	2	2	90	2	10	ų	2	60	4	60	-	w	m	24	24	.01	2	2	24		2	0	2	2	2	17	(9)	6	2	9
	y & Frek	Z	2	2	2	107	2	NO.	60	2	4	10	67	-	S	т	(1)	2	2	m	2	2	2	2	60	2	60	2	2	9	7	60	
	feadwa	529	6	m	m	10	2	50	40	6)	3	6	m	6	40	0	173	40	2	m	4	8	m	60	4	4	60	4	2	6	9	en	
		P2	т	m	60	9	~	10	9	2	4	2	m	n	5)	(7)	0	40	60	4	4	40	4	4	4	4	60	4	2	q	m	4	
		b1	v	24	4	10	8	4	in.	4	4	A	m	47	4	m	4	4	47	4	4	4	4	4	4	4	60	10	un.	0	9	4	
		×	100	225	169	225	169	625	256	121	225	484	289	121	484	256	225	225	324	144	121	289	169	169	225	169	225	400	256	256	400	196	
		Total	10	15	13	15	13	25	16	11	15	22	17	11	22	16	16	15	18	12	11	17	13	13	15	13	15	20	16	16	20	14	
	or (X4)	99	2	4	(*)	(1)	m	un.	(1)	2	60	VO.	4	60	10	m	10	4	10	(7)	60	10	10	4	4	4	60	9	S	4	60	10	
	oad Factor (X4)	Z	2	2	2	9	2	10	60	2	6	4	4	2	0	m	2	2	40	21	2		-	2	2	2	(0)	ın	23	60	6	2	
	07	P3	2	~	en	1	8	0	4	2	0	4	m	24	4	m	2	m	2	2	2	4	2	2	69	2	6	m	24	60	10	8	1
		b2	2	e	2	6	2	40	7	2	0	4	6	8	4	0	60	10	24	2	2	.4	0	2	00	2	м	ල	2	0	90	-	
entinga	-	p1	2	4	m	60	8	- 20	0	63	3	un.	67	6)	4	4	67	6	4	en	2	6	60	3	60	3	m	4	5	6	4	100	-
kat Kep		×s	196	400	361	441	225	625	484	144	289	441	289	289	441	256	441	361	400	441	324	441	441	441	361	225	225	361	576	225	576	441	
Butir Pertanyaan Tingkat Kepentingan	(EX	Total	14	20	19	21	10	25	22	12	17	21	17	17	21	16	21	19	20	21	18	21	21	21	19	15	15	19	24	15	24	21	
Portanya	lumlah Penumpang (X3)	bS	2	7	(1)	2	m	0	47	2	60	10	(1)	(*)	4	4	en	6	9	60	24	0	60	60	60	2	ю	4	2	54	40	67	
Butir	nh Penu	34	en	7	4	9	100	0	ú	2	4	4	4	4	10	0	10	4	40	10	4	10	10	47	4	10	lu)	m	9	m	4	VO.	
	Jumla	63	0	4	4	4	10	10	2	CV	4	4	4	4	4	6	10)	4	40	40	4	40	10	4	4	4	0	(0)	10	6	10	so	
		b2	6	4	4	9	8	10	4	0	8	4	en	0	4	m	4	4	***	4	4	4	4	9	4	3	9	io	4	60	10	4	
		p4	0	4	8	9	.00	10	4	8	60	4	60	6	4	.0	4	4	9	4	4	4	4	10	4	9	m	4	2	4	10	4	200
		al ײ	196	144	196	625	121	576	484	169	324	324	225	144	576	225	225	324	169	256	256	324	196	225	324	256	196	289	196	256	484	256	
	n (X2)	Total	14	12	14	25	11	24	22	13	18	60	15	12	24	15	15	40	13	16	16	40	14	15	100	16	14	17	14	16	22	16	
	Kecepatan Perjalanan (X2)	5q p	2	2	2	9	2	10	A	2	60	4	(43)	-	10	es	2	24	2	2	2	CV.	-	2	01	2	2	2	3	0	10	2	-
	patan P	b3 b4	3 2	2	3	40	2 2	10	10	3	3	60	193	60	20	10	en	10	EN.	60	2	P.	N	2	89	2	m	2	2	6	4	8	
	Kece	b2 b	3		69	9	2	10	9	2	4	2 3	60	60	60	60	8	40	3	6	4	9	6	6	4	4	8	4	2	4 3	3 5	6	
		19	4	2	4	10	3	4	10	4	4	4	(0)	4	4		4	-	4	4	4	4	4	4	4	4	8	9	9	8	9	4	
		×3	225	361	289	625	225	576	441	225	400	400	225	441	529	400	361	361	324	400	289	529	400	381	289	256	225	529	576	361	441	361	
		Total	15 2	19 3	17 2	25 6	15 2	24 5	21 4	15 2	20 4	20 4	15 2	21 4	23 5	20 4	19	19	18	20 4	17 2	23 5	9 02	19	17 2	16 2	15 2	23 5	24 5	19	21 4	19 3	
	X1)	b5 To	6	6	4	40	0	10	-	10		10	60	82	4	4	Q.	4	4	2	4	2	2	4	4	4	3 4	5 2		4	5 2	4	
	Rute Perjalanan (X1)	b4 b	8	4	0	40		. 4	e	10		4	60	4	4	4	4	4	4	-	4	9	**	-	-		8	-	4			4	
	te Peris	b3 b	3	4	9	40	6	6	- 62	9	4	4			5	_		4		4		-		4	4	n	-	4	40	4	9	4	
	Ru		3	4		6	6	20	- 500	$\perp$	4		65	4	-	4	4		4		6	10	4	4	60	6	0	9	40	4	10	4	
		b2			6				4	60	4	4	60	4	40	4	4	4	6	4	60	40	6	6	60	9	6	9	40	60	6	6)	
Н	-	10	100	4	4	10	m	40	90	(4)	4	4	0	4	40	4	(7)	60	69	4	60	4	4	4	ю	60	60	4	10	4	6	4	
No			-	2	6	¥	10	9	7	80	6	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	88	30	

Lampiran 3 102 mlah Armada (X6) b2 b3 Total 16 48 25 59 16 48 460 1390 0.512 0.566 0.382 07 0.917 1.16 1.289 4.7344 0,462 0.907 | Care Person Contact 4.8667 1,446 0.939 4 0.61 - Amenink Presentation (Asserting Presentation (Assert 3.1811 571 328041 9.77 0.843 0.729 0.846 3 0.662 0.472 0.462 0.907 0.917 1.16 1.289 The population of the populati 579 Jumiah varians 0.51 0.61 0.57 0.38 0.40

Lampira
103

#### UJI VALIDITAS MANUAL DENGAN UJI PRODUCT MOMENT BUTIR 1 RUTE PERJALANAN (HARAPAN)

x	y	x <sup>2</sup>	$Y^2$	XY
3	12.00	9	144	36
5	22.00	25	484	110
5	24.00	25	576	120
5	19.00	25	361	95
4	22.00	16	484	88
5	22.00	25	484	110
5	19.00	25	361	95
3	19.00	9	361	57
5	24.00	25	576	120
4	21.00	16	441	84
5	21.00	25	441	105
4	19.00	16	361	76
4	22.00	16	484	88
5	23.00	25	529	115
3	18.00	9	324	54
4	18.00	16	324	72
4	19.00	16	361	76
4	18.00	16	324	72
2	16.00	4	256	32
5	25.00	25	625	125
4	20.00	16	400	80
4	20.00	16	400	80
3	15.00	9	225	45
4	17.00	16	289	68
3	15.00	9	225	45
4	20.00	16	400	80
5	25.00	25	625	125
5	21.00	25	441	105
5	21.00	25	441	105
5	21.00	25	441	105
126	598.00	550	12,188	2,568

$$r_{xy} = \frac{n\sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2][n\sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

$$r_{xy} = \sqrt{\frac{(30 \times 2.568) - (126) \times (598)}{((30 \times 550) - (126)^2) \times ((30 \times 12.188) - (598)^2)}}$$

Lampiran	5
104	

#### UJI VALIDITAS MANUAL DENGAN UJI PRODUCT MOMENT BUTIR I RUTE PERJALANAN (KINERJA)

X	y	x <sup>2</sup>	$Y^2$	XY
3	15.00	9	225	45
4	19.00	16	361	76
4	17.00	16	289	68
5	25.00	25	625	125
3	15.00	9	225	45
5	24.00	25	576	120
5	21.00	25	441	105
3	15.00	9	225	45
4	20.00	16	400	80
4	20.00	16	400	80
3	15.00	9	225	45
4	21.00	16	441	84
5	23.00	25	529	115
4	20.00	16	400	80
3	19.00	9	361	57
3	19.00	9	361	57
3	18.00	9	324	54
4	20.00	16	400	80
3	17.00	9	289	51
4	23.00	16	529	92
4	20.00	16	400	80
4	19.00	16	361	76
3	17.00	9	289	51
3	16.00	9	256	48
3	15.00	9	225	45
4	23.00	16	529	92
5	24.00	25	576	120
4	19.00	16	361	76
3	21.00	9	441	63
4	19.00	16	361	76
113	579.00	441	11,425	2,231

$$r_{xy} = \frac{n \sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2 / (n \sum y^2 - (\sum y)^2)}}$$

$$r_{xy} = \sqrt{\frac{(30 \times 2.231) - (113) \times (579)}{((30 \times 441) - (113)^2) \times ((30 \times (11.425) - (579)^2)}}$$

Lampi	ran 6
10	5

# Hasil Uji Reliabilitas Instrumen - Aspek Rute Perjalanan (Harapan)

# Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excludeda	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

# Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.711	5

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Butir 1 Rute Perjalanan	15.7333	6.064	.589	.616
Butir 2 Rute Perjalanan	16.6000	5.766	.409	.705
Butir 3 Rute Perjalanan	15.9333	6.202	.615	.611
Butir 4 Rute Perjalanan	15.9000	6.438	.481	.659
Butir 5 Rute Perjalanan	15.5667	7.220	.314	.719

Lampiran 6	
106	

# Hasil Uji Reliabilitas Instrumen - Aspek Kecepatan Perjalanan (Harapan)

## Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excludeda	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

# Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.763	5

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Butir 1 Kecepatan Perjalanan	15.1333	8.257	.452	.748
Butir 2 Kecepatan Perjalanan	15.4333	7.151	.665	.670
Butir 3 Kecepatan Perjalanan	15.8333	7.592	.552	.713
Butir 4 Kecepatan Perjalanan	14.8333	9.316	.511	.739
Butir 5 Kecepatan Perjalanan	16.1000	7.266	.536	.723

Lampiran 6	
107	

# Hasil Uji Reliabilitas Instrumen - Aspek Jumlah Penumpang (Harapan)

# Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

# Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.836	5

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Butir 1 Jumlah Penumpang	16.7667	6.047	.685	.793
Butir 2 Jumlah Penumpang	16.6000	6.455	.795	.759
Butir 3 Jumlah Penumpang	16.3667	6.999	.802	.769
Butir 4 Jumlah Penumpang	16.3333	7.264	.803	.776
Butir 5 Jumlah Penumpang	17.6667	7.678	.313	.906

Lampiran	6
108	

# Hasil Uji Reliabilitas Instrumen - Aspek *Load Factor* (Harapan)

## Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

# Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.823	5

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Butir 1 Load Factor	14.9333	8.478	.744	.746
Butir 2 Load Factor	15.0333	8.240	.750	.744
Butir 3 Load Factor	14.5667	10.254	.601	.792
Butir 4 Load Factor	13.9667	11.620	.403	.840
Butir 5 Load Factor	14.5667	10.254	.601	.792

Lan	npiran 6	)
	109	

# Hasil Uji Reliabilitas Instrumen - Aspek *Headway* dan Frekuensi (Harapan)

## Case Processing Summary

		N	%
Cases Valid Excluded	Valid	30	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

# Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.763	5

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Butir 1 Headway & Frekuensi	15.1333	8.257	.452	.748
Butir 2 Headway & Frekuensi	15.4333	7.151	.665	.670
Butir 3 Headway & Frekuensi	15.8333	7.592	.552	.713
Butir 4 Headway & Frekuensi	14.8333	9.316	.511	.739
Butir 5 Headway & Frekuensi	16.1000	7.266	.536	.723

Lan	npira	n 6
	110	

# Hasil Uji Reliabilitas Instrumen - Aspek Jumlah Armada (Harapan)

# Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excludeda	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

# Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.709	3

	Scale Mean if	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Butir 1 Jumlah Armada	8.0333	2.033	.480	.678
Butir 2 Jumlah Armada	8.2333	1.702	.772	.308
Butir 3 Jumlah Armada	8.2000	2.234	.374	.802

Lampiran 7
111

# Hasil Uji Reliabilitas Instrumen - Aspek Rute Perjalanan (Kinerja)

# Case Processing Summary

		N	%
Cases Valid Excluded <sup>a</sup>	Valid	30	100.0
	0	.0	
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

# Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.880	5

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Butir 1 Rute Perjalanan	15.5333	5.706	.689	.860
Butir 2 Rute Perjalanan	15.6000	5.283	.744	.848
Butir 3 Rute Perjalanan	15.3333	4.989	.895	.807
Butir 4 Rute Perjalanan	15.4333	6.185	.656	.868
Butir 5 Rute Perjalanan	15,3000	6.286	.599	.879

# Hasil Uji Reliabilitas Instrumen - Aspek Kecepatan Perjalanan (Kinerja)

## Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excludeda	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

# Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.799	5

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Butir 1 Kecepatan Perjalanan	12.5667	11.426	.356	.818
Butir 2 Kecepatan Perjalanan	12.9000	9.610	.503	.784
Butir 3 Kecepatan Perjalanan	13.0000	8.483	.729	.713
Butir 4 Kecepatan Perjalanan	13.7000	8.424	.620	.748
Butir 5 Kecepatan Perialanan	13.8333	7.661	.716	.713

# Hasil Uji Reliabilitas Instrumen - Aspek Jumlah Penumpang (Kinerja)

# Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excludeda	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

# Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
843	5

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Butir 1 Jumlah Penumpang	15.2000	6.993	.709	.799
Butir 2 Jumlah Penumpang	15.2000	6.993	.709	.799
Butir 3 Jumlah Penumpang	14.9667	6.378	.727	.789
Butir 4 Jumlah Penumpang	14.9667	6.240	.716	.791
Butir 5 Jumlah Penumpang	15.8000	6.993	.452	.873

Low	mino	- 7
Lan	іріга	11 /
	111	
	114	

# Hasil Uji Reliabilitas Instrumen - Aspek Load Factor (Kinerja)

# Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excludeda	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

# Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
751	5

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Butir 1 Load Factor	12.1667	9.040	.614	.684
Butir 2 Load Factor	12.7000	7.941	.643	.658
Butir 3 Load Factor	12.6667	8.575	.551	.694
Butir 4 Load Factor	12.7000	7.872	.471	.734
Butir 5 Load Factor	11.6333	9.413	.367	.758

Lampiran	7
115	

# Hasil Uji Reliabilitas Instrumen - Aspek *Headway* dan Frekuensi (Kinerja)

# Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excludeda	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

## Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.799	5

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Butir 1 Headway & Frekuensi	12.5667	11.426	.356	.818
Butir 2 Headway & Frekuensi	12.9000	9.610	.503	.784
Butir 3 Headway & Frekuensi	13.0000	8.483	.729	.713
Butir 4 Headway & Frekuensi	13.7000	8.424	.620	.748
Butir 5 Headway & Frekuensi	13.8333	7.661	.716	.713

Lan	npira	n 7
	116	

# Hasil Uji Reliabilitas Instrumen - Aspek Jumlah Armada (Kinerja)

# Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excludeda	0	.0
	Total	30	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

# Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.824	3

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Butir 1 Jumlah Armada	7.8333	1.661	.619	.819
Butir 2 Jumlah Armada	7.6333	1.275	.864	.548
Butir 3 Jumlah Armada	7.7333	1.926	.590	.842

Hasil Uji Validitas Instrumen - Aspek Rute Perjalanan (Harapan)

# Correlations

Total Skor Rute Perjalanan (X1)	.756**	000.	30	3 .693**	000	30		O	30	3**	000	30	.543**	.000	30	3**	-	30
Butir 5 Rute Perjalanan	191	.156	30	.088	.321	30	.162	.196	30	.533**	.001	30		į	30	.543**	.001	30
Butir 4 Rute Perjalanan	.182	.168	30	.204	.139	30	.515**	.002	30	_		30	.533**	100.	30	.681**	000	30
Butir 3 Rute Perjalanan	.672**	000	30	.350*	.029	30	-	82	30	.515**	.002	30	.162	.196	30	.763**	000	30
Butir 2 Rute Perialanan	.543**	.001	30	-		30	.350*	.029	30	.204	.139	30	.088	.321	30	**693	000	30
Butir 1 Rute Perialanan	-		30	.543**	.001	30	.672**	000	30	.182	.168	30	191	.156	30	.756**	000	30
	Pearson Correlation	Sig. (1-tailed)	Z	Pearson Correlation	Sig. (1-tailed)	, , ,	Pearson Correlation	Sig. (1-tailed)	z	Pearson Correlation	Sig. (1-tailed)	Z	Pearson Correlation	Sig. (1-tailed)	z	Pearson Correlation	Sig. (1-tailed)	Z
	Butir 1 Rute Perialanan			Butir 2 Rute Perialanan			Butir 3 Rute Perjalanan			Butir 4 Rute Perjalanan			Butir 5 Rute Perjalanan			Total Skor Rute	Perjalanan (X1)	

\*\* Correlation is significant at the 0.01 level (1-tailed).
\* Correlation is significant at the 0.05 level (1-tailed).

Hasil Uji Validitas Instrumen - Aspek Kecepatan Perjalanan (Harapan)

# Correlations

an Recepatan Recepatan Recepatan Recepatan (X2)  1 418* 1418			Butir 1	Butir 2	Butir 3	Butir 4	Rutir 5	Total Skor
epatan         Pearson Correlation         1         .418*         .142         .456**         .409*           Sig (1-tailed)         30         30         30         30         30           epatan         Pearson Correlation         .418*         1         .601**         .523**         .39*           N         N         .601**         .601**         .523**         .39*           epatan         Pearson Correlation         .142         .601**         .1         .353*         .511**           N         N         .227         .000         .002         .002         .002           epatan         Pearson Correlation         .456**         .523**         .363*         .30         .30           epatan         Pearson Correlation         .456**         .523**         .363*         .30         .30           epatan         Pearson Correlation         .456**         .523**         .511**         .223         .118           N         N         .30         .30         .30         .30         .30         .30           Accepatan         Pearson Correlation         .661**         .811**         .740**         .746**           X23         .30			Kecepatan	Kecepatan	Kecepatan	Kecepatan	Kecepatan	Perjalanan (X2)
Sig (1-tailed)         .011         .227         .006         .012           epatan         N         30         30         30         30           squ (1-tailed)         .011         .011         .001         .015         .015           squ (1-tailed)         .011         .000         .002         .015         .002           squ (1-tailed)         .227         .000         .028         .002         .002           squ (1-tailed)         .227         .000         .028         .002         .002           squ (1-tailed)         .006         .002         .018         .002         .002         .002           squ (1-tailed)         .006         .002         .028         .011         .223         .002         .002           squ (1-tailed)         .006         .002         .012         .014         .022         .014            squ (1-tailed)         .012         .015         .002	Butir 1 Kecepatan	Pearson Correlation	_	.418*	.142	.456**	*409*	.*199.
Pearson Correlation         30         30         30         30           epatan         Pearson Correlation         .011         .601**         .523**         .399*           epatan         Pearson Correlation         .142         .601**         .1         .523**         .399*           epatan         Pearson Correlation         .142         .601**         .1         .353*         .511**           Sig. (1-tailed)         .227         .000         .30         .30         .30           epatan         Pearson Correlation         .456**         .523**         .353*         .1         .223           N         N         .006         .002         .028         .30         .30         .30           epatan         Pearson Correlation         .456**         .523**         .511**         .223         .1           N         N         .006         .002         .511**         .223         .1           Accepatan         Pearson Correlation         .409*         .399*         .511**         .223         .1           N         N         .012         .015         .002         .514**         .746**           XSQ: (1-tailed)         .001         .001 <td>Perjalanan</td> <td>Sig. (1-tailed)</td> <td></td> <td>.011</td> <td>.227</td> <td>900</td> <td>.012</td> <td>000</td>	Perjalanan	Sig. (1-tailed)		.011	.227	900	.012	000
epatan         Pearson Correlation         .418*         1         .601**         .523**         399*           Sig. (1-tailed)         .001         .002         .002         .005         .005         .005         .005         .005         .005         .005         .005         .005         .005         .002		Z	30	30	30	30	30	30
Sig. (1-tailed)         .011         .000         .000         .002         .015           epatan         Pearson Correlation         .142         .601*         .000         .002         .015           sig. (1-tailed)         .227         .000         .002         .028         .002           sig. (1-tailed)         .287         .523*         .511*           spatan         Pearson Correlation         .456*         .523*         .302         .30           spatan         Pearson Correlation         .409*         .399*         .511*         .223         .118           spatan         Pearson Correlation         .409*         .399*         .511*         .223         .1           ccepatan         Pearson Correlation         .661*         .811*         .740*         .641*         .746*           (x2         .118         .012         .015         .000         .000         .000           (x2         .118         .741*         .746*         .746*           (x2         .118         .740*         .746*         .746*	Butir 2 Kecepatan	Pearson Correlation	.418*	-	**109.	.523**	*399*	.811*
Name         30         3	Perjalanan	Sig. (1-tailed)	.011		000	.002	.015	000
Epatan         Pearson Correlation         .142         .601**         1         .353*         .511**           Sig. (1-tailed)         .227         .000         .002		z	30	30	30	30	30	30
Sig (1-tailed)         .227         .000          .028         .002           epatan         Pearson Correlation	Butir 3 Kecepatan	Pearson Correlation	.142		-	.353*	.511**	.740**
Popular         N         30         30         30         30         30           Spatan         Pearson Correlation         .456**         .523**         .353*         1         .223           Sig. (1-tailed)         .006         .002         .028         .         .30         30           spatan         Pearson Correlation         .409*         .399*         .511**         .223         1           N         N         .012         .015         .005         .511**         .223         1           Accepatan         Pearson Correlation         .661**         .811**         .740**         .641**         .746**           (X2)         Sig. (1-tailed)         .000         .000         .000         .000         .000           N         N         .000         .000         .000         .000         .000	Perjalanan	Sig. (1-tailed)	.227	000		.028	.002	000
epatan         Pearson Correlation         .456**         .523**         .353**         1         .223           Sig (1-tailed)         .006         .002         .028         .3         .3         .30           epatan         Pearson Correlation         .409*         .399*         .511**         .223         .1           N         N         .012         .015         .002         .118         .           N         N         .661**         .811**         .740**         .641**         .746**           (X2)         Sig. (1-tailed)         .000         .000         .000         .000         .000           N         N         .000         .000         .000         .000         .000		z	30	30	30	30	30	30
Sig (1-tailed)         .006         .002         .028         .018         .118           Peatan         N         30         30         30         30           Sig (1-tailed)         .012         .015         .017         .223         1           N         N         .012         .015         .002         .118            Kecepatan         Pearson Correlation         .661**         .811**         .740**         .641**         .746**           (X2)         Sig. (1-tailed)         .000         .000         .000         .000         .000           N         N         .000         .000         .000         .000         .000	Butir 4 Kecepatan	Pearson Correlation	.456**	.523**	.353*	-	.223	.641**
Pearson Correlation         30         30         30         30         30           Sig. (1-tailed)         .012         .015         .002         .118         .           Kecepatan         Pearson Correlation         .661**         .811**         .740**         .641**         .746**           (X2)         Sig. (1-tailed)         .000         .000         .000         .000         .000	Perjalanan	Sig. (1-tailed)	900	.002	.028		.118	000
epatan         Pearson Correlation         .409*         .399*         .511**         .223         1           Sig. (1-tailed)         .012         .015         .002         .118         .           N         30         30         30         30           Kecepatan         Pearson Correlation         .661**         .811**         .740**         .641**         .746**           (X2)         Sig. (1-tailed)         .000         .000         .000         .000           N         30         30         30         30		Z	30	30	30	30	30	30
Sig. (1-tailed)         .012         .015         .005         .118            N         30         30         30         30         30           Kecepatan         Pearson Correlation         .661**         .811**         .740**         .641**         .746**           (X2)         Sig. (1-tailed)         .00         .00         .00         .00         .00           N         30         30         30         30         30	Butir 5 Kecepatan	Pearson Correlation	*409*	*399*	.511**	.223	1	.746**
N   30   30   30   30   30   30   30	Perjalanan	Sig. (1-tailed)	.012	.015	.002	.118		000.
spatan         Pearson Correlation         .661**         .811**         .740**         .641**           Sig. (1-tailed)         .000         .000         .000         .000           N         30         30         30		Z	30	30	30	30	30	30
Sig. (1-tailed) .000 .000 .000 .000 .000 .000 .000 .0	Total Skor Kecepatan	Pearson Correlation	661**	.811**	.740**	.641**	.746**	-
30 30 30 30	Perjalanan (X2)	Sig. (1-tailed)	000	000	000	000	000	•
		z	30	30	30	30	30	30

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (1-tailed).

Hasil Uji Validitas Instrumen - Aspek Jumlah Penumpang (Harapan)

# Correlations

							Total Olas
		Butir 1	Butir 2	Butir 3	Butir 4	Butir 5	Jumlah
		Jumlah	Jumlah	Jumlah	Jumlah	Jumlah	Penumpang
		Leinipard	Perioriparig	Penumpang	Fenumbang	Penumpang	(X3)
Butilr I Jumian	Pearson Correlation	_	.930**	.627**	.619**	.131	.831**
Penumpang	Sig. (1-tailed)		000	000	000	.245	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 2 Jumlah	Pearson Correlation	**086	-	.654**	**695	.2	**878**
Penumpang	Sig. (1-tailed)	0000		000	000		000
School and the second	z	30	30	30	30	30	30
Butir 3 Jumlah	Pearson Correlation	.627**	.654**	-	.883**	.439**	**178.
Penumpang	Sig. (1-tailed)	000	000	*	000	.008	000
	z	30	30	30	30	30	30
Butir 4 Jumlah	Pearson Correlation	.619**	.692**	.883**	-	.408*	**998.
Penumpang	Sig. (1-tailed)	000	000	000	10	.013	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 5 Jumlah	Pearson Correlation	.131	.234	.439**	*408*	-	.575**
Penumpang	Sig. (1-tailed)	.245	.107	800.	.013		000
	Z	30	30	30	30	30	30
Total Skor Jumlah	Pearson Correlation	.831**	**878	.871**	**998.	.575**	-
Penumpang (X3)	Sig. (1-tailed)	000	000	000	000	000	
	Z	30	30	30	30	30	30

\*\* Correlation is significant at the 0.01 level (1-tailed).

\* Correlation is significant at the 0.05 level (1-tailed).

Hasil Uji Validitas Instrumen - Aspek Load Factor (Harapan)

# Correlations

		Butir 1 Load	Butir 2 Load	Butir 3 Load	Butir 4 Load	Bufir 5 Load	Total Skor
		Factor	Factor	Factor	Factor	Factor	(X4)
Butir 1 Load Factor	Pearson Correlation	-	**708.	.469**	.330*	270**	.861**
	Sig. (1-tailed)	100	000	.004	.038	.001	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 2 Load Factor	Pearson Correlation	**708.	-	.456**	.350*	.585**	**898.
	Sig. (1-tailed)	000		900	.029	000	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 3 Load Factor	Pearson Correlation	**69**	.456**		.482**	.506**	.743**
	Sig. (1-tailed)	.004	900	- 23	.004	.002	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 4 Load Factor	Pearson Correlation	*330*	.350*	.482**	_	.167	.878.
	Sig. (1-tailed)	.038	.029	.004		.189	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 5 Load Factor	Pearson Correlation	**076.	.585**	**905.	.167	-	.743**
	Sig. (1-tailed)	.001	000	.002	.189		000
	Z	30	30	30	30	30	30
Total Skor Load	Pearson Correlation	.861**	.868**	.743**	.578**	.743**	-
Factor (X4)	Sig. (1-tailed)	000	000	000	000	000	
	z	30	30	30	30	30	30

\*\*. Correlation is significant at the 0.01 level (1-tailed).
\*. Correlation is significant at the 0.05 level (1-tailed).

Hasil Uji Validitas Instrumen - Aspek Headway & Frekuensi (Harapan)

# Correlations

		Butir 1 Headway &	Butir 2 Headway &	Butir 3 Headway &	Butir 4 Headway &	Butir 5 Headway &	Total Skor Headway & Frekuensi
		Frekuensi	Frekuensi	Frekuensi	Frekuensi	Frekuensi	(X5)
Butir 1 Headway &	Pearson Correlation	-	.418*	.142	.456**	*409*	
Frekuensi	Sig. (1-tailed)	85	.011	.227	900.	.012	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 2 Headway &	Pearson Correlation	.418*	-	**109.	.523**	.399*	**11**
Frekuensi	Sig. (1-tailed)	.011		000	.002	.015	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 3 Headway &	Pearson Correlation	.142		-	.353*	.511**	.740**
Frekuensi	Sig. (1-tailed)	.227	000	0 88	.028	.002	000
	z	30	30	30	30	30	30
Butir 4 Headway &	Pearson Correlation	.456**	.523**	.353*	-	.223	.641**
Frekuensi	Sig. (1-tailed)	900.	.002	.028	•	.118	000.
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 5 Headway &	Pearson Correlation	*409*	.399*	.511**	.223		.746**
Frekuensi	Sig. (1-tailed)	.012	.015	.002	.118		000
	Z	30	30	30	30	30	30
Total Skor Headway	Pearson Correlation	.661**	.811**	.740**	.641**	.746**	-
& Frekuensi (X5)	Sig. (1-tailed)	000	000	000	000	000	
	z	30	30	30	30	30	30

<sup>\*.</sup> Correlation is significant at the 0.05 level (1-tailed).

# Hasil Uji Validitas Instrumen - Aspek Jumlah Armada (Harapan)

# Correlations

		Butir 1 Jumlah	Butir 2 Jumlah	Butir 3 Jumlah	Total Skor
		Armada	Armada	Armada	Armada (X6)
Butir 1 Jumlah Armada	Pearson Correlation	1	.672**	.182	.774**
	Sig. (1-tailed)		000.	.168	000
	Z	30	30	30	30
Butir 2 Jumlah Armada	Pearson Correlation	.672**	-	.515**	**806
	Sig. (1-tailed)	000	,	.002	000
	Z	30	30	30	30
Butir 3 Jumlah Armada	Pearson Correlation	.182	.515**	-	.713**
	Sig. (1-tailed)	.168	.002		000
	Z	30	30	30	30
Total Skor Jumlah	Pearson Correlation	.774**	**806	.713**	_
Armada (X6)	Sig. (1-tailed)	000.	000.	000	
	Z	30	30	30	30
** * * * * *					

<sup>\*\*.</sup> Correlation is significant at the 0.01 level (1-tailed).

Hasil Uji Validitas Instrumen - Aspek Rute Perjalanan (Kinerja)

Correlations

							Total Skor
		Butir 1 Rute	Butir 2 Rute	Butir 3 Rute	Butir 4 Rute	Butir 5 Rute	Rute
		Perjalanan	Perjalanan	Perjalanan	Perjalanan	Perjalanan	Perjalanan
Butir 1 Rute Perjalanan	Pearson Correlation	-	.710**	.729**	.382*	.442**	**808.
	Sig. (1-tailed)	٠	000.	000	.019	700.	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 2 Rute Perjalanan	Pearson Correlation	.710**	-	**777.	.538**	.405*	.853**
	Sig. (1-tailed)	000	٠	000	.001	.013	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 3 Rute Perjalanan	Pearson Correlation	.729**	**777.	~	**707.	.631**	.941**
	Sig. (1-tailed)	000	000	٠	000	000	000
	z	30	30	30	30	30	30
Butir 4 Rute Perjalanan	Pearson Correlation	.382*	.538**	**707.	-	597**	**697.
	Sig. (1-tailed)	.019	.001	000	8.5	000	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 5 Rute Perjalanan	Pearson Correlation	.442**	.405*	.631**	**765.	-	.730**
	Sig. (1-tailed)	700.	.013	000	000	٠	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Total Skor Rute	Pearson Correlation	**808:	.853**	.941**	**697.	.730**	-
Perjalanan	Sig. (1-tailed)	000	000	000	000	000	
	Z	30	30	30	30	30	30
** Correlation is significant at the 0.01 level (1-tailed)	ant at the 0.01 level (1-ta	iled					

\*\*. Correlation is significant at the 0.01 level (1-tailed).

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (1-tailed).

# Hasil Uji Validitas Instrumen - Aspek Kecepatan Perjalanan (Kinerja)

		Butir 1 Kecepatan Perjalanan	Butir 2 Kecepatan Perjalanan	Butir 3 Kecepatan Perjalanan	Butir 4 Kecepatan Perjalanan	Butir 5 Kecepatan Perjalanan	Total Skor Kecepatan Perjalanan
Butir 1 Kecepatan	Pearson Correlation	-	.268	*410*	.164	.317*	.514**
Perjalanan	Sig. (1-tailed)		920.	.012	.193	.044	.002
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 2 Kecepatan	Pearson Correlation	.268	-	.768**	.280	.278	**989.
Perjalanan	Sig. (1-tailed)	920.		000	790.	690.	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 3 Kecepatan	Pearson Correlation	*410*	**897.	-	*420*	.552**	.841**
Perjalanan	Sig. (1-tailed)	.012	000	3	.010	.001	0000
	z	30	30	30	30	30	30
Butir 4 Kecepatan	Pearson Correlation	.164	.280	.420*	-	.872**	.786**
Perjalanan	Sig. (1-tailed)	.193	790.	.010	9	000	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 5 Kecepatan	Pearson Correlation	.317*	.278	.552**	.872**	-	**158.
Perjalanan	Sig. (1-tailed)	.044	690.	100.	000	1	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Total Skor Kecepatan	Pearson Correlation	.514**	.686**	.841**	.786**	**158.	1
Perjalanan	Sig. (1-tailed)	.002	000.	000	000	000	
	Z	30	00	00	00	CC	00

<sup>.</sup> Correlation is significant at the 0.05 level (1-tailed).
\*\* Correlation is significant at the 0.01 level (1-tailed).

Hasil Uji Validitas Instrumen - Aspek Jumlah Penumpang (Kinerja)

# Correlations

		Butir 1 Jumlah	Butir 2 Jumlah	Butir 3 Jumlah	Butir 4 Jumlah	Butir 5 Jumlah	Total Skor Jumlah
	The second secon	Penumpang	Penumpang	Penumpang	Penumpang	Penumpang	Penumpang
Butir 1 Jumlah	Pearson Correlation	1	**658.	**164.	.530**	.431**	.810**
Penumpang	Sig. (1-tailed)		000	.003	100.	600.	000
	z	30	30	30	30	30	30
Butir 2 Jumlah	Pearson Correlation	**858*	1	**764.	.530**	.431**	.810**
Penumpang	Sig. (1-tailed)	000		.003	100.	600	000
	z	30	30	30	30	30	30
Butir 3 Jumlah	Pearson Correlation	**497**	**497**	_	**506	.380*	**838**
Penumpang	Sig. (1-tailed)	.003	.003	3	000	.019	000
	z	30	30	30	30	30	30
Butir 4 Jumlah	Pearson Correlation	**083.	**023	**506.	-	.320*	.836**
Penumpang	Sig. (1-tailed)	.001	.001	000		.042	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 5 Jumlah	Pearson Correlation	.431**	.431**	.380*	.320*	_	**079.
Penumpang	Sig. (1-tailed)	600	600	.019	.042		000
	Z	30	30	30	30	30	30
Total Skor Jumlah	Pearson Correlation	.810**	.810**	.838**	.836**	**079.	-
Penumpang	Sig. (1-tailed)	000	000	000	000	000.	٠
	z	30	30	30	30	30	30

<sup>\*\*</sup> Correlation is significant at the 0.01 level (1-tailed).

\* Correlation is significant at the 0.05 level (1-tailed).

Hasil Uji Validitas Instrumen - Aspek Load Factor (Kinerja)

# Correlations

		Butir 1 Load Factor	Butir 2 Load Factor	Butir 3 Load Factor	Butir 4 Load Factor	Butir 5 Load Factor	Total Skor Load Factor
Butir 1 Load Factor	Pearson Correlation	-	.393*	.352*	.465**	.551**	.743**
	Sig. (1-tailed)		.016	.028	.005	.001	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 2 Load Factor	Pearson Correlation	.393*	~	**077.	.459**	.203	.794**
	Sig. (1-tailed)	.016		000	.005	141	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 3 Load Factor	Pearson Correlation	.352*	**077.	-	.282	.218	.725**
	Sig. (1-tailed)	.028	000		990.	.123	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 4 Load Factor	Pearson Correlation	.465**	.459**	.282	-	.224	**717.
	Sig. (1-tailed)	900.	.005	990.		.117	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Butir 5 Load Factor	Pearson Correlation	.551**	.203	.218	.224	1	.595**
	Sig. (1-tailed)	100.	.141	.123	.117	i	000
	Z	30	30	30	30	30	30
Total Skor Load Factor	Pearson Correlation	.743**	.794**	.725**	**717**	.595**	-
	Sig. (1-tailed)	000	000	000	000	000	
	z	30	30	30	30	30	30

\* Correlation is significant at the 0.05 level (1-tailed).
\*\* Correlation is significant at the 0.01 level (1-tailed).

Hasil Uji Validitas Instrumen - Aspek Headway & Frekuensi (Kinerja)

# Correlations

	1 *	_	_	*	_	_	+	_		T-K	_	_	1 - 8	_	_		_	_
Total Skor Headway & Frekuensi	.514**	.002	30	**989.	000	30	**141**	000	30	.786**	000	30	**158.	000	30	-		30
Butir 5 Headway & Frekuensi	.317*	044	30	.278	690.	30	.552**	.001	30	.872**	000	30	-		30	.851**	000.	30
Butir 4 Headway & Frekuensi	.164	.193	30	.280	790.	30	.420*	.010	30	-		30	.872**	000	30	.786**	000	30
Butir 3 Headway & Frekuensi	.410*	.012	30	.768**	000	30	~		30	*420*	.010	30	.552**	.001	30	.841**	000	30
Butir 2 Headway & Frekuensi	.268	920.	30	-		30	.768**	000	30	.280	790.	30	.278	690	30	**989	000	30
Butir 1 Headway & Frekuensi	-		30	.268	920.	30	.410*	.012	30	.164	.193	30	.317*	.044	30	.514**	.002	30
	Pearson Correlation	Sig. (1-tailed)	Z															
	Butir 1 Headway &	Frekuensi		Butir 2 Headway &	Frekuensi		Butir 3 Headway &	Frekuensi		Butir 4 Headway &	Frekuensi		Butir 5 Headway &	Frekuensi		Total Skor Headway	& Frekuensi	

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (1-tailed).

# Hasil Uji Validitas Instrumen - Aspek Jumlah Armada (Kinerja)

# Correlations

		Butir 1	Butir 2	Butir 3	Total Skor
		Jumlah	Jumlah	Jumlah	Jumlah
Butir 1 Jumlah Armada	Pearson Correlation		.729**	.382*	833**
	Sig. (1-tailed)		000	010	000
	Z	30	30	30	30
Butir 2 Jumlah Armada	Pearson Correlation	.729**	1	.707.	**1921
	Sig. (1-tailed)	000		000	000
	z	30	30	30	30
Butir 3 Jumlah Armada	Pearson Correlation	.382*	**707.	~	.791**
	Sig. (1-tailed)	.019	000	17	000
	Z	30	30	30	30
Total Skor Jumlah	Pearson Correlation	.833**	**156.	.791**	1
Armada	Sig. (1-tailed)	000.	000	000	
	Z	30	30	30	30

<sup>\*\*.</sup> Correlation is significant at the 0.01 level (1-tailed).

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (1-tailed).

Lampiran	10
129	

# Deskripsi Tanggapan Responden Tentang Rute Perjalanan (Aspek Harapan/ Tingkat Kepentingan)

# Butir 1 Rute Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	4	4.0	4.0	4.0
	Cukup Penting	16	16.0	16.0	20.0
	Penting	52	52.0	52.0	72.0
	Sangat Penting	28	28.0	28.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	1000

# Butir 2 Rute Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	5	5.0	5.0	5.0
	Cukup Penting	21	21.0	21.0	26.0
	Penting	51	51.0	51.0	77.0
	Sangat Penting	23	23.0	23.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 3 Rute Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	6	6.0	6.0	6.0
	Cukup Penting	19	19.0	19.0	25.0
	Penting	45	45.0	45.0	70.0
	Sangat Penting	30	30.0	30.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 4 Rute Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Penting	18	18.0	18.0	18.0
	Penting	31	31.0	31.0	49.0
	Sangat Penting	51	51.0	51.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 5 Rute Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Penting Cukup Penting Penting Sangat Penting Total	Tidak Penting	3	3.0	3.0	3.0
	Cukup Penting	14	14.0	14.0	17.0
	Penting	39	39.0	39.0	56.0
	Sangat Penting	44	44.0	44.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Lampiran	10	
130		

# Deskripsi Tanggapan Responden Tentang Kecepatan Perjalanan (Aspek Harapan/ Tingkat Kepentingan)

# Butir 1 Kecepatan Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
	Tidak Penting	3	3.0	3.0	3.0
	Kurang Penting	6	6.0	6.0	9.0
	Cukup Penting Penting	10	10.0	10.0	19.0
		38	38.0	38.0	57.0
Sangat Penting	43	43.0	43.0	100.0	
	Total	100	100.0	100.0	100.0

# Butir 2 Kecepatan Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	3	3.0	3.0	3.0
	Cukup Penting	15	15.0	15.0	18.0
	Penting	33	33.0	33.0	51.0
	Sangat Penting	49	49.0	49.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	,,,,,,

# Butir 3 Kecepatan Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Pentin	Cukup Penting	12	12.0	12.0	12.0
	Penting	26	26.0	26.0	38.0
	Sangat Penting	62	62.0	62.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 4 Kecepatan Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Cukup Penting Penting Sangat Penting Total	Cukup Penting	6	6.0	6.0	6.0
	31	31.0	31.0	37.0	
	Sangat Penting	63	63.0	63.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 5 Kecepatan Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	6	6.0	6.0	6.0
	Cukup Penting	6	6.0	6.0	12.0
	Penting	40	40.0	40.0	52.0
	Sangat Penting	48	48.0	48.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Lampiran	10
131	

# Deskripsi Tanggapan Responden Tentang Jumlah Penumpang (Aspek Harapan/ Tingkat Kepentingan)

# Butir 1 Jumlah Penumpang

	1	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Penting	2	2.0	2.0	2.0
Cukup Penting Penting	Kurang Penting	9	9.0	9.0	11.0
	Cukup Penting	49	49.0	49.0	60.0
	Penting	32	32.0	32.0	92.0
	Sangat Penting	8	8.0	8.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 2 Jumlah Penumpang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	8	8.0	8.0	8.0
	Cukup Penting	51	51.0	51.0	59.0
	Penting	35	35.0	35.0	94.0
	Sangat Penting	6	6.0	6.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	, , , ,

# Butir 3 Jumlah Penumpang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Penting	3	3.0	3.0	3.0
Kurang Penting Cukup Penting Penting	Kurang Penting	21	21.0	21.0	24.0
	36	36.0	36.0	60.0	
	19	19.0	19.0	79.0	
	Sangat Penting	21	21.0	21.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	100.0

# Butir 4 Jumlah Penumpang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Kurang Pe Cukup Pe Penting	Tidak Penting	3	3.0	3.0	3.0
	Kurang Penting	25	25.0	25.0	28.0
	Cukup Penting	36	36.0	36.0	64.0
	Penting	18	18.0	18.0	82.0
	Sangat Penting	18	18.0	18.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 5 Jumlah Penumpang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	12	12.0	12.0	12.0
Р	Cukup Penting	22	22.0	22.0	34.0
	Penting	52	52.0	52.0	86.0
	Sangat Penting	14	14.0	14.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Laı	mpiran	10
	132	

# Deskripsi Tanggapan Responden Tentang *Load Factor* (Aspek Harapan/ Tingkat Kepentingan)

# Butir 1 Load Factor

	1	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	8	8.0	8.0	8.0
	Cukup Penting	33	33.0	33.0	41.0
Penting	39	39.0	39.0	80.0	
	Sangat Penting	20	20.0	20.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 2 Load Factor

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	8	8.0	8.0	8.0
Cukup Penting Penting Sangat Penting	Cukup Penting	35	35.0	35.0	43.0
	Penting	36	36.0	36.0	79.0
	Sangat Penting	21	21.0	21.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	,,,,,

### **Butir 3 Load Factor**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	3	3.0	3.0	3.0
Cukup Penting Penting Sangat Penting	26	26.0	26.0	29.0	
	Penting	25	25.0	25.0	54.0
	Sangat Penting	46	46.0	46.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 4 Load Factor

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	14	14.0	14.0	14.0
Cukup Penting Penting	42	42.0	42.0	56.0	
	29	29.0	29.0	85.0	
	Sangat Penting	15	15.0	15.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 5 Load Factor

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	14	14.0	14.0	14.0
	Cukup Penting	36	36.0	36.0	50.0
Penting	35	35.0	35.0	85.0	
	Sangat Penting	15	15.0	15.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Lampiran	10
133	

# Deskripsi Tanggapan Responden Tentang *Headway* & Frekuensi (Aspek Harapan/ Tingkat Kepentingan)

# Butir 1 Headway & Frekuensi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Penting	3	3.0	3.0	3.0
Kurang Penting Cukup Penting Penting Sangat Penting	Kurang Penting	6	6.0	6.0	9.0
	Cukup Penting	10	10.0	10.0	19.0
	38	38.0	38.0	57.0	
	43	43.0	43.0	100.0	
	Total	100	100.0	100.0	

### Butir 2 Headway & Frekuensi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	3	3.0	3.0	3.0
Cukup Penting Penting Sangat Penting	15	15.0	15.0	18.0	
	33	33.0	33.0	51.0	
	49	49.0	49.0	100.0	
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 3 Headway & Frekuensi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Penting	Cukup Penting	12	12.0	12.0	12.0
	Penting	26	26.0	26.0	38.0
	Sangat Penting	62	62.0	62.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	0.5515

# Butir 4 Headway & Frekuensi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Cukup Penting Penting Sangat Penting	Cukup Penting	6	6.0	6.0	6.0
	31	31.0	31.0	37.0	
		63	63.0	63.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 5 Headway & Frekuensi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	6	6.0	6.0	6.0
	Cukup Penting	6	6.0	6.0	12.0
	Penting	40	40.0	40.0	52.0
	Sangat Penting	48	48.0	48.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	1.5.5.5.5

Lampiran	10
134	

# Deskripsi Tanggapan Responden Tentang Jumlah Armada (Aspek Harapan/ Tingkat Kepentingan)

# Butir 1 Jumlah Armada

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	6	6.0	6.0	6.0
	Cukup Penting	21	21.0	21.0	27.0
	Penting	36	36.0	36.0	63.0
	Sangat Penting	37	37.0	37.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 2 Jumlah Armada

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Penting	6	6.0	6.0	6.0
	Cukup Penting	19	19.0	19.0	25.0
	Penting	45	45.0	45.0	70.0
	Sangat Penting	30	30.0	30.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

### Butir 3 Jumlah Armada

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Penting	18	18.0	18.0	18.0
	Penting	31	31.0	31.0	49.0
	Sangat Penting	51	51.0	51.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Lampiran	11
135	

# Deskripsi Tanggapan Responden tentang Rute Perjalanan (Aspek Kinerja)

# Butir 1 Rute Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	2	2.0	2.0	2.0
	Cukup Baik	39	39.0	39.0	41.0
	Baik	46	46.0	46.0	87.0
	Sangat Baik	13	13.0	13.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	,,,,,,

# Butir 2 Rute Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Baik	32	32.0	32.0	32.0
	Baik	46	46.0	46.0	78.0
	Sangat Baik	22	22.0	22.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	, , , , ,

# Butir 3 Rute Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Baik	29	29.0	29.0	29.0
	Baik	60	60.0	60.0	89.0
	Sangat Baik	11	11.0	11.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 4 Rute Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Baik	24	24.0	24.0	24.0
	Baik	57	57.0	57.0	81.0
	Sangat Baik	19	19.0	19.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 5 Rute Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	3	3.0	3.0	3.0
	Cukup Baik	22	22.0	22.0	25.0
	Baik	61	61.0	61.0	86.0
	Sangat Baik	14	14.0	14.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	, , , , , ,

Lampiran	1	1
136		

# Deskripsi Tanggapan Responden tentang Kecepatan Perjalanan (Aspek Kinerja)

# Butir 1 Kecepatan Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	2	2.0	2.0	2.0
Cukup Baik Baik Sangat Baik	Cukup Baik	35	35.0	35.0	37.0
	50	50.0	50.0	87.0	
	13	13.0	13.0	100.0	
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 2 Kecepatan Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	5	5.0	5.0	5.0
Cukup Baik Baik Sangat Baik	36	36.0	36.0	41.0	
	Baik	47	47.0	47.0	88.0
	Sangat Baik	12	12.0	12.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 3 Kecepatan Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	3	3.0	3.0	3.0
Baik	Cukup Baik	23	23.0	23.0	26.0
	Baik	44	44.0	44.0	70.0
	Sangat Baik	30	30.0	30.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 4 Kecepatan Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	3	3.0	3.0	3.0
Baik	Cukup Baik	26	26.0	26.0	29.0
	Baik	37	37.0	37.0	66.0
	Sangat Baik	34	34.0	34.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 5 Kecepatan Perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	6	6.0	6.0	6.0
	Cukup Baik	32	32.0	32.0	38.0
	Baik	39	39.0	39.0	77.0
	Sangat Baik	23	23.0	23.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Lampiran	1	1
137		

# Deskripsi Tanggapan Responden tentang Jumlah Penumpang (Aspek Kinerja)

# Butir 1 Jumlah Penumpang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	16	16.0	16.0	16.0
Cukup Baik Baik Sangat Baik	49	49.0	49.0	65.0	
	25	25.0	25.0	90.0	
	10	10.0	10.0	100.0	
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 2 Jumlah Penumpang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	8	8.0	8.0	8.0
	Cukup Baik	64	64.0	64.0	72.0
Baik	20	20.0	20.0	92.0	
	Sangat Baik	8	8.0	8.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 3 Jumlah Penumpang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Baik	7	7.0	7.0	7.0
C	Kurang Baik	41	41.0	41.0	48.0
	Cukup Baik	35	35.0	35.0	83.0
	Baik	12	12.0	12.0	95.0
	Sangat Baik	5	5.0	5.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	100.0

# Butir 4 Jumlah Penumpang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Baik	4	4.0	4.0	4.0
Cukup Baik Baik	Kurang Baik	45	45.0	45.0	49.0
	Cukup Baik	34	34.0	34.0	83.0
	Baik	12	12.0	12.0	95.0
	Sangat Baik	5	5.0	5.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	100.0

# Butir 5 Jumlah Penumpang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Baik	6	6.0	6.0	6.0
Cuk Bail	Kurang Baik	57	57.0	57.0	63.0
	Cukup Baik	16	16.0	16.0	79.0
	Baik	6	6.0	6.0	85.0
	Sangat Baik	15	15.0	15.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Deskripsi Tanggapan Responden tentang *Load Factor* (Aspek Kinerja)

# Butir 1 Load Factor

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Baik	3	3.0	3.0	3.0
	Kurang Baik	6	6.0	6.0	9.0
	Cukup Baik	51	51.0	51.0	60.0
	Baik	37	37.0	37.0	97.0
	Sangat Baik	3	3.0	3.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 2 Load Factor

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	9	9.0	9.0	9.0
	Cukup Baik	49	49.0	49.0	58.0
	Baik	33	33.0	33.0	91.0
	Sangat Baik	9	9.0	9.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 3 Load Factor

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	9	9.0	9.0	9.0
	Cukup Baik	38	38.0	38.0	47.0
	Baik	47	47.0	47.0	94.0
	Sangat Baik	6	6.0	6.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	1,7,7,1,7,

# Butir 4 Load Factor

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	9	9.0	9.0	9.0
	Cukup Baik	42	42.0	42.0	51.0
	Baik	40	40.0	40.0	91.0
	Sangat Baik	9	9.0	9.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 5 Load Factor

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	6	6.0	6.0	6.0
	Cukup Baik	48	48.0	48.0	54.0
	Baik	40	40.0	40.0	94.0
	Sangat Baik	6	6.0	6.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Lampiran	11
139	

# Deskripsi Tanggapan Responden tentang *Headway* & Frekuensi (Aspek Kinerja)

# Butir 1 Headway & Frekuensi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	3	3.0	3.0	3.0
	Cukup Baik	37	37.0	37.0	40.0
	Baik	47	47.0	47.0	87.0
	Sangat Baik	13	13.0	13.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 2 Headway & Frekuensi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	5	5.0	5.0	5.0
	Cukup Baik	33	33.0	33.0	38.0
	Baik	49	49.0	49.0	87.0
	Sangat Baik	13	13.0	13.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 3 Headway & Frekuensi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	3	3.0	3.0	3.0
	Cukup Baik	23	23.0	23.0	26.0
	Baik	44	44.0	44.0	70.0
	Sangat Baik	30	30.0	30.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 4 Headway & Frekuensi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	3	3.0	3.0	3.0
	Cukup Baik	26	26.0	26.0	29.0
	Baik	37	37.0	37.0	66.0
	Sangat Baik	34	34.0	34.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 5 Headway & Frekuensi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	6	6.0	6.0	6.0
	Cukup Baik	32	32.0	32.0	38.0
	Baik	39	39.0	39.0	77.0
	Sangat Baik	23	23.0	23.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

Lampiran	11
140	

# Deskripsi Tanggapan Responden tentang Jumlah Armada (Aspek Kinerja)

# Butir 1 Jumlah Armada

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Baik	2	2.0	2.0	2.0
	Cukup Baik	39	39.0	39.0	41.0
	Baik	44	44.0	44.0	85.0
	Sangat Baik	15	15.0	15.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 2 Jumlah Armada

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Baik	29	29.0	29.0	29.0
	Baik	60	60.0	60.0	89.0
	Sangat Baik	11	11.0	11.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

# Butir 3 Jumlah Armada

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Baik	24	24.0	24.0	24.0
	Baik	57	57.0	57.0	81.0
	Sangat Baik	19	19.0	19.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

EVALUASI IMPORTANCE DAN PERFORMANCE BERDASARKAN NILAI RATA - RATA

3 2,50 Tidak Penting	Nilai Rata-rata Status Atribu
S	Rai
.00 sd 2,50 Tidak Pe	

2,50	Tidak Penting	Rute Perjalanan
5,00	Penting	Kecepatan Perjalana

	Nama Atribut	N	Nilai Rata-rata	rata	Status A
Ruti	Rute Perjalanan	SN	20.5	4,10	Pentir
		69	2		
Kec	Kecepatan Perjalanan	S	21.8	4,35	Pentir
		9	ıΩ		
Jun	Jumlah Penumpang	S	17	3,40	Pentii
		eg	19		
907	Load Factor	Ns	18,51	3,70	Pentii
		ē	10		
Нев	Headway dan frekuensi	N	21,77	4,35	Pentii
		co.	2		
Jum	Juniah Armada	N	12,36	4,12	Pentil
		8	60		
Kee	Kesimmilan				
	Nama Atribut	N	Nilai Rata-rata	rata	Status A
Rut	Rute Perjalanan	Ns	19.2 3,86	3,86	Bail
		Ø	9		
Kec	Kecepatan Perjalanan	N	19.2	3,84	Bail
		ō	10		

Status Atribut	Tidak Baik	Cukup Baik	Baik
rata	2,50	3,50	5,00
Nilai Rata-rata	ps	ps	ps
Nilai	1,00	2,51	3,51

Nama Atribut	HIN	Nilai Rata-rata	ata	Status Atribut	
tute Perjalanan	Ns	19.2 3,86	3,86	Baik	_
	60	10			
ecepatan Perjalanan	Ns	19.2	3,84	Baik	
	Ø	10			_
umlah Penumpang	Ns	14.6	2,92	Cukup Baik	
	e	2			_
oad Factor	NS	17.18	3,44	Baik	_
	B	2			-
eadway dan frekuensi	NS		3,84	Baik	_
	8	10			
umlah Armada	Ns	11.49 3,83	3,83	Baik	_
	a	17)			_

# s in rumbe

Kaarifikasi Kepusaan Berdasarifan Gap Beitsih)
Tingkat Kepertingan (importance) dengan Kineda (*Performance*)
Nama Artibut
Rule Perjalenan
Kooppilanan
Kooppilanan
Austriah Perumpang
Au

70,00

66,20 68,40

O

IMPORTANCE - PERFORMANCE ANALYSIS

78,00 76,40

Nilai

Total

TB

KB

CB

79,00

32 29 24

60 57

_
MPORTANCE
LING
IT KEPEN
TINGKA

	_		4	A	0	4,	0		43	4	4	(,)	(4)		64	(4)	~	-			(,)	(1)	
	SB		13	22	=======================================	19	14		13	12	30	34	23		10	00	2	2	15		က	6	
Variabel Kualitas	Pelayanan	Rute Perjalanan						Kecepatan Perjalanan						Jumlah Penumpang						Load Factor			
No	Soal		-	2	8	4	5		-	2	3	4	5		-	2	8	4	2		<b>/</b>	2	
Nilai	Total Indeks		80,80	78,40	79,80	86,60	84,20		82,40	85,60	00'06	91,40	86,00		67,00	67,80	66,80	64,60	73,60		74,20	74,00	
	Total		100	100	100	100	100		100	100	100	100	100		100	100	100	100	100		100	100	
den	TP		0	0	0	0	n		3	0	0	0	0		2	0	n	8	0		0	0	
Jawaban Responden	KP		4	5	9	0	0		9	8	0	0	9		0	ω	21	25	12		œ	00	
raban F	CP		16	21	19	18	14		10	15	12	9	9		49	51	36	36	22		33	35	
Jaw	۵		52	51	45	31	39		38	33	26	31	40		32	35	19	18	52		39	36	
	SP		28	23	30	51	44		43	49	62	63	48		00	9	21	18	14		20	21	
Variabel Kualitas	Pelayanan	Rute Perjalanan						Kecepatan Perjalanan						Jumlah Penumpang						Load Factor			
No	Soal		-	2	n	4	2		-	2	т	4	2		-	2	က	4	5		-	2	

80,40

n

80,20

65,80 65,60 53,40 53,80

8 8 

25 20

4	5	Headway dan frekuensi		2	3	4	5	Jumlah Armada		2	
		in frekuensi						ada			
6	9		13	13	30	34	23		15	11	
40	40		47	49	44	37	39		44	09	
42	48		37	33	23	26	32		39	29	
0	9		3	2	3	3	9		2	0	
0	0		0	0	0	0	0		0	0	,
100	100		100	100	100	100	100		100	100	000
69,80	69,20		74,00	74,00	80,20	80,40	75,80		74,40	76,40	0

4		15	29	42	14	0	100	69,00
2		15	35	36	14	0	100	70,20
Неао	Headway dan frekuensi							
+		43	38	10	9	3	100	82,40
2		49	33	15	3	0	100	85,60
3		62	26	12	0	0	100	00'06
4		63	31	9	0	0	100	91,40
5		48	40	9	9	0	100	86,00
Jumla	Jumlah Armada							
-		37	36	21	9	0	100	80,80
2		30	45	19	9	0	100	79,80
3		51	31	00	0	0	100	86,60