

## **TUGAS AKHIR**

# **ANALISIS KETERTARIKAN MASYARAKAT TERHADAP MODA TRANSPORTASI BUS TRANS KOETARADJA BANDA ACEH KORIDOR 2B PUSAT KOTA-ULEE LHEUE (Studi Kasus)**

*Diajukan Untuk Memenuhi Syarat-Syarat Memperoleh  
Gelar Sarjana Teknik Sipil Pada Fakultas Teknik  
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

**Disusun Oleh:**

**RICKY MARYADI**

**1707210005**



# **UMSU**

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2021**

## LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

Tugas Akhir ini diajukan oleh :

Nama : Ricky Maryadi  
Npm : 1707210005  
Program Studi : Teknik Sipil  
Judul Skripsi : Analisis Ketertarikan Masyarakat Terhadap Moda Transportasi Bus Trans Koetaradja Banda Aceh Koridor 2B Pusat Kota-Ulee Lheue (Studi Kasus)  
Bidang Ilmu : Transportasi

DISETUJUI UNTUK DISAMPAIKAN KEPADA  
PANITIA UJIAN SKRIPSI

Medan, 24 September 2021

Dosen Pembimbing



Andri, ST.,M.T

## HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh :

Nama : Ricky Maryadi

NPM : 1707210005

Program Studi : Teknik Sipil

Judul Skripsi : Analisis Ketertarikan Masyarakat Terhadap Moda Transportasi Bus Trans Koetaradja Banda Aceh Koridor 2B Pusat Kota-Ulee Lheue (Studi Kasus)

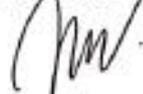
Bidang Ilmu : Transportasi

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Tim penguji dan diterima sebagai salah satu syarat yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 24 September 2021

Mengetahui dan menyetujui :

Dosen Pembimbing



Andri, S.T, M.T

Dosen Pembimbing I



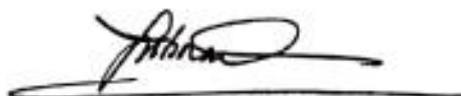
Hj. Irma Dewi, ST, M.Si

Dosen Pembimbing II



Dr. Fahrizal Zulkarnain

Ketua Prodi Teknik Sipil



Dr. Fahrizal Zulkarnain

## SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama Lengkap : Ricky Maryadi  
Tempat /Tanggal Lahir : Banda Aceh, 30 Maret 1999  
NPM : 1707210005  
Fakultas : Teknik  
Program Studi : Teknik Sipil

Menyatakan dengan sesungguhnya dan sejujurnya, bahwa laporan Tugas Akhir saya yang berjudul:

“Analisis Ketertarikan Masyarakat Terhadap Moda Transportasi Bus Trans Koetaradja Bus Trans Koetaradja Banda Aceh Koridor 2B Pusat Kota-Ulee Lheue (Studi Kasus)”

Bukan merupakan plagiarisme, pencurian hasil karya milik orang lain, hasil kerja orang lain untuk kepentingan saya karena hubungan material dan non-material, ataupun segala kemungkinan lain, yang pada hakekatnya bukan merupakan karya tulis Tugas Akhir saya secara orisinal dan otentik.

Bila kemudian hari diduga kuat ada ketidak sesuaian antara fakta dengan kenyataan ini, saya bersedia diproses oleh Tim Fakultas yang dibentuk untuk melakukan verifikasi, dengan sanksi terberat berupa pembatalan kelulusan/kesarjanaan saya.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan kesadaran sendiri dan tidak atas tekanan ataupun paksaan dari pihak manapun demi menegakkan integritas akademik di Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik.

Medan, 24 September 2021

Saya Yang Menyatakan



Ricky Maryadi

## ABSTRAK

### ANALISIS KETERTARIKAN MASYARAKAT TERHADAP MODA TRANSPORTASI BUS TRANS KOETARADJA BANDA ACEH KORIDOR 2B PUSAT KOTA-ULEE LHEUE (*Studi Kasus*)

Ricky Maryadi  
1707210005  
Andri, S.T,M.T

Trans Koetaradja adalah sebuah sistem transportasi bus di seputar Kota Banda Aceh, Indonesia. Trans Koetaradja merupakan salah satu bagian dari program penerapan (*Bus Rapid Transit*) yang dirancang Departemen Perhubungan. Kemunculan bus Trans Koetaradja merupakan sesuatu yang diharapkan mampu menjawab keperluan masyarakat akan perlunya transportasi umum yang aman dan nyaman. Dengan adanya angkutan bus Trans Koetaradja maka penulis melakukan penelitian ini untuk mengetahui ketertarikan penumpang terhadap adanya angkutan umum perkotaan (Trans Koetaradja), terhadap fasilitas yang ditawarkan, terhadap waktu tempuh dan waktu pengoperasian bus, terhadap halte berdasarkan indikator kemudahan dan ketertarikan dan untuk mengetahui bagian mana yang harus dipertahankan dan dikembangkan. Penelitian ini dilakukan dengan cara melakukan penyebaran kuesioner kepada 100 responden. Kemudian dilakukan analisis lebih lanjut menggunakan SPSS versi 22 untuk mengetahui pengelompokan dari jawaban responden dengan menggunakan analisis deskriptif dan frekuensi. Sebelumnya dilakukan analisis validitas dan reliabilitas untuk mengetahui syarat yang baik suatu kuesioner dan sejauh mana suatu alat pengukur dapat dipercaya. Untuk mengetahui bagian mana yang harus dipertahankan dan dikembangkan digunakan metode diagram kartesius (*Importance Performance Analysis*). Dari hasil penelitian diketahui bahwa penumpang merasa setuju dengan kemudahan yang telah diberikan oleh pemerintah terhadap Trans Koetaradja, fasilitas bus dan halte tetapi terdapat beberapa kendala yang dianggap penumpang kurang khususnya masalah waktu. Bagian yang harus dipertahankan menurut penumpang dengan metode diagram kartesius (*Importance Performance Analysis*) berdasarkan indikator adalah pelayanan petugas bus, cara mengendarai bus, fasilitas AC dan radio, pegangan (*Handgrip*) yang sudah memadai dan jumlah halte yang sudah banyak, sedangkan bagian yang harus dikembangkan adalah informasi bus, jadwal bus, waktu tempuh bus, kebersihan halte, tempat duduk dalam bus dan tempat duduk dalam halte.

Kata Kunci: Kemudahan, Ketertarikan, *Importance Performance Analysis*.

## **ABSTRACT**

### **ANALYSIS OF PUBLIC INTEREST IN BANDA ACEH TRANS KOETARADJA BUS TRANSPORTATION MODE CORRIDOR 2B CITY CENTER-ULEE LHEUE (Case Study)**

Ricky Maryadi  
1707210005  
Andri, S.T,M.T

*Trans Koetaradja is a bus transportation system around Banda Aceh City, Indonesia. Trans Koetaradja is one part of the implementation program (Bus Rapid Transit) designed by the Ministry of Transportation. The emergence of the Trans Koetaradja bus is something that is expected to be able to answer the needs of the community for the need for safe and comfortable public transportation. With the Trans Koetaradja bus transportation, the authors conducted this study to determine the interest of passengers to the existence of urban public transportation (Trans Koetaradja), to the facilities offered, to travel time and bus operating time, to bus stops based on indicators of convenience and interest and to find out which parts which must be maintained and developed. This research was conducted by distributing questionnaires to 100 respondents. Then further analysis was carried out using SPSS version 22 for windows to determine the grouping of respondents' answers using descriptive and frequency analysis. Previously, a validity and reliability analysis was carried out to determine the good conditions of a questionnaire and the extent to which a measuring instrument can be trusted. To find out which parts must be maintained and developed, the Cartesian diagram method (Importance Performance Analysis) is used. From the results of the study, it is known that passengers agree with the facilities provided by the government to Trans Koetaradja, bus facilities and bus stops, but there are some obstacles that are considered by passengers to be lacking, especially the problem of time. The parts that must be maintained according to passengers using the Cartesian diagram method (Importance Performance Analysis) based on indicators are the service of bus officers, how to drive buses, air conditioning and radio facilities, adequate handgrip and a large number of bus stops, while the parts that must be developed are bus information, bus schedules, bus travel time, cleanliness of the bus stop, seats in the bus and seats at the bus stop.*

*Keywords: Convenience, Interest, Importance Performance Analysis.*

## **KATA PENGANTAR**

### **Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh**

Puji syukur penulis ucapkan kepada ALLAH SWT berkat dan rahmatnya penulis dapat menyelesaikan skripsi penelitian pada Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Judul dari skripsi ini adalah “Analisis Ketertarikan Masyarakat Terhadap Moda Transportasi Bus Trans Koetaradja Bus Trans Koetaradja Banda Aceh Koridor 2B Pusat Kota-Ulee Lheue (Studi Kasus)”.

Didalam penulisan skripsi ini penulis telah berusaha dan berupaya dengan segala kemampuan yang ada, namun penulis menyadari masih terdapat kekurangan didalamnya, untuk itu penulis dengan rasa rendah hati bersedia menerima saran dan kritik yang sifatnya membangun dalam perbaikan skripsi penelitian ini kedepannya. Dalam mempersiapkan skripsi ini, penulis banyak menerima bantuan berupa bimbingan dan petunjuk. Untuk itu pada kesempatan ini izinkanlah penulis untuk mengucapkan banyak terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini:

1. Bapak Andri S.T,M.T Selaku Dosen Pembimbing yang telah banyak membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
2. Ibu Hj Irma Dewi, ST., M.Si. Selaku Dosen Pembimbing I dan penguji yang telah banyak memberikan koreksi dan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
3. Bapak Dr. Fahrizal Zulkarnain S.T M.Sc, Ph.D Selaku Dosen Pembimbing II dan penguji yang telah banyak memberikan koreksi dan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini, sekaligus sebagai Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Munawar Alfansuri Siregar S.T., M.Sc, Selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatra Utara.
5. Seluruh Bapak/Ibu Dosen di Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatra Utara, yang telah banyak memberikan ilmu keteknik sipilan kepada penulis.

6. Bapak/Ibu staf Administrasi di Biro Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatra Utara.
7. Teristimewa sekali juga Kepada Ayahanda tercinta Marjudin dan Ibunda tercinta Irma Dewi Sartika yang telah bersusah payah membesarkan dan memberikan kasih sayang yang tidak ternilai kepada penulis.
8. Sahabat-sahabat kuliah penulis beserta seluruh teman-teman teknik sipil yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah banyak membantu dan mendukung penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini.

Akhir kata, penulis mengucapkan banyak terima kasih. Tugas akhir ini tidak luput dari berbagai kekurangan, untuk itu penulis mengharapkan saran dan kritik demi kesempurnaan dan perbaikannya sehingga akhirnya tugas akhir ini dapat memberikan manfaat yang banyak bagi semua pihak.

Medan, 24 September 2021



Ricky Maryadi

## DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	i
LEMBAR KEASLIAN SKRIPSI	ii
ABSTRAK	iii
<i>ABSTRACT</i>	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR NOTASI	xiii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Ruang Lingkup	2
1.4 Tujuan Penelitian	3
1.5 Manfaat Penelitian	3
1.6 Sistematika Penulisan	3
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1 Umum	5
2.1.1 Bus	6
2.1.2 <i>Bus Rapid Transit</i>	6
2.2 Trans Koetaradja Banda Aceh	7
2.2.1 Rute Trans Koetaradja	7
2.2.2 Jadwal Operasi	11
2.2.3 Jumlah Pengguna Trans Koetaradja	11
2.2.4 Kebijakan Bus Trans Koetaradja	11
2.2.5 Persepsi Masyarakat	12
2.3 Pengertian Minat	12
2.4 Parameter Evaluasi Pelayanan Angkutan Umum	13
2.5 Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda	14

2.6 Model Pemilihan Moda	14
2.6.1 Model Pemilihan Moda Ujung-Perjalanan	14
2.6.2 Model Pemilihan Moda Pertukaran Perjalanan	15
2.6.3 Model Logit-Binear	15
2.7 Populasi, Sampel, dan Teknik Sampling	15
2.7.1 Populasi	15
2.7.2 Sampel	16
2.7.3 Teknik Sampling	17
2.8 Teknik Analisis yang digunakan	17
2.8.1 Uji Validitas	17
2.8.2 Uji Reliabilitas	18
2.9 Metode <i>Importatance Performance Analysis</i> (IPA)	19
<b>BAB 3 METODE PENELITIAN</b>	<b>23</b>
3.1 Bagan Alir Penelitian	23
3.2 Survei Lokasi	24
3.3 Lokasi Penelitian	24
3.4 Metode Penelitian	25
3.4.1 Tinjauan Pustaka	25
3.4.2 Metode Pengumpulan Data	25
3.4.3 Menentukan Banyaknya Responden	34
3.4.4 Tabulasi Data Penelitian	35
3.4.5 Uji Kualitas Data Penelitian	35
3.4.6 <i>Importatance Performance Analysis</i>	36
3.5 Peralatan Penelitian	36
<b>BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN</b>	<b>37</b>
4.1 Penjelasan Penelitian	37
4.2 Validitas dan Reliabilitas	37
4.2.1 Uji Validitas	37
4.2.2 Uji Reliabilitas	40
4.3 Hasil Data Latar Belakang Responden	42
4.3.1 Umur	42
4.3.2 Jenis Kelamin	43

4.3.3 Pekerjaan	44
4.3.4 Tujuan	46
4.4 Hasil Data Frekuensi kemudahan dan Ketertarikan Tiap Indikator	47
4.4.1 Frekuensi Variabel Kemudahan Tiap Indikator	47
4.4.2 Frekuensi Variabel Ketertarikan Tiap Indikator	57
4.5 <i>Importatance Performance Analysis</i> (IPA)	67
4.5.1 Hasil data Kemudahan dan Ketertarikan	67
4.5.2 Analisis Ketertarikan Penumpang terhadap Trans Koetaradja	72
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN	80
5.1 Kesimpulan	80
5.2 Saran	81
DAFTAR PUSTAKA	82
LAMPIRAN	84
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	109

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1: Rute Koridor 1, (Dinas Perhubungan Aceh)	8
Gambar 2.2: Rute Koridor 2A, (Dinas Perhubungan Aceh)	8
Gambar 2.3: Rute Koridor 2B, (Dinas Perhubungan Aceh)	9
Gambar 2.4: Rute Koridor 3, (Dinas Perhubungan Aceh)	9
Gambar 2.5: Rute Koridor 5, (Dinas Perhubungan Aceh)	10
Gambar 2.6: Bagan Alir Logit-Biner (Tamin 2000)	15
Gambar 2.7: Diagram Kartesius	21
Gambar 3.1: Bagan Alir Penelitian	23
Gambar 3.2: Lokasi Penelitian	24
Gambar 3.3: Rute Bus Trans Koetaradja (Dishub Aceh)	27
Gambar 3.4: Depo Kompleks Terminal Tipe A Batoh	28
Gambar 3.5: Depo Perusahaan Umum Damri (Perum Damri)	28
Gambar 4.1: Grafik Persentase Umur Penumpang Trans Koetaradja	43
Gambar 4.2: Grafik Persentase Jenis Kelamin Penumpang Trans Koetaradja	44
Gambar 4.3: Grafik Persentase Pekerjaan Penumpang Trans Koetaradja	45
Gambar 4.4: Grafik Persentase Tujuan Penumpang Trans Koetaradja	46
Gambar 4.5: Diagram Kartesius tiap Indikator	74
Gambar 4.6: Diagram Kartesius tiap Variabel	78

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1: Penilaian (skor)	31
Tabel 3.2: Kuesioner Variabel Kemudahan	31
Tabel 3.3: Kuesioner Variabel Ketertarikan	33
Tabel 4.1: Hasil Uji Validitas Variabel Kemudahan	38
Tabel 4.2: Hasil Uji Validitas Variabel Ketertarikan	39
Tabel 4.3: Hasil Uji Reliabilitas Variabel Kemudahan	40
Tabel 4.4: Nilai <i>Cronbatch' Alpha</i> tiap item Variabel Kemudahan	40
Tabel 4.5: Hasil Uji Reliabilitas Variabel Ketertarikan	41
Tabel 4.6: Nilai <i>Cronbatch' Alpha</i> tiap item Variabel Ketertarikan	41
Tabel 4.7: Latar Belakang Responden Berdasarkan Umur	42
Tabel 4.8: Deskriptif Statistik Jenis Kelamin Responden	43
Tabel 4.9: Deskriptif Statistik Pekerjaan Responden	45
Tabel 4.10: Deskriptif Statistik Tujuan Responden	46
Tabel 4.11: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 1	47
Tabel 4.12: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 2	48
Tabel 4.13: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 3	48
Tabel 4.14: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 4	49
Tabel 4.15: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 5	49
Tabel 4.16: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 6	49
Tabel 4.17: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 7	50
Tabel 4.18: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 8	50
Tabel 4.19: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 9	51
Tabel 4.20: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 10	51
Tabel 4.21: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 11	52
Tabel 4.22: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 12	52
Tabel 4.23: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 13	53
Tabel 4.24: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 14	53
Tabel 4.25: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 15	54
Tabel 4.26: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 16	54
Tabel 4.27: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 17	55

Tabel 4.28: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 18	55
Tabel 4.29: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 19	56
Tabel 4.30: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 20	56
Tabel 4.31: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 1	57
Tabel 4.32: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 2	57
Tabel 4.33: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 3	58
Tabel 4.34: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 4	58
Tabel 4.35: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 5	59
Tabel 4.36: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 6	59
Tabel 4.37: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 7	60
Tabel 4.38: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 8	60
Tabel 4.39: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 9	61
Tabel 4.40: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 10	61
Tabel 4.41: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 11	62
Tabel 4.42: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 12	62
Tabel 4.43: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 13	63
Tabel 4.44: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 14	63
Tabel 4.45: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 15	64
Tabel 4.46: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 16	64
Tabel 4.47: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 17	65
Tabel 4.48: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 18	65
Tabel 4.49: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 19	66
Tabel 4.50: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 20	66
Tabel 4.51: Analisis Nilai Rata-rata Kemudahan tiap Indikator	68
Tabel 4.52: Analisis Nilai Rata-rata Ketertarikan tiap Indikator	69
Tabel 4.53: Analisis Nilai Rata-rata Kemudahan tiap Variabel	71
Tabel 4.54: Analisis Nilai Rata-rata Ketertarikan tiap Variabel	72
Tabel 4.55: Analisis Ketertarikan Penumpang tiap Indikator	73
Tabel 4.56: Analisis Ketertarikan Penumpang tiap Variabel	77

## DAFTAR NOTASI

$n$	= Jumlah sampel yang diperlukan
$Z$	= Tingkat keyakinan yang dibutuhkan dalam sampel, yakni 95%
$P$	= Peluang benar 50%
$q$	= Peluang salah 50%
$e^2$	= Sampling error
$r_{xy}$	= korelasi <i>product moment</i>
$N$	= jumlah uji coba
$\sum X$	= jumlah skor variable X
$\sum Y$	= jumlah skor variable Y
$\sum X^2$	= jumlah skor kuadrat variable X
$\sum Y^2$	= jumlah skor kuadrat variable Y
$\sum XY$	= jumlah perkalian variable X dengan variable Y
$Km\ ind$	= rata-rata kemudahan tiap indikator
$\sum Hr$	= jumlah total penilaian kemudahan seluruh responden
$Nr$	= jumlah responden
$Kt\ ind$	= rata-rata ketertarikan tiap indikator
$\sum Kr$	= jumlah total penilaian ketertarikan seluruh responden
$nr$	= jumlah responden
$Km\ var$	= rata-rata kemudahan tiap variabel
$\sum Km.ind$	= jumlah rata-rata kemudahan tiap indikator
$n.ind$	= jumlah indikator
$Kt\ var$	= rata-rata ketertarikan tiap variabel
$\sum Kt.ind$	= jumlah rata-rata ketertarikan tiap indikator
$n.ind$	= jumlah indikator
$IKr.ind$	= indeks ketertarikan relatif tiap indikator
$Kt.ind$	= nilai ketertarikan tiap indikator
$Km.ind$	= nilai kemudahan tiap indikator
$IKr.var$	= indeks ketertarikan relatif tiap variabel

*Kt.var* = nilai ketertarikan tiap variabel

*Km.var* = nilai kemudahan tiap variabel

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Dalam kehidupan yang serba modern seperti sekarang ini transportasi sangat diperlukan dalam mendukung pergerakan orang dan barang untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain. Transportasi juga harus mampu memberikan kemudahan bagi seluruh masyarakat dalam segala kegiatannya diberbagai tempat yang berbeda. Kota Banda Aceh merupakan ibukota Provinsi Aceh. Dimana pusat pemerintahan, pendidikan serta perekonomian berlangsung di kota ini. Sehingga kegiatan mobilitas masyarakatnya tinggi yang menyebabkan kemacetan terjadi di Kota Banda Aceh dengan terus penambahan jumlah kendaraan. Perbaikan dan pelebaran jalan bukanlah solusi satu-satunya mencegah terjadinya kemacetan yang akan terjadi, namun perlunya dukungan transportasi massal yang dapat mengangkut dalam jumlah yang besar dan menjangkau berbagai macam tujuan di kota Banda Aceh. Salah satu elemen sistem transportasi adalah angkutan umum perkotaan yang sangat penting untuk melayani kebutuhan pergerakan penduduk kota dan mengalihkan penggunaan angkutan pribadi menuju penggunaan angkutan umum. Angkutan umum juga diciptakan supaya dapat memenuhi kebutuhan sosial perniagaan dan rekreasi. (Turasno dkk, 2019)

Sarana transportasi dapat berupa angkutan pribadi maupun angkutan umum. Angkutan pribadi digunakan oleh kelompok orang tertentu yang memiliki kendaraan pribadi, kelompok ini tidak tergantung pada jasa angkutan umum. Sedangkan ada beberapa orang yang tidak memiliki pilihan lain harus menggunakan angkutan umum sebagai alat transportasi. Kelompok ini harus diperhatikan haknya sebagai pengguna jasa angkutan umum dengan memberikan pelayanan angkutan umum yang nyaman, aman, cepat dan murah.

Sebagian besar masyarakat Banda Aceh menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Apabila penggunaan kendaraan pribadi terlalu berlebihan maka dapat menyebabkan tingkat kemacetan yang tinggi di suatu ruas jalan dan dapat menimbulkan masalah khususnya di bidang transportasi. Oleh

karena itu pemerintah Banda Aceh memberikan suatu solusi sebelum terjadi kemacetan disuatu jalan. Pemerintah menyediakan transportasi umum berupa moda transportasi darat yang biasa disebut Trans Koetaradja. Ketertarikan masyarakat untuk menggunakan transportasi umum seperti bus Trans Koetaradja didasari oleh beberapa persepsi dan faktor-faktor. Oleh karena itu dilakukan penelitian dengan judul “Analisis Ketertarikan Masyarakat Terhadap Moda Transportasi Bus Trans Koetaradja Banda Aceh (Studi Kasus : Koridor 2B Pusat Kota-Ulee Lheue)”.

Kemunculan Trans Koeratadja merupakan sesuatu yang diharapkan mampu menjawab keperluan masyarakat akan perlunya transportasi umum yang aman dan nyaman. Dibandingkan dengan angkutan umum biasa yang ada pada waktu itu, angkutan umum Trans Koetaradja menawarkan pelayanan yang sangat nyaman seperti adanya AC. Diharapkan angkutan ini dapat melayani masyarakat khususnya yang memakai jasa transportasi umum menjadi lebih baik lagi.

## **1.2.Rumusan Masalah**

Adapun rumusan masalah yang dapat ditarik dari uraian diatas adalah:

1. Bagaimana pendapat masyarakat mengenai kualitas layanan pada Bus Trans Koetaradja Banda Aceh ?
2. Apa yang harus dipertahankan dan dikembangkan pada Trans Koetaradja menurut pendapat penumpang dan masyarakat Trans Koetaradja ?

## **1.3. Ruang Lingkup**

Dalam mengarahkan penelitian ini agar sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai, maka penelitian ini dibatasi dalam ruang lingkup sebagai berikut :

1. Lokasi penelitian dilakukan di Banda Aceh pada Koridor 2B Pusat Kota-Ulee Lheue.
2. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui seberapa banyak masyarakat yang tertarik untuk menggunakan angkutan umum Trans Koetaradja Banda Aceh.
3. Pengumpulan data dilakukan dengan menyebarkan kuisisioner kepada masyarakat dan penumpang Bus Trans Koetaradja.

#### **1.4. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang ditulis seperti yang diatas, maka untuk tujuan penelitian didapat sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pendapat masyarakat terhadap kualitas layanan Bus Trans Koetaradja, terhadap adanya Bus Trans Koetaradja, terhadap fasilitas yang ditawarkan, terhadap waktu tempuh, waktu pengoperasian bus dan terhadap halte berdasarkan indikator kemudahan dan ketertarikan.
2. Untuk mengetahui bagian mana yang harus dipertahankan dan bagian mana yang harus dikembangkan pada transportasi umum Trans Koetaradja menurut pendapat penumpang dan masyarakat Trans Koetaradja dengan menggunakan metode diagram Kartesius (*Importance Performance Analysis*).

#### **1.5. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian ini sebagai berikut :

1. Memberikan informasi mengenai pendapat dan faktor-faktor ketertarikan masyarakat untuk menggunakan Bus Trans Koetaradja.
2. Menerapkan ilmu yang diperoleh di peroleh di perkuliahan dengan penelitian yang sedang di analisa.
3. Untuk menambah literasi tentang moda transportasi Trans Koetaradja kepada penelitian selanjutnya maupun kepada masyarakat umum.

#### **1.6. Sistematika Penulisan**

Berikut sistematika penulisan yang dimuat didalam penelitian ini :

##### **BAB 1 PENDAHULUAN**

Pada bagian bab ini, membahas mengenai latar belakang dari penelitian ini, kemudaian rumusan masalah, tujuan penelitian, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

## BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Merupakan kajian literatur serta hasil studi yang relevan dengan penelitian yang di lakukan. Dalam hal ini diuraikan pengertian dari transportasi, karakteristik sistem transpotasi, macam-macam angkutan umum, tarif angkutan umum dan lain-lain.

## BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini membahas alur penelitian yang dimulai dari awal hingga akhir, baik metode yang dipakai, teknik pengumpulan data dan lain-lain.

## BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini dikemukakan tentang kajian atas hasil dari pengelolaan data yang di peroleh serta analisis dari hasil pengolahan data dimaksud.

## BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi kesimpulan dari hasil penelitian yang dilaksanakan, serta saran-saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan.

## DAFTAR PUSTAKA

Membuat daftar yang berisi referensi yang digunakan sebagai bahan acuan penulisan laporan.

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Umum**

Transportasi merupakan proses pergerakan atau perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain untuk tujuan tertentu. Manusia selalu berusaha mencapai efisien transportasi yaitu berusaha mengangkut barang atau orang dengan waktu secepat mungkin dan dengan pengeluaran biaya sekecil mungkin. (Turasno dkk, 2019)

Secara umum transportasi adalah suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan atau menggerakkan sesuatu (orang dan/atau barang) dari satu tempat asal ke tempat tujuan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu. Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan. Dalam melaksanakan kegiatan transportasi tersebut diperlukan unsur-unsur dasar yang berupa prasarana dan sarana transportasi.

Sarana atau moda merupakan salah satu komponen transportasi berbentuk alat yang dapat digerakkan dengan suatu propulsi/sistem tertentu baik secara alamiah atau melalui teknologi buatan manusia seperti mesin atau lebih dikenal dengan sebutan sebagai kendaraan. Jangkauan pelayanan transportasi dapat diartikan sebagai batas-batas geografis pelayanan yang diberikan oleh transportasi kepada pengguna transportasi tersebut. Batas geografis pelayanan transportasi ini disebut juga sebagai wilayah operasi suatu sistem transportasi.

Pelayanan sistem transportasi yang secara geografis hanya menjangkau wilayah pedesaan, dan ada juga yang melayani wilayah perkotaan yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuan di dalam kota itu saja. Selain itu, ada juga yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuannya telah melampaui batas kota, yaitu hingga ke kota lain di dalam satu provinsi. Pelayanan yang lebih luas lagi adalah pelayanan transportasi yang telah menjangkau kota-kota yang berada di luar provinsi tempat lokasi asalnya.

### **2.1.1. Bus**

Bus adalah kendaraan besar beroda, digunakan untuk membawa penumpang dalam jumlah besar. Istilah bus ini berasal dari Bahasa latin, *omnibus* yang berarti kendaraan yang berhenti disemua perhentian.

Bus memiliki berbagai macam jenis dan fungsinya. Beberapa jenis bus antara lain sebagai berikut:

1. *Coach / Motorcoach* adalah kendaraan yang dirancang untuk bepergian jarak jauh dari bus biasa. Sebagai hasilnya dia dilengkapi dengan kursi yang lebih nyaman, sebuah ruangan untuk tempat bagasi, dan mesin yang lebih besar. Kendaraan ini biasanya lebih tinggi dari bus biasa, dan dilengkapi dengan AC, kamar mandi, dan sistem audio/video. *Coaches/motorcoach* adalah kendaraan yang fleksibel yang dapat digunakan untuk pariwisata, perjalanan liburan atau perjalanan antar-kota.
2. Bus Tingkat dirancang dengan dua lantai agar dapat memuat lebih banyak penumpang. Dikenal di beberapa kota besar seperti London, Bombay, Hong Kong, Singapura, Dublin, Berlin, Davis, California, dan Victoria, British Columbia.
3. Bus sekolah digunakan untuk mengangkut anak-anak sekolah antara rumah mereka ke sekolah apabila tempat tinggal mereka terlalu jauh untuk ditempuh dengan berjalan kaki. Di Amerika Serikat bus sekolah biasanya memiliki warna khusus yaitu kuning dan dilengkapi dengan lampu peringatan lalu lintas serta perlengkapan pengaman lainnya yang digunakan ketika para penumpang naik atau turun dari bus. Bus sekolah biasanya dioperasikan oleh distrik sekolah atau oleh penyedia jasa bus sekolah yang dikontrak. Di Jakarta pernah dicoba diperkenalkan bus sekolah oleh pemerintah Jakarta, namun proyek ini tidak berhasil karena seringkali penumpang yang bukan murid sekolah juga ikut menggunakannya.

### **2.1.2. Bus Rapid Transit**

Bus Rapid Transit (BRT) atau busway merupakan bus dengan kualitas tinggi yang berbasis sistem transit yang cepat, nyaman, dan biaya murah untuk mobilitas perkotaan dengan menyediakan jalan untuk pejalan kaki, infrastruktur, operasi

pelayanan yang cepat dan sering, perbedaan keunggulan pemasaran dan layanan kepada pelanggan. Bus Rapid Transit (BRT), pada dasarnya mengemulasi karakteristik kinerja sistem transportasi kereta api modern. (Nurfadli dkk, 2015)

Sejarah BRT Pengembangan pertama dalam skala besar dari layanan bus ekspres dimulai di Curitiba (Brazil) pada tahun 1974, tetapi ada beberapa proyek-proyek kecil sebelum pembangunan itu. Pada tahun 2005, mungkin ada sampai 70 sistem BRT di dunia, menurut definisi BRT. Di Asia, sebelum tahun 2000, percobaan BRT sangat terbatas ada jumlah dan cakupannya. Sistem BRT di Nagoya-Jepang dan Taipei-Chins telah dianggap sistem yang relatif lengkap di kawasan Asia. ( Nurfadli dkk, 2015)

## **2.2. Trans Koetaradja Banda Aceh**

Trans Koetaradja merupakan salah satu bagian dari program penerapan Bus Rapid Transit (BRT) yang dirancang oleh Departemen Perhubungan, Pemerintah Provinsi Aceh. Motto pelayanannya adalah “Semangat melayani, Aman, Ramah lingkungan dan terkendali”. (Nurfadli, Heriyanto, and Pratomo 2015) Bus Trans Koetaradja atau yang lebih dikenal dengan nama Trans-K merupakan moda transportasi massal yang menghubungkan antara Banda Aceh dan Aceh Besar. Trans Koetaradja bukan hanya sebagai solusi untuk mengurangi kemacetan di Banda Aceh, tapi juga sebagai transportasi murah meriah untuk menjelajahi tempat-tempat wisata di Banda Aceh dan Aceh Besar.

### **2.2.1. Rute Trans Koetaradja**

Pada tahun 2019 terdapat 52 unit bus Trans Koetaradja dari kementerian perhubungan yang siap memberikan pelayanan sebagai transportasi umum di Banda Aceh dan Aceh Besar, terdiri dari 25 bus besar dan 27 bus kecil, 90 halte permanen dan 47 halte portable. Jalur transportasi Trans Koetaradja melayani lima rute atau koridor yang dilewati Saat ini jalur transportasi Trans Koetaradja melayani lima rute atau koridor yang akan dilewati, (Pada et al. 2019) yaitu:

1. Koridor 1 ( Pusat Kota - Darussalam)



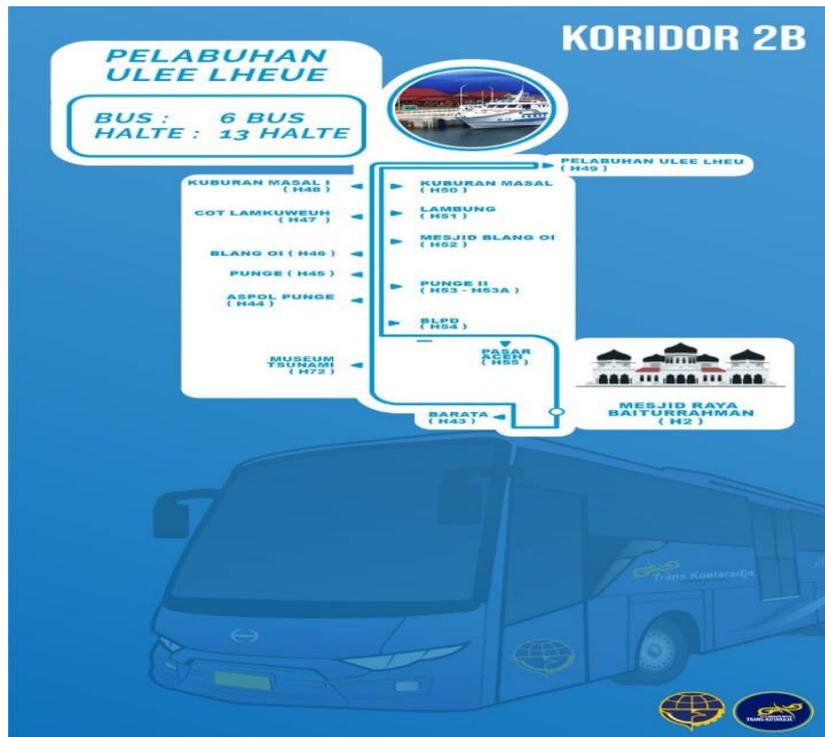
Gambar 2.1: Rute Koridor 1, (Dinas Perhubungan Aceh).

2. Koridor 2A ( Pusat Kota - Blang Bintang)



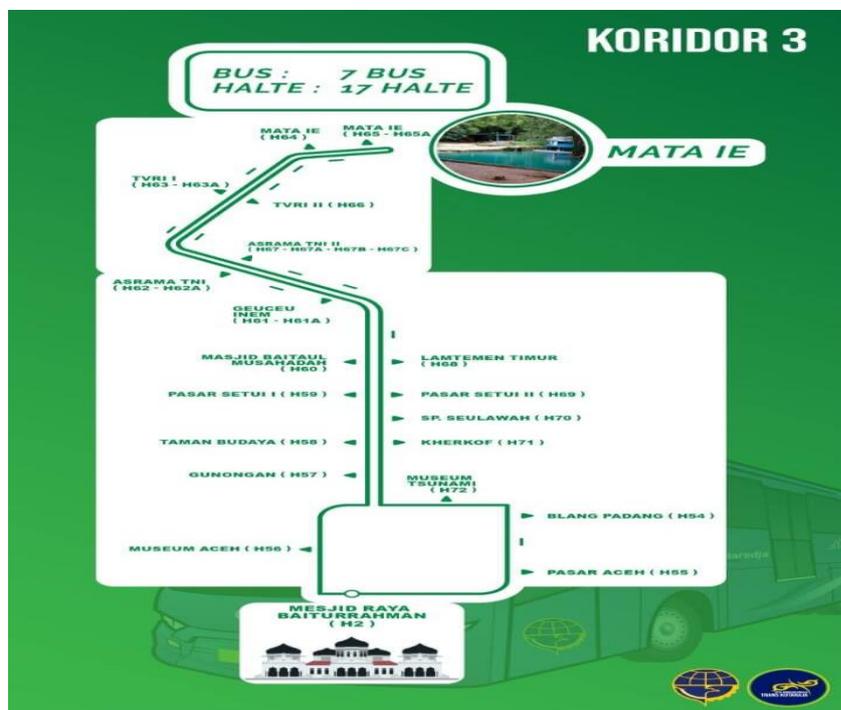
Gambar 2.2: Rute Koridor 2A, (Dinas Perhubungan Aceh).

3. Koridor 2B ( Pusat Kota – Ulee Lheue)



Gambar 2.3: Rute Koridor 2B, (Dinas Perhubungan Aceh).

4. Koridor 3 ( Pusat Kota – Mata Ie)



Gambar 2.4: Rute Koridor 3, (Dinas Perhubungan Aceh).

5. Koridor 5 ( Pusat kota – Ulee Kareng – Blang Bintang )



Gambar 2.5: Rute Koridor 5, (Dinas Perhubungan Aceh).

Sementara koridor 4 ditiadakan karena telah dilewati bus koridor 1 dan 2.

Kemudian pada tahun 2020 adanya penambahan satu koridor , yaitu koridor 3B yang akan menghubungkan Masjid Raya-Lhoong Raya-Rs Meuraxa. Dengan adanya penambahan koridor baru, maka saat ini bus Trans Koetaradja memiliki layanan di 6 koridor. Koridor 3B ini akan melewati Masjid Raya-Jalan Teuku Umar-Jalan Seulawah- Jalan Malikussaleh Lamlagang- Lampenerut- RS Meuraxa-Mata Ie.

Kehadiran Trans Koetaradja di Bandar Udara Sultan Iskandar Muda cukup bermanfaat bagi wisatawan karena memiliki alat transportasi alternatif selain taksi bandara. Apalagi, Trans Koetaradja memiliki rute dari Bandara Sultan Iskandar Muda langsung menuju Pelabuhan Ulee Lheue. Selain sebagai sarana transportasi, beberapa halte Trans Koetaradja juga diletakkan berdekatan dengan beberapa destinasi wisata di Kota Banda Aceh, seperti Museum Aceh, Museum Tsunami, dan Masjid Raya Baiturrahman.

### **2.2.2. Jadwal Operasi**

Trans Koetaradja resmi beroperasi pada 2 Mei 2016, Trans Koetaradja dioperasikan setiap harinya mulai pukul 06.30 sampai 20.00 WIB. Setiap bus diberbagai koridor akan sampai di halte-halte dengan perbedaan waktu 10 menit. Untuk waktu isoma pada setiap isoma pada setiap koridor berbeda-beda mulai dari pukul 11.40 sampai 12.30 WIB. Hingga saat ini untuk menaiki bus Trans Koetaradja masih tidak dikenakan biaya yaitu gratis.

### **2.2.3. Jumlah Pengguna Trans Koetaradja**

Tercatat pada tahun 2017, lebih dari 1.258.015 penumpang bus Trans Koetaradja yang melayani tiga koridor. Sejak penambahan dua koridor pada tahun 2018, jumlah penumpang meningkat tajam mencapai lebih dari 4.020.913 penumpang, pada tahun 2019 Trans Koetaradja memiliki penumpang 4.250.800, tahun 2020 penumpang Trans Koetaradja menurun jadi 236.190 penumpang akibat pandemi Covid-19. (Dinas Perhubungan Aceh)

### **2.2.4. Kebijakan Bus Trans Koetaradja**

Kebijakan bus Trans Koetaradja (Pada et al. 2019) Sebagai langkah untuk meningkatkan pelayanan angkutan dalam Kota Banda Aceh, Pemerintah Aceh melalui Dinas Perhubungan Komunikasi, Informasi dan Telematika Aceh merencanakan adanya angkutan massal berbasis jalan, yaitu Bus Trans Koetaradja.

Dinas Perhubungan Komunikasi, Informasi dan Telematika Aceh (2016) menyatakan bahwa maksud dan tujuan kebijakan Trans Koetaradja adalah:

- a. Mengatasi permasalahan transportasi perkotaan seperti kemacetan, kecelakaan lalu lintas dan polusi.
- b. Meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk secara massal dan nyaman.
- c. Menunjang pergerakan sumber daya untuk pertumbuhan ekonomi.
- d. Mewujudkan Kota Banda Aceh sebagai kota hijau.

### **2.2.5. Persepsi Masyarakat**

Menurut pendapat Robbins (2001), menerangkan makna dari persepsi masyarakat yaitu suatu proses di mana sekelompok manusia yang hidup dan tinggal bersama dalam wilayah tertentu dan memberikan pemahaman terkait peristiwa yang terjadi di lingkungannya. (Pada et al. 2019).

### **2.3. Pengertian Minat**

Setiap individu mempunyai kecenderungan fundamental untuk berhubungan dengan sesuatu yang berada dalam lingkungan. Apabila sesuatu itu memberikan kesenangan kepada dirinya, kemudian ia akan berminat terhadap sesuatu itu. Minat timbul apabila individu tertarik kepada sesuatu, karena sesuai dengan kebutuhannya atau merasakan bahwa sesuatu yang akan dipelajari dirasakan berarti bagi dirinya dan ia pun akan berniat untuk mempelajarinya.

Secara bahasa, minat berarti perasaan yang menyatakan bahwa satu aktivitas, pelajaran atau objek itu berharga atau berarti bagi individu. Sedangkan menurut istilah, di bawah ini peneliti mengemukakan beberapa pendapat ahli psikologi mengenai pengertian minat di atas.

Menurut H.C. Whiterington minat adalah kesadaran seseorang bahwa bahwa suatu objek, seseorang suatu soal atau situasi mengandung sangkut paut dengan dirinya. Minat itu akan timbul, jika suatu objek yang dihadapi seseorang bagi kebutuhan hidupnya.

Pendapat lain dikemukakan oleh W.S. Winkel bahwa minat diartikan sebagai kecenderungan subjek yang menetap, untuk merasa tertarik pada bidang studi atau pokok bahasa tertentu dan merasa senang untuk mempelajari materi itu. Jadi menurut pendapatnya, kecenderungan dan kesadaran subjek yang sudah menetap dalam dirinya akan menyebabkan timbulnya minat dan merasa senang mempelajari materi yang telah berikan.

Crow and Crow sebagaimana dikutip Abd. Rachman Abror, mengatakan bahwa minat atau interest bisa berhubungan dengan daya gerak yang mendorong cenderung atau merasa tertarik pada orang, benda, kegiatan ataupun bisa berupa pengalaman yang efektif yang dirangsang oleh kegiatan itu sendiri. Dengan kata lain, minat dapat menjadi penyebab kegiatan dan partisipasi dalam kegiatan. Minat

mengandung unsur kognisi (menenal), emosi (perasaan), dan konasi (kehendak). Unsur kognisi, yaitu minat didahului pengalaman dan informasi mengenai objek yang dituju oleh minat tersebut.

Suatu minat dapat diekspresikan melalui suatu pernyataan yang menunjukkan bahwa siswa lebih menyukai suatu hal daripada hal lainnya, dapat pula dimanifestasikan melalui partisipasi dalam suatu aktivitas. Siswa yang memiliki minat terhadap subjek tertentu cenderung untuk memberikan perhatian yang lebih besar terhadap subjek tersebut.

#### **2.4. Parameter Evaluasi Pelayanan Angkutan Umum**

Pelayanan angkutan umum adalah layanan angkutan penumpang oleh system perjalanan kelompok yang tersedia untuk masyarakat umum, biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute yang ditetapkan dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan. Menurut Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 untuk mengetahui tingkat efektivitas dan Parameter yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

##### **1. Kemudahan**

Indikator kemudahan atau aksesibilitas ini berhubungan dengan panjang trayek yang dilewati kendaraan terhadap luas daerah yang dilayani, bagaimana pelayanan suatu angkutan dapat diakses dan digunakan dalam satu trayek jaringan yang dilewati. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau susahya lokasi tersebut dicapai melalui sitem jaringan transportasi. (Tamin 2000)

##### **2. Kapasitas Pelayanan**

Parameter yang diteliti yaitu jumlah armada dibandingkan dengan panjang jalan yang dilalui oleh angkutan umum. Jumlah armada berhubungan dengan seberapa banyak kendaraan yang mampu melayani permintaan penumpang setiap waktunya, kapasitas tempat duduk, waktu sirkulasi dan waktu antara. Jumlah kendaraan angkutan umum semakin bertambah sesuai dengan permintaan pelayanan yang semakin meningkat.

## **2.5. Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda**

Model pemilihan moda bertujuan untuk mengetahui proporsi orang yang akan menggunakan setiap moda proses ini bertujuan dengan maksud untuk mengkalibrasi model pemilihan moda transportasi.

Pemilihan moda sangat sulit dimodelkan, walaupun hanya satu moda yang akan digunakan. Ini disebabkan karena banyak faktor yang sulit dikuantifikasi misal kenyamanan, keamanan, keandalan, atau ketersediaan, bus saat diperlukan. Faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda ini dapat dikelompokkan menjadi empat yaitu, ciri pengguna jalan, ciri pergerakan, ciri fasilitas moda transportasi, dan ciri kota atau zona. (Tamin 2000).

## **2.6. Model Pemilihan Moda**

Pemilihan moda mungkin merupakan model terpenting transportasi. Hal ini disebabkan karena peranan dari angkutan umum dalam berbagai kebijakan transportasi. Tidak seorang pun dapat menyangkal bahwa moda angkutan umum menggunakan ruang jalan jauh lebih efisien daripada moda angkutan pribadi. Oleh karena itu, masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam berbagai perencanaan dan kebijakan transportasi. Hal ini menyangkut efisien pergerakan di daerah perkotaan, ruang yang harus disediakan kota untuk dijadikan prasarana transportasi dan banyaknya pilihan moda transportasi yang dipilih penduduk. (Tamin 2000).

### **2.6.1. Model Pemilihan Moda Ujung-Perjalanan**

Salah satu tujuan perencanaan transportasi adalah pemerkiraan pertumbuhan kebutuhan akan pergerakan mobil pribadi sehingga investasi di bidang jalan raya dapat direncanakan dengan lebih baik. Model pemilihan moda jenis seperti ini hanya berkaitan dengan beberapa hal seperti pendapatan, kepadatan permukiman dan pemilihan kendaraan. (Tamin 2000).

### 2.6.2. Model Pemilihan Moda Pertukaran Perjalanan

Model ini mempunyai dasar teori yang lemah sehingga kemampuan peramalannya diragukan. Model jenis ini mempunyai keuntungan karena mempertimbangkan ciri pergerakan dan ketersediaan moda. Akan tetapi, akan lebih sulit mempertimbangkan ciri penggunaan jalan karena pergerakan tersebut telah diintegrasikan dalam bentuk matriks asal-tujuan. (Tamin 2000).

### 2.6.3. Model Logit-Biner

Menurut (Tamin 2000) pada dasarnya perilaku agregat individu dalam memilih jasa transportasi sepenuhnya merupakan hasil keputusan setiap individu. Pelaku perjalanan dihadapkan pada berbagai alternative baik berupa alternative tujuan perjalanan, moda angkutan, maupun rute perjalanan. Sehubungan dengan proses pemilihan perjalanan ini, dalam diri individu pelaku perjalanan terdapat hierarki pemilihan, seperti terlihat pada Gambar 2.6:



Gambar 2.6: Bagan Alir Logit-Biner (Tamin 2000)

## 2.7. Populasi, Sampel dan Teknik Sampling

### 2.7.1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk

dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono,2018). Populasi dalam penelitian ini adalah para masyarakat yang menggunakan angkutan umum Bus Trans Koetaradja.

### 2.7.2. Sampel

Menurut Sugiyono (2018). “Sampling adalah teknik pengambilan sample”. Jarang sekali suatu penelitian dilakukan dengan cara memeriksa semua obyek yang diteliti (sensus), tetapi sering digunakan sampling. Keuntungan dengan menggunakan teknik sampling antara lain adalah mengurangi ongkos, mempercepat waktu penelitian dan dapat memperbesar ruang lingkup penelitian. Dengan demikian sampel adalah sebagian dari populasi yang karakteristiknya hendak diselidiki, dan bias mewakili keseluruhan populasinya sehingga jumlahnya lebih sedikit dari populasinya. (Fajri et al. 2019)

Roscoe dalam buku *Research Methods For Business* memberikan saran-saran tentang ukuran sampel untuk penelitian seperti berikut ini:

1. ukuran sampel layak dalam penelitian adalah 30 sampai dengan 500,
2. bila dalam penelitian akan melakukan analisis dengan *multivariate* (korelasi atau regresi ganda misalnya), maka jumlah anggota sampel minimum 10 kali dari jumlah variable yang diteliti. Misalnya variable penelitian 5 (independen + dependen), maka jumlah anggota sampel =  $10 \times 5 = 50$ ,
3. untuk penelitian eksperimen yang sederhana yang menggunakan kelompok eksperimen dan kelompok kontrol maka jumlah anggota sampel masing-masing antara 10 s/d 20.

Pada penelitian ini jumlah masyarakat yang menggunakan angkutan umum Bus Trans Koetaradja tidak diketahui dengan pasti sehingga untuk menghitung jumlah sampel yang dibutuhkan menggunakan rumus sebagai berikut (Sugiyono, 2018):

$$n = \frac{Z^2 pq}{e^2} \quad (2.1)$$

Dimana:

n = Jumlah sampel yang diperlukan

Z = Tingkat keyakinan yang dibutuhkan dalam sampel, yakni 95%

P = Peluang benar 50%

q = Peluang salah 50%

$e^2$  = Sampling error

### 2.7.3. Teknik Sampling

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah *Sampling Insidental*. *Sampling Insidental* adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/*incidental* bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel bila dipandang orang yang ditemui tersebut cocok sebagai sumber data (Sugiyono, 2018).

## 2.8. Teknik Analisis Yang Digunakan

### 2.8.1. Uji Validitas

Dalam (Ong and Pambudi 2014), berarti instrument secara akurat mengukur objek yang harus diukur. Secara umum uji validitas adalah untuk melihat apakah item pertanyaan yang dipergunakan mampu mengukur apa yang ingin diukur. Suatu alat ukur yang valid tidak sekedar mampu mengungkapkan data dengan tepat, akan tetapi juga harus memberikan gambaran yang cermat mengenai data tersebut, artinya pengukuran tersebut mampu memberikan gambaran mengenai perbedaan yang sekecil-kecilnya diantara subjek yang satu dengan kualitas pelayanan.

Uji validitas berhubungan dengan suatu pengujian butir-butir dalam kuisisioner yang akan digunakan. Pengukuran ini dilakukan dengan menggunakan teknik kolerasi *product moment*.

Rumus (2.5) yang digunakan dalam mencari validitas butir adalah kolerasi *product moment* dari *pearson*.

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[(N \sum X^2 - \sum X^2)(N \sum Y^2 - \sum Y^2)]}} \quad (2.2)$$

Keterangan:

$r_{xy}$  = korelasi *product moment*

$N$  = jumlah uji coba

$\sum X$  = jumlah skor variable X

$\sum Y$  = jumlah skor variable Y

$\sum X^2$  = jumlah skor kuadrat variable X

$\sum Y^2$  = jumlah skor kuadrat variable Y

$\sum XY$  = jumlah perkalian variable X dengan variable Y

### 2.8.2. Uji Reliabilitas

Reliabilitas merupakan indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat pengukur dapat dipercaya atau dapat diandalkan (Sugiyono, 2018).

Dalam (Ong and Pambudi 2014) menyatakan bahwa uji reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Uji reliabilitas dilakukan secara bersama-sama terhadap seluruh pernyataan. Hasil penelitian reliabel terjadi apabila terdapat kesamaan data dalam waktu yang berbeda. Instrument yang reliabel adalah instrument yang bila digunakan beberapa kali untuk mengukur objek yang sama akan menghasilkan data yang sama.

Dalam penelitian ini teknik yang dipakai adalah teknik perhitungan reliabilitas koefisien *Alfa Cronbach*, dengan alasan komputasi dengan teknik ini akan memberikan harga yang lebih kecil atau sama besar dengan reliabilitas yang sebenarnya. Jadi dengan menggunakan teknik ini akan memberikan hasil yang lebih cermat karena dapat mendeteksi hasil yang sebenarnya.

Apabila hasil kuisisioner *alpha* lebih dari 50% atau 0,5 maka kuisisioner tersebut reliabel, sebaliknya bila kurang dari 50% atau 0,5 maka kuisisioner tersebut tidak reliabel. Lebih lanjut perhitungan reliabilitas ini menggunakan program SPSS *versi 22 for windows*.

## 2.9. Metode *Importance Performance Analysis* (IPA)

(Dalam Fajri et al. 2019) Metode *Importance Performance Analysis* (IPA) ini pertama kali diperkenalkan oleh Martilla dan James (1977) bertujuan untuk mengukur hubungan antara persepsi konsumen dan prioritas peningkatan kualitas produk/jasa. *Importance Performance Analysis* atau analisa tingkat kepentingan dan kinerja/kepuasan pelanggan merupakan metode analisis tingkat kepuasan konsumen terhadap suatu produk barang atau jasa.

Dalam (Algifari, 2016) nilai rata-rata indikator yang telah didapatkan akan digunakan untuk mencari analisis nilai kemudahan dan ketertarikan tiap indikator. Perhitungan nilai kemudahan dan ketertarikan dilakukan terpisah agar perhitungan dapat dilihat dengan mudah dan kemudian ditabelkan. Analisis nilai rata-rata kemudahan tiap indikator menggunakan rumus:

$$KmInd = \frac{\sum Hr}{nr} \quad (2.3)$$

Dimana :

$Km\ ind$  = rata-rata kemudahan tiap indikator

$\sum Hr$  = jumlah total penilaian kemudahan seluruh responden

$Nr$  = jumlah responden

Untuk menghitung nilai rata-rata ketertarikan tiap indikator dengan menggunakan rumus:

$$KtInd = \frac{\sum Kr}{nr} \quad (2.4)$$

Dimana:

$Kt\ ind$  = rata-rata ketertarikan tiap indikator

$\sum Kr$  = jumlah total penilaian ketertarikan seluruh responden

$nr$  = jumlah responden

Setelah diketahui rata-rata kemudahan dan ketertarikan tiap indikator, maka dihitung juga nilai kemudahan dan ketertarikan tiap variabel. Untuk menghitung nilai rata-rata kemudahan tiap variabel menggunakan rumus:

$$Km\ var = \frac{\sum Km.ind}{n.ind} \quad (2.5)$$

Dimana:

$Km\ var$  = rata-rata kemudahan tiap variabel

$\sum Km.ind$  = jumlah rata-rata kemudahan tiap indikator

$n.ind$  = jumlah indikator

Untuk menghitung nilai rata-rata ketertarikan tiap variabel dengan menggunakan rumus:

$$Kt\ var = \frac{\sum Kt.ind}{n.ind} \quad (2.6)$$

Dimana :

$Kt\ var$  = rata-rata ketertarikan tiap variabel

$\sum Kt.ind$  = jumlah rata-rata ketertarikan tiap indikator

$n.ind$  = jumlah indikator

Dengan menggunakan hasil analisis nilai kemudahan dan ketertarikan tiap indikator dan variabel maka dapat dicari Indeks Ketertarikan. Pengukuran Indeks Ketertarikan relatif dilakukan berdasarkan indikator dan variabel. Indeks Ketertarikan relatif tiap indikator dapat menggunakan rumus:

$$IKr.ind = \frac{Kt.ind}{Km.ind} \times 100\% \quad (2.7)$$

Dimana:

$IKr.ind$  = indeks ketertarikan relatif tiap indikator

$Kt.ind$  = nilai ketertarikan tiap indikator

$Km.ind$  = nilai kemudahan tiap indikator

Untuk mengukur Indeks Ketertarikan relatif tiap variabel dengan menggunakan rumus:

$$IKr.var = \frac{Kt.var}{Km.var} \times 100\% \quad (2.8)$$

Dimana:

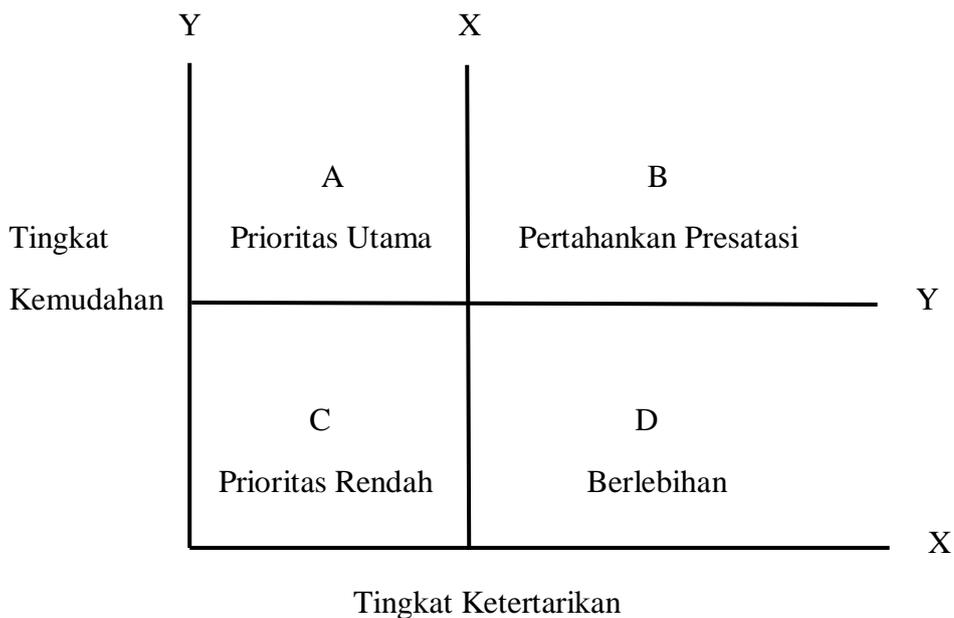
$IKr.var$  = indeks ketertarikan relatif tiap variabel

$Kt.var$  = nilai ketertarikan tiap variabel

$Km.var$  = nilai kemudahan tiap variabel

Analisis tingkat penilaian dan ketertarikan konsumen dapat menghasilkan suatu diagram Kartesius yang dapat menunjukkan letak faktor-faktor atau unsur-unsur yang dianggap mempengaruhi ketertarikan masyarakat, dimana diagram Kartesius tersebut akan dijabarkan dalam empat kuadran (Fajri et al, 2019).

Dari analisis yang telah didapatkan maka dapat dibuat diagram *Importance Performance* yang berfungsi untuk melihat posisi indikator atau variabel pada kuadran A-D. Dengan nilai indeks ketertarikan relative maka diagram dapat digambar seperti gambar 2.9 (Algifari, 2016):



Gambar 2.7: Diagram Kartesius

Dimana:

- A. Menunjukkan unsur kemudahan yang diberikan oleh pemerintah sudah tinggi namun bagi penumpang masih kurang menarik sehingga dikategorikan kurang menarik.

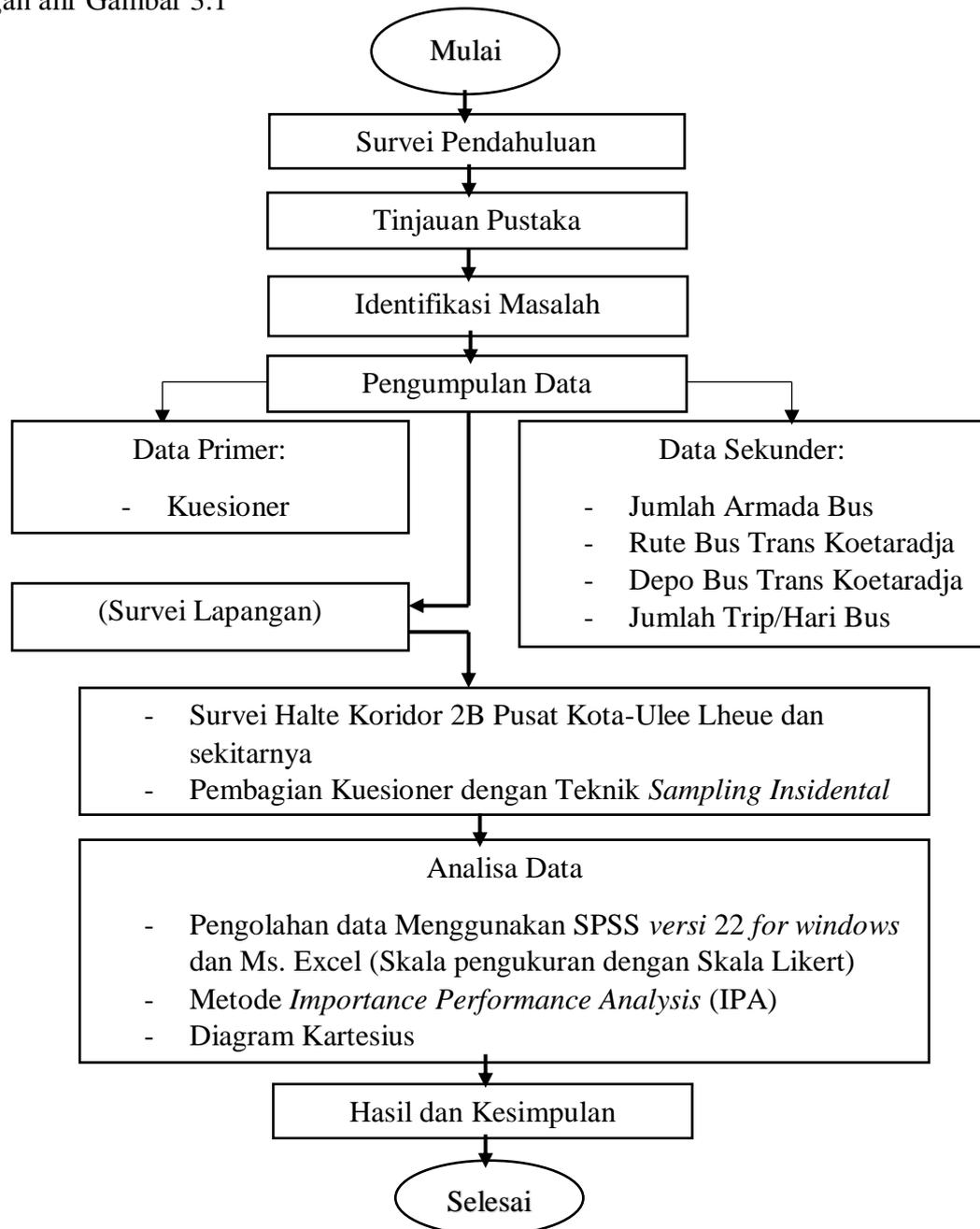
- B. Menunjukkan unsur kemudahan yang telah berhasil dilaksanakan pemerintah dan sangat menarik bagi penumpang, untuk itu wajib dipertahankan. Dikategorikan sangat mudah dan sangat menarik.
- C. Menunjukkan faktor yang kurang tertarik pengaruhnya bagi penumpang dan kemudahannya kurang/biasa-biasa saja. Dikategorikan kurang mudah dan kurang tertarik.
- D. Menunjukkan unsur kemudahan yang diberikan pemerintah sudah tinggi akan tetapi ketertarikan penumpang tidak terlalu penting terhadap adanya atribut tersebut sehingga ketertarikan penumpang dianggap berlebihan.

## BAB 3

### METODOLOGI PENELITIAN

#### 3.1. Bagan Alir Penelitian

Penulis membuat tugas akhir ini dengan langkah-langkah yang tertera pada bagan alir Gambar 3.1



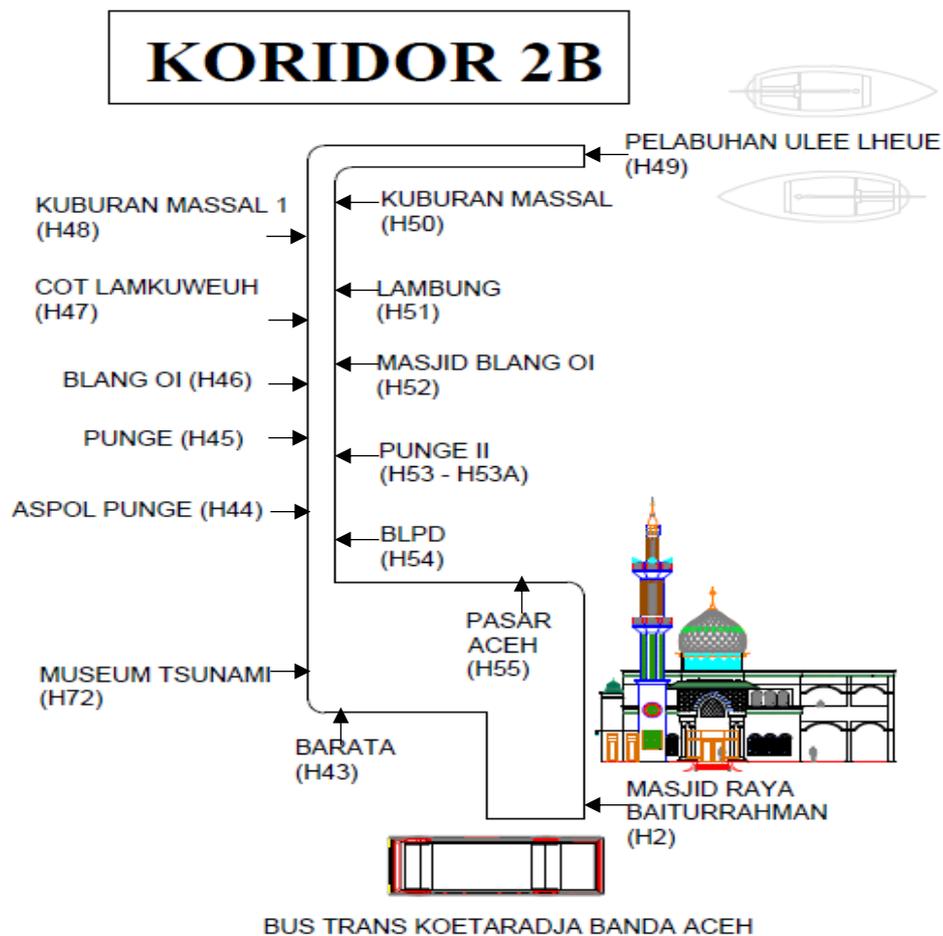
Gambar 3.1: Bagan Alir Penelitian

### 3.2. Survei Lokasi

Survei yang dilakukan pada lokasi studi ini bertujuan untuk mengetahui gambaran umum kondisi lapangan. Survei ini juga dilakukan untuk mengetahui keadaan lingkungan dan pergerakan penumpang. Pada kegiatan ini dilakukan pengamatan secara visual terhadap lokasi yang diteliti untuk mendapatkan sejumlah informasi yang diperoleh melakukan kuisisioner dengan masyarakat dan penumpang.

### 3.3. Lokasi Penelitian

Lokasi pengambilan data dilakukan di Kota Banda Aceh khususnya di daerah Halte Koridor 2B Pusat Kota-Ulee Lheue dan sekitarnya. Lokasi pada koridor ini dipilih karena masih banyak penumpang karena masih dalam daerah pusat kota, sesuai peta lokasi sebagai berikut:



Gambar 3.2: Lokasi Penelitian

### **3.4. Metode Penelitian**

Untuk meneliti dan menganalisa ketertarikan penumpang terhadap angkutan umum perkotaan Bus Trans Koetaradja Banda Aceh maka diperlukan metode penelitian yang meliputi:

#### **3.4.1. Tinjauan Pustaka**

Tinjauan pustaka digunakan sebagai acuan penelitian dengan meninjau pada jurnal, buku-buku, pendapat dan teori-teori yang berhubungan dengan penelitian.

#### **3.4.2. Metode Pengumpulan Data**

Data dalam penelitian ini menggunakan data primer dengan kuesioner dan data sekunder. Data primer adalah data yang langsung dari sumber penelitian yang diperoleh secara langsung oleh sumber aslinya dan tidak melalui media perantara (Sugiyono, 2018), adapun data sekunder meliputi sebagai berikut:

##### 1. Jumlah Armada dan Kondisi Prasarana Trans Koetaradja (Dishub Aceh)

###### a. Koridor 1

- Halte Portabel : 11 Unit
- Halte Permanen : 24 Unit
- Pramugara : 18 Orang
- Pramudi : 18 Orang
- Bus Sedang : 0 Unit
- Bus Besar : 12 Unit

###### b. Koridor 2A

- Halte Portabel : 15 Unit
- Halte Permanen : 18 Unit
- Pramugara : 15 Orang
- Pramudi : 15 Orang
- Bus Sedang : 2 Unit
- Bus Besar : 8 Unit

###### c. Koridor 2B

- Halte Portabel : 2 Unit

- Halte Permanen : 13 Unit
- Pramugara : 12 Orang
- Pramudi : 12 Orang
- Bus Sedang : 3 Unit
- Bus Besar : 5 Unit

d. Koridor 3A

- Halte Portabel : 10 Unit
- Halte Permanen : 17 Unit
- Pramugara : 9 Orang
- Pramudi : 9 Orang
- Bus Sedang : 6 Unit
- Bus Besar : 0 Unit

e. Koridor 3B

- Halte Portabel : 6 Unit
- Halte Permanen : 0 Unit
- Pramugara : 9 Orang
- Pramudi : 9 Orang
- Bus Sedang : 6 Unit
- Bus Besar : 0 Unit

f. Koridor 5

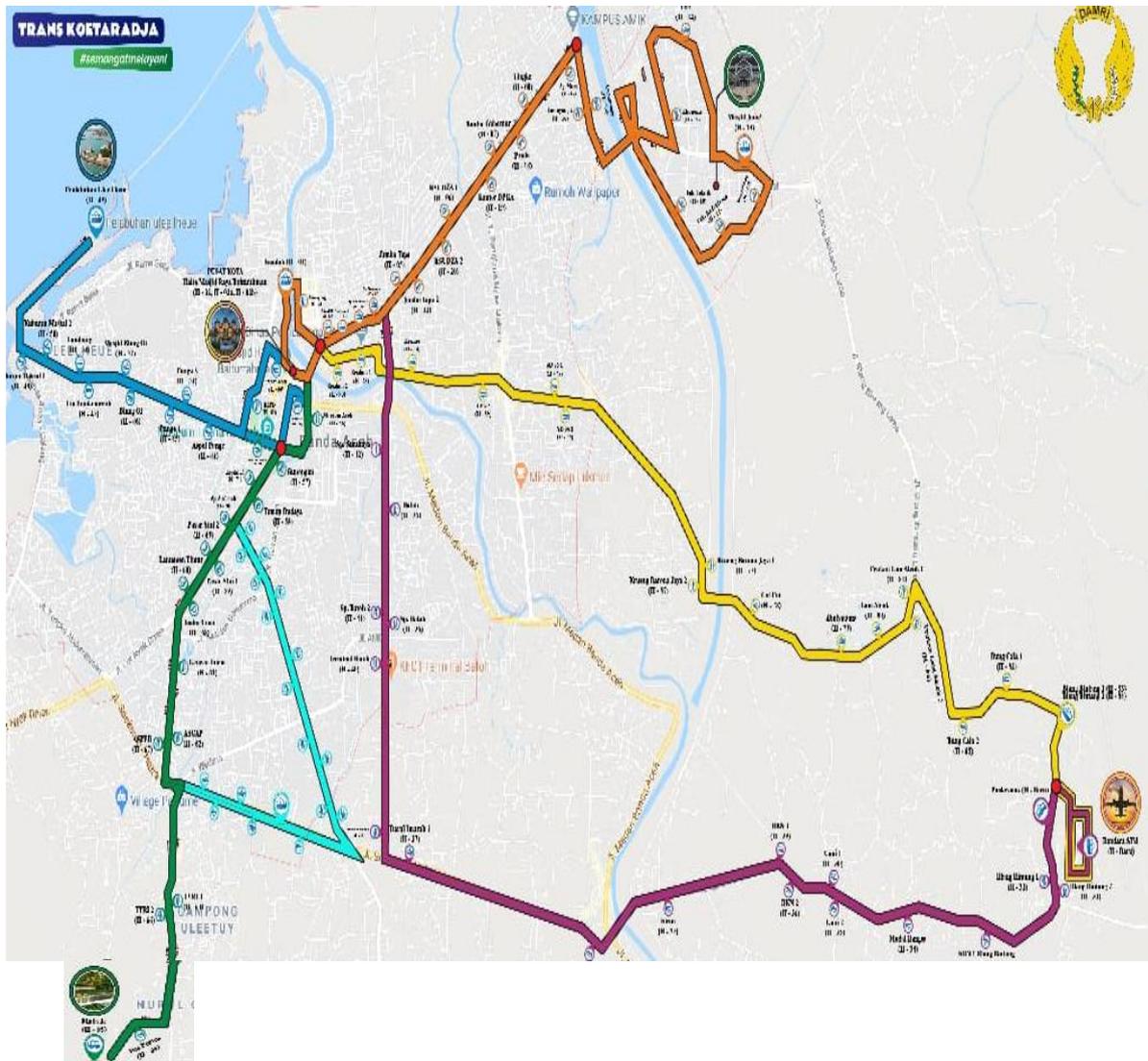
- Halte Portabel : 9 Unit
- Halte Permanen : 18 Unit
- Pramugara : 14 Orang
- Pramudi : 14 Orang
- Bus Sedang : 10 Unit
- Bus Besar : 0 Unit

Total:

- Halte Portabel : 53 Unit
- Halte Permanen : 90 Unit
- Pramugara : 77 Orang
- Pramudi : 77 Orang

- Bus Sedang : 27 Unit
- Bus Besar : 25 Unit

2. Rute Bus Trans Koetaradja (Dishub Aceh)



Gambar 3.3: Rute Bus Trans Koetaradja (Dishub Aceh)

Keterangan:

- Koridor 1 : █
- Koridor 2A : █
- Koridor 2B : █
- Koridor 3A : █
- Koridor 3B : █
- Koridor 5 : █

### 3. Depo Bus Trans Koetaradja

Depo bus adalah garasi tempat bus disimpan pada malam hari, yang juga digunakan untuk melakukan perawatan ataupun perbaikan bus.

Depo bus Trans Koetaradja memiliki 2 tempat berbeda yaitu Depo di kompleks Terminal Tipe A Batoh meliputi khusus bus untuk rute Koridor 1, Koridor 2A dan Koridor 2B, sedangkan Depo yang lainnya di Perusahaan Umum Damri (Perum Damri) meliputi khusus bus untuk rute Koridor 3A, Koridor 3B dan Koridor 5.



Gambar 3.4: Depo Kompleks Terminal Tipe A Batoh.



Gambar 3.5: Depo Perusahaan Umum Damri (Perum Damri)

#### 4. Jumlah trip/hari Bus Trans Koetaradja

##### a. Koridor 1

Berangkat dari Keudah (Pusat Kota – Darussalam)

- Bus 1 : 16 Trip/Hari Pukul 06.30 WIB s/d 19.45 WIB
- Bus 2 : 16 Trip/Hari Pukul 06.40 WIB s/d 19.55 WIB
- Bus 3 : 16 Trip/Hari Pukul 06.50 WIB s/d 20.05 WIB
- Bus 4 : 16 Trip/Hari Pukul 07.00 WIB s/d 20.15 WIB
- Bus 5 : 16 Trip/Hari Pukul 07.10 WIB s/d 20.25 WIB
- Bus 6 : 16 Trip/Hari Pukul 07.20 WIB s/d 20.35 WIB

Berangkat dari Masjid Jami' (Darussalam – Pusat Kota)

- Bus 7 : 16 Trip/Hari Pukul 06.30 WIB s/d 19.45 WIB
- Bus 8 : 16 Trip/Hari Pukul 06.40 WIB s/d 19.55 WIB
- Bus 9 : 16 Trip/Hari Pukul 06.50 WIB s/d 20.05 WIB
- Bus 10 : 16 Trip/Hari Pukul 07.00 WIB s/d 20.15 WIB
- Bus 11 : 16 Trip/Hari Pukul 07.10 WIB s/d 20.25 WIB

##### b. Koridor 2A

Berangkat dari Masjid Raya Baiturrahman (Pusat Kota – Lambaro – B.Bintang)

- Bus 1 : 16 Trip/Hari Pukul 06.30 WIB s/d 21.05 WIB
- Bus 2 : 16 Trip/Hari Pukul 06.40 WIB s/d 21.15 WIB
- Bus 3 : 16 Trip/Hari Pukul 06.50 WIB s/d 21.55 WIB
- Bus 4 : 16 Trip/Hari Pukul 07.00 WIB s/d 21.35 WIB
- Bus 5 : 16 Trip/Hari Pukul 07.10 WIB s/d 21.45 WIB

Berangkat dari Blang Bintang (B.Bintang – Lambaro – Pusat Kota)

- Bus 6 : 16 Trip/Hari Pukul 06.30 WIB s/d 21.05 WIB
- Bus 7 : 16 Trip/Hari Pukul 06.40 WIB s/d 21.15 WIB
- Bus 8 : 16 Trip/Hari Pukul 06.50 WIB s/d 21.25 WIB
- Bus 9 : 16 Trip/Hari Pukul 07.00 WIB s/d 21.35 WIB
- Bus 10 : 16 Trip/Hari Pukul 07.10 WIB s/d 21.45 WIB

##### c. Koridor 2B

Berangkat dari Barata (Pusat Kota – Ulee Lheue)

- Bus 1 : 21 Trip/Hari Pukul 06.30 WIB s/d 19.35 WIB
- Bus 2 : 21 Trip/Hari Pukul 07.00 WIB s/d 20.05 WIB

Berangkat dari Kuburan Massal (Ulee Lheue – Pusat Kota)

- Bus 3 : 21 Trip/Hari Pukul 06.30 WIB s/d 19.35 WIB
- Bus 4 : 21 Trip/Hari Pukul 07.00 WIB s/d 20.05 WIB

d. Koridor 3A

Berangkat dari Masjid Raya Baiturrahman (Pusat Kota – Stui – Mata Ie)

- Bus 1 : 14 Trip/Hari Pukul 06.30 WIB s/d 18.55 WIB
- Bus 2 : 14 Trip/Hari Pukul 07.00 WIB s/d 19.25 WIB

Berangkat dari Mata Ie (Mata Ie – Stui – Pusat Kota)

- Bus 3 : 14 Trip/Hari Pukul 06.30 WIB s/d 18.55 WIB
- Bus 4 : 14 Trip/Hari Pukul 07.00 WIB s/d 19.25 WIB

e. Koridor 3B

Berangkat dari Masjid Raya Baiturrahman (Pusat Kota – Stadion – Mata Ie)

- Bus 1 : 14 Trip/Hari Pukul 06.30 WIB s/d 18.55 WIB
- Bus 2 : 14 Trip/Hari Pukul 07.00 WIB s/d 19.25 WIB

Berangkat dari Mata Ie (Mata Ie – Stadion – Pusat Kota)

- Bus 3 : 14 Trip/Hari Pukul 06.30 WIB s/d 18.55 WIB
- Bus 4 : 14 Trip/Hari Pukul 07.00 WIB s/d 19.25 WIB

f. Koridor 5

Berangkat dari Masjid Raya Baiturrahman (Pusat Kota – Ulee Kareng – B.Bintang)

- Bus 1 : 14 Trip/Hari Pukul 06.15 WIB s/d 19.00 WIB
- Bus 2 : 14 Trip/Hari Pukul 06.30 WIB s/d 19.55 WIB
- Bus 3 : 14 Trip/Hari Pukul 06.40 WIB s/d 19.45 WIB

Berangkat dari Blang Bintang (B.Bintang – Ulee Kareng – Pusat Kota)

- Bus 4 : 14 Trip/Hari Pukul 06.30 WIB s/d 19.15 WIB
- Bus 5 : 14 Trip/Hari Pukul 06.45 WIB s/d 19.30 WIB

Penelitian yang digunakan pada penyebaran kuesioner ini menggunakan Skala Likert yang sudah dimodifikasi dimana responden memilih lima jawaban yang tersedia. Maksud kategori jawaban adalah untuk melihat kecenderungan pendapat responden kearah setuju maupun kearah tidak setuju. Berikut adalah skor yang diberikan kepada kuesioner yang dipakai dalam penelitian ini (Sugiyono, 2018):

Tabel 3.1: Penilaian (skor)

Pilihan	Bobot Skor
Sangat Setuju	5
Setuju	4
Cukup Setuju	3
Tidak Setuju	2
Sangat Tidak Setuju	1

Untuk mengungkapkan fakta aktual penelitian menggunakan kuesioner. Kuesioner adalah teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bias diharapkan dari responden (Sugiyono, 2018). Kuesioner yang telah dibuat oleh peneliti disebarkan langsung kepada responden.

Uma Sekaran (1992) mengemukakan beberapa prinsip dalam penulisan angket (kuisisioner) sebagai teknik pengumpulan data sebagai berikut (Sugiyono, 2018):

- Isi dan tujuan pertanyaan
- Bahasa yang digunakan
- Tipe dan bentuk pertanyaan
- Pertanyaan tidak mendua
- Tidak menanyakan yang sudah lupa

Berikut susunan daftar pertanyaan (kuesioner):

Tabel 3.2: Kuesioner Variabel Kemudahan

No	Pernyataan	Kemudahan				
		STS	TS	CS	S	SS
1.	Pendapat Masyarakat Terhadap Trans Koetaradja merupakan bus alternatif yang mudah untuk digunakan sehari-hari.					

Tabel 3.2: *Lanjutan*

2.	Petugas bus Trans Koetaradja selalu menjaga kesopanan, memberikan pelayanan secara adil kepada penumpang.					
3.	Petugas bus Trans Koetaradja Banda Aceh dan penumpang memiliki komunikasi yang baik dalam memberikan pelayanan.					
4.	Trans Koetaradja solusi alternatif kemacetan di Banda Aceh					
5.	Supir bus selalu mengendarai bus dengan nyaman dan aman (tidak mengebut dan ugal-ugalan)					
Pendapat Masyarakat Terhadap Fasilitas						
6.	AC pada Trans Koetaradja selalu berfungsi dengan baik.					
7.	Radio dan musik pada Trans Koetaradja selalu berfungsi dengan baik dan mudah didengar.					
8.	Pegangan ( <i>handgrip</i> ) bagi penumpang jumlahnya sudah memadai jika tempat duduk sudah penuh ditempati.					
9.	Tempat duduk yang ada saat ini sudah memadai dan cukup.					
10.	Informasi bus tidak membingungkan saya.					
Pendapat masyarakat Terhadap Waktu Tempuh dan Waktu Pengoperasian Bus						
11.	Bus Trans Koetaradja terjadwal dan tepat waktu.					
12.	Rentang waktu tunggu bus Trans Koetaradja antara bus 1 dengan bus yang lainnya tidak terlalu lama ( $\pm 15$ menit)					
13.	Waktu jarak tempuh bus Trans Koetaradja dari halte ke halte berikutnya tidak terlalu lama ( $\pm 30$ menit)					
14.	Waktu tempuh perjalanan bus Trans Koetaradja saat ini lebih cepat dibandingkan transportasi lainnya					
15.	Durasi pada saat bus Trans Koetaradja Banda Aceh berhenti di halte tidak terlalu lama ( $\pm 15$ menit)					
Pendapat Masyarakat Terhadap Halte						
16.	Halte bus Trans Koetaradja yang disediakan nyaman dan bersih.					
17.	Tempat sampah pada halte saat ini sudah cukup bagi penumpang bus Trans Koetaradja.					

Tabel 3.2: *Lanjutan*

18.	Halte bus Trans Koetaradja saat ini sudah banyak sehingga memudahkan penumpang berhenti di halte yang diinginkan.					
19.	Tempat duduk halte yang ada saat ini sudah memadai dan cukup.					
20.	Lokasi halte saat ini strategis/tepat ketempat tujuan saya.					

Tabel 3.3: Kuesioner Variabel Ketertarikan

No	Pernyataan	Ketertarikan				
		STS	TS	CS	S	SS
Pendapat Masyarakat Terhadap Trans Koetaradja						
1.	Saya tertarik untuk selalu menggunakan menggunakan Trans Koetaradja dalam setiap aktifitas.					
2.	Sikap petugas dalam melayani penumpang Trans Koetaradja membuat saya tertarik menggunakan Trans Koetaradja.					
3.	Trans Koetaradja memberikan kenyamanan dan keamanan sehingga saya tidak merasa takut menggunakan Trans Koetaradja.					
4.	Trans Koetaradja merupakan alternatif kendaraan umum yang diminati banyak penumpang.					
5.	Trans Koetaradja lebih baik daripada angkutan lain.					
Pendapat Masyarakat Terhadap Fasilitas						
6.	Fasilitas berupa AC menarik orang untuk menggunakan Trans Koetaradja.					
7.	Fasilitas berupa musik dan radio menarik orang untuk menggunakan Trans Koetaradja.					
8.	Dengan diterapkan perbedaan tempat duduk antara pria dan wanita membuat saya tertarik menggunakan bus Trans Koetaradja.					
9.	Saya selalu merasa aman saat menggunakan bus Trans Koetaradja walaupun tidak mendapatkan tempat duduk.					
10.	Bus selalu dalam keadaan bersih dan nyaman.					
Pendapat masyarakat Terhadap Waktu Tempuh dan Waktu Pengoperasian Bus						
11.	Menggunakan bus Trans Koetaradja mempercepat tujuan saya.					

Tabel 3.3: *Lanjutan*

12.	Waktu tunggu dari halte sampai bus datang tidak terlalu lama ( $\pm 15$ menit)					
13.	Dengan waktu tempuh perjalanan bus yang tidak terlalu lama membuat saya sering bepergian dengan Trans Koetaradja.					
14.	Dengan waktu tempuh perjalanan yang lebih cepat dibandingkan transportasi lain membuat penumpang tertarik menggunakan bus Trans Koetaradja					
15.	Waktu pengoperasian bus Trans Koetaradja yang lebih cepat dibandingkan angkutan umum lainnya membuat saya tertarik menggunakan Trans Koetaradja siang maupun malam.					
Pendapat Masyarakat Terhadap Halte						
16.	Walaupun letak halte berjauhan saya tetap menggunakan bus Trans Koetaradja.					
17.	Dengan adanya tempat sampah yang cukup pada halte membuat penumpang tidak membuang sampah sembarangan.					
18.	Apabila jumlah halte pada saat ini menjangkau ke tujuan saya, maka saya akan selalu menggunakan bus Trans Koetaradja.					
19.	Saya selalu mendapatkan tempat duduk di halte saat menunggu kedatangan bus.					
20.	Halte selalu penuh penumpang pada jalur tertentu saja.					

Penyebaran kuesioner ini dilakukan di lokasi Koridor 2B, di Halte Bus Trans Koetaradja maupun diluar *shelter* Trans Koetaradja untuk mengetahui ketertarikan penumpang dengan adanya sarana transportasi Trans Koetaradja yang menggunakan system BRT (*Bus Rapid Transit*).

### 3.4.3. Menentukan Banyaknya Responden

Pada penelitian ini jumlah masyarakat yang menggunakan Bus Trans Koetaradja tidak diketahui dengan pasti sehingga untuk menghitung jumlah sampel yang dibutuhkan menggunakan rumus Cochran pada Pers 2.1.

Tingkat keyakinan yang digunakan adalah 95% dimana nilai Z sebesar 1,96 dan tingkat *error* maksimum sebesar 10%. Jumlah ukuran sampel dalam penelitian sebagai berikut:

$$n = \frac{(1,96)^2 (0,5)(0,5)}{(0,1)^2}$$
$$n = 96,04$$

Berdasarkan perhitungan, maka jumlah sampel yang dibutuhkan dalam penelitian ini sebanyak 96,04 yang dibulatkan menjadi 100 responden, dengan demikian jumlah sampel penelitian adalah 100 orang.

#### **3.4.4. Tabulasi Data Penelitian**

Kuesioner yang telah diisi oleh responden perlu dilakukan tabulasi agar dapat diperoleh. Setelah menyebarkan kuesioner kepada responden (masyarakat dan penumpang), diperoleh kuesioner yang telah diisi oleh 100 responden.

#### **3.4.5. Uji Kualitas Data Penelitian**

##### **a. Uji Validitas**

Uji validitas adalah untuk melihat apakah item pertanyaan yang dipergunakan mampu mengukur apa yang ingin diukur. Suatu alat ukur yang valid tidak sekedar mampu mengungkapkan data dengan tepat, akan tetapi juga harus memberikan gambaran yang cermat mengenai data tersebut, artinya pengukuran tersebut mampu memberikan gambaran mengenai perbedaan yang sekecil-kecilnya diantara subjek yang satu dengan kualitas pelayanan.

Uji validitas berhubungan dengan suatu pengujian butir-butir dalam kuisisioner yang akan digunakan. Pengukuran ini dilakukan dengan menggunakan teknik kolerasi *product moment*.

##### **b. Uji Reliabilitas**

Uji reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Uji reliabilitas dilakukan secara bersama-sama terhadap seluruh pernyataan. Hasil penelitian reliabel terjadi

apabila terdapat kesamaan data dalam waktu yang berbeda. Instrument yang reliabel adalah instrument yang bila digunakan beberapa kali untuk mengukur objek yang sama akan menghasilkan data yang sama. Dalam penelitian ini teknik yang dipakai adalah teknik perhitungan reliabilitas koefisien *Alfa Cronbach*, dengan alasan komputasi dengan teknik ini akan memberikan harga yang lebih kecil atau sama besar dengan reliabilitas yang sebenarnya. Jadi dengan menggunakan teknik ini akan memberikan hasil yang lebih cermat karena dapat mendeteksi hasil yang sebenarnya. Apabila hasil kuisisioner *alpha* lebih dari 50% atau 0,5 maka kuisisioner tersebut reliabel, sebaliknya bila kurang dari 50% atau 0,5 maka kuisisioner tersebut tidak reliabel. Lebih lanjut perhitungan reliabilitas ini menggunakan program SPSS *versi 22 for windows*.

#### **3.4.6. Importance Performance Analysis**

(Dalam Fajri et al. 2019) Metode *Importance Performance Analysis* (IPA) ini pertama kali diperkenalkan oleh martilla dan James (1977) bertujuan untuk mengukur hubungan antara persepsi responden dan prioritas peningkatan kualitas. *Importance Performance Analysis* atau analisa tingkat kepentingan dan kinerja/kepuasan penumpang merupakan metode analisis tingkat ketertarikan masyarakat terhadap Trans Koetaradja. Analisis tingkat penilaian dan ketertarikan konsumen dapat menghasilkan suatu diagram Kartesius yang dapat menunjukkan letak faktor-faktor atau unsur-unsur yang dianggap mempengaruhi ketertarikan masyarakat, dimana diagram Kartesius tersebut akan dijabarkan dalam empat kuadran (Fajri et al, 2019).

#### **3.5. Peralatan Penelitian**

Dalam penelitian digunakan alat untuk menunjang pelaksanaan penelitian dilapangan. Alat yang diperlukan antara lain:

1. Alat tulis, untuk mencatat,
2. Komputer, untuk menghitung hasil penelitian,
3. Kuesioner, untuk memberikan beberapa pertanyaan kepada masyarakat mengenai Trans Koetaradja,
4. SPSS *versi 22 for windows*, untuk mengolah data hasil dari kuesioner.

## **BAB 4**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1. Penjelasan Penelitian**

Pada bab ini penulis akan membahas mengenai analisis data yang berasal dari kuesioner yang telah diisi responden penumpang bus Trans Koetaradja. Analisis data dalam penelitian ini terbagi atas 2 bagian analisis data. Bagian pertama merupakan pengujian instrumen yang terdiri atas uji validitas dan uji reliabilitas. Data yang digunakan untuk menguji instrumen ini diperoleh dari hasil kuesioner yang telah diisi responden penumpang bus Trans Koetaradja, kemudian pengujian dilakukan dengan menggunakan rumus *Product Moment of Correlation* dan *Alpha Corbach's*. Total kuesioner yang disebarakan dalam penelitian ini berjumlah 100 kuesioner dan semuanya dikembalikan secara langsung oleh peneliti. Berikut adalah pembahasan secara detail.

#### **4.2. Validitas dan Reliabilitas Terhadap Hasil Kuesioner**

##### **4.2.1. Uji Validitas**

Uji validitas merupakan alat ukur untuk mengetahui sejauh mana nilai/ukuran yang diperoleh benar-benar menyatakan hasil pengukuran/pengamatan yang ingin diukur. Pengujian validitas ini dilakukan dengan menggunakan teknik korelasi *Product Moment*. Sampel yang digunakan dalam pengujian ini adalah 100 responden sedangkan jumlah pertanyaan yang terdapat dalam kuesioner adalah sebanyak 40 pertanyaan yang dibagi menjadi 2 bagian yaitu 20 pertanyaan mengenai kemudahan dan 20 pertanyaan mengenai ketertarikan.

Suatu butir pertanyaan instrumen dianggap valid apabila  $r_{hitung} > r_{tabel}$ . Nilai  $r_{tabel}$  diperoleh dengan taraf signifikan ( $\alpha$ ) = 5%, dengan derajat bebas (db)  $N = 100$ , yaitu sebesar 0,195. Berikut ini merupakan ringkasan hasil pengolahan data uji validitas variabel kemudahan dan variabel ketertarikan yang dilakukan pada setiap butir pertanyaan.

Tabel 4.1: Hasil Uji Validitas Variabel Kemudahan

Variabel Kemudahan	Pertanyaan	r Hitung	r Tabel	Keterangan
Pendapat Masyarakat Terhadap Trans Koetaradja	1	0.283	0.195	Valid
	2	0.632	0.195	Valid
	3	0.405	0.195	Valid
	4	0.643	0.195	Valid
	5	0.337	0.195	Valid
Pendapat Masyarakat Terhadap Fasilitas	6	0.745	0.195	Valid
	7	0.500	0.195	Valid
	8	0.319	0.195	Valid
	9	0.511	0.195	Valid
	10	0.632	0.195	Valid
Pendapat Masyarakat Terhadap Waktu Tempuh dan Waktu Pengoperasional Bus	11	0.426	0.195	Valid
	12	0.610	0.195	Valid
	13	0.451	0.195	Valid
	14	0.399	0.195	Valid
	15	0.257	0.195	Valid
Pendapat Masyarakat Terhadap Halte	16	0.381	0.195	Valid
	17	0.439	0.195	Valid
	18	0.710	0.195	Valid
	19	0.485	0.195	Valid
	20	0.552	0.195	Valid

Hasil uji validitas terhadap butir-butir pertanyaan dalam kuesioner tersebut kemudian dibandingkan antara nilai  $r_{hitung}$  dan  $r_{tabel}$  yang telah diketahui. Dari hasil tersebut dapat dikatakan bahwa semua pertanyaan mempunyai nilai  $r_{hitung} > r_{tabel}$  sehingga dapat dikatakan bahwa semua pertanyaan pada variabel kemudahan dapat dinyatakan valid atau tidak ada yang gugur.

Tabel 4.2: Hasil Uji Validitas Variabel Ketertarikan

Variabel Ketertarikan	Pertanyaan	r Hitung	r Tabel	Keterangan
Pendapat Masyarakat Terhadap Trans Koetaradja	1	0.559	0.195	Valid
	2	0.273	0.195	Valid
	3	0.318	0.195	Valid
	4	0.747	0.195	Valid
	5	0.255	0.195	Valid
Pendapat Masyarakat Terhadap Fasilitas	6	0.570	0.195	Valid
	7	0.547	0.195	Valid
	8	0.726	0.195	Valid
	9	0.339	0.195	Valid
	10	0.214	0.195	Valid
Pendapat Masyarakat Terhadap Waktu Tempuh dan Waktu Pengoperasional Bus	11	0.490	0.195	Valid
	12	0.330	0.195	Valid
	13	0.608	0.195	Valid
	14	0.254	0.195	Valid
	15	0.476	0.195	Valid
Pendapat Masyarakat Terhadap Halte	16	0.424	0.195	Valid
	17	0.590	0.195	Valid
	18	0.479	0.195	Valid
	19	0.583	0.195	Valid
	20	0.513	0.195	Valid

Hasil uji validitas terhadap butir-butir pertanyaan dalam kuesioner tersebut kemudian dibandingkan antara nilai  $r_{hitung}$  dan  $r_{tabel}$  yang telah diketahui. Dari hasil tersebut dapat dikatakan bahwa semua pertanyaan mempunyai nilai  $r_{hitung} > r_{tabel}$  sehingga dapat dikatakan bahwa semua pertanyaan pada variabel ketertarikan dapat dinyatakan valid atau tidak ada yang gugur.

#### 4.2.2. Uji Reliabilitas

Pengujian reliabilitas dilakukan untuk menguji sejauh mana suatu alat pengukuran dapat dipercaya atau dapat diandalkan. Suatu instrumen dikatakan memiliki tingkat reliabilitas yang tinggi jika nilai koefisien *Alpha Cronbach* yang diperoleh lebih besar dari 0,50 atau 50% (Sugiyono, 2018). Tetapi untuk membuat uji reliabilitas menjadi lebih mendekati dapat dipercaya atau dapat diandalkan maka nilai *Alpha Cronbach* lebih besar dari 0,60 atau 60%. Berikut ini merupakan hasil pengolahan data uji reliabilitas variabel kemudahan dan variabel ketertarikan.

Tabel 4.3: Hasil Uji Reliabilitas Variabel Kemudahan

Cronbach's Alpha	N of Items
.824	20

Tabel 4.4: Nilai *Cronbatch' Alpha* tiap item Variabel Kemudahan

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1.1	74.95	58.997	.154	.832
X1.2	73.74	55.669	.569	.808
X1.3	73.63	58.741	.330	.819
X1.4	74.23	53.068	.554	.807
X1.5	73.60	59.434	.257	.822
X1.6	73.58	54.529	.699	.802
X1.7	73.75	57.260	.424	.815
X1.8	73.77	59.532	.235	.823
X1.9	74.07	58.268	.454	.815
X1.10	73.74	55.669	.569	.808
X1.11	73.99	58.798	.358	.818
X1.12	74.53	54.231	.525	.809
X1.13	74.05	57.826	.371	.817
X1.14	74.44	57.441	.289	.823
X1.15	74.25	60.109	.164	.827
X1.16	73.86	58.384	.288	.821
X1.17	74.30	57.586	.349	.818
X1.18	73.63	54.781	.658	.804
X1.19	74.29	56.309	.387	.817
X1.20	74.46	54.190	.443	.814

Dari hasil uji realibilitas variabel kemudahan yang sudah dilakukan, diperoleh nilai cronbach's alpha pada Tabel 4.3 sebesar  $0.824 > 0.60$ . Maka sesuai dengan dasar pengambilan keputusan, dimana nilai cronbach's alpha harus lebih besar dari 0.60. maka dari hasil diatas dapat disimpulkan seluruh item yang diuji telah reliabel.

Tabel 4.5: Hasil Uji Reliabilitas Variabel Ketertarikan

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.731	20

Tabel 4.6: Nilai *Cronbatch' Alpha* tiap item Variabel Ketertarikan

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X2.1	70.26	51.427	.457	.706
X2.2	69.01	56.858	.192	.728
X2.3	69.20	56.162	.230	.726
X2.4	68.75	49.947	.690	.690
X2.5	69.49	56.737	.158	.731
X2.6	68.87	52.478	.489	.707
X2.7	69.20	51.798	.447	.708
X2.8	68.79	49.622	.660	.690
X2.9	70.00	54.869	.213	.729
X2.10	69.89	56.907	.088	.739
X2.11	69.86	52.930	.388	.713
X2.12	69.76	55.558	.226	.726
X2.13	70.16	50.237	.508	.701
X2.14	69.74	56.679	.152	.731
X2.15	69.90	52.030	.346	.717
X2.16	70.38	53.228	.296	.721
X2.17	68.83	51.375	.499	.704
X2.18	69.42	52.731	.368	.715
X2.19	70.25	69.583	-.662	.798
X2.20	69.42	52.206	.405	.711

Dari hasil uji realibilitas variabel ketertarikan yang sudah dilakukan, diperoleh nilai cronbach's alpha pada Tabel 4.5 sebesar  $0.731 > 0.60$ . Maka sesuai dengan dasar pengambilan keputusan, dimana nilai cronbach's alpha harus lebih besar dari 0.60. maka dari hasil diatas dapat disimpulkan seluruh item yang diuji telah reliabel.

### 4.3. Hasil Data Latar Belakang Responden

Pada bagian ini dilakukan deskriptif mengenai karakteristik responden yang dikelompokkan berdasarkan umur, jenis kelamin, jenis pekerjaan, dan tujuan. Fungsi dari analisis deskriptif ini adalah untuk mengetahui berapa jumlah rata-rata umur, rata-rata pekerjaan, dan rata-rata tujuan penumpang bus Trans Koetaradja.

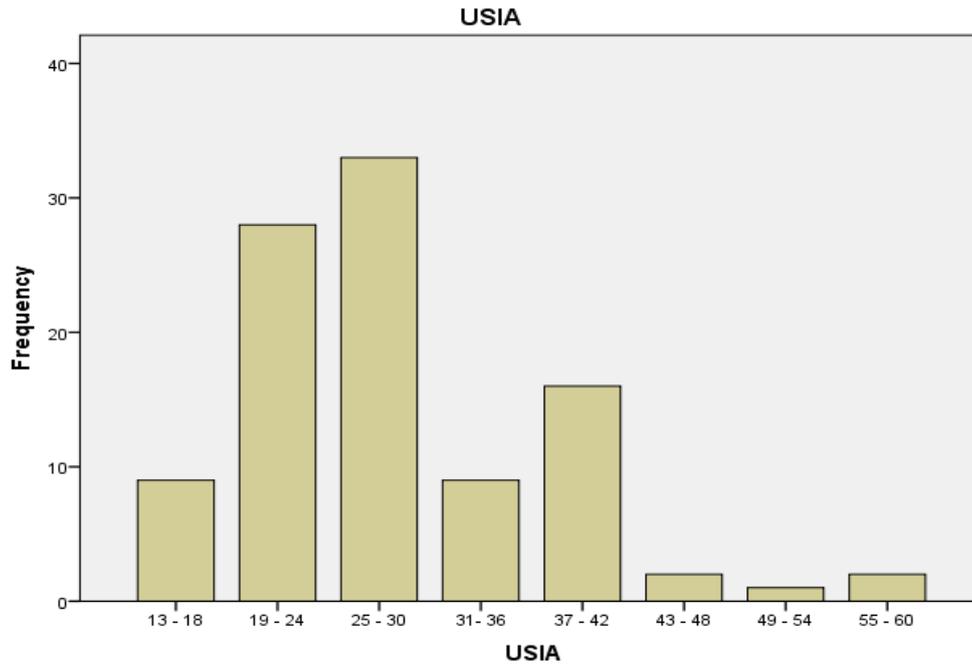
#### 4.3.1. Umur

Data hasil latar belakang umur diambil dari 100 responden yang menggunakan angkutan umum Trans Koetaradja. Hasil data latar belakang umur untuk 100 responden dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.7: Latar Belakang Responden Berdasarkan Umur

		USIA			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	13 - 18	9	9.0	9.0	9.0
	19 - 24	28	28.0	28.0	37.0
	25 - 30	33	33.0	33.0	70.0
	31 - 36	9	9.0	9.0	79.0
	37 - 42	16	16.0	16.0	95.0
	43 - 48	2	2.0	2.0	97.0
	49 - 54	1	1.0	1.0	98.0
	55 - 60	2	2.0	2.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Dari latar belakang umur responden, dapat dilihat bahwa umur 25 – 30 tahun merupakan umur yang paling banyak jumlahnya yaitu sebanyak 33% dapat dilihat pada tabel 4.7. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.1 berikut ini.



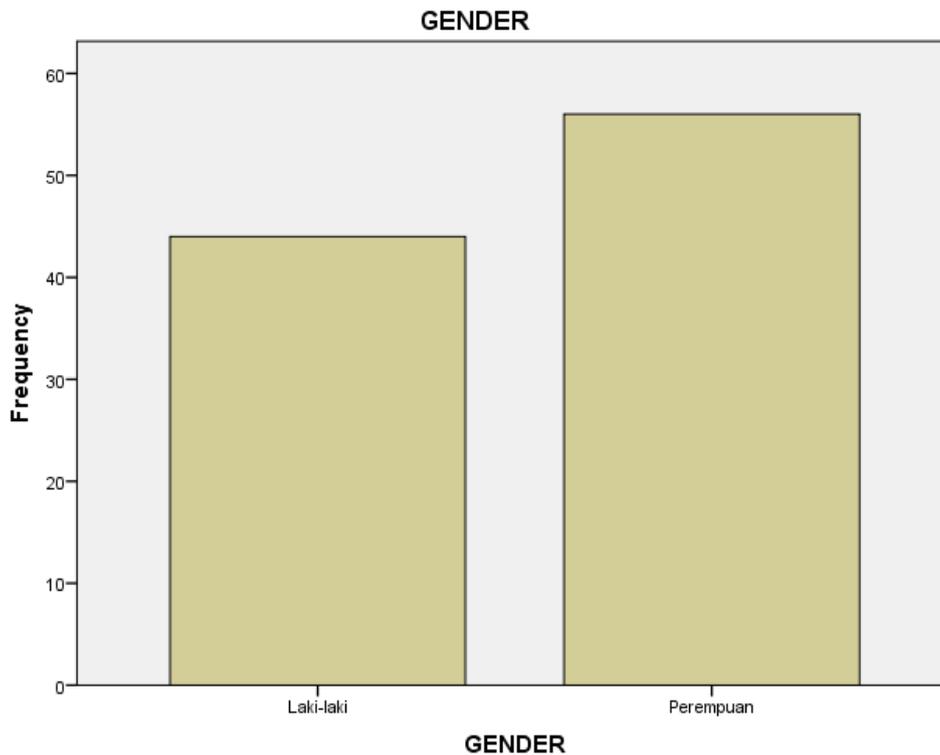
Gambar 4.1: Grafik Persentase Umur Penumpang Trans Koetaradja

#### 4.3.2. Jenis Kelamin

Data hasil latar belakang jenis kelamin diambil dari 100 responden yang menggunakan angkutan umum Trans Koetaradja. Hasil data latar belakang jenis kelamin untuk 100 responden dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.8: Deskriptif Statistik Jenis Kelamin Responden

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Laki-laki	44	44.0	44.0	44.0
Perempuan	56	56.0	56.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	



Gambar 4.2: Grafik Persentase Jenis Kelamin Penumpang Trans Koetaradja

Dari latar belakang jenis kelamin responden diatas dapat dilihat bahwa perempuan menduduki peringkat paling tinggi dalam penggunaan bus Trans Koetaradja yaitu sebesar 56% dan laki-laki 44%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.8 dan gambar 4.2.

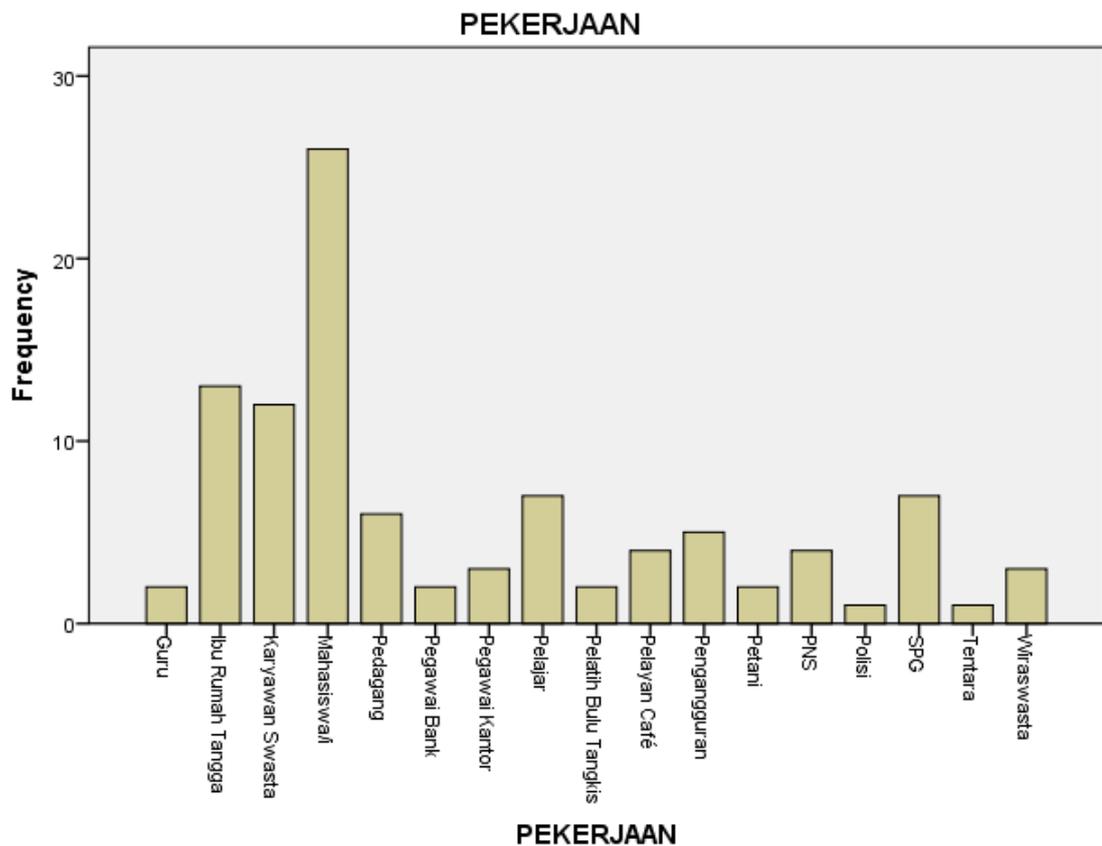
#### 4.3.3. Pekerjaan

Data hasil latar belakang pekerjaan diambil dari 100 responden yang menggunakan angkutan umum Trans Koetaradja. Hasil data latar belakang profesi untuk 100 responden dapat dilihat pada tabel 4.9.

Dari latar belakang profesi responden, dapat dilihat bahwa mahasiswa/i merupakan penumpang terbanyak angkutan umum Trans Koetaradja terbanyak yaitu sebesar 26%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.9 dan gambar 4.3.

Tabel 4.9: Deskriptif Statistik Pekerjaan Responden

PEKERJAAN					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Guru	2	2.0	2.0	2.0
	Ibu Rumah Tangga	13	13.0	13.0	15.0
	Karyawan Swasta	12	12.0	12.0	27.0
	Mahasiswa/i	26	26.0	26.0	53.0
	Pedagang	6	6.0	6.0	59.0
	Pegawai Bank	2	2.0	2.0	61.0
	Pegawai Kantor	3	3.0	3.0	64.0
	Pelajar	7	7.0	7.0	71.0
	Pelatih Bulu Tangkis	2	2.0	2.0	73.0
	Pelayan Café	4	4.0	4.0	77.0
	Pengangguran	5	5.0	5.0	82.0
	Petani	2	2.0	2.0	84.0
	PNS	4	4.0	4.0	88.0
	Polisi	1	1.0	1.0	89.0
	SPG	7	7.0	7.0	96.0
	Tentara	1	1.0	1.0	97.0
	Wiraswasta	3	3.0	3.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	



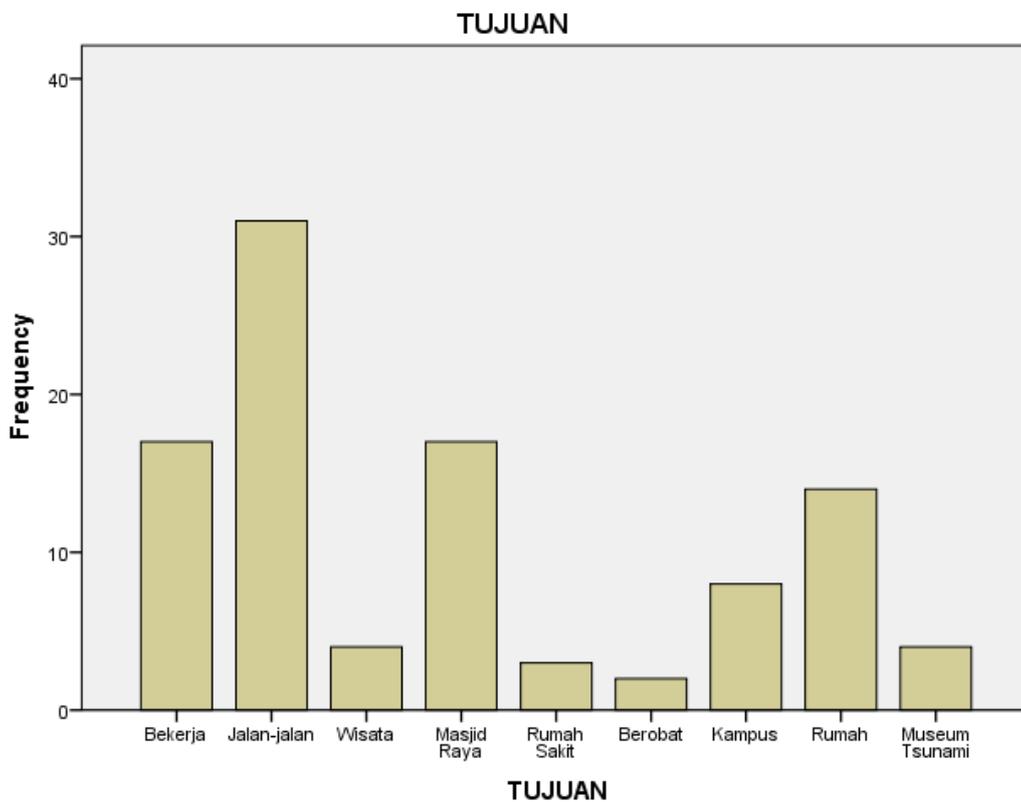
Gambar 4.3: Grafik Persentase Pekerjaan Penumpang Trans Koetaradja

#### 4.3.4. Tujuan

Data hasil latar belakang tujuan diambil dari 100 responden yang menggunakan angkutan umum Trans Koetaradja. Hasil data latar belakang tujuan untuk 100 responden dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.10: Deskriptif Statistik Tujuan Responden

		TUJUAN			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Bekerja	17	17.0	17.0	17.0
	Jalan-jalan	31	31.0	31.0	48.0
	Wisata	4	4.0	4.0	52.0
	Masjid Raya	17	17.0	17.0	69.0
	Rumah Sakit	3	3.0	3.0	72.0
	Berobat	2	2.0	2.0	74.0
	Kampus	8	8.0	8.0	82.0
	Rumah	14	14.0	14.0	96.0
	Museum Tsunami	4	4.0	4.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	



Gambar 4.4: Grafik Persentase Tujuan Penumpang Trans Koetaradja

Dari grafik diatas, dapat dilihat tujuan terbanyak yang yaitu 31% tujuan responden jalan-jalan, urutan kedua yaitu tujuan yang bekerja dan ke masjid raya yaitu 17%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.10 dan gambar 4.4.

#### 4.4. Hasil Data Frekuensi Kemudahan dan Ketertarikan Tiap Indikator

##### 4.4.1. Frekuensi Variabel Kemudahan Tiap Indikator

Dalam tabel dibawah ini dapat dilihat persentase tanggapan penumpang mengenai kemudahan yang diberikan oleh angkutan umum perkotaan yaitu Trans Koetaradja, total pertanyaan terdiri dari 20 pertanyaan yang dibagi 4 indikator dari 100 responden. Setiap indikator terdiri dari 5 pertanyaan yang diajukan dan dinilai dalam 5 bagian yaitu sangat tidak setuju, tidak setuju, cukup setuju, setuju, sangat setuju. Untuk lebih jelasnya maka dapat dilihat penjelasan berikut ini.

##### a) Pendapat Masyarakat Terhadap Trans Koetadja

- Pertanyaan 1: Trans Koetaradja merupakan bus alternatif yang mudah digunakan sehari-hari.

Tanggapan terbanyak yang dipilih oleh responden adalah tidak setuju sebesar 35%. Namun pada grafik ini, terdapat perbedaan yang tidak terlalu mencolok antara pilihan cukup setuju 28% dan setuju 24%. Ini berarti bus Trans Koetaradja bukan merupakan alternatif yang digunakan sehari-hari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.11.

Tabel 4.11: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 1

**X1.1**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	4	4.0	4.0	4.0
Tidak Setuju (TS)	35	35.0	35.0	39.0
Cukup Setuju (CS)	28	28.0	28.0	67.0
Setuju (S)	24	24.0	24.0	91.0
Sangat Setuju (SS)	9	9.0	9.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan 2: Petugas bus Trans Koetaradja selalu menjaga kesopanan, memberikan pelayanan secara adil kepada penumpang.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dan sangat setuju dengan persentase 40%. Ini berarti penumpang merasa bahwa petugas bus selalu menjaga kesopanan, memberikan pelayanan secara adil kepada penumpang.

Tabel 4.12: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 2

**X1.2**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Cukup Setuju (CS)	20	20.0	20.0	20.0
Setuju (S)	40	40.0	40.0	60.0
Sangat Setuju (SS)	40	40.0	40.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan 3: Petugas bus Trans Koetaradja dan penumpang memiliki komunikasi yang baik dalam memberikan pelayanan.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dengan persentase 45%. Ini berarti penumpang merasa bahwa petugas bus Trans Koetaradja memiliki komunikasi yang baik dalam memberikan pelayanan kepada penumpang.

Tabel 4.13: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 3

**X1.3**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Cukup Setuju (CS)	12	12.0	12.0	12.0
Setuju (S)	45	45.0	45.0	57.0
Sangat Setuju (SS)	43	43.0	43.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan 4: Trans Koetaradja solusi alternatif kemacetan di Banda Aceh

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dengan persentase 44%. Ini berarti penumpang merasa bahwa bus Trans Koetaradja Banda Aceh adalah angkutan umum solusi alternatif kemacetan di Banda Aceh.

Tabel 4.14: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 4

**X1.4**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	2	2.0	2.0	2.0
Tidak Setuju (TS)	15	15.0	15.0	17.0
Cukup Setuju (CS)	16	16.0	16.0	33.0
Setuju (S)	44	44.0	44.0	77.0
Sangat Setuju (SS)	23	23.0	23.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan 5: Supir bus selalu mengendarai bus dengan nyaman dan aman (tidak mengebut dan ugal-ugalan)

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah sangat setuju dengan persentase 46%. Ini berarti penumpang merasa supir bus Trans Koetaradja mengendarai bus dengan nyaman dan aman.

Tabel 4.15: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 5

**X1.5**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Cukup Setuju (CS)	12	12.0	12.0	12.0
Setuju (S)	42	42.0	42.0	54.0
Sangat Setuju (SS)	46	46.0	46.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

b) Pendapat Masyarakat Terhadap Fasilitas

- Pertanyaan 6: AC pada Trans Koetaradja selalu berfungsi dengan baik

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah sangat setuju dengan persentase 49%. Ini berarti penumpang merasa AC pada bus Trans Koetaradja berfungsi dengan baik.

Tabel 4.16: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 6

**X1.6**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	2	2.0	2.0	2.0
Cukup Setuju (CS)	9	9.0	9.0	11.0
Setuju (S)	40	40.0	40.0	51.0
Sangat Setuju (SS)	49	49.0	49.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan 7: Radio dan musik pada Trans Koetaradja selalu berfungsi dengan baik dan mudah didengar.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dengan persentase 47%. Ini berarti penumpang merasa Radio dan musik pada Trans Koetaradja selalu berfungsi dengan baik dan mudah didengar.

Tabel 4.17: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 7

**X1.7**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	2	2.0	2.0	2.0
Cukup Setuju (CS)	14	14.0	14.0	16.0
Setuju (S)	47	47.0	47.0	63.0
Sangat Setuju (SS)	37	37.0	37.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan 8: Pegangan (*handgrip*) bagi penumpang jumlahnya sudah memadai jika tempat duduk sudah penuh ditempati.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dengan persentase 50%. Ini berarti penumpang merasa pegangan (*handgrip*) sudah memadai jika tempat duduk sudah penuh ditempati.

Tabel 4.18: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 8

**X1.8**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	1	1.0	1.0	1.0
Cukup Setuju (CS)	15	15.0	15.0	16.0
Setuju (S)	50	50.0	50.0	66.0
Sangat Setuju (SS)	34	34.0	34.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan 9: Tempat duduk yang ada saat ini sudah memadai dan cukup.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dengan persentase 74%. Ini berarti responden merasa tempat duduk bus Trans Koetaradja saat ini sudah memadai dan cukup.

Tabel 4.19: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 9

**X1.9**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	3	3.0	3.0	3.0
Cukup Setuju (CS)	15	15.0	15.0	18.0
Setuju (S)	74	74.0	74.0	92.0
Sangat Setuju (SS)	8	8.0	8.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan 10: Informasi bus tidak membingungkan saya.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dan sangat setuju sama dengan persentase 40%. Ini berarti informasi yang diberikan dalam bus Trans Koetaradja tidak membingungkan responden.

Tabel 4.20: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 10

**X1.10**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Cukup Setuju (CS)	20	20.0	20.0	20.0
Setuju (S)	40	40.0	40.0	60.0
Sangat Setuju (SS)	40	40.0	40.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

c) Pendapat Masyarakat terhadap Waktu dan Waktu Pengoperasian Bus

- Pertanyaan 11: Bus Trans Koetaradja terjadwal dan tepat waktu

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dengan persentase 44%. Ini berarti responden merasa bus Trans Koetaradja terjadwal dan tepat waktu.

Tabel 4.21: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 11

**X1.11**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	1	1.0	1.0	1.0
Cukup Setuju (CS)	19	19.0	19.0	20.0
Setuju (S)	64	64.0	64.0	84.0
Sangat Setuju (SS)	16	16.0	16.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 12: Rentang waktu tunggu bus Trans Koetaradja antara bus 1 dengan bus yang lainnya tidak terlalu lama ( $\pm 15$  Menit).

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dengan persentase 47%, lalu kedua pilihan cukup setuju 27%, dan tidak setuju 14%. Ini berarti responden merasa rentan waktu tunggu bus Trans Koetaradja antara bus 1 dengan bus lainnya tidak terlalu lama dan sebagian ada juga merasa lama.

Tabel 4.22: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 12

**X1.12**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	4	4.0	4.0	4.0
Tidak Setuju (TS)	14	14.0	14.0	18.0
Cukup Setuju (CS)	27	27.0	27.0	45.0
Setuju (S)	47	47.0	47.0	92.0
Sangat Setuju (SS)	8	8.0	8.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 13: Waktu jarak tempuh bus Trans Koetaradja dari halte ke halte berikutnya tidak terlalu lama ( $\pm 30$  Menit).

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dengan persentase 62%, lalu kedua cukup setuju 19%. Ini berarti responden merasa waktu jarak tempuh bus Trans Koetaradja dari halte ke halte berikutnya tidak terlalu lama.

Tabel 4.23: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 13

**X1.13**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju (STS)	2	2.0	2.0	2.0
	Tidak Setuju (TS)	1	1.0	1.0	3.0
	Cukup Setuju (CS)	19	19.0	19.0	22.0
	Setuju (S)	62	62.0	62.0	84.0
	Sangat Setuju (SS)	16	16.0	16.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 14: Waktu tempuh perjalanan bus Trans Koetaradja saat ini lebih cepat dibandingkan transportasi lainnya.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dengan persentase 44%, lalu cukup setuju 24% dan tidak setuju 18%. Ini berarti waktu tempuh perjalanan bus Trans Koetaradja dibandingkan transportasi lainnya tidak semua cepat karena ada responden yang tidak setuju.

Tabel 4.24: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 14

**X1.14**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju (STS)	1	1.0	1.0	1.0
	Tidak Setuju (TS)	18	18.0	18.0	19.0
	Cukup Setuju (CS)	24	24.0	24.0	43.0
	Setuju (S)	44	44.0	44.0	87.0
	Sangat Setuju (SS)	13	13.0	13.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 15: Durasi pada saat bus Trans Koetaradja berhenti di halte tidak terlalu lama ( $\pm 15$  Menit).

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dengan persentase 57%, lalu tidak setuju 25%. Ini berarti durasi bus Trans Koetaradja ketika berhenti tidak lama ada juga sebagian responden yang merasa bus Trans Koetaradja berhenti lama.

Tabel 4.25: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 15

**X1.15**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	8	8.0	8.0	8.0
Cukup Setuju (CS)	25	25.0	25.0	33.0
Setuju (S)	57	57.0	57.0	90.0
Sangat Setuju (SS)	10	10.0	10.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

d) Pendapat Masyarakat Terhadap Halte

- Pertanyaan ke 16: Halte bus Trans Koetaradja yang disediakan nyaman dan bersih.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dengan persentase 49%, lalu sangat setuju 32%. Ini berarti responden merasa halte nyaman dan bersih.

Tabel 4.26: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 16

**X1.16**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	5	5.0	5.0	5.0
Cukup Setuju (CS)	14	14.0	14.0	19.0
Setuju (S)	49	49.0	49.0	68.0
Sangat Setuju (SS)	32	32.0	32.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 17: Tempat sampah pada halte saat ini sudah cukup bagi penumpang bus Trans Koetaradja..

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dengan persentase 49%, lalu cukup setuju 31%. Ini berarti responden merasa tempat sampah pada halte saat ini sudah cukup untuk penumpang Trans Koetaradja.

Tabel 4.27: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 17

**X1.17**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	1	1.0	1.0	1.0
Tidak Setuju (TS)	7	7.0	7.0	8.0
Cukup Setuju (CS)	31	31.0	31.0	39.0
Setuju (S)	49	49.0	49.0	88.0
Sangat Setuju (SS)	12	12.0	12.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 18: Halte bus Trans Koetaradja saat ini sudah banyak sehingga memudahkan penumpang berhenti di halte yang diinginkan.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah sangat setuju dengan persentase 49%. Ini berarti responden merasa dengan banyaknya halte bus Trans Koetaradja memudahkan mereka untuk berhenti di halte yang diinginkan.

Tabel 4.28: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 18

**X1.18**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	2	2.0	2.0	2.0
Cukup Setuju (CS)	11	11.0	11.0	13.0
Setuju (S)	41	41.0	41.0	54.0
Sangat Setuju (SS)	46	46.0	46.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 19: Tempat duduk halte yang ada saat ini sudah memadai dan cukup..

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dengan persentase 54%. Ini berarti sebagian responden merasa cukup setuju dengan tempat duduk yang ada saat ini pada halte tersebut.

Tabel 4.29: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 19

**X1.19**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	1	1.0	1.0	1.0
Tidak Setuju (TS)	15	15.0	15.0	16.0
Cukup Setuju (CS)	16	16.0	16.0	32.0
Setuju (S)	54	54.0	54.0	86.0
Sangat Setuju (SS)	14	14.0	14.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan 20: Lokasi halte saat ini strategis/tepat ketempat tujuan saya.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju dengan persentase 50%, lalu cukup setuju 16% dan tidak setuju 14%. Ini berarti responden merasa lokasi halte saat ini strategis/tepat ketempat tujuan mereka dan ada juga sebagian responden merasa halte yang digunakan tidak strategis/tepat ke tujuan mereka.

Tabel 4.30: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Kemudahan 20

**X1.20**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	7	7.0	7.0	7.0
Tidak Setuju (TS)	14	14.0	14.0	21.0
Cukup Setuju (CS)	16	16.0	16.0	37.0
Setuju (S)	50	50.0	50.0	87.0
Sangat Setuju (SS)	13	13.0	13.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

#### 4.4.2. Frekuensi Variabel Ketertarikan tiap Indikator

##### a) Pendapat Masyarakat Terhadap Trans Koetaradja

- Pertanyaan 1: Saya tertarik untuk selalu menggunakan Trans Koetaradja

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah cukup setuju 35%, lalu kedua tidak setuju 27% dan setuju 25%. Ini berarti responden merasa kurang menarik untuk selalu menggunakan Trans Koetaradja dalam setiap aktifitasnya.

Tabel 4.31: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 1

##### X2.1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	7	7.0	7.0	7.0
Tidak Setuju (TS)	27	27.0	27.0	34.0
Cukup Setuju (CS)	35	35.0	35.0	69.0
Setuju (S)	25	25.0	25.0	94.0
Sangat Setuju (SS)	6	6.0	6.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 2: Sikap petugas dalam melayani penumpang Trans Koetaradja membuat saya tertarik menggunakan Trans Koetaradja.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju 53%. Penumpang Trans Koetaradja merasa tertarik untuk menggunakan Trans Koetaradja karena sikap petugas dalam melayani penumpang Trans Koetaradja.

Tabel 4.32: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 2

##### X2.2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Cukup Setuju (CS)	13	13.0	13.0	13.0
Setuju (S)	53	53.0	53.0	66.0
Sangat Setuju (SS)	34	34.0	34.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 3: Trans Koetaradja memberikan kenyamanan dan keamanan sehingga saya tidak merasa takut menggunakan Trans Koetaradja

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju 57% dan sangat setuju 24%. Ini berarti penumpang Trans Koetaradja merasa bahwa bus Trans Koetaradja yang ada saat ini dapat memberikan rasa kenyamanan dan keamanan, hal ini sudah sesuai dengan salah satu persyaratan dari adanya kendaraan umum yang baik dan sesuai dengan aturan yang berlaku sehingga dapat menarik minat para penumpang lebih banyak untuk menggunakan angkutan umum yang ada saat ini.

Tabel 4.33: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 3

**X2.3**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	3	3.0	3.0	3.0
Cukup Setuju (CS)	16	16.0	16.0	19.0
Setuju (S)	57	57.0	57.0	76.0
Sangat Setuju (SS)	24	24.0	24.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 4: Trans Koetaradja merupakan alternatif kendaraan umum yang diminati banyak penumpang.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah sangat setuju 68%. Penumpang merasa tertarik karena Trans Koetaradja merupakan alternatif kendaraan umum yang diminati banyak penumpang.

Tabel 4.34: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 4

**X2.4**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	4	4.0	4.0	4.0
Cukup Setuju (CS)	13	13.0	13.0	17.0
Setuju (S)	15	15.0	15.0	32.0
Sangat Setuju (SS)	68	68.0	68.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 5: Trans Koetaradja lebih baik daripada angkutan lain.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju 54%. Responden beranggapan Trans Koetaradja mampu mengubah transportasi umum sebelumnya yang ada saat ini sudah mulai berkurang dan digantikan oleh angkutan umum Trans Koetaradja.

Tabel 4.35: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 5

**X2.5**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	7	7.0	7.0	7.0
Cukup Setuju (CS)	26	26.0	26.0	33.0
Setuju (S)	54	54.0	54.0	87.0
Sangat Setuju (SS)	13	13.0	13.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

b) Pendapat Masyarakat Terhadap Fasilitas

- Pertanyaan ke 6: Fasilitas berupa AC menarik orang untuk menggunakan Trans Koetaradja.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah sangat setuju 57%. Responden beranggapan bahwa fasilitas lebih dari bus Trans Koetaradja khususnya AC mampu membuat penumpang untuk memilih menggunakan kendaraan umum ini karena kenyamanan yang ditawarkan oleh kendaraan umum tersebut.

Tabel 4.36: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 6

**X2.6**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	2	2.0	2.0	2.0
Cukup Setuju (CS)	18	18.0	18.0	20.0
Setuju (S)	23	23.0	23.0	43.0
Sangat Setuju (SS)	57	57.0	57.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 7: Fasilitas berupa musik dan radio menarik orang untuk menggunakan Trans Koetaradja.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju 40% dan sangat setuju 37%. Responden beranggapan bahwa fasilitas lebih dari bus Trans Koetaradja khususnya musik dan radio mampu membuat penumpang untuk memilih menggunakan kendaraan umum ini karena kenyamanan yang ditawarkan oleh kendaraan umum tersebut.

Tabel 4.37: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 7

**X2.7**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	1	1.0	1.0	1.0
Tidak Setuju (TS)	10	10.0	10.0	11.0
Cukup Setuju (CS)	12	12.0	12.0	23.0
Setuju (S)	40	40.0	40.0	63.0
Sangat Setuju (SS)	37	37.0	37.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 8: Dengan diterapkan perbedaan tempat duduk antara pria dan wanita membuat saya tertarik menggunakan Trans Koetaradja.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah sangat setuju 68%. Responden beranggapan penerapan ini sangat bagus untuk penumpang khususnya daerah Aceh syariat islam yang kuat.

Tabel 4.38: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 8

**X2.8**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	6	6.0	6.0	6.0
Cukup Setuju (CS)	13	13.0	13.0	19.0
Setuju (S)	13	13.0	13.0	32.0
Sangat Setuju (SS)	68	68.0	68.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 9: Saya selalu merasa aman saat menggunakan bus Trans Koetadja walaupun tidak mendapatkan tempat duduk.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju 39%, lalu cukup setuju 29% dan tidak setuju 19%. Responden tidak merasa terlalu takut menggunakan Trans Koetaradja dengan alasan keamanan pada kendaraan umum yang relative kurang aman tetapi sebagian ada juga responden tidak merasa aman ketika tidak mendapatkan tempat duduk.

Tabel 4.39: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 9

**X2.9**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	6	6.0	6.0	6.0
Tidak Setuju (TS)	19	19.0	19.0	25.0
Cukup Setuju (CS)	29	29.0	29.0	54.0
Setuju (S)	39	39.0	39.0	93.0
Sangat Setuju (SS)	7	7.0	7.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 10: Bus selalu dalam keadaan bersih dan nyaman.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju 42%, lalu cukup setuju 29% dan tidak setuju 17%. Responden beranggapan tertarik menggunakan Trans Koetaradja karena bus dalam keadaan bersih dan nyaman tetapi ada juga sebagian kecil penumpang merasa bus tidak bersih dan nyaman.

Tabel 4.40: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 10

**X2.10**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	4	4.0	4.0	4.0
Tidak Setuju (TS)	17	17.0	17.0	21.0
Cukup Setuju (CS)	29	29.0	29.0	50.0
Setuju (S)	42	42.0	42.0	92.0
Sangat Setuju (SS)	8	8.0	8.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

c) Pendapat Masyarakat Terhadap Waktu Tempuh dan Waktu Pengoperasian Bus.

- Pertanyaan ke 11: Menggunakan bus Trans Koetaradja mempercepat tujuan saya.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju 48%, lalu cukup setuju 25% dan tidak setuju 18%. Responden tertarik menggunakan Trans Koetaradja karena mempercepat tujuan mereka tetapi sebagian kecil penumpang merasa menggunakan Trans Koetaradja tidak mempercepat tujuan mereka yang diharapkan.

Tabel 4.41: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 11

**X2.11**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	3	3.0	3.0	3.0
Tidak Setuju (TS)	18	18.0	18.0	21.0
Cukup Setuju (CS)	25	25.0	25.0	46.0
Setuju (S)	48	48.0	48.0	94.0
Sangat Setuju (SS)	6	6.0	6.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 12: Waktu tunggu dari halte sampai bus datang tidak terlalu lama ( $\pm 15$  Menit).

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju 45%, lalu cukup setuju 33% dan tidak setuju 13%. Responden merasa bus datang tidak terlalu lama tetapi sebagian kecil penumpang merasa mereka menunggu lama bus saat berada di halte.

Tabel 4.42: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 12

**X2.12**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	1	1.0	1.0	1.0
Tidak Setuju (TS)	13	13.0	13.0	14.0
Cukup Setuju (CS)	33	33.0	33.0	47.0
Setuju (S)	45	45.0	45.0	92.0
Sangat Setuju (SS)	8	8.0	8.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 13: Dengan waktu tempuh perjalanan bus yang tidak terlalu lama membuat saya sering bepergian dengan Trans Koetaradja.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju 36%, lalu cukup setuju 29% dan tidak setuju 20%. Sebagian penumpang menggunakan Trans Koetaradja merasa perjalanan mereka tidak terlalu lama sampai ke tujuan dan sebagian kecil penumpang merasa perjalanan bus terlalu lama tidak sesuai yang diharapkan penumpang.

Tabel 4.43: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 13

**X2.13**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	10	10.0	10.0	10.0
Tidak Setuju (TS)	20	20.0	20.0	30.0
Cukup Setuju (CS)	29	29.0	29.0	59.0
Setuju (S)	36	36.0	36.0	95.0
Sangat Setuju (SS)	5	5.0	5.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 14: Dengan waktu tempuh perjalanan yang lebih cepat dibandingkan transportasi lain membuat penumpang tertarik menggunakan bus Trans Koetaradja.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju 44%, lalu cukup setuju 36% dan tidak setuju 12%. Ini berarti kebanyakan penumpang merasa menggunakan Trans Koetaradja lebih cepat dibandingkan dengan transportasi lain tetapi sebagian kecil penumpang merasa menggunakan Trans Koetaradja tidak merasa lebih cepat dibandingkan transportasi lain.

Tabel 4.44: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 14

**X2.14**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	12	12.0	12.0	12.0
Cukup Setuju (CS)	36	36.0	36.0	48.0
Setuju (S)	44	44.0	44.0	92.0
Sangat Setuju (SS)	8	8.0	8.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 15: Waktu pengoperasian bus Trans Koetaradja yang lebih cepat dibandingkan angkutan umum lainnya membuat saya tertarik menggunakan Trans Koetaradja siang maupun malam.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju 40%, dengan waktu pengoperasian bus Trans Koetaradja hingga malam memudahkan pengguna bus untuk tetap bepergian pada malam hari.

Tabel 4.45: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 15

**X2.15**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	9	9.0	9.0	9.0
Tidak Setuju (TS)	16	16.0	16.0	25.0
Cukup Setuju (CS)	22	22.0	22.0	47.0
Setuju (S)	40	40.0	40.0	87.0
Sangat Setuju (SS)	13	13.0	13.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

d) Pendapat Masyarakat Terhadap Halte

- Pertanyaan ke 16: Walaupun letak halte berjauhan saya tetap menggunakan bus Trans Koetaradja.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah cukup setuju 38%, lalu cukup setuju dan tidak setuju sama dengan persentase 21%. Ini berarti tidak semuanya pengguna bus ingin menggunakan bus jika letak halte jauh ke tujuan mereka tetapi sebagian pengguna bus tidak memperlmasalahkan jika letak halte berjauhan.

Tabel 4.46: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 16

**X2.16**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	14	14.0	14.0	14.0
Tidak Setuju (TS)	21	21.0	21.0	35.0
Cukup Setuju (CS)	38	38.0	38.0	73.0
Setuju (S)	21	21.0	21.0	94.0
Sangat Setuju (SS)	6	6.0	6.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 17: Dengan adanya tempat sampah yang cukup pada halte membuat penumpang tidak membuang sampah sembarangan..

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah sangat setuju 66%. Ini berarti penumpang merasa tempat sampah pada halte sudah cukup dan memudahkan penumpang dalam membuang sampah.

Tabel 4.47: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 17

**X2.17**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	7	7.0	7.0	7.0
Cukup Setuju (CS)	13	13.0	13.0	20.0
Setuju (S)	14	14.0	14.0	34.0
Sangat Setuju (SS)	66	66.0	66.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 18: Apabila jumlah halte pada saat ini menjangkau ke tujuan saya, maka saya akan selalu menggunakan bus Trans Koetaradja.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju 36%, lalu sangat setuju 29%. Ini berarti sebagian besar penumpang menyatakan bahwa akan lebih tertarik lagi untuk menggunakan bus apabila jumlah halte diperbanyak dan letaknya yang strategis ke tujuan penumpang maka tingkat ketertarikan penumpang akan semakin banyak lagi.

Tabel 4.48: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 18

**X2.18**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	14	14.0	14.0	14.0
Cukup Setuju (CS)	21	21.0	21.0	35.0
Setuju (S)	36	36.0	36.0	71.0
Sangat Setuju (SS)	29	29.0	29.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 19: Saya selalu mendapatkan tempat duduk di halte saat menunggu kedatangan bus.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah tidak setuju 41%, lalu setuju 34%. Ini berarti penumpang merasa tidak setuju dengan fasilitas tempat duduk yang mencukupi.

Tabel 4.49: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 19

**X2.19**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju (STS)	3	3.0	3.0	3.0
Tidak Setuju (TS)	41	41.0	41.0	44.0
Cukup Setuju (CS)	17	17.0	17.0	61.0
Setuju (S)	34	34.0	34.0	95.0
Sangat Setuju (SS)	5	5.0	5.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

- Pertanyaan ke 20: Halte selalu penuh penumpang pada jalur tertentu saja.

Tanggapan terbanyak yang dipilih responden adalah setuju 36%, lalu sangat setuju 29%. Maka disimpulkan bahwa sebagian besar penumpang bahwa tidak semua halte mengalami penumpukan penumpang yang berlebihan, tetapi sebagian kecil penumpang juga merasa bahwa jalur menuju ke halte masjid Raya Baiturrahman selalu penuh oleh penumpang.

Tabel 4.50: Deskriptif Statistik Responden Terhadap Ketertarikan 20

**X2.20**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju (TS)	14	14.0	14.0	14.0
Cukup Setuju (CS)	21	21.0	21.0	35.0
Setuju (S)	36	36.0	36.0	71.0
Sangat Setuju (SS)	29	29.0	29.0	100.0
Total	100	100.0	100.0	

#### 4.5. Importance Performance Analysis (IPA)

*Importance Performance Analysis (IPA)* merupakan metode deskriptif dalam menganalisis data penelitian untuk menjawab rumusan masalah mengenai sampai sejauh mana tingkat ketertarikan penumpang terhadap angkutan umum Trans Koetaradja. Analisis ketertarikan penumpang terhadap Trans Koetaradja dapat menghasilkan suatu diagram kartesius yang dapat menunjukkan letak faktor atau unsur-unsur yang dianggap mempengaruhi ketertarikan penumpang.

##### 4.5.1. Hasil data Kemudahan dan Ketertarikan

Data hasil kemudahan/harapan diambil dari 100 responden yang merupakan penumpang Trans Koetaradja. Hasil data kemudahan/harapan untuk 100 responden dapat dilihat penjelasan berikut ini.

- a) Analisis Nilai Kemudahan dan Ketertarikan tiap Indikator
  - Analisis nilai kemudahan tiap indikator

Analisis nilai kemudahan tiap indikator berdasarkan nilai kemudahan responden untuk tiap indikator menggunakan rumus pada Pers 2.3.

$$KmInd = \frac{\sum Hr}{nr}$$

Dimana :

$Km\ ind$  = rata-rata kemudahan tiap indikator

$\sum Hr$  = jumlah total penilaian kemudahan seluruh responden

$Nr$  = jumlah responden

Tabel 4.51: Analisis Nilai Rata-rata Kemudahan tiap Indikator

No	Indikator dan Variabel	Rata-rata
Pendapat Masyarakat Terhadap Trans Koetaradja		
1.	Trans Koetaradja merupakan bus alternatif yang mudah untuk digunakan sehari-hari.	2,99
2.	Petugas bus Trans Koetaradja selalu menjaga kesopanan, memberikan pelayanan secara adil kepada penumpang.	4,20
3.	Petugas bus Trans Koetaradja Banda Aceh dan penumpang memiliki komunikasi yang baik dalam memberikan pelayanan.	4,31
4.	Trans Koetaradja solusi alternatif kemacetan di Banda Aceh	3,71
5.	Supir bus selalu mengendarai bus dengan nyaman dan aman (tidak mengebut dan ugal-ugalan)	4,34
Pendapat Masyarakat Terhadap Fasilitas		
6.	AC pada Trans Koetaradja selalu berfungsi dengan baik.	4,36
7.	Radio dan musik pada Trans Koetaradja selalu berfungsi dengan baik dan mudah didengar.	4,19
8.	Pegangan ( <i>handgrip</i> ) bagi penumpang jumlahnya sudah memadai jika tempat duduk sudah penuh ditempati.	4,17
9.	Tempat duduk yang ada saat ini sudah memadai dan cukup.	3,87
10.	Informasi bus tidak membingungkan saya.	4,20
Pendapat masyarakat Terhadap Waktu Tempuh dan Waktu Pengoperasian Bus		
11.	Bus Trans Koetaradja terjadwal dan tepat waktu.	3,95
12.	Rentang waktu tunggu bus Trans Koetaradja antara bus 1 dengan bus yang lainnya tidak terlalu lama ( $\pm 15$ menit)	3,41
13.	Waktu jarak tempuh bus Trans Koetaradja dari halte ke halte berikutnya tidak terlalu lama ( $\pm 30$ menit)	3,89
14.	Waktu tempuh perjalanan bus Trans Koetaradja saat ini lebih cepat dibandingkan transportasi lainnya	3,50
15.	Durasi pada saat bus Trans Koetaradja Banda Aceh berhenti di halte tidak terlalu lama ( $\pm 15$ menit)	3,69

Tabel 4.51: *Lanjutan*

Pendapat Masyarakat Terhadap Halte		
16.	Halte bus Trans Koetaradja yang disediakan nyaman dan bersih.	4,08
17.	Tempat sampah pada halte saat ini sudah cukup bagi penumpang bus Trans Koetaradja.	3,64
18.	Halte bus Trans Koetaradja saat ini sudah banyak sehingga memudahkan penumpang berhenti di halte yang diinginkan.	4,31
19.	Tempat duduk halte yang ada saat ini sudah memadai dan cukup.	3,65
20.	Lokasi halte saat ini strategis/tepat ketempat tujuan saya.	3,48

- Analisis nilai ketertarikan tiap indikator

Analisis nilai kemudahan tiap indikator berdasarkan nilai kemudahan responden untuk tiap indikator menggunakan rumus pada Pers 2.4.

$$KtInd = \frac{\sum Kr}{nr}$$

Dimana:

$Kt\ ind$  = rata-rata ketertarikan tiap indikator

$\sum Kr$  = jumlah total penilaian ketertarikan seluruh responden

$nr$  = jumlah responden

Tabel 4.52: Analisis Nilai Rata-rata Ketertarikan tiap Indikator

No	Indikator dan Variabel	Rata-rata
Pendapat Masyarakat Terhadap Trans Koetaradja		
1.	Saya tertarik untuk selalu menggunakan menggunakan Trans Koetaradja dalam setiap aktifitas.	2,96
2.	Sikap petugas dalam melayani penumpang Trans Koetradja membuat saya tertarik menggunakan Trans Koetaradja.	4,21

Tabel 4.52: *Lanjutan*

3.	Trans Koetaradja memberikan kenyamanan dan keamanan sehingga saya tidak merasa takut menggunakan Trans Koetaradja.	4,02
4.	Trans Koetaradja merupakan alternatif kendaraan umum yang diminati banyak penumpang.	4,47
5.	Trans Koetaradja lebih baik daripada angkutan lain.	3,73
Pendapat Masyarakat Terhadap Fasilitas		
6.	Fasilitas berupa AC menarik orang untuk menggunakan Trans Koetaradja.	4,35
7.	Fasilitas berupa musik dan radio menarik orang untuk menggunakan Trans Koetaradja.	4,02
8.	Dengan diterapkan perbedaan tempat duduk antara pria dan wanita membuat saya tertarik menggunakan bus Trans Koetaradja.	4,43
9.	Saya selalu merasa aman saat menggunakan bus Trans Koetaradja walaupun tidak mendapatkan tempat duduk.	3,22
10.	Bus selalu dalam keadaan bersih dan nyaman.	3,33
Pendapat masyarakat Terhadap Waktu Tempuh dan Waktu Pengoperasian Bus		
11.	Menggunakan bus Trans Koetaradja mempercepat tujuan saya.	3,36
12.	Waktu tunggu dari halte sampai bus datang tidak terlalu lama ( $\pm$ 15 menit)	3,46
13.	Dengan waktu tempuh perjalanan bus yang tidak terlalu lama membuat saya sering bepergian dengan Trans Koetaradja.	3,06
14.	Dengan waktu tempuh perjalanan yang lebih cepat dibandingkan transportasi lain membuat penumpang tertarik menggunakan bus Trans Koetaradja	3,48
15.	Waktu pengoperasian bus Trans Koetaradja yang lebih cepat dibandingkan angkutan umum lainnya membuat saya tertarik menggunakan Trans Koetaradja siang maupun malam.	3,32
Pendapat Masyarakat Terhadap Halte		
16.	Walaupun letak halte berjauhan saya tetap menggunakan bus Trans Koetaradja.	2,84
17.	Dengan adanya tempat sampah lebih memudahkan penumpang membuang sampah.	4,39

Tabel 4.52: *Lanjutan*

18.	Apabila jumlah halte pada saat ini menjangkau ke tujuan saya, maka saya akan selalu menggunakan bus Trans Koetaradja.	3,80
19.	Saya selalu mendapatkan tempat duduk di halte saat menunggu kedatangan bus.	2,97
20.	Halte selalu penuh penumpang pada jalur tertentu saja.	3,80

b) Analisis Nilai Kemudahan dan Ketertarikan tiap Variabel

- Analisis nilai kemudahan tiap variabel

Analisis nilai kemudahan tiap variabel berdasarkan total rata-rata nilai kemudahan responden untuk tiap indikator menggunakan rumus Pers 2.5.

$$Km \text{ var} = \frac{\sum Km.ind}{n.ind}$$

Dimana:

$Km \text{ var}$  = rata-rata kemudahan tiap variabel

$\sum Km.ind$  = jumlah rata-rata kemudahan tiap indikator

$n.ind$  = jumlah indikator

Tabel 4.53: Analisis Nilai Rata-rata Kemudahan tiap Variabel

No.	Variabel Kemudahan	Rata-rata
1	Pendapat Masyarakat Terhadap Trans Koetaradja	3,91
2	Pendapat Masyarakat Terhadap Fasilitas	4,15
3	Pendapat Masyarakat Terhadap Waktu Tempuh dan Pengoperasional Bus	3,68
4	Pendapat Masyarakat Terhadap Halte	3,83

- Analisis nilai ketertarikan tiap variabel

Analisis nilai kemudahan tiap variabel berdasarkan total rata-rata nilai kemudahan responden untuk tiap indikator menggunakan rumus Pers 2.6.

$$Kt \text{ var} = \frac{\sum Kt.ind}{n.ind}$$

Dimana :

$Kt \text{ var}$  = rata-rata ketertarikan tiap variabel

$\sum Kt.ind$  = jumlah rata-rata ketertarikan tiap indikator

$n.ind$  = jumlah indikator

Tabel 4.54: Analisis Nilai Rata-rata Ketertarikan tiap Variabel

No.	Variabel Ketertarikan	Rata-rata
1	Pendapat Masyarakat Terhadap Trans Koetaradja	3,87
2	Pendapat Masyarakat Terhadap Fasilitas	3,87
3	Pendapat Masyarakat Terhadap Waktu Tempuh dan Pengoperasional Bus	3,33
4	Pendapat Masyarakat Terhadap Halte	3,56

#### 4.5.2. Analisis Ketertarikan Penumpang terhadap Trans Koetaradja

Ketertarikan penumpang dapat dicari berdasarkan indikator maupun variabel. Untuk mengetahui tingkat ketertarikan relatif, maka dapat digunakan analisis kesenjangan (Gap), yaitu perbandingan antara kinerja dan harapan.

- a) Analisis Ketertarikan Penumpang tiap Indikator

Analisis ketertarikan penumpang dihitung dengan membandingkan nilai variabel ketertarikan dan variabel kemudahan. Untuk menghitung ketertarikan penumpang tiap indikator maka menggunakan rumus Pers 2.7.

$$IKr.ind = \frac{Kt.ind}{Km.ind} \times 100\%$$

Dimana:

*IKr.ind* = indeks ketertarikan relatif tiap indikator

*Kt.ind* = nilai ketertarikan tiap indikator

*Km.ind* = nilai kemudahan tiap indikator

Untuk mendapatkan nilai rata-rata ketertarikan tiap indikator dan nilai rata-rata kemudahan tiap indikator, diambil dari tabel 4.51 dan tabel 4.52. Setelah mendapatkan nilai rata-rata tiap indikator antara kemudahan dan ketertarikan maka dimasukkan kedalam rumus diatas dan akan diperoleh nilai indeks ketertarikan relatif tiap indikator yang kemudian dimasukkan pada tabel 4.55.

Tabel 4.55: Analisis Ketertarikan Penumpang tiap Indikator

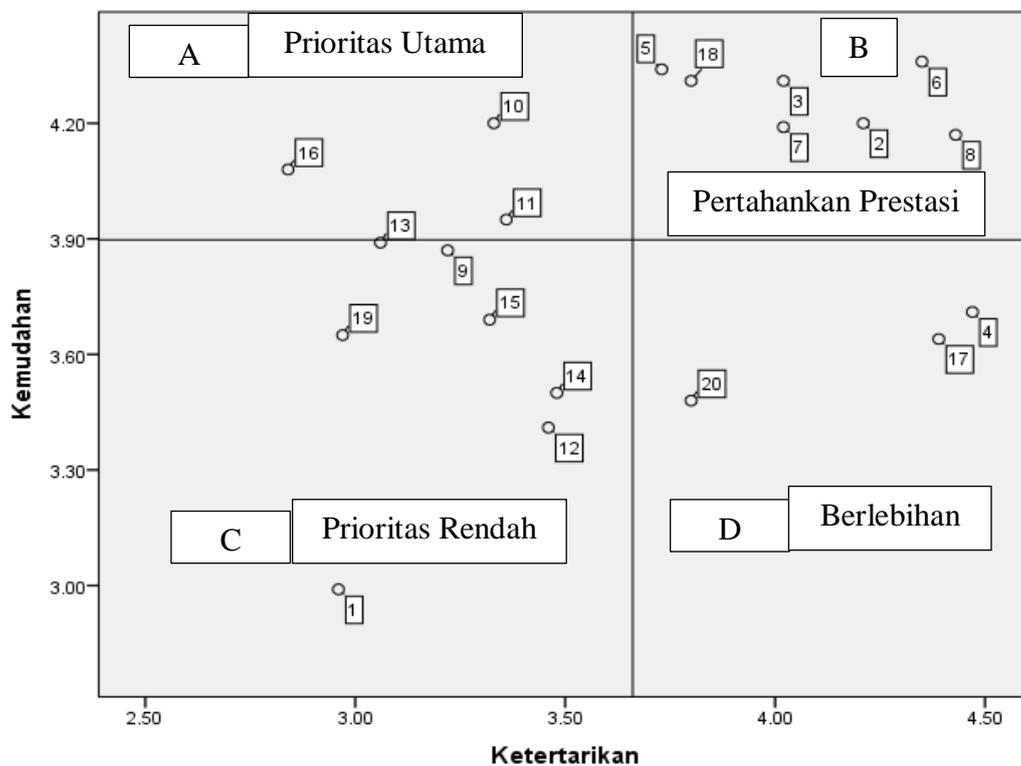
Pertanyaan	Variabel Ketertarikan	Variabel Kemudahan	Tingkat Kesesuaian (%)
1	2,96	2,99	98,99
2	4,21	4,20	100,24
3	4,02	4,31	93,27
4	4,47	3,71	120,48
5	3,73	4,34	85,94
6	4.35	4,36	99,78
7	4,02	4,19	95,94
8	4,43	4,17	106,24
9	3,22	3,87	83,20
10	3,33	4,20	79,26
11	3,36	3,95	85,06
12	3,46	3,41	101,47
13	3,06	3,89	78,66
14	3,48	3,50	99,43
15	3,32	3,69	89,97
16	2,84	4,08	69,61

Tabel 4.55: *Lanjutan*

17	4,39	3,64	120,60
18	3,80	4,31	88,17
19	2,97	3,65	81,37
20	3,80	3,48	109,19

Kriteria penilaian tingkat kesesuaian penumpang:

1. Tingkat kesesuaian  $>100\%$ , berarti kualitas layanan yang diberikan telah melebihi apa yang dianggap penting oleh penumpang, maka pelayanan dikatakan sangat puas.
2. Tingkat kesesuaian  $= 100\%$ , berarti kualitas layanan yang diberikan memenuhi apa yang dianggap penting oleh penumpang, maka pelayanan dikatakan puas.
3. Tingkat kesesuaian  $<100\%$ , berarti kualitas layanan yang diberikan kurang/tidak memenuhi apa yang dianggap penting oleh penumpang, maka pelayanan belum memuaskan.



Gambar 4.5: Diagram Kartesius tiap Indikator

Hasil perhitungan ini berdasarkan tingkat kemudahan dan ketertarikan angkutan umum Trans Koetaradja. Untuk memperoleh titik-titik pada diagram kartesius sebelumnya perlu dihitung terlebih dahulu nilai rata-rata. Hasil perhitungangan dapat dilihat pada tabel 4.55. Adapun interpletasi dari diagram kartesius tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut.

#### 1. Kuadran A

Menunjukkan unsur kemudahan yang diberikan oleh pemerintah sudah tinggi namun bagi penumpang masih kurang menarik sehingga dikategorikan kurang menarik.

Faktor-faktor ketertarikan penumpang yang termasuk dalam kuadran ini adalah:

- a. Informasi bus tidak membingungkan penumpang serta bus selalu dalam keadaan bersih dan nyaman (10)
- b. Bus Trans Koetaradja terjadwal dan tepat waktu serta bus Trans Koetardja mempercepat tujuan penumpang (11)
- c. Waktu jarak tempuh bus Trans Koetaradja dari halte ke halte berikutnya yang tidak terlalu lama (13)
- d. Halte yang selalu nyaman dan bersih serta letak halte yang berjauhan (16)

#### 2. Kuadran B

Menunjukkan unsur kemudahan yang telah berhasil dilaksanakan pemerintah dan sangat menarik bagi penumpang, untuk itu wajib dipertahankan. Dikategorikan sangat mudah dan sangat menarik.

Faktor-faktor ketertarikan penumpang yang termasuk dalam kuadran ini adalah:

- a. Sikap petugas bus Trans Koetaradja selalau menjaga kesopanan, memberikan pelayanan secara adil (2)
- b. Sikap petugas dalam berkomunikasi dengan penumpang serta memberikan kenyamanan agar penumpang tidak merasa takut menggunakan Trans Koearadja (3)
- c. Supir bus mengendarai bus dengan nyaman dan aman serta bus Trans Koetaradja lebih baik dibandingkan angkutan umum lain (5)

- d. AC bus Trans Koetaradja berfungsi dengan baik (6)
- e. Radio dan music bus Trans Koetaradja berfungsi dengan baik dan mudah didengar (7)
- f. Pegangan (*Handgrip*) sudah memadai serta diterapkannya perbedaan tempat duduk antara pria dan wanita (8)
- g. Jumlah halte yang sudah banyak dan memudahkan penumpang berhenti di halte yang diinginkan (18)

### 3. Kuadran C

Menunjukkan faktor yang kurang tertarik pengaruhnya bagi penumpang dan kemudahannya kurang/biasa-biasa saja. Dikategorikan kurang mudah dan kurang tertarik.

Faktor-faktor ketertarikan penumpang yang termasuk dalam kuadran ini adalah:

- a. Tempat duduk bus serta keamanan penumpang saat tidak mendapat tempat duduk (9)
- b. Waktu tunggu bus Trans koetaradja antara bus 1 dengan bus lainnya (12)
- c. Waktu tempuh perjalanan bus Trans Koetaradja yang lebih cepat dibandingkan dengan transportasi lain (14)
- d. Durasi pada saat bus berhenti di halte (15)
- e. Tempat duduk pada halte yang masih belum cukup yang bagi penumpang Trans Koetaradja (19)

### 4. Kuadran D

Menunjukkan unsur kemudahan yang diberikan pemerintah sudah tinggi akan tetapi ketertarikan penumpang tidak terlalu penting terhadap adanya atribut tersebut sehingga ketertarikan penumpang dianggap berlebihan.

Faktor-faktor ketertarikan penumpang yang termasuk dalam kuadran ini adalah:

- a. Bus Trans Koetaradja alternatif kemacetan serta angkutan umum yang diminati banyak penumpang (4)

- b. Tempat sampah pada halte Trans Koetaradja yang sudah cukup menurut penumpang Trans Koetaradja (17)
- c. Halte penuh pada jalur tertentu (20)

b) Analisis Ketertarikan Penumpang tiap Variabel

Analisa ketertarikan penumpang dihitung dengan membandingkan nilai variabel ketertarikan dan kemudahan. Untuk menghitung ketertarikan penumpang tiap variabel maka menggunakan rumus Pers 2.8.

$$IKr.var = \frac{Kt.var}{Km.var} \times 100\%$$

Dimana:

*IKr.var* = indeks ketertarikan relatif tiap variabel

*Kt.var* = nilai ketertarikan tiap variabel

*Km.var* = nilai kemudahan tiap variabel

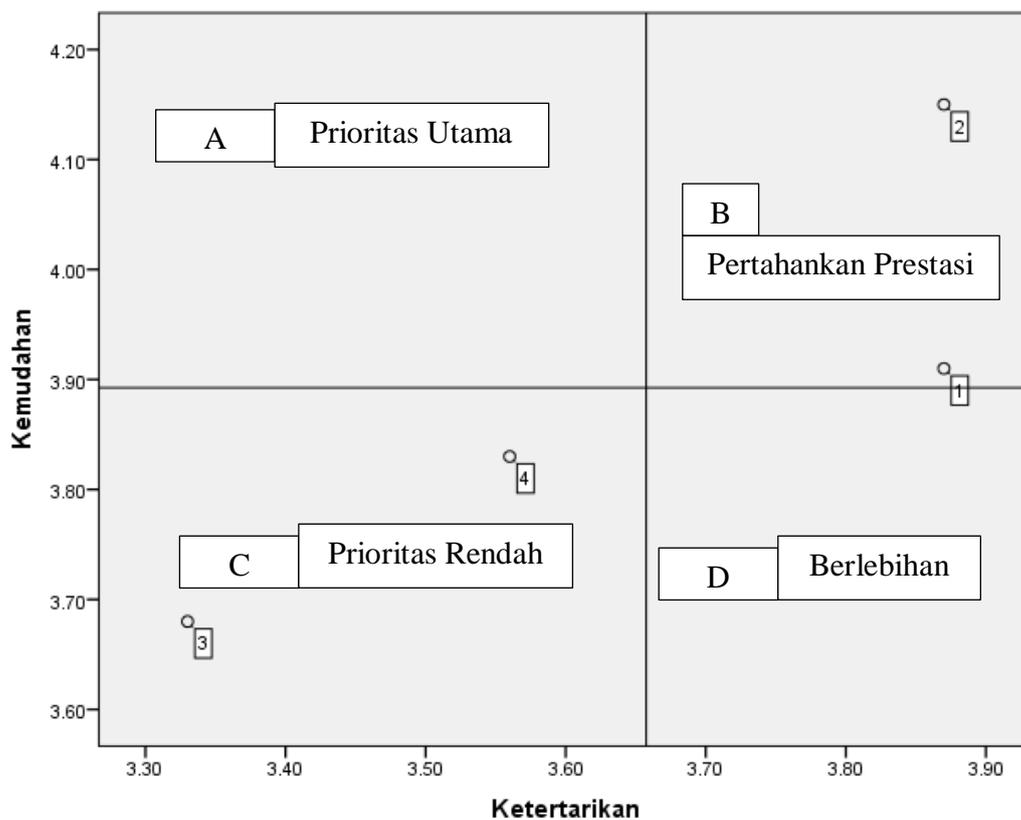
Untuk mendapatkan nilai rata-rata ketertarikan tiap variabel dan nilai rata-rata kemudahan tiap variabel, diambil dari tabel 4.53 dan tabel 4.54. Setelah mendapatkan nilai rata-rata tiap variabel antara kemudahan dan ketertarikan maka dimasukkan kedalam rumus diatas dan akan diperoleh nilai indeks ketertarikan relatif tiap variabel yang kemudian dimasukkan pada tabel 4.56.

Tabel 4.56: Analisis Ketertarikan Penumpang tiap Variabel

No	Variabel	Ketertarikan	Kemudahan	Tingkat Kesesuaian %
1	Pendapat Masyarakat Terhadap Trans Koetaradja	3,87	3,91	98,98
2	Pendapat Masyarakat terhadap Fasilitas	3,87	4,15	93,25

Tabel 4.56: *Lanjutan*

3	Pendapat Masyarakat terhadap Waktu Tempuh dan Waktu Pengoperasian Bus	3,33	3,68	90,49
4	Pendapat Masyarakat Terhadap Halte	3,56	3,83	92,95



Gambar 4.6: Diagram Kartesius tiap Variabel

Hasil perhitungan ini berdasarkan tingkat kemudahan dan ketertarikan angkutan umum Trans Koetaradja. Untuk memperoleh titik-titik pada diagram kartesius sebelumnya perlu dihitung terlebih dahulu nilai rata-rata variabel. Hasil perhitungangan dapat dilihat pada tabel 4.56. Adapun interpletasi dari diagram kartesius tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut.

### 1. Kuadran A

Menunjukkan unsur kemudahan yang diberikan oleh pemerintah sudah tinggi namun bagi penumpang masih kurang menarik sehingga dikategorikan kurang menarik. Dalam penelitian ini tidak terdapat faktor-faktor yang termasuk kedalam kriteria ini.

### 2. Kuadran B

Menunjukkan unsur kemudahan yang telah berhasil dilaksanakan pemerintah dan sangat menarik bagi penumpang, untuk itu wajib dipertahankan. Dikategorikan sangat mudah dan sangat menarik.

Faktor-faktor ketertarikan penumpang yang termasuk dalam kuadran ini adalah:

- a. Adanya bus Trans Koetaradja (1)
- b. Fasilitas bus Trans Koetaradja (2)

### 3. Kuadran C

Menunjukkan faktor yang kurang tertarik pengaruhnya bagi penumpang dan kemudahannya kurang/biasa-biasa saja. Dikategorikan kurang mudah dan kurang tertarik.

Faktor-faktor ketertarikan penumpang yang termasuk dalam kuadran ini adalah:

- a. Waktu tempuh dan waktu pengoperasional bus (3)
- b. Terhadap halte (4)

### 4. Kuadran D

Menunjukkan unsur kemudahan yang diberikan pemerintah sudah tinggi akan tetapi ketertarikan penumpang tidak terlalu penting terhadap adanya atribut tersebut sehingga ketertarikan penumpang dianggap berlebihan. Dalam penelitian ini tidak terdapat faktor-faktor yang termasuk kedalam kriteria ini.

## BAB 5

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Kesimpulan

Dari hasil analisis dan perhitungan yang sudah dilakukan pada bab sebelumnya, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Pendapat masyarakat mengenai kualitas layanan bus Trans Koetaradja yaitu sangat baik karena petugas bus selalu melayani dan berkomunikasi dengan baik dengan penumpang, sedangkan kualitas fasilitas bus penumpang sangat puas dengan adanya AC dan radio yang berfungsi dengan baik serta pegangan (*handgrip*) yang sudah memadai, untuk waktu pengoperasian bus penumpang merasa masih cukup puas dengan jadwal keberangkatan bus, waktu jarak tempuh bus dan durasi bus saat berhenti di halte. Kualitas halte penumpang merasa puas dengan banyaknya jumlah halte saat ini dan jumlah tempat sampah yang memadai tetapi penumpang merasa kurang puas dengan kebersihan halte dan tempat duduk pada halte yang belum cukup menampung penumpang bus Trans Koetaradja.
2. Bagian yang harus dipertahankan tiap indikator terdapat pada Kuadran B yang terdiri dari sikap petugas dalam menjaga kesopanan dan memberikan pelayanan secara adil, sikap petugas dalam berkomunikasi dengan penumpang serta memberikan kenyamanan agar penumpang tidak merasa takut menggunakan bus Trans Koetaradja, supir bus mengendarai bus dengan nyaman dan aman serta bus Trans Koetaradja lebih baik dibandingkan angkutan umum lainnya, fasilitas AC yang berfungsi dengan baik, fasilitas radio yang sangat baik dan mudah didengar, pegangan (*handgrip*) yang sudah memadai, diterapkannya perbedaan tempat duduk pria dan wanita dan jumlah halte yang sudah banyak sehingga memudahkan penumpang berhenti di halte yang diinginkan. Bagian yang harus dikembangkan tiap indikator terdapat pada kuadran A dan kuadran C terdiri dari informasi bus dan kebersihan bus, jadwal bus Trans Koetaradja,

waktu jarak tempuh dari halte ke halte berikutnya, kenyamanan dan kebersihan halte serta letak halte yang berjauhan, fasilitas tempat duduk pada bus dan halte, jawal kedatangan bus 1 dengan bus lainnya, waktu tempuh perjalanan bus Trans Koetaradja, durasi pada saat bus berhenti di halte.

## **5.2. Saran**

Dari hasil analisis, pembahasan dan kesimpulan, saran-saran dapat saya berikan adalah sebagai berikut:

1. Diharapkan kepada instansi perlu mengadakan sosialisasi sehingga dapat membuat masyarakat lebih tertarik menggunakan bus Trans Koetaradja dengan menawarkan tambahan fasilitas yang sudah dianggap baik oleh beberapa penumpang bus.
2. Diharapkan kepada instansi perlunya perbaikan waktu pengoperasian bus yang telah ditetapkan harus sesuai dengan kondisi dilapangan yang terjadi sehingga tidak menyebabkan penumpang harus menunggu bus terlalu lama.
3. Diharapkan kepada instansi perlunya keteraturan dari pihak petugas untuk menertibkan penumpang yang hendak memasuki bus agar mendahulukan penumpang yang keluar sehingga tidak terjadi desakan antar sesama penumpang bus.
4. Diharapkan kepada peneliti selanjutnya untuk dapat menambah variabel yang lebih dari yang sudah ada pada penelitian ini, agar penelitian yang serupa dapat lebih akurat dalam menciptakan sebuah hasil yang akurat dan efektif.
5. Diharapkan kepada peneliti selanjutnya dalam melakukan penelitian serupa dapat menambah metode penelitian atau alat ukur lain dalam mencari sebuah hasil dari penelitian ini sehingga dapat lebih akurat dalam menetapkan sebuah kesimpulan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Algifari, 2016, Mengukur Kualitas Layanan dengan Indeks Kepuasan, Metode *Importance-Performa Analysis (IPA)* dan Model Kano, Penerbit BPFE-Yogyakarta
- Andayani, S. (2018). *Metode Importance Performance Analysis (IPA) untuk Menentukan Harapan Konsumen Toko Online Terhadap Kualitas Layanan Website*. 13–18. <https://www.publikasiilmiah.unwahas.ac.id>
- Fajri, L., Sugiarto, S., Anggraini, R., Sipil, M. T., Kuala, S., Aceh, B., Sipil, J. T., Teknik, F., Kuala, U. S., & Aceh, B. (2019). *Penerapan Metode Ipa ( Importance Perfomance Analysis ) Untuk Menganalisis Kepentingan Dan Kepuasan Penumpang Terhadap Kualitas Pelayanan Bus Trans Koetaradja ( Studi Kasus : Koridor I Keudah – Darussalam )*. 2(2), 164–173.
- Muttaqin, M. Z. (2017). *PELAYANAN TRANS METRO PEKANBARU DALAM PENCAPAIAN TRANSPORTASI KEBERLANJUTAN ( Studi Kasus : Fakultas Teknik Universitas Islam Riau )*. October, 166–176.
- Nomor, V. (2018). *aintis*. Optimalisasi Jasa Koridor Pelayanan Trans Metro Pekanbaru berbasis Persepsi Penumpang 18(April), 83–93.
- Nugraha, R., Ambar, H., & Adianto, H. (2014). Usulan Peningkatan Kualitas Pelayanan Jasa pada Bengkel “X” Berdasarkan Hasil Matrix Importance-Performance Analysis (Studi kasus di Bengkel AHASS PD. Sumber Motor Karawang). *Jurnal Online Institut Teknologi Nasional*, 1(3), 221–231. <https://ejurnal.itenas.ac.id/index.php/rekaintegra/article/view/279>
- Olah, M., & Spss, D. (2015). *SPSS ( Statistical Package for the Social Sciens )*.
- Ong, J. O., & Pambudi, J. (2014). Analisis Kepuasan Pelanggan Dengan Importance Performance Analysis Di Sbu Laboratory Cibitung Pt Sucofindo (Persero). *J@Ti Undip : Jurnal Teknik Industri*, 9(1), 1–10. <https://doi.org/10.12777/jati.9.1.1-10>
- Pada, K., Pusat, K., Mata, K., & Dan, I. E. (2019). *TRANS*. 2(1), 58–67. <https://doi.org/10.24815/jarsp.vlil>
- Purnomo, W., & Riandadari, D. (2015). Analisa Kepuasan Pelanggan Terhadap Bengkel Dengan Metode Ipa (Importance Performance Analysis) Di Pt Arina Parama Jaya Gresik. *Jurnal Teknik Mesin*, 03(03), 54–63. <https://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/index.php/jtm-unesa/article/view/11298/10727>

- Riyanto, A. H., & Riyanto, B.-. (2016). Analisis Peningkatan Pelayanan Stasiun Bogor Terhadap Kepuasan Pengguna Jasa Kereta Api Dengan Metode Importance Performance Analysis (IPA). *Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota*, 11(4), 391. <https://doi.org/10.14710/pwk.v11i4.11549>
- Siyamto, Y. (2017). Kualitas Pelayanan Bank Dengan Menggunakan Metode IPA Dan CSI Terhadap Kepuasan Nasabah. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, 03(01), 63–76.
- Sugiyono, 2018, Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D, Penerbit Alfabet, Bandung
- Tamin, O. Z. (2000). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. In *Perencanaan dan pemodelan transportasi*.
- Turasno, B., Anggraini, R., & Darma, Y. (2019). Analisa Tarif Bus Trans Koetaradja Koridor 2a (Pusat Kota – Blang Bintang) Berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan, Ability To Pay Dan Willingness To Pay. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil Dan Perencanaan*, 2(1), 11–21. <https://doi.org/10.24815/jarsp.v2i1.13247>
- Wi, D. I., Perkotaan, L., Trayek, D., Dan, T., Rektorat, D. I., & Perhubungan, J. E. (n.d.). *PEDOMAN TEKNI S TERATUR*.

# LAMPIRAN

## KUESIONER

### Petunjuk pengisian

Berilah tanda centang (√) pada kotak disebelah kanan tiap pertanyaan, sesuai dengan tingkat kesetujuan anda atas pernyataan yang ada.

### Keterangan:

- a. **Sangat Tidak Setuju** = STS
- b. **Tidak Setuju** = TS
- c. **Cukup Setuju** = CS
- d. **Setuju** = S
- e. **Sangat Setuju** = SS

Nama : (Boleh tidak diisi)

Jenis Kelamin : Pria / Wanita

Pekerjaan :

Tujuan : Bekerja/Jalan-jalan/Wisata/.....

### Variabel Kemudahan

No	Pernyataan	Kemudahan				
		STS	TS	CS	S	SS
<b>Pendapat Masyarakat Terhadap Trans Koetaradja</b>						
1.	Trans Koetaradja merupakan bus alternatif yang mudah untuk digunakan sehari-hari.					
2.	Petugas bus Trans Koetaradja selalu menjaga kesopanan, memberikan pelayanan secara adil kepada penumpang.					
3.	Petugas bus Trans Koetaradja Banda Aceh dan penumpang memiliki komunikasi yang baik dalam memberikan pelayanan.					
4.	Trans Koetaradja solusi alternatif kemacetan di Banda Aceh					
5.	Supir bus selalu mengendarai bus dengan nyaman dan aman (tidak mengebut dan ugal-ugalan)					
<b>Pendapat Masyarakat Terhadap Fasilitas</b>						
6.	AC pada Trans Koetaradja selalu berfungsi dengan baik.					

7.	Radio dan musik pada Trans Koetaradja selalu berfungsi dengan baik dan mudah didengar.					
8.	Pegangan ( <i>handgrip</i> ) bagi penumpang jumlahnya sudah memadai jika tempat duduk sudah penuh ditempati.					
9.	Tempat duduk yang ada saat ini sudah memadai dan cukup.					
10.	Informasi bus tidak membingungkan saya.					
<b>Pendapat masyarakat Terhadap Waktu Tempuh dan Waktu Pengoperasian Bus</b>						
11.	Bus Trans Koetaradja terjadwal dan tepat waktu.					
12.	Rentang waktu tunggu bus Trans Koetaradja antara bus 1 dengan bus yang lainnya tidak terlalu lama ( $\pm$ 15 menit)					
13.	Waktu jarak tempuh bus Trans Koetaradja dari halte ke halte berikutnya tidak terlalu lama ( $\pm$ 30 menit)					
14.	Waktu tempuh perjalanan bus Trans Koetaradja saat ini lebih cepat dibandingkan transportasi lainnya					
15.	Durasi pada saat bus Trans Koetaradja Banda Aceh berhenti di halte tidak terlalu lama ( $\pm$ 15 menit)					
<b>Pendapat Masyarakat Terhadap Halte</b>						
16.	Halte bus Trans Koetaradja yang disediakan nyaman dan bersih.					
17.	Tempat sampah pada halte saat ini sudah cukup bagi penumpang bus Trans Koetaradja.					
18.	Halte bus Trans Koetaradja saat ini sudah banyak sehingga memudahkan penumpang berhenti di halte yang diinginkan.					
19.	Tempat duduk halte yang ada saat ini sudah memadai dan cukup.					
20.	Lokasi halte saat ini strategis/tepat ketempat tujuan saya.					

### Variabel Ketertarikan

No	Pernyataan	Ketertarikan				
		STS	TS	CS	S	SS
<b>Pendapat Masyarakat Terhadap Trans Koetaradja</b>						
1.	Saya tertarik untuk selalu menggunakan menggunakan Trans Koetaradja dalam setiap aktifitas.					
2.	Sikap petugas dalam melayani penumpang Trans Koetaradja membuat saya tertarik menggunakan Trans Koetaradja.					
3.	Trans Koetaradja memberikan kenyamanan dan keamanan sehingga saya tidak merasa takut menggunakan Trans Koetaradja.					
4.	Trans Koetaradja merupakan alternatif kendaraan umum yang diminati banyak penumpang.					
5.	Trans Koetaradja lebih baik daripada angkutan lain.					
<b>Pendapat Masyarakat Terhadap Fasilitas</b>						
6.	Fasilitas berupa AC menarik orang untuk menggunakan Trans Koetaradja.					
7.	Fasilitas berupa musik dan radio menarik orang untuk menggunakan Trans Koetaradja.					
8.	Dengan diterapkan perbedaan tempat duduk antara pria dan wanita membuat saya tertarik menggunakan bus Trans Koetaradja.					
9.	Saya selalu merasa aman saat menggunakan bus Trans Koetaradja walaupun tidak mendapatkan tempat duduk.					
10.	Bus selalu dalam keadaan bersih dan nyaman.					
<b>Pendapat masyarakat Terhadap Waktu Tempuh dan Waktu Pengoperasian Bus</b>						
11.	Menggunakan bus Trans Koetaradja mempercepat tujuan saya.					
12.	Waktu tunggu dari halte sampai bus datang tidak terlalu lama ( $\pm$ 15 menit)					
13.	Dengan waktu tempuh perjalanan bus yang tidak terlalu lama membuat saya sering bepergian dengan Trans Koetaradja.					
14.	Dengan waktu tempuh perjalanan yang lebih cepat dibandingkan transportasi lain membuat penumpang tertarik menggunakan bus Trans Koetaradja					

15.	Waktu pengoperasian bus Trans Koetaradja yang lebih cepat dibandingkan angkutan umum lainnya membuat saya tertarik menggunakan Trans Koetaradja siang maupun malam.					
<b>Pendapat Masyarakat Terhadap Halte</b>						
16.	Walaupun letak halte berjauhan saya tetap menggunakan bus Trans Koetaradja.					
17.	Dengan adanya tempat sampah yang cukup pada halte membuat penumpang tidak membuang sampah sembarangan					
18.	Apabila jumlah halte pada saat ini menjangkau ke tujuan saya, maka saya akan selalu menggunakan bus Trans Koetaradja.					
19.	Saya selalu mendapatkan tempat duduk di halte saat menunggu kedatangan bus.					
20.	Halte selalu penuh penumpang pada jalur tertentu saja.					

**DISTRIBUSI NILAI  $r_{\text{tabel}}$  SIGNIFIKANSI 5% dan 1%**

N	The Level of Significance		N	The Level of Significance	
	5%	1%		5%	1%
3	0.997	0.999	38	0.32	0.413
4	0.95	0.99	39	0.316	0.408
5	0.878	0.959	40	0.312	0.403
6	0.811	0.917	41	0.308	0.398
7	0.754	0.874	42	0.304	0.393
8	0.707	0.834	43	0.301	0.389
9	0.666	0.798	44	0.297	0.384
10	0.632	0.765	45	0.294	0.38
11	0.602	0.735	46	0.291	0.376
12	0.576	0.708	47	0.288	0.372
13	0.553	0.684	48	0.284	0.368
14	0.532	0.661	49	0.281	0.364
15	0.514	0.641	50	0.279	0.361
16	0.497	0.623	55	0.266	0.345
17	0.482	0.606	60	0.254	0.33
18	0.468	0.59	65	0.244	0.317
19	0.456	0.575	70	0.235	0.306
20	0.444	0.561	75	0.227	0.296
21	0.433	0.549	80	0.22	0.286
22	0.432	0.537	85	0.213	0.278
23	0.413	0.526	90	0.207	0.267
24	0.404	0.515	95	0.202	0.263
25	0.396	0.505	100	0.195	0.256
26	0.388	0.496	125	0.176	0.23
27	0.381	0.487	150	0.159	0.21
28	0.374	0.478	175	0.148	0.194
29	0.367	0.47	200	0.138	0.181
30	0.361	0.463	300	0.113	0.148
31	0.355	0.456	400	0.098	0.128
32	0.349	0.449	500	0.088	0.115
33	0.344	0.442	600	0.08	0.105
34	0.339	0.436	700	0.074	0.097
35	0.334	0.43	800	0.07	0.091
36	0.329	0.424	900	0.065	0.086
37	0.325	0.418	1000	0.062	0.081

## Lampiran

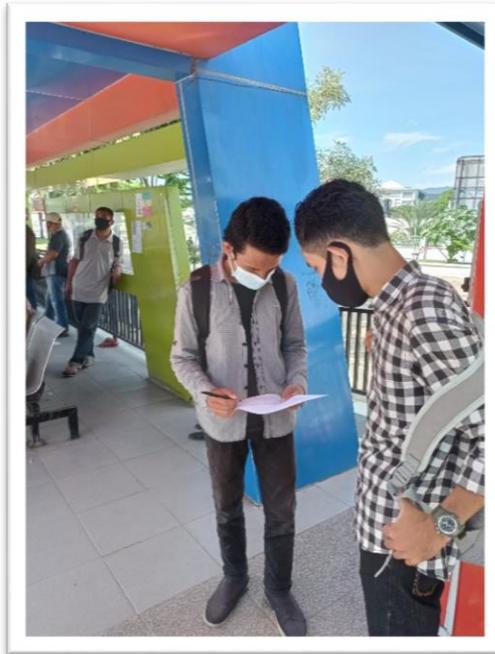
### Hasil Uji Validitas Variabel Kemudahan

Correlations

	X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1.7	X1.8	X1.9	X1.10	X1.11	X1.12	X1.13	X1.14	X1.15	X1.16	X1.17	X1.18	X1.19	X1.20	Total
X1.1 Pearson Correlation	1	.003	.089	.216*	.200*	.057	.053	.029	.097	.003	.243*	.113	.240*	.162	-.054	-.023	.019	.004	-.004	.039	.283*
Sig. (2-tailed)		.980	.379	.031	.046	.574	.597	.774	.339	.980	.015	.264	.016	.106	.594	.824	.851	.969	.972	.703	.004
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.2 Pearson Correlation	.003	1	.214*	.331**	.043	.437**	.309**	.238	.315**	1.000**	.236	.248*	.218	.042	.268**	.106	.183	.445**	.330**	.357**	.632**
Sig. (2-tailed)	.980		.032	.001	.670	.000	.002	.017	.001	.000	.018	.013	.029	.681	.007	.295	.069	.000	.001	.000	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.3 Pearson Correlation	.089	.214*	1	.413**	.075	.241*	.162	.069	.258**	.214*	.037	.082	.127	.131	.306**	.083	.057	.267**	.205*	.042	.405**
Sig. (2-tailed)	.379	.032		.000	.456	.016	.108	.328	.010	.032	.715	.419	.207	.194	.002	.412	.571	.007	.041	.677	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.4 Pearson Correlation	.216*	.331**	.413**	1	.097	.348**	.187	.162	.270**	.331**	.193	.279**	.293**	.244*	.101	.099	.264*	.322*	.297**	.514**	.643**
Sig. (2-tailed)	.031	.001	.000		.339	.000	.062	.108	.007	.001	.054	.005	.003	.015	.315	.328	.008	.001	.004	.000	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.5 Pearson Correlation	.200*	.043	.075	.097	1	.076	.070	.150	.163	.043	.205*	.215*	.093	.107	-.028	.295**	.166	.108	.203*	.102	.337**
Sig. (2-tailed)	.046	.670	.456	.339		.454	.490	.137	.105	.670	.041	.032	.357	.292	.780	.003	.100	.286	.043	.310	.001
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.6 Pearson Correlation	.057	.437**	.241*	.348**	.076	1	.575**	.192	.373**	.437**	.194	.533**	.201*	.399**	.148	.325**	.284*	.920**	.274**	.321*	.745**
Sig. (2-tailed)	.574	.000	.016	.000	.454		.000	.058	.000	.000	.053	.000	.044	.000	.142	.001	.004	.000	.006	.001	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.7 Pearson Correlation	.053	.309**	.162	.187	.070	.575**	1	.166	.360**	.309**	.021	.269**	.092	.188	-.020	.191	.129	.507**	.255*	.192	.500**
Sig. (2-tailed)	.597	.002	.108	.062	.490	.000		.098	.000	.002	.840	.007	.365	.061	.846	.057	.202	.000	.011	.070	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.8 Pearson Correlation	.029	.238**	.099	.162	.150	.192	.166	1	.176	.238**	.201*	-.029	.187	.139	.061	.011	-.015	.204*	.060	.068	.319**
Sig. (2-tailed)	.774	.017	.326	.108	.137	.056	.098		.079	.017	.045	.775	.063	.167	.547	.912	.881	.042	.554	.385	.001
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.9 Pearson Correlation	.097	.315**	.258**	.270**	.163	.373**	.360**	.178	1	.315**	.083	.277**	.199*	.171	-.001	.215*	.176	.350**	.176	.240*	.511**
Sig. (2-tailed)	.339	.001	.010	.007	.105	.000	.000	.079		.001	.356	.005	.047	.090	.995	.032	.080	.000	.080	.016	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.10 Pearson Correlation	.003	1.000**	.214*	.331**	.043	.437**	.309**	.238	.315**	1	.236	.248*	.218	.042	.268**	.106	.183	.445**	.330**	.357**	.632**
Sig. (2-tailed)	.980		.032	.001	.670	.000	.002	.017	.001		.018	.013	.029	.681	.007	.295	.069	.000	.001	.000	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.11 Pearson Correlation	.243*	.236**	.037	.193	.205*	.194	.021	.201*	.093	.236**	1	.248*	.827**	.002	.031	.127	.063	.228	.022	.108	.426**
Sig. (2-tailed)	.015	.018	.715	.054	.041	.053	.840	.045	.356	.018		.029	.000	.365	.761	.207	.535	.023	.831	.294	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.12 Pearson Correlation	.113	.248*	.082	.279**	.215*	.533**	.269**	-.029	.277**	.248*	.216*	1	.174	.265**	.079	.306**	.340**	.494*	.373**	.287**	.610**
Sig. (2-tailed)	.264	.013	.419	.005	.032	.000	.007	.775	.005	.013	.029		.083	.008	.438	.002	.001	.000	.000	.004	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.13 Pearson Correlation	.240*	.216*	.127	.293**	.093	.201*	.092	.187	.199**	.218*	.827**	.174	1	.118	.099	.015	.017	.223*	.031	.198	.451**
Sig. (2-tailed)	.016	.029	.207	.003	.357	.044	.365	.063	.047	.029	.000	.083		.242	.328	.886	.867	.026	.760	.048	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.14 Pearson Correlation	.162	.042	.131	.244*	.107	.399**	.188	.139	.171	.042	.092	.265**	.118	1	-.130	.205*	.089	.327**	.050	.066	.399**
Sig. (2-tailed)	.106	.681	.194	.015	.292	.000	.061	.167	.090	.681	.365	.008	.242		.197	.041	.380	.001	.621	.514	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.15 Pearson Correlation	-.054	.268**	.306**	.101	-.028	.148	-.020	.061	-.001	.268**	.031	.079	.099	-.130	1	-.041	-.035	.153	.314**	.095	.257**
Sig. (2-tailed)	.594	.007	.002	.315	.780	.142	.846	.547	.995	.007	.761	.438	.328	.197		.684	.731	.129	.001	.349	.010
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.16 Pearson Correlation	-.023	.106	.083	.099	.295**	.325**	.191	.011	.215*	.106	.127	.306**	.015	.265**	-.041	1	.315**	.324**	.077	.058	.381**
Sig. (2-tailed)	.824	.285	.412	.328	.003	.001	.057	.912	.032	.295	.207	.002	.886	.041	.684		.001	.001	.446	.566	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.17 Pearson Correlation	.019	.183	.057	.264**	.166	.284**	.129	-.015	.176	.183	.063	.340**	.017	.089	-.035	.315**	1	.249	.163	.447**	.439**
Sig. (2-tailed)	.851	.069	.571	.008	.100	.004	.202	.881	.080	.069	.535	.001	.867	.380	.731	.001		.013	.106	.000	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.18 Pearson Correlation	.004	.445**	.267**	.322**	.108	.920**	.507**	.204	.350**	.445**	.228	.494**	.223*	.327**	.153	.324**	.249*	1	.214	.282**	.710**
Sig. (2-tailed)	.969	.000	.007	.001	.296	.000	.000	.042	.000	.000	.023	.000	.026	.001	.129	.001	.013		.032	.004	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.19 Pearson Correlation	-.004	.330**	.205*	.287**	.203*	.274*	.255*	.060	.176	.330**	.022	.373**	.031	.050	.314*	.077	.163	.214	1	.232*	.485**
Sig. (2-tailed)	.972	.001	.041	.004	.043	.006	.011	.554	.080	.001	.831	.000	.760	.621	.001	.446	.106	.032		.020	.000
N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X1.20 Pearson Correlation	.039	.357**	.042	.514**	.102	.321*	.182	.088	.240*	.357**	.108	.287**	.198*	.066	.095	.058	.447**	.282*	.232*	1	.552**
Sig. (2-tailed)																					



**Lampiran**  
**Pengumpulan Data**



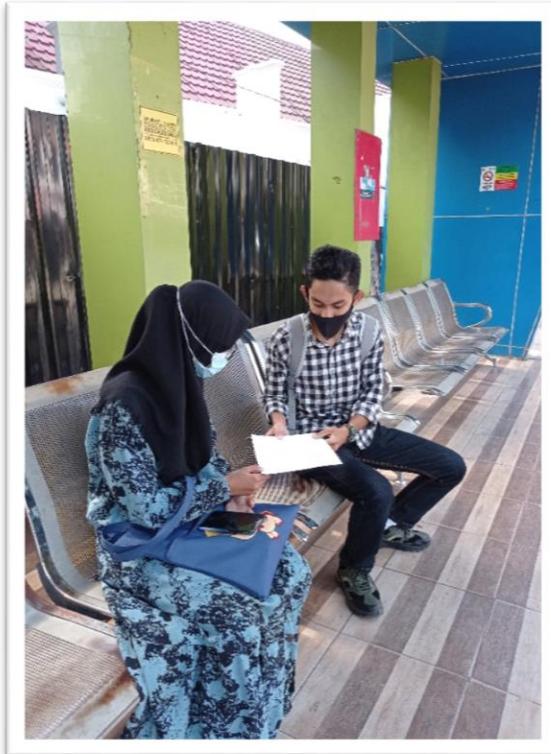
Gambar L.1: Pembagian Kuesioner di Beberapa Halte.



Gambar L.2: Pembagian Kuesioner di Beberapa Halte.



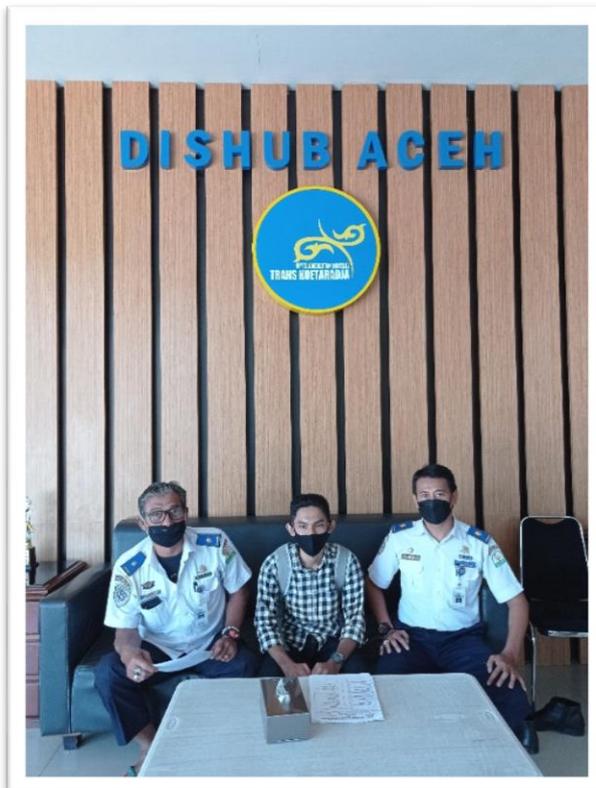
Gambar L.3: Pembagian Kuesioner di Beberapa Halte.



Gambar L.4: Pembagian Kuesioner di Beberapa Halte.



Gambar L.5: Pembagian Kuesioner di dalam Bus Trans Koetaradja.



Gambar L.6: Foto Bersama di kantor UPTD angkutan massal Trans Koetaradja saat meminta data.

## Lampiran

### Sarana dan Prasarana Trans Koetaradja Koridor 2B



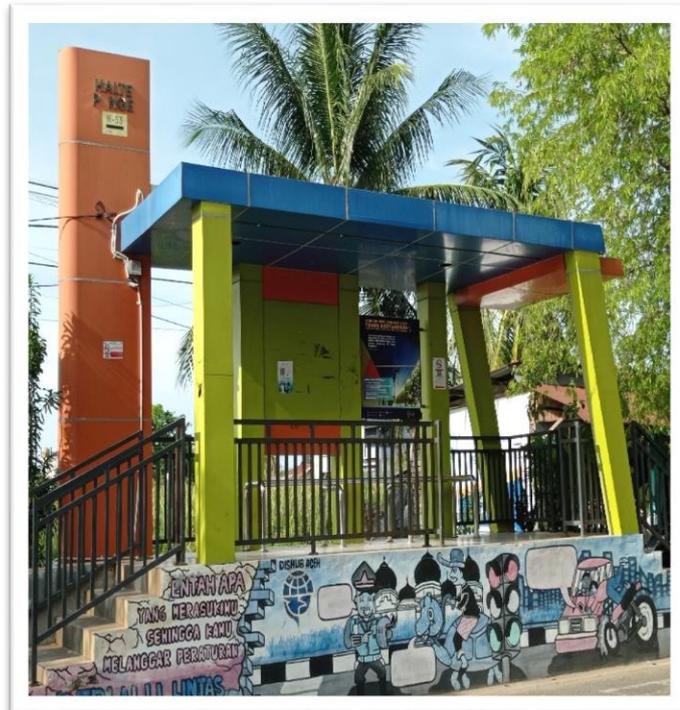
Gambar L.7: Bus Trans Koetaradja.



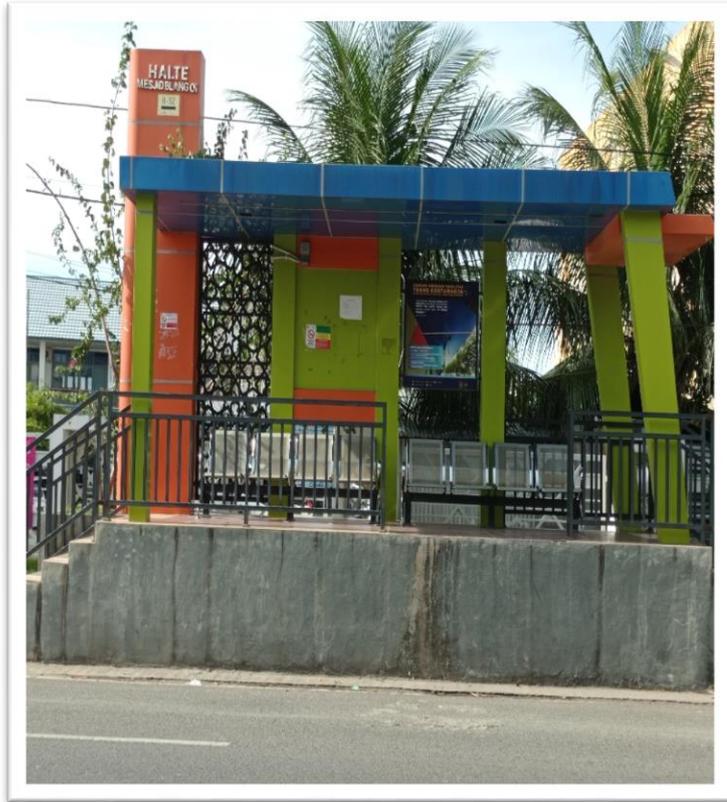
Gambar L.8: Halte Masjid Raya Baiturrahman (H2).



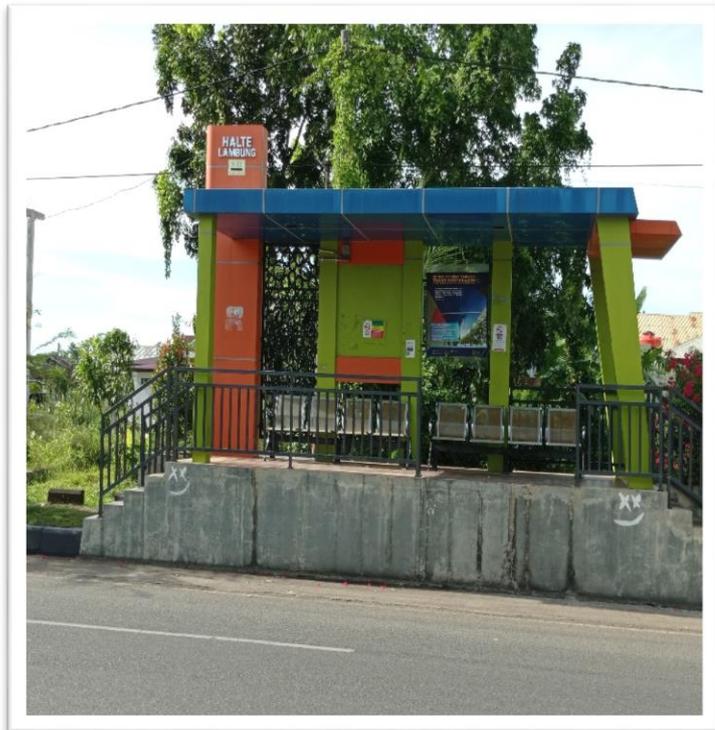
Gambar L.9: Halte BLPD (H54).



Gambar L.10: Halte Punge II (H53-H53A).



Gambar L.11: Halte Masjid Blang Oi (H52).



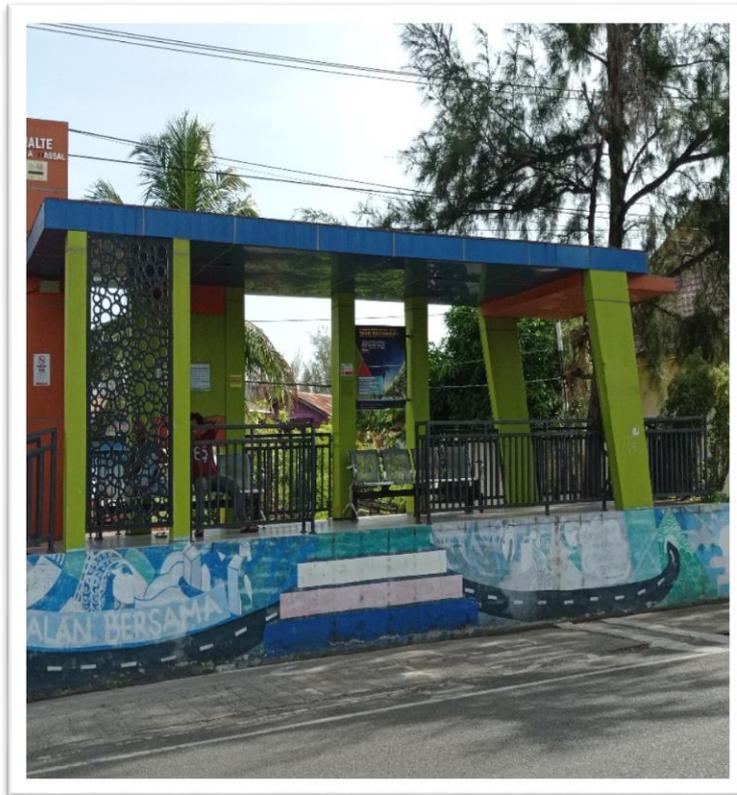
Gambar L.12: Halte Lambung (H51).



Gambar L.13: Halte Kuburan Massal (H50).



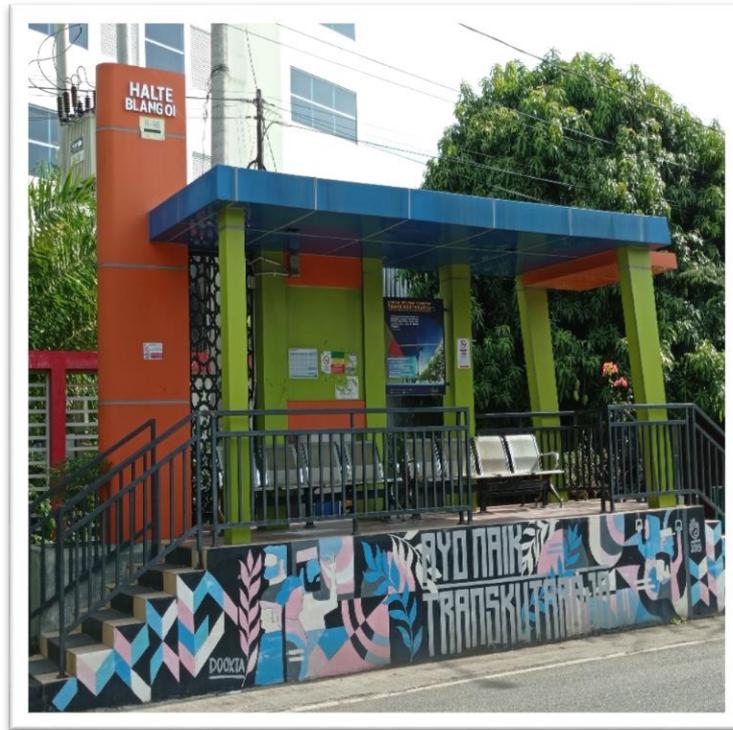
Gambar L.14: Halte Pelabuhan Ulee Lheue (H49).



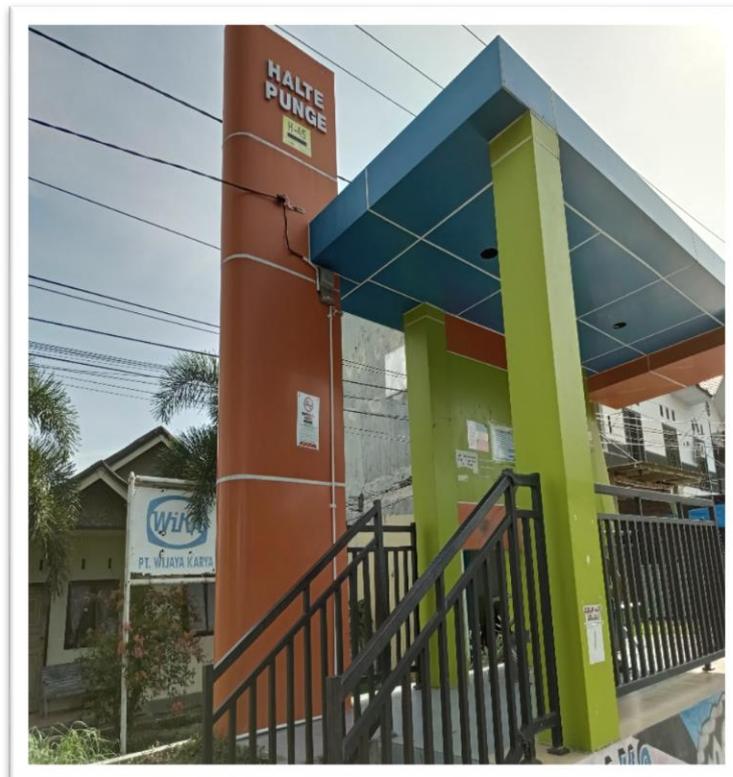
Gambar L.15: Halte Kuburan Massal 1 (H48).



Gambar L.16: Halte Cot Lamkuweuh (H47).



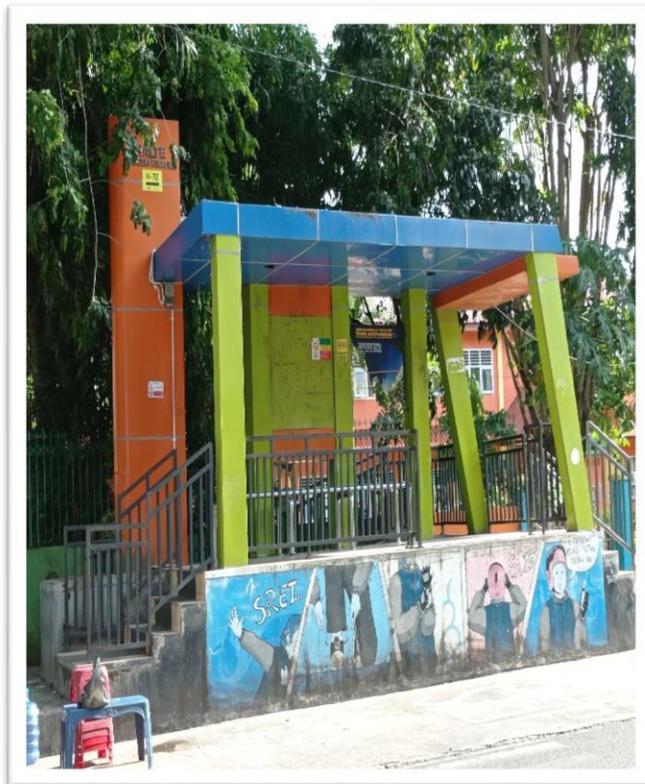
Gambar L.17: Halte Blang Oi (H46).



Gambar L.18: Halte Punge (H45).



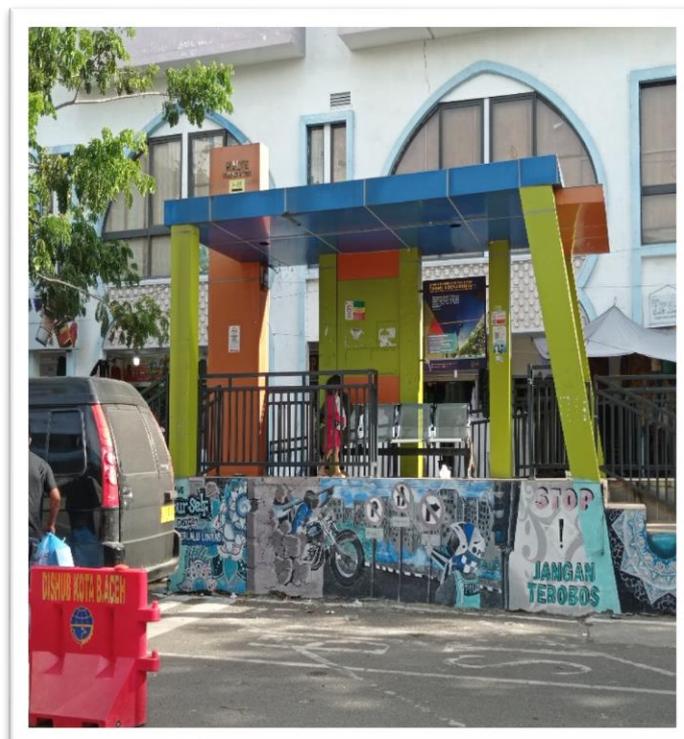
Gambar L.19: Halte Aspol Punge (H44).



Gambar L.20: Halte Museum Tsunami (H72).



Gambar L.21: Halte Barata (H43).



Gambar L.22: Halte Pasar Aceh (H55).



Gambar L.23: Depo Bus di Kantor UPTD Trans Koetaradja.



Gambar L.24: Depo Bus di Kantor Perusahaan Umum Damri.



UMSU

Bila mempunyai surat ini agar diinformasikan  
kepada dan bertanggung

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**  
**FAKULTAS TEKNIK**

Jalan Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - EXT. 12

Website: <http://fatek.umsu.ac.id> E-mail: [fatek@umsu.ac.id](mailto:fatek@umsu.ac.id)

**PENENTUAN TUGAS AKHIR DAN PENGHUJUKAN  
DOSEN PEMBIMBING**

Nomor : 344/III.3AU/UMSU-07/F/2021

Dekan Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, berdasarkan rekomendasi Atas Nama Ketua Program Studi Teknik Sipil Pada Tanggal 25 Februari 2021 dengan ini Menetapkan :

Nama : RICKY MARYADI  
Npm : 1707210005  
Program Studi : TEKNIK SIPIL  
Semester : VIII (DELAPAN)  
Judul Tugas Akhir : ANALISIS KETERTARIKAN MASYARAKAT TERHADAP MODA  
TRANSPORTASI BUS TRANS KOETARADJA BANDA ACEH  
  
Pembimbing : ANDRI ST.MT

Dengan demikian diizinkan untuk menulis tugas akhir dengan ketentuan :

1. Bila judul Tugas Akhir kurang sesuai dapat diganti oleh Dosen Pembimbing setelah mendapat persetujuan dari Program Studi Teknik Sipil
2. Menulis Tugas Akhir dinyatakan batal setelah 1 (satu) Tahun dan tanggal yang telah ditetapkan.

Demikian surat penunjukan dosen Pembimbing dan menetapkan Judul Tugas Akhir ini dibuat untuk dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di Medan pada Tanggal,  
Medan, 13 Rajab 1442 H  
25 Februari 2021 M

Dekan

**Munawar Alfansury Siregar, ST.,MT**  
NIDN: 0101017202





**FAKULTAS TEKNIK**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**  
**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400  
Website: <http://fatek.umsu.ac.id> E-mail: [fatek@umsu.ac.id](mailto:fatek@umsu.ac.id)

**LEMBAR ASISTENSI**

**NAMA : RICKY MARYADI**  
**NPM : 1707210005**  
**JUDUL : "ANALISIS KETERTARIKAN MASYARAKAT TERHADAP MODA TRANSPORTASI BUS TRANS KOETARADJA BANDA ACEH (STUDI KASUS KORIDOR 2B PUSAT KOTA-ULEE LHEUE)"**

NO	TANGGAL	KETERANGAN	PARAF
	12/3-21	Fahami Teori	M
	19/3-21	Fahami Teori	M
	25/3-21	Fahami Metodologi	M
	2/4-21	Fahami Kerangka / Alur pikir	M
	6/4-21	ACC Seminar proposal	M

**Mengetahui,**  
**Pembimbing Tugas Akhir**

**(Andri, ST.MT)**



**UMSU**  
Jurnal (sumber) terpercaya

**FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400  
Website: <http://fatek.umsu.ac.id> E-mail: [fatek@umsu.ac.id](mailto:fatek@umsu.ac.id)

**LEMBAR ASISTENSI**

**NAMA : RICKY MARYADI**  
**NPM : 1707210005**  
**JUDUL : "ANALISIS KETERTARIKAN MASYARAKAT TERHADAP  
MODA TRANSPORTASI BUS TRANS KOETARADJA  
BANDA ACEH (STUDI KASUS : KORIDOR 2B PUSAT  
KOTA-ULEE LHEUE)"**

NO	TANGGAL	KETERANGAN	PARAF
	2/9-21	Rumeng Kuisior	Ch
	7/9-21	uji Kuisior	Mr.
	9/9-21	Surwari	Am.
	14/9-21	Ace ulle Aminat	Mr.

**Mengetahui,  
Pembimbing Tugas Akhir**

**(Andri, ST.MT)**



MAJLIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**  
**FAKULTAS TEKNIK**

**UMSU**

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 83/SK/BAN-PT/Akred/PT/2019

Pusat Administrasi: Jalan Muhibbar Baroi No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631000

<http://fatek.umsu.ac.id> [fatek@umsu.ac.id](mailto:fatek@umsu.ac.id) [umsumedan](#) [umsamedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

Unggul | Cerdas | Tangguh  
 Kita menepahi janji di atas kepala  
 untuk dan lingkungan

Nomor : 704 / IL.3-AU/UMSU-07/F/2021  
 Lamp : 1 Lembar  
 Hal : Pengambilan Data/Riset  
 Kepada :  
 Yth. Bapak/Ibu Kepala Dinas Perhubungan Aceh

Medan, 11 Ramadhan 1442 H  
 23 April 2021 M

Di : Kota Banda Aceh

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Dengan hormat,

Kami memohon kesediaan Bapak untuk menerima dan memberikan izin bagi Mahasiswa kami yang akan melakukan Pengambilan Data di Kantor Dinas Perhubungan Aceh untuk penulisan Tugas Akhir, guna menyelesaikan program pendidikan Strata Satu (S-1) di Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Nama : Ricky Maryadi  
 NPM : 1707210005  
 Semester : VIII (Delapan)  
 Jurusan : Teknik Sipil  
 Judul Tugas Akhir : Analisis Ketertarikan Masyarakat Terhadap Moda Transportasi Bus Trans Koetaradja Banda Aceh.

Pembimbing I : Andri, S.T.,M.T

Adapun data yang mau diambil Sebagai Berikut :

1. Jumlah Armada Bus Trans Ketaradja
2. Rute Bus Trans Ketaradja
3. Jumlah Trip Bus Perhari
4. Tempat Terminal Bus

Demikian harapan kami atas bantuan dan kerjasama yang Bapak /Ibu berikan kami ucapkan terima kasih.  
 Wassalamu'alaikum Wr. Wb



Dekan  
  
 M. Alfansury Siregar, S.T.,M.T  
 NIDN : #101017202  
 FAKULTAS TEKNIK

Cc : File



# PEMERINTAH ACEH DINAS PERHUBUNGAN

Jln. Mayjend. T. Hamzah Bendahara No. 52, Telp. (0651) 22110 Fax. (0651) 22106  
BANDA ACEH - 23121

Banda Aceh, 04 Mei 2021 M  
22 Ramadhan 1442 H

Yang Terhormat:

Dekan Fakultas Teknik  
Universitas Muhammadiyah Sumatera  
Utara

di -

Medan

Nomor : 800/G13  
Sifat : Biasa  
Lampiran : -  
Hal : Keterangan Selesai  
Pengambilan Data/Riset

1. Sehubungan dengan surat Dekan Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Medan Nomor: 704/11.3-AU/UMSU-07/I/2021 tanggal 23 April 2021 Hal Persetujuan Pengambilan data/Riset, bersama ini kami menerangkan bahwa benar yang namanya tersebut dibawah ini telah melakukan pengambilan data pada UPTD Angkutan Massal Trans Kutaraja Dinas Perhubungan Aceh yaitu :

Nama : **Ricky Maryadi**  
NPM : 1707210005  
Jurusan : Teknik Sipil  
Universitas : Muhammadiyah Sumatera Utara  
Judul Skripsi : Analisis Ketertarikan Masyarakat Terhadap Moda Transportasi Bus Trans Koetaradja Banda Aceh.

2. Demikian kami sampaikan dan terima kasih.

a.n. KEPALA DINAS PERHUBUNGAN ACEH,  
SEKRETARIS

  
**T. FAISAL, ST, MT**  
PEMBINA TINGKAT I  
NIP. 19750114 200312 1 003

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



### INFORMASI PRIBADI

Nama Lengkap : Ricky Maryadi  
Nama Panggilan : Ricky  
Tempat, Tanggal Lahir : Banda Aceh, 30 Maret 1999  
Jenis Kelamin : Laki-laki  
Alamat : Jl. Baru, Suka Karya  
Agama : Islam  
Nama Orang Tua  
Ayah : Marjudin  
Ibu : Irma Dewi Sartika  
No Hp : 082168651578  
Email : rickymaryadi1999@gmail.com

### RIWAYAT PENDIDIKAN

Nomor Induk Mahasiswa : 1707210005  
Fakultas : Teknik  
Program Studi : Teknik Sipil  
Jenis Kelamin : Laki-laki  
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara  
Alamat Perguruan Tinggi : Jalan Kapten Mughtar Basri No.3 Medan  
20238

### PENDIDIKAN FORMAL

#### Kelulusan

Sekolah Dasar	SD NEGERI JOMBORLOR	2005 - 2011
Sekolah Menengah Pertama	SMP NEGERI 1 SINABANG	2011 - 2014
Sekolah Menengah Atas	SMA NEGERI 1 SINABANG	2014 - 2017

### ORGANISASI

#### Informasi

STAFF DEPARTEMEN HUMAS KAMMI

#### Tahun

PERIODE 2018 - 2021

