

TUGAS AKHIR

STUDI KARAKTERISTIK MASYARAKAT PENGGUNA MODA TRANSPORTASI BUS KORIDOR I (PANTOLOAN – PUSAT KOTA) DI KOTA PALU



Diajukan Kepada Universitas Tadulako dalam Memenuhi Persyaratan Memperoleh
Derajat Sarjana Strata Satu Teknik Sipil

Oleh:

NOVIA PUSPA SAFITRI

STB. F 111 21 142

**JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS TADULAKO
Palu, November 2025**

HALAMAN PENGESAHAN

**STUDI KARAKTERISTIK MASYARAKAT PENGGUNA MODA
TRANSPORTASI BUS KORIDOR 1 (PANTOLOAN-PUSAT KOTA) DI
KOTA PALU**

Yang dipersiapkan dan disusun oleh:

NOVIA PUSPA SAFITRI

F11121142

SKRIPSI

Telah dipertahankan didepan Majelis Penguji dan dinyatakan diterima sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Strata Satu (S1) Teknik Sipil

Pada tanggal 19 November 2025

Mengesahkan,

Dekan Fakultas Teknik Universitas
Tadulako,

Ketua Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Tadulako,


Dr. Andri Arianto Adam, S.T., M.Eng., Ph.D.
NIP. 19740323 199903 1 002


Dr. Sriyati Ramadhani, S.T., M.T.
NIP. 19750925 200501 2 011

HALAMAN PERSETUJUAN

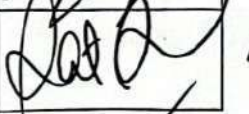
Panitia Ujian Tugas Akhir Program Studi S1 Teknik Sipil Universitas Tadulako yang ditetapkan berdasarkan SK Dekan Fakultas Teknik No.20643/UN.28.6//DK/2025, Tanggal 29 Oktober 2025 menyatakan menyetujui Tugas Akhir yang telah dipertanggungjawabkan di hadapan Majelis Penguji pada Hari Rabu Tanggal 19 November 2025 oleh:

Nama : Novia Puspa Safitri

No. Stambuk : F11121154

Judul : STUDI KARAKTERISTIK MASYARAKAT PENGGUNA
MODA TRANSPORTASI BUS KORIDOR 1
(PANTOLOAN – PUSAT KOTA) DI KOTA PALU

Dosen Pembimbing:

No.	Nama/ NIP	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Dr. Ir. H. Jurair Patunrangi, M.T. NIP. 19620909 199102 1 002	Pembimbing 1	
2.	Dr. Ratnasari Ramlan, S.T., M.T. NIP. 19801104 200604 2 002	Pembimbing 2	

Palu, 2025
Ketua Program Studi S1 Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Tadulako



Dr. Astri Rahayu, ST., MT
NIP. 19670705 199702 2 001

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Penulis yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Novia Puspa Safitri

No. Stb : F11121142

Fakultas/Jurusan : Teknik/Teknik Sipil

Dengan ini menyatakan bahwa laporan Tugas Akhir ini adalah benar merupakan karya penulis sendiri dan bukan duplikasi dari orang lain, dan sepanjang pengetahuan penulis juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka. Apabila pada masa mendatang diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar adanya, maka penulis akan menerima sanksi yang diberikan dengan segala konsekuensinya.

Demikian pernyataan ini penulis buat dengan sebenar-benarnya.

Palu, 19 November 2025



Novia Puspa Safitri

Stb. F11121142

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO:

“Allah tidak akan membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya Dia mendapat (pahala) dari (kebijakan) yang dikerjakannya dan mendapat (siksa) dari (kejahatan) yang di perbuatnya”

(Q.S Al-Baqarah:286)

“Hadapi semuanya langsung di muka, apapun yang terjadi tidak apa, setiap hari ku bersyukur melihatmu berselimut harapan, berbekal cerita”

- Hindia (Baskara Putra)

PERSEMBAHAN

Tugas akhir ini penulis ingin mempersembahkan kepada kedua orang tua saya, yang telah memberikan support dan motivasi dan selalu mendoakan, membimbing agar menjadi kehidupan dengan baik. Dan juga untuk kepada bapak/ibu dosen saya yang telah mengajarkan saya banyak ilmu yang bermanfaat untuk masa depan, serta teman-teman saya yang telah banyak membantu sehingga dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini hingga selesai.

KATA PENGANTAR

Puji syukur yang penulis berikan kepada TUHAN YANG MAHA ESA karena berkat rejeki dan karunianya yang diberi penulis dapat menyelesaikan penelitian ini dengan judul “**Studi Karakteristik Masyarakat Pengguna Moda Transportasi Bus Koridor I (Pantoloan – Pusat Kota) di Kota Palu**”.

Penulis telah berusaha maksimal dalam penulisan Tugas Akhir ini, melewati berbagai kesulitan yang menghambat proses penyusunan Tugas Akhir. Namun atas izin-nya melalui bantuan dari orang dimana pun akhirnya dapat selesai dengan baik. Melalui kesempatan kali ini saya mengucapkan terima kasih banyak untuk Bapak dosen **Dr. Ir. H. Jurair Patunrangi, M.T.** dan Ibu dosen **Dr. Ratnasari Ramlan, S.T., M.T.** selaku pembimbing yang senantiasa memberi arahan dan bimbingannya serta motivasi dalam penyusunan Tugas Akhir penulis. Penulis juga mengucapkan terima kasih untuk :

1. Bapak dosen **Ir. Andi Arham Adam, S.T, M. Sc., Ph. D** sebagai Dekan Fakultas Teknik Universitas Tadulako.
2. Ibu dosen **Dr. Sriyati Ramadhani, S.T., M.T** sebagai Ketua Jurusan (Kajur) Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Tadulako.
3. Ibu dosen **Dr. Ir. Astri Rahayu, S.T., M.T.** sebagai Ketua Prodi S-1 Teknik Sipil Fakultas Teknik di Universitas Tadulako, beserta sekretaris.
4. Tim dosen penguji bapak dosen, ibu dosen, dan bapak dosen, **Dr. Yassir Arafat, S.T . M.T** selaku dosen wali saya, yang telah memberikan arahan, dan saran demi perbaikan penyusunan Tugas Akhir penulis.
5. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Teknik di Universitas Tadulako untuk segala ilmu pengetahuan yang sudah banyak diberi kepada penulis ini.
6. Staf-staf Fakultas Teknik Universitas Tadulako yang sudah banyak membantu saat pengurusan berkas administrasi selama menempuh Pendidikan di Fakultas Teknik Universitas Tadulako.
7. Bapak **Agung Gunawan** dan Ibu **Dewi Rachmawati** selaku orang tua yang sudah memberi pendidikan dari awal sampai sekarang dan membesarkan saya tanpa kenal lelah serta selalu memberikan segalanya untuk saya. Terima kasih atas doanya, nasehat, dukungan yang telah diberi kepada saya.

8. Penulis berterima kasih kepada keluarga besar saya **Sjukri dan Lamasi** yang sudah memberikan dukungan, motivasi serta menjadi donatur untuk penulis agar semangat dalam mengerjakan Tugas Akhir ini.
9. Penulis berterima kasih kepada **Muhammad Arya Putra Larisa** atas segala dukungan, semangat, waktu, materi serta bantuan yang telah diberikan kepada penulis selama masa perkuliahan.
10. Penulis berterima Kasih kepada sahabat-sahabat saya **Syahvia Raudya Tuzzalwa, Silvyna Amalia Hidayati, Risma Maharani dan Miftahul Rizqa** yang selalu memberikan semangat, motivasi, dan selalu bersama saling menguatkan terutama dalam penyusunan Tugas Akhir ini.
11. Penulis berterima kasih kepada Tidur *Piggy*. **Jessica, Shafitri, Arya, Fikri, Rafly dan Rendi** yang kebersamaan masa sulit dalam mengerjakan laporan, tugas besar yang saat itu sangat sulit untuk penulis.
12. Penulis berterima kasih untuk sodara seangkatan **Teknik-Sipil 21** lainnya yang tidak bisa saya sebut semua dari awal menemani perkuliahan sampai saat ini.

Sebagai Penulis ini saya pun menyadari keterbatasan saat penyusunan Tugas Akhir ini yang tidak lepas dari segala kekurangan baik materi maupun padu padan bahasanya yang masih jauh dari kesempurnaan. Dengan demikian koreksi serta tambahan yang bisa membuat lebih baik sangat dibutuhkan dari orang-orang, agar ke depannya bisa disempurnakan.

Semoga segala bantuan dari orang-orang yang telah diberi pada saya mendapatkan semua balasan yang setimpal dan lebih dari tuhanku Allah SWT yang maha esa dan kedepan nya kita semua senantiasa diberikan kesehatan yang selalu, serta diberi rezeki dan diberikan umur panjang agar dapat berguna untuk semua.

Palu, 19 November 2025
Penulis

Novia Puspa Safitri
F111 21 142

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN PENGESAHAN	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
DAFTAR NOTASI	xv
ABSTRAK	xvi
BAB 1 PENDAHULUAN	I-1
1.1. Latar Belakang.....	I-1
1.2. Rumusan Masalah.....	I-3
1.3. Tujuan Penelitian	I-3
1.4. Batasan Masalah	I-3
1.5. Manfaat Penelitian	I-3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	II-1
2.1. Transportasi	II-1
2.2. Manfaat Transportasi	II-1
2.3. Penelitian Terdahulu.....	II-3
2.4. Klasifikasi Transportasi	II-4
2.4.1. Angkutan Muatan (Barang).....	II-5
2.4.2. Manajemen Transportasi	II-5
2.5. Sistem Transportasi Makro.....	II-5
2.6. Angkutan Umum	II-7
2.7. Definisi Bus	II-8
2.7.1. Bus Trans Palu	II-8
2.7.2. Spesifikasi Bus Trans Palu Koridor I (Pantoloan – Pusat Kota).....	II-9

2.8.	Permintaan Jasa Angkutan.....	II-10
2.9.	Permasalahan Angkutan Umum	II-11
2.10.	Karakteristik Angkutan Penumpang.....	II-13
2.10.1.	Karakteristik Demografis Pengguna	II-13
2.10.2.	Pola Perjalanan Pengguna.....	II-14
2.10.3.	Aksesibilitas.....	II-15
2.10.4.	Tingkat Pelayanan.....	II-16
2.11.	Populasi Sampel dan Teknik Sampel	II-17
2.11.1.	Populasi.....	II-17
2.11.2.	Sampel	II-17
2.11.3.	Teknik Pengambilan Sampel	II-17
BAB III	METODE PENELITIAN	III-1
3.1.	Bagan Aliran Penelitian.....	III-1
3.2.	Lokasi Penelitian	III-2
3.3.	Populasi dan Sampel.....	III-2
3.4.1.	Populasi Penelitian	III-2
3.4.2.	Teknik Pengambilan Sampel.....	III-3
3.4.	Pengumpulan Data.....	III-3
3.4.1.	Data Primer	III-3
3.4.2.	Data Sekunder	III-7
3.5.	Analisis Data.....	III-7
3.6.	Bus Trans Palu Koridor I (Pantoloan – Pusat Kota).....	III-9
3.7.	Prosedur Pengumpulan Data	III-10
BAB IV	HASIL DAN PEMBAHASAN.....	IV-1
4.1	Hasil Data Latar Belakang Responden.....	IV-1
4.2	Karakteristik Demografis.....	IV-1
4.2.1	Jenis Kelamin	IV-2
4.2.2	Usia Pengguna.....	IV-3
4.2.3	Pendidikan Terakhir	IV-4
4.2.4	Pekerjaan	IV-5
4.2.5	Pendapatan Perbulan	IV-6
4.2.6	Status Warga	IV-8

4.3	Pola Perjalanan dan Frekuensi Penggunaan	IV-9
4.3.1.	Tujuan Perjalanan.....	IV-9
4.3.2.	Alasan Memilih Menggunakan Bus Trans Palu.....	IV-10
4.3.3.	Frekuensi Penggunaan.....	IV-11
4.3.4.	Biaya Perjalanan.....	IV-12
4.4	Aksesibilitas.....	IV-13
4.4.1.	Cara Menuju Halte Terdekat.....	IV-13
4.4.2.	Ketersediaan Angkutan Penghubung (<i>Feeder</i>)	IV-14
4.4.3.	Kemudahan Mencari Angkutan Penghubung (<i>Feeder</i>)	IV-15
4.4.4.	Kepemilikan Kendaraan Pribadi	IV-16
4.4.5.	Metode Pembayaran yang Digunakan.....	IV-17
4.4.6.	Jarak Rata-Rata Menuju Ke Halte Terdekat	IV-18
4.4.7.	Waktu Tempuh Rata-Rata Perjalanan.....	IV-19
4.5	Hasil Data Frekuensi Tiap Indikator.....	IV-21
4.5.1.	Frekuensi Variabel Tiap Indikator	IV-21
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN		V-1
5.1	Kesimpulan	V-1
5.2	Saran	V-2
DAFTAR PUSTAKA		P-1
LAMPIRAN.....		L-1

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Klasifikasi Tingkat Akseibilitas	II-16
Tabel 3.1 Penilaian Pengguna pada Aksesibilitas dan Layanan Bus Trans Palu	III-7
Tabel 4.1 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Jenis Kelamin	IV-2
Tabel 4.2 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Usia	IV-3
Tabel 4.3 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Pendidikan Terakhir	IV-4
Tabel 4.4 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Pekerjaan	IV-5
Tabel 4.5 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Pendapatan Perbulan	IV-6
Tabel 4.6 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Status Warga ...	IV-8
Tabel 4.7 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Tujuan Perjalanan	IV-9
Tabel 4.8 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Alasan Memilih Bus Pengguna Bus	IV-10
Tabel 4.9 Latar Belakang yang Menjawab Berdasarkan Frekuensi Penggunaan Bus	IV-11
Tabel 4.10 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Biaya Perjalanan	IV-12
Tabel 4.11 Latar Belakang yang Menjawab Berdasarkan Cara Menuju Halte Terdekat	IV-14
Tabel 4.12 Latar Belakang yang Menjawab Berdasarkan Ketersediaan Angkutan Penghubung (<i>feeder</i>)	IV-15
Tabel 4.13 Latar Belakang yang Menjawab Berdasarkan Kemudahan Mencari Angkutan Penghubung (<i>feeder</i>)	IV-16
Tabel 4.14 Latar Belakang yang Menjawab Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Pribadi	IV-17
Tabel 4.15 Latar Belakang yang Menjawab Berdasarkan Metode Pembayaran yang Digunakan	IV-18

Tabel 4.16	Latar Belakang yang Menjawab Berdasarkan Jarak rata-rata Perjalanan Menuju ke Halte Terdekat	IV-19
Tabel 4.17	Latar Belakang Yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Waktu Tempuh rata-rata Perjalanan	IV-20
Tabel 4.18	Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Ketepatan Waktu Kedatangan	IV-21
Tabel 4.19	Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Kenyamanan Tempat Duduk	IV-23
Tabel 4.20	Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Kebersihan Bus	IV-24
Tabel 4.21	Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Pelayanan Petugas	IV-25
Tabel 4.22	Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Keamanan Selama Perjalanan ..	IV-26
Tabel 4.23	Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Kemudahan Akses Halte	IV-27
Tabel 4.24	Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Biaya Perjalanan	IV-28
Tabel 4.25	Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Metode Pembayaran	IV-29
Tabel 4.26	Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Kemudahan dalam Membawa Barang	IV-30

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Sistem Transportasi Makro	II-5
Gambar 3.1 Bagan Aliran Penelitian	III-1
Gambar 3.2 Lokasi Penelitian Bus Trans Palu Koridor 1	III-2
Gambar 3.3 Rute Bus Trans Palu Koridor 1	III-10
Gambar 4.1 Grafik Persentase Berdasarkan Jenis Kelamin	IV-2
Gambar 4.2 Grafik Persentase Berdasarkan Usia Penumpang	IV-3
Gambar 4.3 Grafik Persentase Berdasarkan Pendidikan Terakhir	IV-4
Gambar 4.4 Grafik Persentase Berdasarkan Pekerjaan	IV-5
Gambar 4.5 Grafik Persentase Berdasarkan Pendapatan Perbulan	IV-7
Gambar 4.6 Grafik Persentase Berdasarkan Status Warga	IV-8
Gambar 4.7 Grafik Persentase Berdasarkan Tujuan Perjalanan	IV-9
Gambar 4.8 Grafik Persentase Berdasarkan Alasan Memilih Bus	IV-10
Gambar 4.9 Grafik Persentase Berdasarkan Frekuensi Penggunaan	IV-11
Gambar 4.10 Grafik Persentase Berdasarkan Biaya Perjalanan	IV-12
Gambar 4.11 Grafik Persentase Berdasarkan Cara Menuju Halte Terdekat Penumpang	IV-14
Gambar 4.12 Grafik Persentase Berdasarkan Ketersediaan Angkutan Penghubung (<i>feeder</i>)	IV-15
Gambar 4.13 Grafik Persentase Berdasarkan Berdasarkan Kemudahan Penumpang Mencari Angkutan Penghubung (<i>feeder</i>)	IV-16
Gambar 4.14 Grafik Persentase Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Pribadi ..	IV-17
Gambar 4.15 Grafik Persentase Berdasarkan Metode Pembayaran yang Digunakan	IV-19
Gambar 4.16 Grafik Persentase Berdasarkan Jarak rata-rata Perjalanan Menuju ke Halte Terdekat	IV-20
Gambar 4.17 Grafik Persentase Berdasarkan Waktu Tempuh rata-rata Perjalanan	IV-21
Gambar 4.18 Grafik Persentase Mengenai Ketepatan Waktu Kedatangan	IV-23
Gambar 4.19 Grafik Persentase Mengenai Kenyamanan Tempat Duduk	IV-24
Gambar 4.20 Grafik Persentase Mengenai Kebersihan Bus	IV-25
Gambar 4.21 Grafik Persentase Mengenai Pelayanan dari Petugas	IV-26
Gambar 4.22 Grafik Persentase Mengenai Keamanan Selama Perjalanan	IV-27

Gambar 4.23 Grafik Persentase Mengenai Kemudahan Akses ke Halte	IV-28
Gambar 4.24 Grafik Persentase Mengenai Biaya Perjalanan	IV-30
Gambar 4.25 Grafik Persentase Mengenai Metode Pembayaran	IV-31
Gambar 4.26 Grafik Persentase Mengenai Kemudahan dalam Membawa Barang	IV-32

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Rekapitulasi Latar Belakang Responden Mengenai Karakteristik, Pola, Frekuensi Perjalanan dan Aksesibilitas pada Hari Kerja	L-6
Lampiran 2 Rekapitulasi Latar Belakang Responden Mengenai Karakteristik, Pola, Frekuensi Perjalanan dan Aksesibilitas pada Hari Libur	L-11
Lampiran 3 Rekapitulasi Statistik Deskriptif Mengenai Persepsi Layanan pada Hari Kerja	L-15
Lampiran 4 Rekapitulasi Statistik Deskriptif Mengenai Persepsi Layanan pada Hari Libur	L-22
Lampiran 5 Gambar Bus Trans Palu	L-27
Lampiran 6 Gambar Halte Utama Bus Trans Palu Koridor I (Pusat Kota)	L-27
Lampiran 7 Gambar Halte Tujuan Bus Trans Palu Koridor I (Pantoloan)	L-28
Lampiran 8 Gambar Kondisi Dalam Bus Trans Palu Koridor I	L-28
Lampiran 9 Gambar Rambu Pemberhentian Bus Trans Palu	L-29
Lampiran 10 Dokumentasi Pembagian Kuesioner pada Penumpang	L-29
Lampiran 11 Dokumentasi Responden yang Mengisi Kuesioner	L-30
Lampiran 12 Dokumentasi Responden yang Mengisi Kuesioner	L-30
Lampiran 13 Dokumentasi Responden yang Mengisi Kuesioner	L-31
Lampiran 14 Dokumentasi Responden yang Mengisi Kuesioner	L-31

DAFTAR NOTASI

P = Persentase %

f = Frekuensi jawaban responden

N = Jumlah Seluruh Responden

STUDI KARAKTERISTIK MASYARAKAT PENGGUNA MODA TRANSPORTASI BUS KORIDOR I (PANTOLOAN – PUSAT KOTA) DI KOTA PALU

Novia Puspa Safitri, Jurair Patunrangi, Ratnasari Ramlan

ABSTRAK

Transportasi umum memiliki peran penting dalam menunjang mobilitas masyarakat dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Kota Palu, sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Tengah, menghadirkan Bus Trans Palu sebagai moda transportasi umum yang lebih modern, ramah lingkungan, dan terjangkau. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik masyarakat pengguna Bus Trans Palu Koridor I (Pantoloan – Pusat Kota), meliputi aspek demografi, pola perjalanan, frekuensi penggunaan serta persepsi terhadap kualitas layanan. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif dengan pengumpulan data melalui kuesioner dan observasi, menggunakan teknik insidental. Sebanyak 250 kuesioner pada hari kerja (Selasa) dan 146 kuesioner pada hari libur (Minggu). Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas pengguna bus adalah perempuan, berusia 26–35 tahun pada hari kerja dan 36–45 tahun pada hari libur, dengan pendidikan terakhir SMA/ sederajat. Pekerjaan mayoritas pada hari kerja adalah wiraswasta, sedangkan pada hari libur didominasi pelajar/ mahasiswa. Pendapatan bulanan sebagian besar berada pada kisaran Rp1.000.000–Rp2.000.000, dan mayoritas penumpang merupakan warga lokal. Tujuan perjalanan didominasi rekreasi, alasan utama memilih bus adalah tarif terjangkau, dan frekuensi penggunaan sebagian besar tidak rutin. Mayoritas membayar Rp5.000 per perjalanan, sebagian berjalan kaki pada hari kerja dan diantar kerabat pada hari libur. Ketersediaan angkutan penghubung masih terbatas, namun dianggap lebih mudah mencari angkutan penghubung pada hari kerja. Sebagian besar penumpang memiliki kendaraan pribadi dan menggunakan pembayaran tunai. Mayoritas pengguna menempuh jarak 200–750 meter ke halte terdekat dan waktu tempuh rata-rata perjalanan 31–60 menit. Secara keseluruhan, penumpang menilai layanan bus cukup memuaskan, terutama terkait ketepatan waktu, kenyamanan, kebersihan, pelayanan, dan keamanan, meskipun akses menuju halte dan ketersediaan angkutan penghubung masih perlu ditingkatkan. Hasil ini dapat menjadi rekomendasi untuk meningkatkan layanan Bus Trans Palu melalui penyesuaian jadwal, peningkatan fasilitas dan mendukung transportasi perkotaan yang lebih efisien dan berkelanjutan.

Kata kunci: Karakteristik Pengguna, Pola Perjalanan, Kualitas Layanan

ABSTRACT

Public transportation has an important role in supporting people's mobility and reducing dependence on private vehicles. Palu City, as the capital of Central Sulawesi Province, presents the Trans Palu Bus as a more modern, environmentally friendly, and affordable mode of public transportation. This study aims to analyze the characteristics of the people who use the Trans Palu Corridor I Bus (Pantoloan – City Center), including demographic aspects, travel patterns, frequency of use and perception of service quality. The research method used was quantitative descriptive with data collection through questionnaires and observations, using incidental techniques. A total of 250 questionnaires on weekdays (Tuesdays) and 146 questionnaires on holidays (Sundays). The results show that the majority of bus users are women, aged 26–35 years on weekdays and 36–45 years old on holidays, with the last education of high school/ equivalent. The majority of jobs on weekdays are self-employed, while on holidays it is dominated by students/ students. Monthly income is mostly in the range of IDR 1,000,000-IDR 2,000,000, and the majority of passengers are locals. Travel destinations are predominantly recreational, the main reason for choosing buses is the affordable fares, and the frequency of use is mostly non-routine. The majority pay Rp5,000 per trip, some on foot on weekdays and dropped off by relatives on holidays. The availability of connecting transportation is still limited, but it is considered easier to find connecting transportation on weekdays. Most passengers have private vehicles and use cash payments. The majority of users travel a distance of 200–750 meters to the nearest bus stop and the average travel time is 31–60 minutes. Overall, passengers rated the bus service as quite satisfactory, especially regarding punctuality, comfort, cleanliness, service, and security, although access to bus stops and the availability of connecting transportation still need to be improved. These results can be recommendations to improve the Trans Palu Bus service through schedule adjustments, facility improvements and support more efficient and sustainable urban transportation.

Keywords: User Characteristics, Travel Patterns, Service Quality

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi memiliki peran penting dalam kehidupan manusia, salah satunya yaitu transportasi umum bus. Bus berperan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat, khususnya sebagai bagian dari sistem transportasi di perkotaan. Oleh karena itu, pengelolaan transportasi umum perlu dilakukan secara terpadu agar dapat menyediakan layanan yang seimbang, layak, dan terjangkau bagi seluruh masyarakat. Dengan penataan yang baik, angkutan umum perkotaan diharapkan mampu mengurangi kemacetan dan ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi (Simanjuntak dkk, 2023).

Sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Tengah, Kota Palu mengalami transformasi sistem transportasi dengan hadirnya Bus Trans Palu sebagai moda transportasi umum yang lebih terjangkau, modern, dan ramah lingkungan. Kehadiran bus ini bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas masyarakat serta mengurangi kemacetan akibat tingginya penggunaan kendaraan pribadi. Bus Trans Palu menggantikan angkutan kota (angkot) yang dinilai kurang efektif akibat jadwal operasional yang tidak stabil, kapasitas terbatas, kondisi armada yang kurang terawat, serta rute yang tidak tetap. Dengan jadwal operasional yang teratur, kapasitas lebih besar, serta fasilitas seperti tempat duduk yang nyaman, AC, dan tarif yang terjangkau, layanan ini dinilai sebagai langkah progresif. Kehadirannya berkontribusi dalam membangun sistem transportasi yang tertata, efisien dan berkelanjutan di Kota Palu.

Bus Trans Palu mulai beroperasi pada Oktober 2024 dengan 21 unit bus yang melayani empat koridor utama. Koridor I melayani rute Pantoloan – Pusat Kota, Koridor II melayani rute Balai Kota – Pasar Manonda, Koridor III melayani rute Pusat Kota – Bandara Mutiara Sis Al-Jufri, dan Koridor IV melayani rute Bandara Mutiara Sis Al-Jufri – Terminal Tipo. Setiap unit bus memiliki kapasitas angkut sebanyak 30 penumpang, yang terdiri dari 20 kursi duduk dan 10 pegangan tangan bagi penumpang berdiri. Keempat koridor ini dirancang untuk menghubungkan berbagai titik strategis di Kota Palu, seperti pusat pemerintahan, fasilitas kesehatan, kawasan pendidikan, serta pusat ekonomi dan perdagangan, guna mendukung kemudahan mobilitas

masyarakat. Dengan tarif yang terjangkau dan kapasitas angkut yang besar, layanan ini menjadi pilihan masyarakat yang ingin bepergian dengan biaya lebih rendah dibandingkan kendaraan pribadi atau transportasi berbasis aplikasi.

Bus Trans Palu Koridor 1, yang melayani rute Pantoloan – Pusat Kota, merupakan jalur utama dengan tingkat penggunaan tinggi karena menghubungkan kawasan permukiman, pusat pendidikan, perkantoran, dan perdagangan. Rute ini menjadi pilihan utama bagi pelajar, mahasiswa, pekerja, serta masyarakat umum berkat tarif yang terjangkau, jadwal operasional yang teratur, serta kenyamanan yang ditawarkan. Dengan karakteristik pengguna yang beragam, terdapat variasi dalam pola perjalanan, frekuensi penggunaan, serta tingkat kepuasan terhadap layanan. Faktor seperti ketepatan jadwal, kenyamanan fasilitas, dan kapasitas penumpang pada jam sibuk berpengaruh terhadap efektivitas layanan. Ke depannya, diharapkan Bus Trans Palu dapat terus meningkatkan kualitas layanan dengan menambah armada, memperluas rute, serta mengoptimalkan sistem operasional agar semakin banyak masyarakat beralih ke transportasi umum yang lebih efisien dan berkelanjutan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik pengguna Bus Trans Palu Koridor I (Pantoloan – Pusat Kota), mencakup aspek demografi, pola perjalanan, frekuensi penggunaan, alasan pemilihan layanan, serta persepsi mereka terhadap kualitas layanan yang diberikan. Berdasarkan kondisi lapangan, minat masyarakat menggunakan Bus Trans Palu masih rendah, meskipun fasilitas yang tersedia cukup memadai. Sebagian besar masyarakat masih lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan bus. Kondisi ini mendorong perlunya penelitian karakteristik pengguna untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi pilihan moda transportasi. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan rekomendasi bagi Dinas Perhubungan dalam meningkatkan kualitas layanan, seperti penyesuaian jadwal, peningkatan fasilitas, serta perluasan rute dan armada. Dengan demikian, penelitian ini dapat menjadi dasar dalam perumusan kebijakan transportasi yang lebih efisien dan berkelanjutan di Kota Palu.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis menyusun sebuah karya tulis sebagai tugas akhir dengan judul: "Studi Karakteristik Masyarakat Pengguna Moda Transportasi Bus Koridor 1 (Pantoloan – Pusat Kota) di Kota Palu".

1.2. Rumusan Masalah

Beberapa rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana karakteristik pengguna Bus Trans Palu Koridor I?
2. Bagaimana pola dan frekuensi perjalanan pengguna Bus Trans Palu Koridor I?
3. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap kualitas layanan Bus Trans Palu?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui karakteristik pengguna Bus Trans Palu Koridor I.
2. Menganalisis pola perjalanan dan frekuensi pengguna Bus Trans Palu Koridor I.
3. Mengetahui persepsi masyarakat terhadap kualitas layanan Bus Trans Palu.

1.4. Batasan Masalah

Agar proses analisis sesuai dengan tujuan penelitian, maka batasan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Pengumpulan data dilakukan pada hari kerja (Selasa) dan hari libur (Minggu) untuk mendapatkan gambaran umum pola perjalanan pengguna pada kedua kondisi tersebut.
2. Pengumpulan data dilakukan dengan membagikan kuisisioner kepada penumpang di dalam bus.
3. Analisis karakteristik pengguna mencakup data demografis, pola dan frekuensi perjalanan, serta persepsi terhadap kualitas layanan, yang diolah menggunakan metode deskriptif kuantitatif.

1.5. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah:

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi tambahan referensi untuk penelitian lanjutan yang lebih mendalam di masa depan. Selain itu, penelitian ini juga menjadi pengalaman berharga dalam menganalisis data, memahami sistem transportasi, serta berkontribusi dalam perbaikan layanan angkutan di kota palu.

2. Bagi Instansi

Dapat digunakan untuk mengevaluasi dan meningkatkan kualitas layanan Bus Trans Palu, termasuk aspek kenyamanan, keamanan, dan efisiensi operasional.

3. Bagi Masyarakat

Diharapkan dapat memberikan wawasan mengenai sistem transportasi yang lebih efisien, aman, dan nyaman.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Transportasi

Menurut Adisasmitha (2019), transportasi adalah proses pemindahan barang maupun manusia dari lokasi asal menuju lokasi tujuan. Transportasi tidak hanya mencakup perpindahan, tetapi juga melibatkan sarana, prasarana, sistem operasi, serta kebijakan. Keberhasilannya bergantung pada integrasi komponen-komponen tersebut untuk memberikan layanan optimal. Transportasi memiliki peran penting dalam kehidupan manusia, baik dalam mendukung aktivitas sehari-hari maupun dalam menunjang perkembangan ekonomi, sosial, dan budaya. Transportasi merupakan faktor utama dalam mobilitas manusia dan distribusi barang yang mempengaruhi berbagai aspek kehidupan masyarakat. Seiring dengan perkembangan teknologi dan infrastruktur, sistem transportasi terus mengalami inovasi untuk meningkatkan efisiensi, kenyamanan, dan keselamatan.

Transportasi memiliki peran krusial dalam mendorong pembangunan ekonomi dan perkembangan industrialisasi masyarakat. Sistem transportasi yang efisien memungkinkan distribusi barang dan mobilitas manusia yang lebih cepat dan murah, sehingga mendorong spesialisasi pekerjaan sesuai dengan keahlian masing-masing individu. Tanpa dukungan transportasi yang memadai, perkembangan dan kemajuan suatu masyarakat akan terhambat.

2.2. Manfaat Transportasi

Dalam fungsinya, transportasi mampu menghasilkan guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*), yaitu dengan memindahkan barang serta manusia ke lokasi lain sehingga nilai kegunaannya meningkat. Hal ini juga berlaku terhadap pemindahan muatan dalam jangka waktu yang lebih luas.

Menurut Adisasmitha (2019) transportasi juga memberikan manfaat yang signifikan dalam berbagai bidang, seperti ekonomi, sosial, dan politik:

1. Bidang Ekonomi
 - a. Transportasi yang lancar dan didukung oleh tersedianya prasarana yang cukup dapat memperluas pasar. Pasar penjualan barang yang luas berarti

barang-barang yang dipasarkan lebih banyak. Hal ini akan memberikan keuntungan yang lebih besar bagi produsen.

- b. Transportasi yang lancar membantu menstabilkan harga pasar. Kekurangan barang di suatu daerah (harga tinggi) dapat diatasi dengan pengiriman dari daerah surplus (harga rendah). Masuknya barang meningkatkan persediaan dan menurunkan harga, sementara pengiriman keluar mengurangi persediaan dan menaikkan harga. Akibatnya, harga di kedua daerah menjadi lebih seimbang dan stabil.
- c. Transportasi yang lancar memungkinkan setiap daerah dengan potensi sumber daya ekonomi berbeda untuk fokus pada produksi barang unggulannya. Dengan spesialisasi, barang unggulan dapat diproduksi dalam skala besar dengan biaya per unit lebih rendah. Hal ini menciptakan persaingan pasar yang sehat dan mendukung keberlanjutan produksi.
- d. Transportasi yang lancar meningkatkan keterhubungan dan kerja sama antardaerah. Karena setiap daerah memiliki potensi ekonomi berbeda, perdagangan menjadi solusi untuk memenuhi kebutuhan masing-masing secara efisien dan saling menguntungkan.

2. Bidang Sosial

- a. Transportasi yang memadai dan terhubung secara luas memungkinkan penyebaran layanan kesehatan serta pendidikan secara merata ke berbagai wilayah, sehingga mendukung terwujudnya masyarakat yang sehat dan berpendidikan.
- b. Transportasi yang efisien mempermudah distribusi buku dan teknologi dari negara maju ke negara berkembang, sehingga memperlancar transfer pengetahuan. Kondisi ini membantu negara berkembang dalam menyerap serta menerapkan ilmu pengetahuan dan teknologi, yang pada akhirnya mempercepat kemajuan dan mengurangi kesenjangan dengan negara maju.
- c. Transportasi yang lancar mendukung persatuan masyarakat melalui partisipasi dalam berbagai kegiatan akademik maupun nonakademik yang dapat mengembangkan bakat dan prestasi.

- d. Transportasi yang lancar dan memadai memungkinkan pengiriman bantuan ke daerah terdampak bencana atau wabah, termasuk wilayah terpencil. Bantuan seperti makanan, pakaian, dan obat-obatan dikirim melalui darat, laut, atau udara.
3. Bidang Politik
 - a. Transportasi yang lancar mendukung administrasi pemerintahan yang efektif, seperti penegakan hukum nasional sesuai perundang-undangan serta distribusi mata uang rupiah oleh Bank Indonesia ke daerah-daerah melalui transportasi yang aman.
 - b. Transportasi yang lancar dan berdaya tinggi mendukung keamanan dan pertahanan negara dari ancaman dalam maupun luar negeri. Gangguan seperti kekacauan, huru-hara, dan disintegrasi dapat segera diatasi oleh POLRI dan TNI. Demikian pula, ancaman eksternal seperti infiltrasi, penyelundupan, *illegal fishing*, dan agresi militer dapat ditanggulangi dengan cepat dan efektif.

2.3. Penelitian Terdahulu

Penelitian mengenai karakteristik pengguna moda transportasi umum telah banyak dilakukan, baik di kota besar maupun daerah berkembang. Penelitian-penelitian ini menjadi acuan dalam penyusunan tugas akhir ini karena memberikan gambaran awal mengenai variabel, metode, serta hasil analisis karakteristik pengguna bus. Dua di antaranya yang memiliki relevansi kuat dengan penelitian ini adalah penelitian oleh:

1. Penelitian Nasution (2023)

Penelitian yang dilakukan oleh Nasution (2023) berjudul “Analisis Karakteristik Penumpang Bus Trans Metro Deli K3M Lapangan Merdeka–Belawan” merupakan sebuah skripsi dari Program Studi Teknik Sipil Universitas Medan Area. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik penumpang berdasarkan usia, pendidikan, jenis kelamin, pekerjaan, penghasilan, dan tujuan perjalanan. Selain itu, penelitian ini juga mengkaji tingkat kepuasan dan efisiensi pelayanan Bus Trans Metro Deli.

Pengumpulan data dilakukan dengan penyebaran kuesioner kepada 50 responden menggunakan metode cluster random sampling. Penelitian ini

menyoroti pentingnya komunikasi petugas, kenyamanan fasilitas, serta pelayanan sopir dan halte. Dari hasil analisis, diperoleh indikator teknis seperti faktor muatan penumpang sebesar 0,72, *headway* 8 menit, dan tingkat operasional 5 menit. Penelitian ini menjadi pembanding penting dalam memahami karakteristik penumpang dan evaluasi operasional bus. Perbedaannya, penelitian Nasution (2023) dilakukan pada Bus Trans Metro Deli di Medan dengan fokus pada kepuasan dan efisiensi, sedangkan penelitian ini dilakukan pada Bus Trans Palu Koridor I di Kota Palu dengan fokus pada karakteristik masyarakat dan faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan moda transportasi bus.

2. Jurnal ilmiah Prayitno dkk. (2018)

Penelitian oleh Prayitno dkk. (2018) berjudul "Analisa Pola Perjalanan dan Karakteristik Penumpang Bus Trans Sidoarjo" membahas pola perjalanan dan karakteristik pengguna Bus Trans Sidoarjo (BTS) pada trayek Terminal Porong–Purabaya. Penelitian ini menggunakan metode analisis distribusi perjalanan, waktu tempuh, *headway*, aksesibilitas, serta biaya operasional. Hasilnya menunjukkan pola perjalanan terpadat berada di rute Halte Pondok Mutiara–Terminal Purabaya, dengan mayoritas penumpang perempuan usia 40–44 tahun, berprofesi sebagai pegawai swasta, dan bepergian untuk bekerja. Waktu tempuh rata-rata adalah 59,53 menit dan *headway* 29,92 menit. Penelitian ini menjadi acuan dalam menyusun variabel karakteristik dan membandingkan kondisi layanan Trans Palu yang masih dalam tahap pengembangan. Perbedaannya, penelitian Prayitno dkk (2018) meneliti Bus Trans Sidoarjo di Kota Sidoarjo dengan fokus pada pola perjalanan dan karakteristik penumpang, sedangkan penelitian ini meneliti Bus Trans Palu Koridor I di Kota Palu dengan fokus pada karakteristik masyarakat pengguna dan faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan bus.

2.4. Klasifikasi Transportasi

Sistem transportasi mencakup kegiatan pengangkutan muatan (barang) serta aspek manajemen yang berperan dalam mengatur dan mengendalikan operasional angkutan tersebut.

2.4.1. Angkutan Muatan (Barang)

Moda transportasi merujuk pada sistem yang digunakan untuk mengangkut barang dengan memanfaatkan berbagai jenis alat angkut. Berdasarkan jalurnya, transportasi barang dapat dibagi menjadi tiga jenis utama:

1. Transportasi laut, yang mencakup penggunaan perahu, kapal laut, dan sejenisnya.
2. Transportasi darat, yang meliputi kendaraan seperti bus, kereta api, dan truk.
3. Transportasi udara, yang menggunakan pesawat terbang sebagai alat angkut utama.

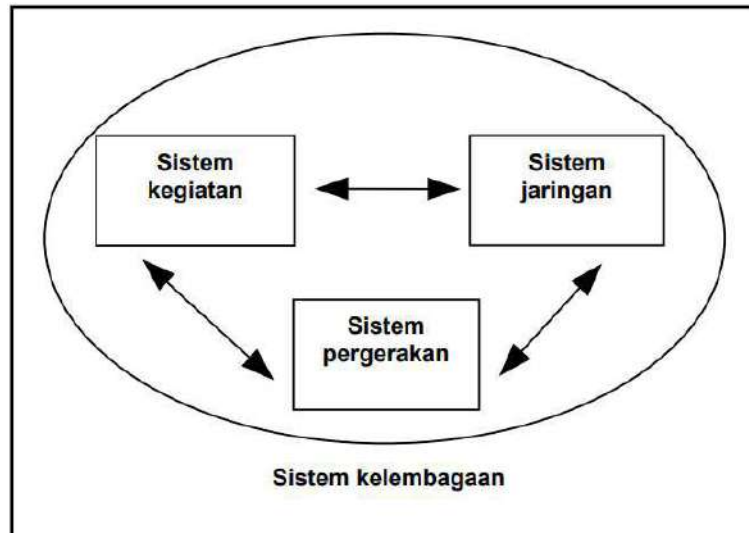
2.4.2. Manajemen Transportasi

Manajemen dalam sistem transportasi dapat dikategorikan ke dalam dua aspek utama:

1. Manajemen Lalu Lintas dan Angkutan
Bagian ini bertanggung jawab atas pengelolaan jasa transportasi, termasuk perencanaan pengangkutan barang, pemilihan alat angkut yang sesuai, serta pengaturan biaya operasional kendaraan.
2. Manajemen Penjualan dan Pemasaran Jasa Transportasi
Aspek ini berfokus pada strategi pemasaran dan operasional perusahaan di sektor jasa transportasi. Tugas utamanya adalah menarik pelanggan sebanyak mungkin guna mendukung pertumbuhan dan keberlanjutan perusahaan.

2.5. Sistem Transportasi Makro

Tamin (1995) menyatakan bahwa sistem transportasi dapat dipahami sebagai suatu sistem makro yang terdiri atas sejumlah subsistem transportasi mikro. Secara keseluruhan, sistem transportasi (makro) terbagi menjadi beberapa bagian yang lebih kecil (mikro) dan saling berhubungan serta saling memengaruhi satu sama lain, sebagaimana ditunjukkan pada gambar 2.1.



Gambar 2.1 Sistem Transportasi Makro

Sumber : Tamin, 1995

Sebagaimana diketahui, pergerakan lalu lintas terjadi akibat adanya upaya untuk memenuhi berbagai kebutuhan. Manusia perlu melakukan perjalanan karena kebutuhan tersebut tidak dapat dipenuhi di lokasi tempat mereka berada. Setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan (sebagai sistem mikro pertama) memiliki jenis aktivitas tertentu yang dapat menimbulkan serta menarik pergerakan dalam rangka pemenuhan kebutuhan tersebut.

Sistem tersebut mencerminkan pola kegiatan dalam tata guna lahan yang meliputi aktivitas sosial, ekonomi, budaya, dan sebagainya. Berbagai aktivitas ini menimbulkan kebutuhan akan pergerakan sebagai upaya untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari yang tidak selalu dapat dipenuhi oleh tata guna lahan setempat. Intensitas serta jenis kegiatan yang dilakukan sangat memengaruhi besarnya pergerakan yang terjadi.

Pergerakan manusia maupun barang selalu memerlukan moda transportasi sebagai sarana, serta media berupa prasarana tempat moda tersebut bergerak. Sistem mikro kedua, yang dikenal sebagai sistem jaringan, mencakup berbagai infrastruktur seperti jalan raya, rel kereta api, terminal bus dan stasiun kereta, bandara, serta pelabuhan laut. Semua elemen tersebut merupakan bagian penting dari prasarana transportasi yang dibutuhkan untuk mendukung mobilitas.

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan menimbulkan pergerakan manusia, kendaraan, maupun pejalan kaki. Sistem mikro ketiga, yaitu sistem pergerakan, dapat diwujudkan menjadi sistem yang aman, cepat, nyaman, terjangkau, andal, serta ramah lingkungan melalui penerapan rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik. Permasalahan kemacetan di berbagai kota besar di Indonesia umumnya terjadi akibat sistem transportasi yang tidak berfungsi secara optimal atau karena kebutuhan transportasi yang melebihi kapasitas yang tersedia.

Seperti ditunjukkan pada Gambar 2.1, sistem jaringan, sistem pergerakan, dan sistem kegiatan saling berinteraksi dan memengaruhi satu sama lain. Perubahan pada sistem kegiatan akan berpengaruh terhadap sistem jaringan karena dapat mengubah tingkat pelayanan dalam sistem pergerakan. Sebaliknya, perubahan pada sistem jaringan juga dapat memengaruhi sistem kegiatan, sebab hal tersebut dapat meningkatkan kemudahan akses serta mobilitas dalam sistem pergerakan.

Selain itu, sistem pergerakan memiliki peran penting dalam menampung arus pergerakan agar tercipta kelancaran mobilitas, yang pada akhirnya turut memengaruhi kembali sistem kegiatan dan sistem jaringan melalui peningkatan aksesibilitas dan mobilitas. Ketiga sistem mikro tersebut saling berinteraksi dan membentuk satu kesatuan dalam sistem transportasi makro.

2.6. Angkutan Umum

Menurut Munawar (2011) Angkutan merupakan proses pemindahan orang atau barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya dengan menggunakan sarana transportasi. Sementara itu, kendaraan umum didefinisikan sebagai kendaraan bermotor yang digunakan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan mobilitas sehari-hari, baik dengan sistem berbayar maupun tanpa biaya. Contoh kendaraan umum antara lain mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar. Angkutan umum merupakan komponen penting dalam mendukung mobilitas masyarakat, karena berperan dalam mengurangi kemacetan sekaligus menjadi alternatif transportasi bagi individu yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Selain itu, angkutan umum mencakup berbagai jenis moda transportasi seperti kereta api, angkutan kota (angkot), taksi, serta transportasi berbasis aplikasi yang terus berkembang seiring dengan kemajuan teknologi.

Menurut Mustari (2021), angkutan umum dapat diklasifikasikan menjadi dua jenis, yaitu:

1. Angkutan umum sewa (paratransit), yaitu layanan transportasi yang digunakan oleh masyarakat dengan karakteristik tertentu seperti tarif dan rute yang bervariasi. Jenis angkutan ini umumnya tidak memiliki trayek maupun jadwal tetap, contohnya taksi. Ciri utamanya adalah fleksibilitas dalam menyesuaikan layanan dengan permintaan penumpang
2. Angkutan umum massal (mass transit), yakni moda transportasi yang beroperasi dengan rute dan jadwal tetap, seperti bus dan kereta api. Menurut Warpani (2002), jenis angkutan ini tidak menyesuaikan diri dengan permintaan individu, tetapi menyediakan layanan yang teratur dan konsisten dalam hal jadwal, tarif, serta rute.

2.7. Definisi Bus

Vuchic (2007) mengatakan bahwa bus adalah mobil beroda karet yang dikemudikan oleh pengemudi dan digunakan untuk mengangkut banyak orang. Bus memiliki karakteristik teknis dan operasional yang bervariasi, serta beroperasi pada trayek dan jadwal tetap. Moda ini banyak digunakan dalam sistem transportasi umum karena efisien, ekonomis, dan mampu menjangkau berbagai wilayah pelayanan.

2.7.1. Bus Trans Palu

Pemerintah Kota Palu, Sulawesi Tengah, melalui Dinas Perhubungan, resmi mengoperasikan layanan Bus Trans Palu mulai pada Oktober 2024. Program ini diluncurkan sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas transportasi umum di Kota Palu dan menyediakan alternatif perjalanan yang lebih nyaman, aman, serta efisien bagi masyarakat. Selama ini, angkutan kota (angkot) menjadi moda transportasi utama, namun dinilai kurang efektif karena sering beroperasi tanpa jadwal tetap dan berkontribusi pada kemacetan. Dengan sistem yang lebih modern dan terjadwal, diharapkan bus ini dapat menjadi solusi transportasi yang lebih baik bagi warga Palu.

Sebagai tahap awal, pemerintah mengadakan uji coba layanan Bus Trans Palu mulai Oktober hingga Desember 2024. Dalam masa uji coba ini, masyarakat dapat menikmati layanan bus secara gratis. Tujuan utama dari uji coba ini adalah untuk memperkenalkan sistem transportasi baru kepada masyarakat, meningkatkan minat penggunaan transportasi umum, serta mengidentifikasi berbagai kendala yang

mungkin timbul sebelum penerapan tarif resmi pada awal tahun 2025. Evaluasi dilakukan secara berkala selama masa uji coba agar operasional Bus Trans Palu dapat berjalan optimal dan sesuai dengan kebutuhan warga.

Pada tahap awal pengoperasian, Bus Trans Palu dilengkapi dengan 21 unit bus yang melayani empat koridor utama. Koridor I melayani rute Pantoloan – Pusat Kota, Koridor II melayani rute Balai Kota – Pasar Manonda, Koridor III melayani rute Pusat Kota – Bandara Mutiara Sis Al-Jufri, dan Koridor IV melayani rute Bandara Mutiara Sis Al-Jufri – Terminal Tipo. Setiap koridor dirancang untuk menghubungkan titik-titik penting di Kota Palu, termasuk pusat pemerintahan, fasilitas kesehatan, kawasan pendidikan, serta pusat ekonomi dan perdagangan, guna mendukung kemudahan mobilitas masyarakat.

Dengan hadirnya Bus Trans Palu, pemerintah berharap dapat menciptakan sistem transportasi yang lebih tertib, ramah lingkungan, dan terjadwal. Layanan ini juga diharapkan mampu mengurangi kemacetan dengan mendorong masyarakat agar beralih dari kendaraan pribadi ke moda transportasi umum. Selain meningkatkan mobilitas, keberadaan Bus Trans Palu juga berperan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi lokal melalui perbaikan akses menuju berbagai kawasan strategis. Dengan sistem yang lebih baik dan berkelanjutan, diharapkan masyarakat Kota Palu semakin nyaman dalam menggunakan transportasi umum.

2.7.2. Spesifikasi Bus Trans Palu Koridor I (Pantoloan – Pusat Kota)

Bus Trans Palu khususnya Koridor I jurusan Pantoloan – Pusat Kota melayani penumpang yang bertujuan atau berpergian ke Pantoloan ataupun Pusat Kota dengan panjang rute perjalanan $\pm 31,30$ km.

Spesifikasi Bus Trans Palu (Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Kota Palu, 2024):

1. Memiliki kapasitas total penumpang sebanyak 30 orang, yang terdiri dari:
 - a. 20 kursi duduk
 - b. 10 pegangan tangan untuk penumpang berdiri
 - c. 2 kursi khusus untuk penyandang disabilitas.
2. Beroperasi pada lajur lalu lintas campuran (*mix traffic*), tanpa menggunakan jalur khusus atau eksklusif.

3. Bus hanya berhenti di halte atau shelter yang telah ditentukan.
4. Dilengkapi dengan berbagai fasilitas keselamatan dan kenyamanan, meliputi:
 - a. Kotak P3K
 - b. APAR (Alat Pemadam Api Ringan),
 - c. AC,
 - d. CCTV pengaman, serta
 - e. Fasilitas keselamatan lainnya yang menunjang keamanan penumpang selama perjalanan.

Bus Trans Palu Koridor I beroperasi mulai pukul 05.30 WITA dan tarifnya adalah Rp2.500 untuk pelajar dan Rp5.000 untuk umum. Bus ini memiliki tempat duduk panjang di sisi belakang dan tempat duduk kanan kiri yang menghadap ke depan, serta area untuk berdiri. Koridor I memiliki armada bus sebanyak sepuluh unit.

2.8. Permintaan Jasa Angkutan

Irsaluddin (2022) menyatakan Kebutuhan untuk melakukan pergerakan merupakan kebutuhan yang bersifat turunan, artinya muncul sebagai akibat dari adanya permintaan terhadap barang atau jasa lainnya. Permintaan untuk jasa transportasi pada dasarnya berasal dari dua hal:

1. Kebutuhan individu untuk berpindah dari satu lokasi ke lokasi lain dalam rangka melakukan berbagai aktivitas, seperti bekerja, berbelanja, dan kegiatan sosial lainnya.
2. Permintaan untuk memindahkan barang ke lokasi yang diinginkan muncul ketika ada kebutuhan distribusi antarwilayah. Permintaan jasa transportasi terjadi apabila terdapat perbedaan nilai guna marjinal suatu barang antara dua atau lebih tempat, di mana satu tempat memiliki nilai guna lebih tinggi dibandingkan tempat lainnya.

Permintaan terhadap jasa angkutan umumnya dipengaruhi oleh harga layanan itu sendiri. Beberapa faktor lain yang turut memengaruhi antara lain kondisi ekonomi, ketersediaan moda transportasi alternatif, waktu tempuh, kenyamanan, dan frekuensi layanan. Beberapa faktor lain yang turut memengaruhi antara lain:

1. Harga jasa angkutan, yakni biaya layanan transportasi yang ditentukan oleh tujuan perjalanan, metode pembayaran, keseimbangan antara waktu tempuh dan biaya, serta tingkat perubahan harga secara nyata.
2. Tingkat pendapatan, yaitu kemampuan finansial konsumen yang memengaruhi keputusan mereka dalam memilih dan menggunakan jasa angkutan.
3. Citra dan reputasi, yaitu persepsi masyarakat terhadap perusahaan atau moda transportasi tertentu yang dapat meningkatkan atau menurunkan minat untuk menggunakannya.
4. Ketersediaan dan aksesibilitas moda transportasi, yaitu kemudahan dalam menjangkau layanan angkutan baik dari segi lokasi maupun jadwal layanan.
5. Kualitas pelayanan, mencakup ketepatan waktu, kenyamanan, keamanan, serta keramahan petugas yang berpengaruh terhadap kepuasan pengguna.
6. Faktor sosial dan budaya, seperti kebiasaan masyarakat dalam menggunakan jenis transportasi tertentu atau pengaruh lingkungan sosial.
7. Peraturan pemerintah, termasuk subsidi, regulasi tarif, serta kebijakan yang mendukung atau membatasi moda transportasi tertentu.

2.9. Permasalahan Angkutan Umum

Permasalahan di bidang angkutan umum, yang merupakan bagian penting dari sistem transportasi, sangatlah kompleks dan mencakup berbagai aspek, mulai dari tahap perumusan kebijakan hingga pelaksanaannya di lapangan. Tantangan-tantangan ini bersifat menyeluruh dan saling berkaitan satu sama lain.

Beberapa permasalahan utama yang sering dihadapi antara lain sebagai berikut:

1. Terbatasnya jumlah armada dan minimnya pilihan moda angkutan umum, sehingga tidak mampu memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat secara optimal.
2. Tingginya angka kemacetan dan kecelakaan lalu lintas, yang sebagian besar disebabkan oleh rendahnya disiplin para pengemudi.
3. Keterbatasan dana untuk melakukan pemeliharaan serta pemeliharaan kendaraan angkutan umum, yang berdampak pada kenyamanan dan keamanan pengguna.
4. Kurangnya rasa aman, terutama terkait dengan maraknya tindak kriminal seperti pencopetan di dalam kendaraan umum.
5. Peraturan yang rumit dan tidak konsisten, yang menyulitkan dalam pengelolaan sistem transportasi secara efisien.

6. Struktur manajemen dan administrasi yang tidak efektif, sehingga koordinasi antarpihak menjadi lemah.
7. Kepemilikan kendaraan yang tersebar secara individu, membuatnya sulit untuk dikendalikan dalam satu sistem yang terpadu.

Selain permasalahan tersebut, terdapat pula tantangan tambahan yang bersumber dari faktor eksternal, antara lain:

1. Pertumbuhan jumlah penduduk yang pesat serta fenomena urbanisasi di kota-kota besar, yang menyebabkan lonjakan permintaan terhadap layanan transportasi.
2. Penggunaan kendaraan pribadi yang tidak efisien, baik dari segi energi, ruang jalan, maupun dampaknya terhadap lingkungan.
3. Kualitas dan kuantitas layanan angkutan umum yang masih rendah, termasuk infrastruktur jalan yang belum tertata dengan baik serta sistem pengelolaan layanan yang belum dirancang secara konseptual. Bahkan, lebih dari 50% perjalanan masyarakat mengharuskan mereka berpindah moda transportasi lebih dari satu kali.

Untuk mengatasi berbagai permasalahan tersebut, dibutuhkan peningkatan koordinasi dan integrasi antar lembaga yang berperan dalam sektor transportasi. Hal ini bertujuan agar penyediaan layanan angkutan umum di suatu daerah dapat berjalan secara efektif dan efisien. Setiap lembaga yang terlibat juga perlu menyesuaikan perannya dengan ketentuan yang berlaku dalam peraturan perundang-undangan terkait lalu lintas dan angkutan jalan.

Melihat berbagai penyebab munculnya persoalan transportasi, terdapat beberapa isu kunci yang perlu segera diatasi, antara lain:

1. Bagaimana meningkatkan daya tarik angkutan umum, agar masyarakat beralih dari kendaraan pribadi ke moda transportasi massal.
2. Pentingnya integrasi antara pembangunan wilayah dengan sistem transportasi, sehingga mobilitas masyarakat dapat terlayani dengan baik dan merata.
3. Peran serta pemerintah dalam memberikan subsidi, guna mendukung pengembangan sistem transportasi yang andal, terjangkau, dan berkelanjutan.

Secara keseluruhan, solusi terhadap permasalahan transportasi tidak hanya menuntut perbaikan pada aspek teknis dan infrastruktur, tetapi juga sinergi

antarinstansi serta penyesuaian regulasi agar sistem transportasi nasional dapat berkembang secara terpadu dan responsif terhadap dinamika kebutuhan masyarakat.

2.10. Karakteristik Angkutan Penumpang

2.10.1. Karakteristik Demografis Pengguna

Nasution (2023) menyatakan bahwa berbagai fitur penumpang akan mempengaruhi pemikiran penumpang tentang tingkat kepentingan dan kinerja layanan terhadap fitur yang ditawarkan:

1. Pendidikan terakhir, hal ini penting untuk menilai penumpang Bus Trans Palu dari segi pendidikannya.
2. Tingkat Pendapatan, hal ini berhubungan dengan karakteristik pengguna kereta komuter karena biasanya semakin sedikit minat seseorang untuk menggunakan angkutan umum ketika mereka memiliki tingkat pendapatan yang lebih tinggi.
3. Usia, faktor usia juga mempengaruhi karakteristik pengguna Bus Trans Palu karena biasanya semakin malas seseorang untuk menggunakan angkutan umum ketika mereka lebih tua.
4. Jenis Kelamin, Sebagian besar pengguna angkutan umum adalah wanita. Ini mungkin disebabkan oleh fakta bahwa wanita lebih suka bekerja sebagai ibu rumah tangga, cenderung menerima gaji yang lebih rendah daripada pria, dan kebanyakan dari mereka tidak memiliki kemampuan mengemudi. Namun, semua itu dapat berubah seiring berjalannya waktu.
5. Pekerjaan, menentukan apakah mayoritas pengguna adalah pelajar, mahasiswa, pegawai negeri sipil, ibu rumah tangga, dan lain-lain. Dalam kebanyakan kasus, orang yang memiliki pekerjaan dan status yang stabil cenderung lebih memilih untuk menggunakan mobil pribadi daripada menggunakan transportasi umum.
6. Status Warga Lokal atau Pendatang, Dengan mengetahui hal tersebut dapat dilihat apakah mayoritas pengguna Bus Trans Palu merupakan penduduk asli atau pendatang. Status ini juga berpengaruh terhadap kemungkinan penggunaan transportasi umum, di mana pendatang umumnya lebih bergantung pada angkutan umum dibandingkan warga lokal yang telah memiliki kendaraan pribadi.

2.10.2. Pola Perjalanan Pengguna

Kelompok faktor karakteristik perjalanan (*travel characteristics factor*) mencakup berbagai variabel yang berpengaruh signifikan terhadap perilaku pengguna jasa moda transportasi dalam memilih moda angkutan. Berikut adalah beberapa variabel utama dalam kelompok ini:

1. Tujuan Perjalanan, dapat dikategorikan berdasarkan keperluannya, seperti perjalanan ke tempat kerja, sekolah/kampus, belanja, rekreasi, atau keperluan lainnya. Studi menunjukkan bahwa pengguna yang melakukan perjalanan untuk bekerja dan sekolah cenderung memiliki pola perjalanan yang lebih rutin dan terjadwal dibandingkan dengan perjalanan rekreasi yang lebih fleksibel dalam hal waktu dan frekuensi.
2. Jarak dan waktu tempuh perjalanan menjadi faktor penting dalam pemilihan moda transportasi. Semakin jauh jarak perjalanan, semakin besar kemungkinan seseorang memilih moda transportasi yang cepat dan nyaman. Moda transportasi umum seperti Bus lebih diminati untuk perjalanan jarak menengah hingga jauh dibandingkan dengan kendaraan pribadi atau moda transportasi lainnya karena menawarkan efisiensi dalam mobilitas. Selain itu, waktu tempuh yang lebih singkat dan efisien juga menjadi pertimbangan utama bagi pengguna dalam menentukan pilihan transportasi yang paling sesuai dengan kebutuhan mereka.
3. Frekuensi dan Pola Perjalanan, berpengaruh pada keputusan penggunaan moda transportasi, di mana pengguna yang melakukan perjalanan secara rutin, seperti pekerja dan pelajar, cenderung memilih moda transportasi yang lebih terjangkau serta memiliki jadwal yang jelas untuk memastikan keteraturan dan efisiensi dalam mobilitas mereka.
4. Biaya Perjalanan, faktor utama dalam pemilihan moda transportasi, terutama bagi masyarakat dengan pendapatan menengah ke bawah. Tarif transportasi umum yang lebih murah dibandingkan dengan biaya operasional kendaraan pribadi dapat menjadi daya tarik utama bagi pengguna. Selain itu, adanya subsidi tarif atau sistem tiket terusan (integrasi antar moda) juga dapat meningkatkan preferensi masyarakat terhadap penggunaan transportasi umum, karena memberikan kemudahan dan efisiensi dalam biaya perjalanan.

5. Aksesibilitas ke Moda Transportasi, Kemudahan mencapai titik keberangkatan, seperti halte atau stasiun, dari rumah atau tempat kerja sangat berpengaruh terhadap keputusan dalam memilih moda transportasi. Jarak yang terlalu jauh antara rumah dan halte cenderung membuat masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi karena dianggap lebih praktis. Oleh karena itu, keberadaan jalur pejalan kaki, angkutan pengumpan (*feeder*), serta fasilitas park and ride dapat meningkatkan aksesibilitas transportasi umum dan mendorong lebih banyak pengguna untuk beralih ke moda transportasi massal.

2.10.3. Aksesibilitas

Menurut Tamin (1997) konsep yang mengaitkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan jaringan transportasi yang menghubungkan antar lokasi disebut aksesibilitas. Aksesibilitas juga dapat didefinisikan sebagai ukuran seberapa mudah dan nyaman suatu lokasi dapat dijangkau, serta bagaimana lokasi-lokasi tersebut berinteraksi satu sama lain melalui sistem jaringan transportasi.

Aksesibilitas dapat didefinisikan sebagai tingkat kemudahan atau kenyamanan untuk mencapai lokasi-lokasi tersebut, serta seberapa mudah atau sulit suatu lokasi dapat diakses melalui sistem transportasi yang ada. Aksesibilitas juga dapat didefinisikan sebagai pengaturan tata guna lahan secara spasial dan jaringan transportasi yang menghubungkan lokasi-lokasi tersebut.

Pernyataan tentang "mudah" atau "sulit" bersifat sangat subjektif dan kualitatif. Apa yang dianggap mudah oleh seseorang belum tentu sama bagi orang lain, demikian pula sebaliknya dengan "sulit". Oleh karena itu, diperlukan suatu ukuran kinerja yang kuantitatif dan terukur untuk menilai aksesibilitas atau kemudahan tersebut. Di sisi lain, mobilitas adalah ukuran yang menggambarkan kemampuan seseorang untuk bergerak, yang biasanya diukur berdasarkan kemampuan seseorang dalam membayar biaya transportasi.

Sebagian orang berpendapat bahwa aksesibilitas dapat diukur berdasarkan jarak. Jika dua tempat berdekatan, maka aksesibilitas di antara keduanya dianggap tinggi. Sebaliknya, jika jaraknya sangat jauh, aksesibilitasnya dianggap rendah. Oleh karena itu, berbagai jenis tata guna lahan memiliki aksesibilitas yang berbeda, mengingat aktivitas-aktivitas tata guna lahan tersebut tersebar secara tidak merata

atau heterogen. Namun, untuk lahan tertentu, seperti bandara, lokasi biasanya tidak sembarangan dan sering kali terletak jauh di luar kota karena pertimbangan keamanan, pengembangan wilayah, dan faktor lainnya. Meskipun aksesibilitas ke bandara cenderung rendah karena lokasinya yang jauh, aksesibilitas tersebut masih bisa ditingkatkan melalui peningkatan sistem transportasi, yang dapat mengurangi waktu tempuh.

Seiring dengan hal itu, penggunaan ‘jarak’ sebagai ukuran aksesibilitas mulai dipertanyakan, dan kini banyak yang berpendapat bahwa ‘waktu tempuh’ adalah kinerja yang lebih tepat dalam menggambarkan aksesibilitas. Kesimpulannya, sebuah tempat yang jauh tidak selalu berarti memiliki aksesibilitas yang rendah, begitu pula dengan tempat yang dekat tidak otomatis memiliki aksesibilitas yang tinggi, karena waktu tempuh juga merupakan faktor penting dalam penentuan aksesibilitas.

Berbagai jenis tata guna lahan dapat tersebar secara luas (seperti perumahan) atau terkonsentrasi (seperti pusat pertokoan), dan ada pula jenis tata guna lahan yang hanya terdapat di satu atau dua lokasi dalam sebuah kota, seperti rumah sakit dan bandara. Dari segi jaringan transportasi, kualitas pelayanan pasti bervariasi antar daerah, baik dari segi kapasitas maupun frekuensi. Sebagai contoh, pelayanan angkutan umum di pusat kota biasanya lebih baik dibandingkan dengan di daerah pinggiran kota atau jalan-jalan utama transportasi.

Tabel 2.1 Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas (Tamin, 1997)

Jarak	Jauh Dekat	Aksesibilitas rendah Aksesibilitas tengah	Aksesibilitas rendah Aksesibilitas tengah
Kondisi Prasarana		Sangat Jelek	Sangat Baik

Sumber : (Tamin, 1997)

2.10.4. Tingkat Pelayanan

Dalam penyelenggaraan sistem transportasi, tingkat pelayanan menjadi salah satu indikator penting yang menentukan kualitas interaksi antara penyedia jasa dan pengguna. Pelayanan yang baik bukan hanya ditentukan oleh kecepatan atau lama waktu perjalanan, tetapi juga oleh berbagai aspek lainnya yang saling berkaitan, seperti ketepatan waktu, kenyamanan, rasa aman, serta efisiensi biaya. Faktor-faktor ini sangat berperan dalam membentuk persepsi pengguna terhadap kualitas layanan yang mereka terima. Ketika seluruh elemen tersebut terpenuhi secara optimal, maka tingkat

kepuasan pengguna akan meningkat, yang dapat mendorong peningkatan penggunaan layanan transportasi tersebut secara berkelanjutan. Oleh karena itu, memahami dan mengelola tingkat pelayanan menjadi hal yang krusial dalam pengembangan sistem transportasi yang responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

2.11. Populasi Sampel dan Teknik Sampel

2.11.1. Populasi

Menurut Sugiyono (2017), populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek dengan karakteristik dan atribut tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Dalam penelitian ini, populasi mencakup seluruh pengguna angkutan umum Bus Trans Palu, baik pada hari kerja maupun hari libur, tanpa pembatasan usia, jenis kelamin, maupun latar belakang sosial ekonomi.

2.11.2. Sampel

Sampel merupakan bagian tertentu dari populasi yang dipilih untuk diteliti dengan tujuan memperoleh gambaran atau informasi yang mewakili keseluruhan populasi. Keberadaan sampel sangat penting karena dalam banyak penelitian, jumlah populasi yang sebenarnya sering kali terlalu besar atau tidak mungkin dijangkau sepenuhnya oleh peneliti. Melalui pengambilan sampel, penelitian tetap dapat dilakukan secara efektif dengan tetap mempertahankan validitas hasil.

2.11.3. Teknik Pengambilan Sampel

Sugiyono (2017) menyatakan bahwa teknik sampling merupakan metode atau cara yang digunakan peneliti untuk menetapkan sampel yang diambil dari populasi tertentu. Pemilihan teknik sampling yang sesuai sangat berpengaruh terhadap kualitas data yang dikumpulkan serta tingkat generalisasi hasil penelitian terhadap populasi secara keseluruhan.

Dalam penelitian ini digunakan teknik sampling insidental (*accidental sampling*) yang merupakan teknik penentuan sampel berdasarkan siapa saja yang secara kebetulan ditemui peneliti di lapangan dan memenuhi kriteria penelitian. Metode ini banyak digunakan dalam penelitian sosial maupun transportasi karena bersifat praktis, fleksibel, dan sesuai dengan kondisi lapangan, khususnya ketika jumlah populasi tidak diketahui secara pasti atau bersifat dinamis. Meskipun demikian,

penerapannya tetap harus disesuaikan dengan tujuan penelitian agar sampel yang diperoleh benar-benar dapat merepresentasikan karakteristik umum populasi.

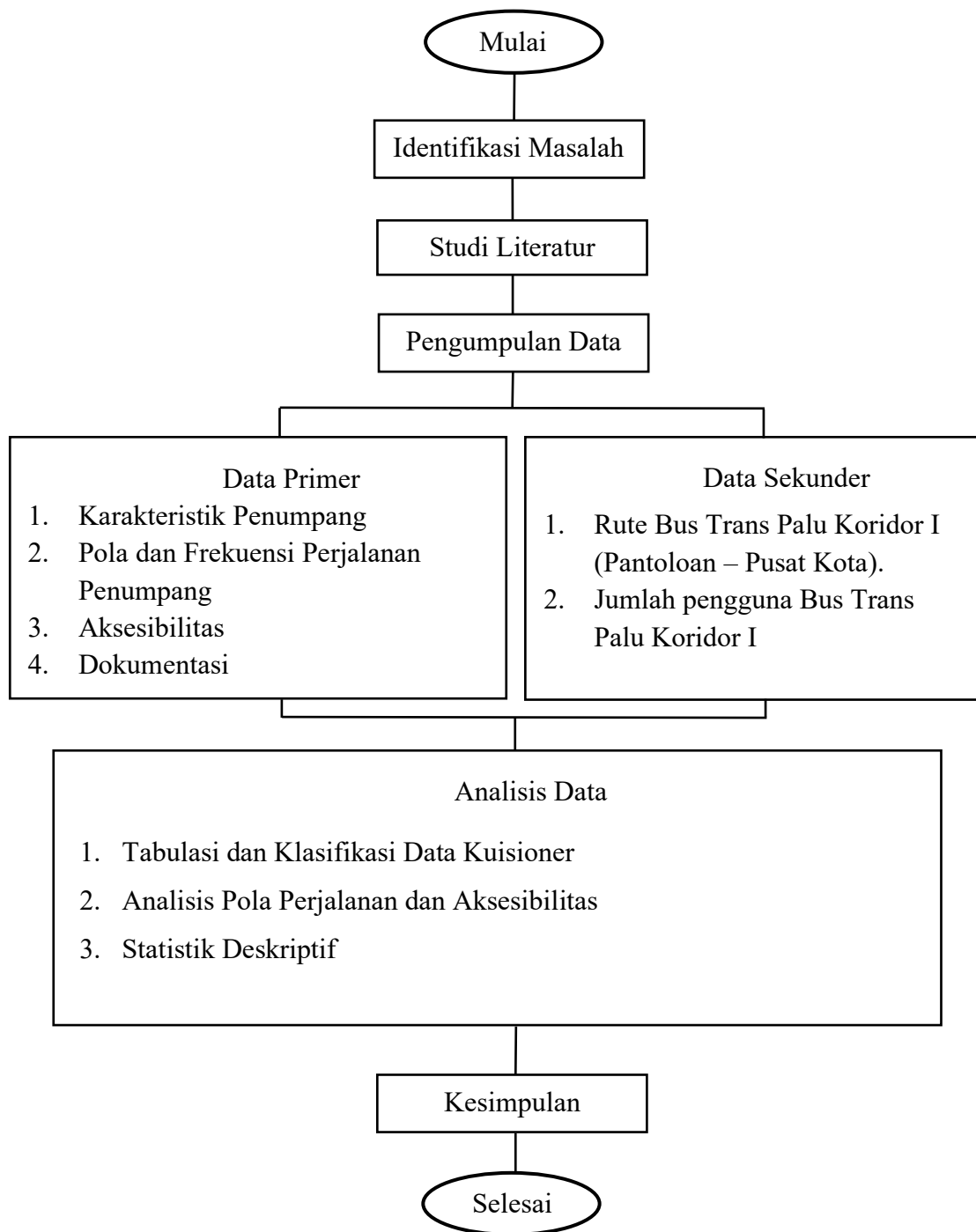
Teknik sampling insidental (*incidental sampling*) merupakan salah satu metode non-probabilitas dalam pengambilan sampel. Teknik ini dilakukan dengan memilih subjek atau unit sampel yang tersedia secara praktis atau yang paling mudah diakses tanpa pertimbangan yang lebih sistematis.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Bagan Aliran Penelitian

Adapun bagan alir penelitian yang akan dilakukan dapat di perhatikan pada bagan alir berikut.



Gambar 3.1. Bagan Aliran Penelitian

3.2. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan pada Bus Trans Palu Koridor I yang melayani rute (Pantoloan – Pusat Kota), Panjang rute perjalanan Bus Koridor I $\pm$ 31,30 km.



Gambar 3.2. Lokasi Penelitian Bus Trans Palu Koridor I

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Palu

3.3. Populasi dan Sampel

3.4.1. Populasi Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengguna Bus Trans Palu Koridor I (Pantoloan – Pusat Kota). Populasi ini mencakup penumpang yang menggunakan bus baik pada hari kerja maupun hari libur tanpa dibatasi oleh jenis kelamin, usia, latar belakang pendidikan, pekerjaan, maupun status sosial ekonomi.

Jumlah populasi pengguna Bus Trans Palu Koridor I tidak dapat diketahui secara pasti karena bersifat dinamis, dipengaruhi oleh waktu operasional, hari, serta kebutuhan mobilitas masyarakat. Oleh karena itu, peneliti tidak menetapkan jumlah populasi secara absolut, melainkan menggunakan sampel sebagai representasi dari populasi tersebut.

3.4.2. Teknik Pengambilan Sampel

Sugiyono (2017) menyatakan bahwa metode pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah insidental (accidental sampling), yaitu berdasarkan orang yang peneliti temui secara kebetulan dan memenuhi kriteria penelitian, sehingga mereka dapat dianggap sebagai responden.

Teknik ini dipilih karena jumlah populasi tidak diketahui secara pasti dan bersifat dinamis. Dengan demikian, peneliti mengambil penumpang yang kebetulan berada di lokasi penelitian sebagai responden. Cara ini dianggap paling sesuai dengan kondisi penelitian di lapangan, karena memungkinkan peneliti mendapatkan data langsung dari pengguna Bus Trans Palu Koridor I pada saat penelitian berlangsung.

3.4. Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, pengumpulan data menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif. Tujuannya adalah untuk mengetahui karakteristik pengguna, pola perjalanan, aksesibilitas serta penilaian masyarakat terhadap layanan Bus Trans Palu Koridor I (Pantoloan – Pusat Kota). Pengumpulan data dilakukan melalui dua jenis sumber, yaitu data primer dan data sekunder.

3.4.1. Data Primer

Data Primer merupakan data yang diperoleh langsung dari pengumpulan hasil survei/pengamatan langsung di lokasi Koridor I Pantoloan – Pusat Kota untuk memperoleh data-data pada bus sebagai berikut:

1. Kuesioner

Kuesioner digunakan untuk mengetahui pendapat penumpang sebagai dasar pengumpulan data yang akan diolah.

a. Data Responden

1) Jenis Kelamin

Pertanyaan ini diajukan untuk mengetahui distribusi pengguna Bus Trans Palu berdasarkan gender. Data ini penting karena dalam banyak studi transportasi, ditemukan bahwa preferensi dan tingkat kenyamanan pengguna transportasi umum dapat berbeda antara laki-laki dan perempuan. Informasi ini berguna dalam perencanaan pelayanan yang responsif gender.

2) Usia

Usia pengguna sangat berpengaruh terhadap pola dan motivasi penggunaan moda transportasi. Kelompok usia muda biasanya lebih aktif dan menggunakan transportasi umum karena keterbatasan kendaraan pribadi. Sedangkan kelompok usia produktif lebih memilih moda yang cepat dan efisien. Data ini membantu segmentasi layanan.

3) Pendidikan Terakhir

Tingkat pendidikan digunakan untuk memahami latar belakang intelektual responden. Pendidikan dapat memengaruhi persepsi terhadap transportasi, seperti penerimaan terhadap teknologi pembayaran elektronik atau kesadaran akan pentingnya transportasi berkelanjutan.

4) Pekerjaan

Jenis pekerjaan mencerminkan rutinitas dan kebutuhan mobilitas responden. Data ini menunjukkan waktu dan jenis layanan yang dibutuhkan masing-masing kelompok pengguna, seperti pegawai, pelajar, atau wiraswasta.

5) Pendapatan Per Bulan

Pendapatan digunakan untuk mengetahui daya beli dan daya pilih responden terhadap transportasi umum. Apakah pengguna memilih bus karena ekonomis atau karena keterbatasan finansial.

6) Status Warga Lokal atau Pendatang

Status warga lokal atau pendatang digunakan untuk mengetahui perbedaan karakteristik pengguna bus berdasarkan domisili asal mereka. Informasi ini membantu menganalisis apakah penggunaan Bus Trans Palu lebih banyak didominasi oleh warga lokal atau pendatang.

b. Pola dan Frekuensi Perjalanan

1) Tujuan Perjalanan

Tujuan perjalanan membantu mengidentifikasi motivasi penggunaan bus. Berbeda tujuan berarti berbeda ekspektasi

layanan. Misalnya, pengguna dengan tujuan bekerja lebih peduli terhadap ketepatan waktu.

2) Alasan Memilih Bus Trans Palu

Mengidentifikasi faktor-faktor yang paling penting bagi pengguna, guna meningkatkan keunggulan kompetitif layanan.

3) Frekuensi Penggunaan

Mengetahui frekuensi penggunaan dapat menggambarkan ketergantungan masyarakat terhadap layanan Bus Trans Palu dan menjadi acuan dalam peningkatan layanan harian.

4) Biaya Perjalanan

Biaya perjalanan untuk menilai keterjangkauan tarif dibandingkan moda lain serta menjadi dasar penyusunan kebijakan tarif yang adil, termasuk pertimbangan subsidi atau integrasi tarif.

c. Aksesibilitas

1) Cara Menuju Halte

Menggambarkan kemudahan akses pengguna ke halte, serta potensi untuk meningkatkan konektivitas antar moda (first-mile).

2) Ketersediaan Angkutan Penghubung di Sekitar Halte

Menunjukkan tersedianya moda penghubung (feeder) seperti ojek atau angkot di sekitar halte. Data ini membantu menilai konektivitas dan integrasi antar moda, yang berperan penting dalam kelancaran akses ke dan dari halte.

3) Kemudahan Mencari Angkutan Penghubung Setelah Turun dari Bus

Mengukur kemudahan pengguna dalam mengakses moda lanjutan (last-mile) setelah turun dari Bus Trans Palu. Informasi ini berguna untuk mengevaluasi kenyamanan dan kelancaran perjalanan lanjutan, serta mendukung perencanaan transportasi multimoda.

4) Kepemilikan Moda Transportasi Lain (Captive vs Choice User)

Untuk mengetahui apakah penumpang menggunakan bus karena keterbatasan pilihan transportasi (captive) atau memilih secara sadar meskipun memiliki alternatif moda lain (choice). Informasi ini

penting untuk menilai daya tarik layanan, serta potensi peningkatan jumlah pengguna apabila kualitas layanan ditingkatkan.

5) Jarak Rata-Rata Perjalanan Menuju ke Halte Terdekat

Untuk menilai kemudahan akses pengguna ke Bus Trans Palu. Data ini membantu mengetahui apakah halte mudah dijangkau dan menjadi dasar perbaikan lokasi halte atau penambahan moda pengumpan untuk meningkatkan penggunaan layanan.

6) Waktu Tempuh Rata – Rata

Menentukan efisiensi layanan dan mengukur daya jangkau terhadap waktu perjalanan.

d. Kepuasan Terhadap Aspek Layanan (Skala 1 – 5)

Dalam penelitian ini, digunakan skala penilaian 1 sampai 5 untuk melihat sejauh mana kepuasan penumpang terhadap layanan Bus Trans Palu Koridor 1. Skala ini memudahkan dalam memahami pendapat penumpang secara keseluruhan dan melihat bagian mana dari layanan yang masih perlu diperbaiki.

Tabel 3.1 Penilaian Pengguna pada Aksesibilitas dan Layanan Bus Trans Palu

No	Aspek	Skala				
		1	2	3	4	5
1	Ketepatan Waktu Kedatangan					
2	Kenyamanan Tempat Duduk					
3	Kebersihan Bus					
4	Pelayanan Petugas					
5	Keamanan Selama Perjalanan					
6	Kemudahan Akses ke Halte					
7	Biaya Terjangkau					
8	Metode Pembayaran yang Mudah					
9	Kemudahan Dalam Membawa Barang					

Skala	Kategori	Penjelasan
1	Sangat Puas	Responden merasa sangat puas terhadap layanan
2	Puas	Responden merasa puas terhadap layanan
3	Cukup Puas	Responden merasa layanan masih dapat di terima meski belum optimal
4	Tidak Puas	Responden merasa kurang puas terhadap layanan
5	Sangat Tidak Puas	Responden merasa sangat tidak puas terhadap layanan

2. Observasi Langsung

Selain membagikan kuesioner, peneliti juga melakukan pengamatan langsung di dalam bus. Observasi ini mencakup jumlah penumpang, kondisi fasilitas bus dan ketepatan jadwal. Tujuannya adalah untuk mendapatkan gambaran nyata dari penggunaan layanan Bus Trans Palu.

3. Dokumentasi

Dokumentasi digunakan sebagai bentuk dalam pemrosesan, pengumpulan, penyimpanan, dan distribusi dokumen.

3.4.2. Data Sekunder

Sebelum dilakukan survey ke lapangan terlebih dahulu dilaksanakan pengumpulan data sekunder seperti:

1. Data dari Dinas Perhubungan Kota Palu terkait jumlah armada, rute bus, dan jadwal operasional Bus Trans Palu.
2. Data jumlah penumpang dari instansi membantu meningkatkan validitas, kedalaman analisis, dan kekuatan rekomendasi pada penelitian.

3.5. Analisis Data

Dalam menganalisis data yang diperoleh dari observasi lapangan dan hasil kuesioner digunakan metode deskriptif kuantitatif. Proses pengolahan dan analisis data terdiri dari beberapa langkah berikut:

1. Tabulasi Data

Setelah kuesioner dikumpulkan, seluruh data akan direkapitulasi dalam bentuk tabel untuk memudahkan identifikasi dan pengelompokan berdasarkan jenis informasi, seperti data demografi, pola perjalanan, alasan pemilihan moda, serta persepsi terhadap layanan Bus Trans Palu.

2. Klasifikasi dan Kodefikasi

Jawaban dari responden diklasifikasikan sesuai kategori yang telah ditentukan dalam kuisisioner. Untuk data kualitatif (seperti alasan memilih bus), akan dikodekan menjadi kategori-kategori umum agar dapat dihitung secara kuantitatif.

3. Analisis Statistik Deskriptif

Data yang telah melalui tahap pengolahan kemudian ditabulasi dan dihitung persentasenya untuk setiap variabel penelitian, seperti jenis kelamin, usia, pendidikan, frekuensi penggunaan bus, metode pembayaran, serta tingkat kepuasan pengguna. Sugiyono (2019) menyatakan bahwa analisis deskriptif dilakukan dengan menghitung frekuensi dan persentase untuk menggambarkan karakteristik responden dan variabel penelitian. Persentase dihitung menggunakan rumus di bawah ini:

$$P = \frac{f}{N} \times 100\% \quad (3.1)$$

Keterangan;

P = Persentase %

f = Frekuensi jawaban responden

N = Jumlah Seluruh Responden

Rumus ini digunakan untuk menggambarkan proporsi responden dalam setiap kategori atau pilihan jawaban. Hasil analisis ditampilkan dalam bentuk tabel dan diagram batang untuk memudahkan interpretasi dan penarikan kesimpulan.

4. Analisis Skala Likert

Untuk menilai persepsi pengguna terhadap layanan Bus Trans Palu pada kuisisioner, digunakan skala Likert dengan rentang nilai 1–5. Setiap aspek layanan (misalnya kenyamanan, kebersihan, jadwal operasional, kemudahan akses halte, dan sebagainya) akan dihitung nilai rata-ratanya untuk mengetahui tingkat kepuasan pengguna.

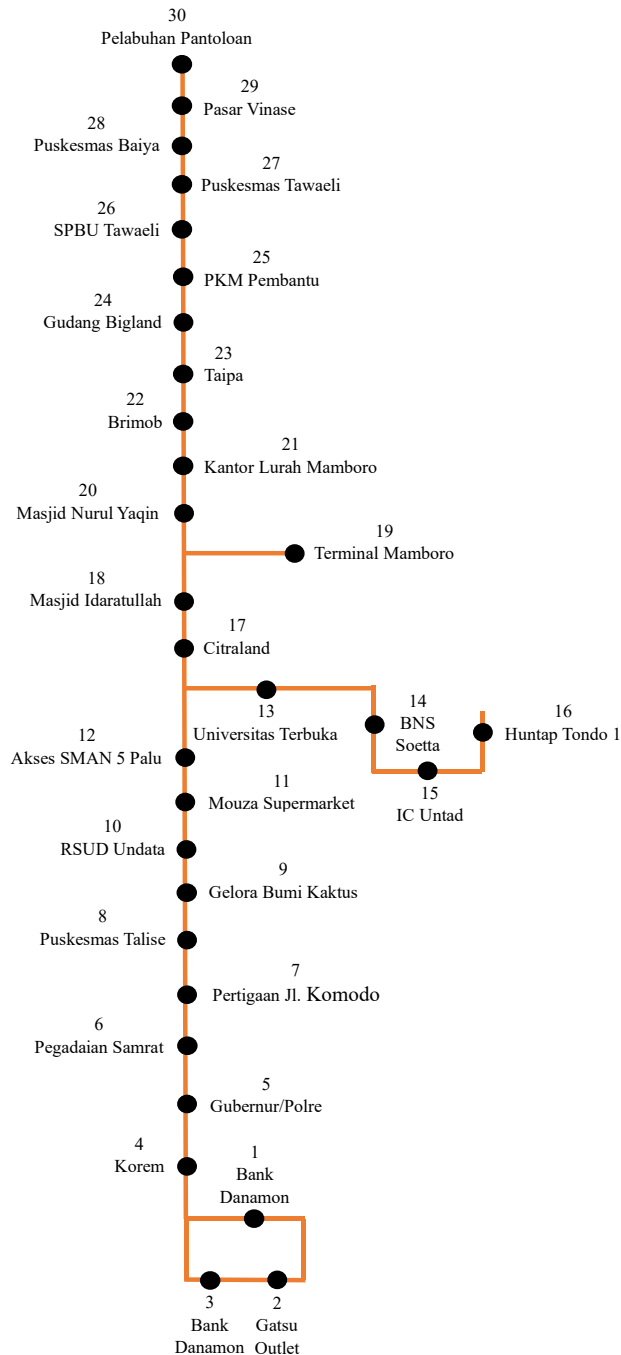
5. Interpretasi dan Pembahasan

Hasil dari analisis deskriptif dan penilaian menggunakan skala Likert akan diinterpretasikan untuk menjawab rumusan masalah penelitian. Selain itu, hasil ini akan dibandingkan dengan temuan pada penelitian terdahulu untuk memberikan konteks dan validitas terhadap kondisi yang ditemukan di lapangan.

3.6. Bus Trans Palu Koridor I (Pantoloan – Pusat Kota)

Bus Trans Palu Koridor 1 merupakan salah satu upaya pemerintah dalam menyediakan transportasi massal yang nyaman, aman, dan efisien bagi masyarakat Kota Palu. Koridor ini dirancang untuk menghubungkan wilayah Pantoloan dengan pusat kota, sehingga memudahkan mobilitas warga yang beraktivitas di berbagai sektor seperti pendidikan, kesehatan, perkantoran, dan perdagangan. Rute yang dilalui oleh Bus Trans Palu Koridor 1 mencakup berbagai halte strategis, mulai dari Taman Gor hingga Pelabuhan Pantoloan, yang mempermudah akses masyarakat ke fasilitas umum dan pusat ekonomi. Kehadiran layanan ini tidak hanya bertujuan untuk mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi dan mengatasi kemacetan, tetapi juga menawarkan sistem transportasi yang lebih ramah lingkungan dan terjangkau. Pemerintah terus berupaya mengembangkan sistem bus ini, termasuk melalui penambahan armada dan peningkatan fasilitas halte demi kenyamanan penumpang.

Rute Koridor I ini memiliki sejumlah keunikan yang membuat rute ini layak menjadi fokus penelitian, menghubungkan kawasan strategis seperti pelabuhan, pemerintahan, pendidikan, perdagangan, dan kesehatan. satu-satunya rute yang menjangkau dua pelabuhan utama yaitu Pelabuhan Pantoloan dan Pelabuhan Taipa yang penting bagi distribusi logistik. koridor ini memiliki jangkauan terluas dan terpanjang dalam sistem Trans Palu dengan panjang $\pm 31,30$ km. melewati kawasan rehabilitasi pascabencana seperti Huntap Tondo 1, mendukung mobilitas pelajar dan mahasiswa karena melewati kampus besar seperti Universitas Tadulako dan Universitas Terbuka dengan tarif pelajar yang terjangkau serta memiliki potensi untuk mendorong pengembangan wilayah baru seperti kawasan Citra Land dan Tondo. Dengan keunikan-keunikan tersebut, Koridor I tidak hanya berfungsi sebagai jalur transportasi umum, tetapi juga berperan strategis dalam pembangunan wilayah, pelayanan publik, dan inklusi sosial di Kota Palu.



Gambar 3.3. Rute Bus Trans Palu Koridor I

3.7. Prosedur Pengumpulan Data

Pengambilan data dalam penelitian ini dilakukan secara langsung oleh peneliti di lapangan, yaitu di Bus Trans Palu Koridor I yang melayani rute Pantoloan – Pusat Kota. Sebelum pelaksanaan, peneliti terlebih dahulu melakukan koordinasi dengan 10 orang surveyor beberapa hari sebelumnya untuk memberikan pengarahan mengenai tujuan penelitian, tata cara pengisian kuesioner, serta pembagian tugas di lapangan.

Masing-masing surveyor kemudian ditempatkan pada satu unit bus, sehingga seluruh armada yang beroperasi dapat terpantau dan terdata secara merata.

Survei dilaksanakan pada hari libur (Minggu, 22 Juni 2025) dan hari kerja (Selasa, 24 Juni 2025) dengan cara menaiki bus dan berinteraksi langsung dengan penumpang. Pemilihan hari tersebut dilakukan secara sengaja untuk mewakili dua situasi perjalanan yang berbeda, di mana hari Minggu bertepatan dengan kegiatan olahraga di kawasan Taman GOR, sedangkan hari Selasa disesuaikan dengan jadwal kedatangan kapal di Terminal Pantoloan yang menyebabkan peningkatan aktivitas penumpang.

Kegiatan pengumpulan data dilakukan mulai pukul 05.30 hingga 20.00 WITA, menyesuaikan dengan jam operasional bus. Kuesioner dibagikan kepada pengguna jasa bus setelah peneliti menjelaskan maksud dan tujuan penelitian serta menjamin bahwa seluruh informasi yang diberikan akan dijaga kerahasiaannya. Selain penyebaran kuesioner, peneliti dan surveyor juga melakukan observasi langsung terhadap kondisi dalam bus, meliputi jumlah penumpang, kenyamanan fasilitas, dan ketepatan waktu keberangkatan maupun kedatangan. Rata-rata waktu tempuh perjalanan dari pusat kota menuju Pantoloan berkisar antara 1 jam 40 menit hingga 2 jam, tergantung kondisi lalu lintas dan jumlah pemberhentian di halte.

Selain itu, dokumentasi berupa foto dan catatan lapangan juga dikumpulkan untuk mendukung hasil penelitian. Dengan metode ini, peneliti memperoleh data kuantitatif yang akurat dan representatif mengenai karakteristik pengguna serta pola penggunaan layanan Bus Trans Palu Koridor I.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Data Latar Belakang Responden

Dalam penelitian ini, data dikumpulkan dengan membagikan kuesioner secara langsung kepada pengguna Bus Trans Palu Koridor I saat perjalanan berlangsung. Koridor I melayani rute dari Pantoloan menuju Pusat Kota. Survei dilaksanakan pada hari libur (Minggu) dan hari kerja (Selasa), dengan jumlah masing-masing 250 kuesioner yang disediakan pada setiap hari tersebut. Pembagian kuesioner dilakukan langsung oleh peneliti dan surveyor kepada para penumpang selama perjalanan berlangsung di 10 unit bus yang aktif beroperasi pada kedua hari tersebut.

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, waktu tempuh rata-rata perjalanan Bus Trans Palu berkisar antara 1 jam 40 menit hingga 2 jam. Dari total 500 kuesioner yang disebar, sebanyak 396 kuesioner kembali dengan isian lengkap, terdiri dari 250 kuesioner pada hari Selasa dan 146 kuesioner pada hari Minggu. Data yang terkumpul kemudian diklasifikasikan ke dalam beberapa kategori penting, yaitu karakteristik demografis pengguna (seperti umur, jenis kelamin, dan pekerjaan), pola serta frekuensi perjalanan, aksesibilitas layanan bus yang dirasakan penumpang, serta tingkat kepuasan pengguna terhadap pelayanan yang diberikan.

Proses analisis dilakukan secara terpisah antara data yang diperoleh pada hari Minggu dan hari Selasa. Tujuannya adalah untuk melihat perbedaan karakteristik dan perilaku pengguna antara hari kerja dan hari libur, sehingga diperoleh gambaran yang lebih spesifik mengenai pola penggunaan Bus Trans Palu Koridor I.

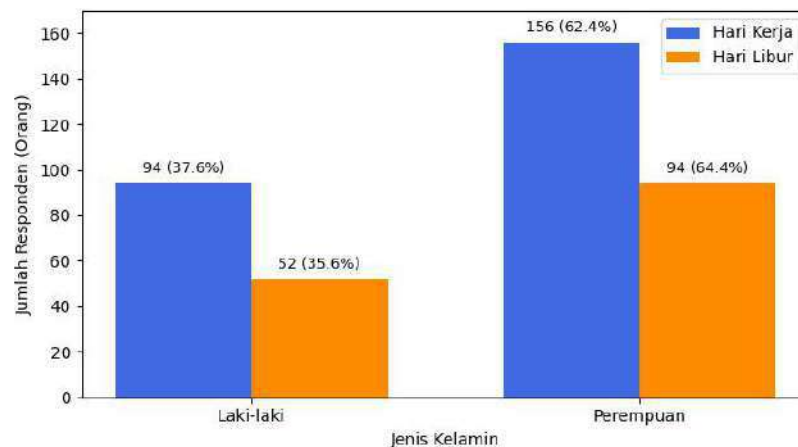
4.2 Karakteristik Demografis

Karakteristik Demografis digunakan untuk memahami profil pengguna moda transportasi. Informasi ini dapat membantu mengidentifikasi kelompok pengguna dominan, kebutuhan mereka, serta faktor-faktor yang mempengaruhi pilihan mereka dalam menggunakan transportasi umum.

4.2.1 Jenis Kelamin

Tabel 4.1 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Laki - Laki	94	37,6	52	35,6
2	Perempuan	156	62,4	94	64,4
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.1 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan data distribusi jenis kelamin pengguna Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas penumpang adalah perempuan, yaitu 156 orang dari 250 responden (62,4%), sedangkan laki-laki berjumlah 94 orang (37,6%). Pada hari libur kondisi serupa juga terlihat, dimana perempuan tetap mendominasi dengan 94 orang dari 146 responden (64,4%), sementara laki-laki 52 orang (35,6%).

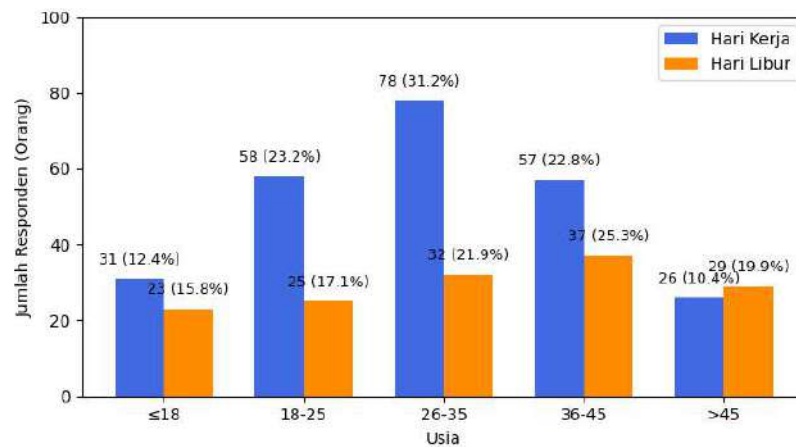
Hasil ini menunjukkan bahwa baik pada hari kerja maupun hari libur, perempuan secara konsisten lebih banyak menggunakan Bus Trans Palu Koridor I dibandingkan laki-laki. Hal ini mengindikasikan bahwa bus lebih sering dimanfaatkan oleh perempuan untuk keperluan sehari-hari, sedangkan laki-laki berada pada proporsi yang lebih rendah.

Rekapitulasi distribusi jenis kelamin penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.2.2 Usia Pengguna

Tabel 4.2 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Usia.

No	Usia	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	≤ 18	31	12,4	23	15,8
2	18 - 25	58	23,2	25	17,1
3	26 - 35	78	31,2	32	21,9
4	36 - 45	57	22,8	37	25,3
5	> 45	26	10,4	29	19,9
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.2 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Usia

Berdasarkan hasil distribusi usia pengguna Bus Trans Palu Koridor I menunjukkan bahwa pada hari kerja, sebagian besar penumpang berasal dari kelompok usia 26–35 tahun, yaitu sebanyak 78 orang dari total 250 responden (31,2%). Sementara itu, kelompok usia 18–25 tahun berjumlah 58 orang (23,3%), usia 36–45 tahun sebanyak 57 orang (22,8%), usia ≤18 tahun sebanyak 31 orang (12,4%), dan kelompok usia >45 tahun sebanyak 26 orang (10,4%). Pada hari libur, kelompok usia yang mendominasi adalah 36–45 tahun dengan jumlah 37 orang dari 146 responden (25,3%), disusul oleh usia 26–35 tahun sebanyak 32 orang (21,9%), usia >45 tahun sebanyak 29 orang (19,9%), usia 18–25 tahun sebanyak 25 orang (17,1%), serta usia ≤18 tahun sebanyak 23 orang (15,8%).

Hasil ini menunjukkan adanya perbedaan karakteristik usia penumpang antara hari kerja dan hari libur. pada hari kerja, bus lebih banyak dimanfaatkan oleh kelompok usia produktif awal yang umumnya telah bekerja, sedangkan pada hari libur didominasi oleh

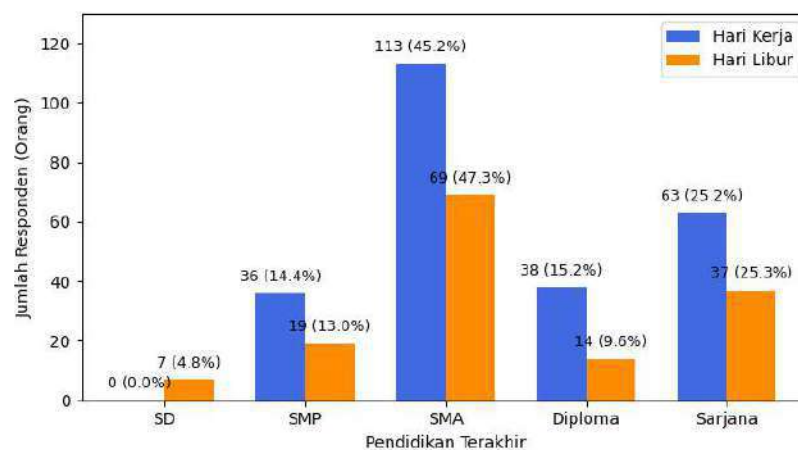
kelompok usia produktif madya yang kemungkinan besar menggunakan bus untuk aktivitas sehari-hari.

Rekapitulasi distribusi usia penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.2.3 Pendidikan Terakhir

Tabel 4.3 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Pendidikan Terakhir

No	Pendidikan Terakhir	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	SD / Sederajat	0	0,0	7	4,8
2	SMP / Sederajat	36	14,4	19	13
3	SMA / Sederajat	113	45,2	69	47,3
4	Diploma	38	15,2	14	9,6
5	Sarjana / S1	63	25,2	37	25,3
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.3 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Berdasarkan data distribusi tingkat pendidikan terakhir pengguna Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas penumpang merupakan lulusan SMA/ sederajat sebanyak 113 orang dari 250 responden (45,2%). Selanjutnya, lulusan sarjana sebanyak 63 orang (25,2%), diploma 38 orang (15,2%), SMP/ sederajat 36 orang (14,4%), dan tidak ada responden dengan pendidikan SD. Pada hari libur, pola serupa juga terlihat dengan dominasi lulusan SMA/ sederajat sebanyak 69 orang dari 146 responden (47,3%), diikuti sarjana 37 orang (25,3%), SMP/ sederajat 19 orang (13,0%), diploma 14 orang (9,6%), dan SD/ sederajat 7 orang (4,8%).

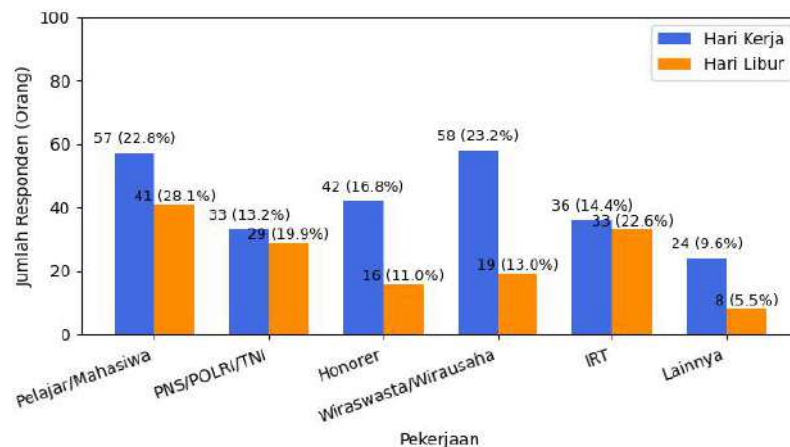
Hasil ini menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna Bus Trans Palu Koridor I merupakan lulusan pendidikan menengah. Kondisi ini menunjukkan bahwa bus lebih banyak dimanfaatkan oleh individu dengan latar belakang pendidikan menengah, terutama kalangan muda dan pekerja yang menggunakan transportasi umum sebagai sarana transportasi umum yang mendukung aktivitas sehari-hari.

Rekapitulasi distribusi pendidikan terakhir penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.2.4 Pekerja

Tabel 4.4 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Pekerjaan

No	Pekerjaan	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Pelajar / Mahasiswa	57	22,8	41	28,1
2	PNS/POLRI/TNI	33	13,2	29	19,9
3	Honorar	42	16,8	16	11,0
4	Wiraswasta/Wirausaha	58	23,2	19	13,0
5	Ibu Rumah Tangga	36	14,4	33	22,6
6	Lainnya	24	9,6	8	5,5
Total		250	100,0	146	100



Gambar 4.4 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan data pekerjaan pengguna Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas penumpang merupakan karyawan swasta sebanyak 58 orang dari 250 responden (23,2%), diikuti oleh pelajar/mahasiswa 57 orang (22,8%), honorar 42 orang (16,8%), ibu rumah tangga 36 orang (14,4%), PNS/TNI/Polri 33 orang (13,2%), dan pekerjaan lainnya 24 orang (9,6%). Sementara itu, pada hari libur pola yang hampir

serupa juga terlihat, dengan dominasi pelajar/mahasiswa sebanyak 41 orang dari 146 responden (28,1%), diikuti ibu rumah tangga 33 orang (22,6%), PNS/TNI/Polri 29 orang (19,9%), wiraswasta/wirusaha 19 orang (13,0%), honorer 16 orang (11,0%), dan pekerjaan lainnya 8 orang (5,5%).

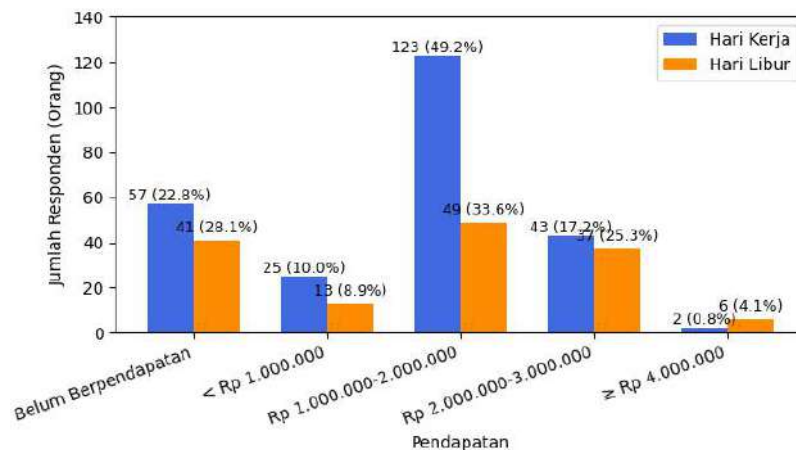
Mayoritas penumpang bus pada hari kerja berasal dari pekerja swasta dan wirusaha, menunjukkan bahwa bus banyak dimanfaatkan oleh kelompok produktif. Pelajar dan mahasiswa lebih sering menggunakan bus pada hari libur untuk kegiatan di luar belajar. Meskipun pada hari libur dominasi pekerjaan pengguna berasal dari pelajar dan mahasiswa, kelompok usia yang paling banyak tercatat justru berada pada rentang 36–45 tahun. Hal ini disebabkan oleh keberagaman profesi dalam kelompok usia tersebut, yang mencakup karyawan swasta, wirusaha, serta ibu rumah tangga. Akibatnya, jumlah penumpang pada kelompok usia ini secara keseluruhan lebih tinggi dibandingkan kelompok usia muda, yang umumnya hanya terdiri dari pelajar, mahasiswa, dan sebagian kecil pekerja honorer.

Rekapitulasi distribusi pekerjaan penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.2.5 Pendapatan Perbulan

Tabel 4.5 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Pendapatan Perbulan

No	Pendapatan	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Belum Berpendapatan	57	22,8	41	28,1
2	< Rp. 1.000.000	25	10,0	13	8,9
3	Rp. 1.000.000 - 2.000.000	123	49,2	49	33,6
4	Rp. 2.000.000 - 3.000.000	43	17,2	37	25,3
5	≥ Rp. 4.000.000	2	0,8	6	4,1
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.5 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Pendapatan Perbulan

Berdasarkan data distribusi pendapatan pengguna Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas penumpang memiliki pendapatan Rp1.000.000–Rp2.000.000 per bulan sebanyak 123 orang dari 250 responden (49,2%). Selanjutnya, 57 orang (22,8%) belum berpendapatan, 43 orang (17,2%) berpendapatan Rp2.000.000–Rp3.000.000, 25 orang (10,0%) <Rp1.000.000, dan hanya 2 orang (0,8%) ≥Rp4.000.000. Pada hari libur, kecenderungan yang sama juga terlihat, dengan mayoritas penumpang berpendapatan Rp1.000.000–Rp2.000.000 sebanyak 49 orang dari 146 responden (33,6%), diikuti 41 orang (28,1%) yang belum memiliki pendapatan, 37 orang (25,3%) berpendapatan Rp2.000.000–Rp3.000.000, 13 orang (8,9%) <Rp1.000.000, dan 6 orang (4,1%) ≥Rp4.000.000.

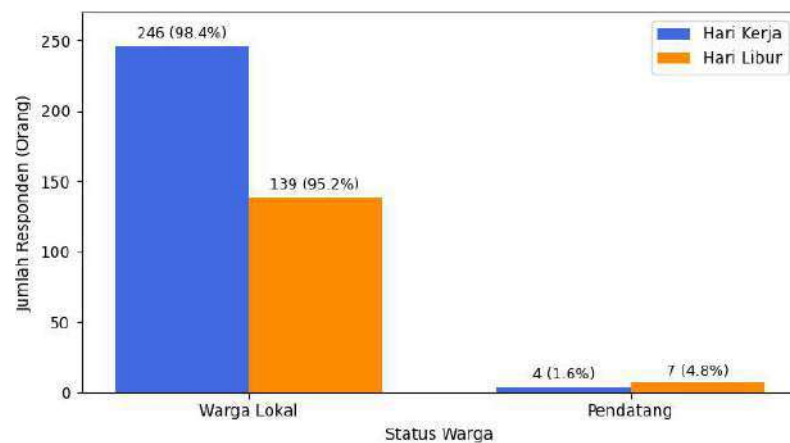
Hasil ini menunjukkan bahwa penumpang bus lebih banyak dimanfaatkan oleh masyarakat dengan tingkat pendapatan menengah sebagai sarana transportasi umum untuk mendukung aktivitas sehari-hari maupun kebutuhan lain.

Rekapitulasi distribusi pendapatan perbulan penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.2.6 Status Warga

Tabel 4.6 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Status Warga

No	Status Warga	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Warga Lokal	246	98,4	139	95,2
2	Pendatang	4	1,6	7	4,8
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.6 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Status Warga

Berdasarkan data distribusi status warg penumpang Bus Trans Palu Koridor I, mayoritas pengguna berasal dari warga lokal. Pada hari kerja, jumlah penumpang dalam kategori ini mencapai 246 orang dari 250 responden (98,4%). Sementara itu, pada hari libur, didominasi kategori yang sama yaitu warga lokal dengan jumlah 139 orang dari 146 responden (95,2%).

Hasil ini menunjukkan bahwa layanan bus lebih banyak di manfaatkan oleh masyarakat yang berdomisili di Kota Palu atau warga lokal, sedangkan dari luar daerah masih relatif sedikit.

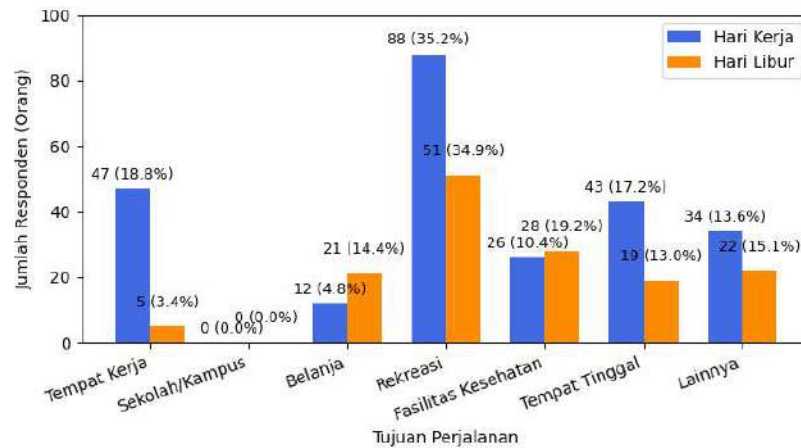
Rekapitulasi distribusi status warga penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.3 Pola Perjalanan dan Frekuensi Penggunaan

4.3.1. Tujuan Perjalanan

Tabel 4.7 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Tujuan Perjalanan

No	Tujuan	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Tempat kerja	47	18,8	5	3,4
2	Sekolah / Kampus	0	0,0	0	0,0
3	Belanja	12	4,8	21	14,4
4	Rekreasi	88	35,2	51	34,9
5	Fasilitas Kesehatan	26	10,4	28	19,2
6	Tempat Tinggal	43	17,2	19	13,0
7	Lainnya	34	13,6	22	15,1
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.7 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Berdasarkan data distribusi tujuan perjalanan penumpang Bus Trans Palu Koridor I, mayoritas responden pada hari kerja menggunakan bus untuk tujuan rekreasi, yaitu sebanyak 88 orang dari 250 responden (35,2%). Tujuan lainnya meliputi tempat kerja 47 orang (18,8%), tempat tinggal 43 orang (17,2%), lainnya 34 orang (13,6%), fasilitas kesehatan 26 orang (10,4%), dan belanja 12 orang (4,8%), sementara sekolah atau kampus tidak tercatat sebagai tujuan perjalanan.

Pada hari libur, kecenderungan serupa juga terlihat, di mana rekreasi tetap menjadi tujuan utama dengan 51 orang dari 146 responden (34,9%). Tujuan lainnya antara lain fasilitas kesehatan 28 orang (19,2%), lainnya 22 orang (15,1%), belanja 21 orang (14,4%), tempat tinggal 19 orang (13,0%), serta tempat kerja 5 orang (3,4%), dan tidak ada responden yang bepergian untuk tujuan sekolah atau kampus.

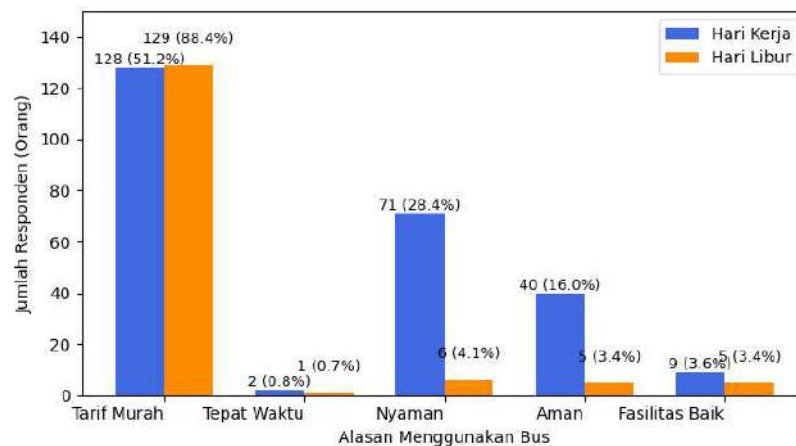
Hasil ini menunjukkan bahwa pada hari kerja maupun hari libur, rekreasi menjadi tujuan utama perjalanan penumpang bus. Hal ini mengidentifikasi bahwa keberadaan bus tidak hanya mendukung aktivitas produktif, tetapi juga berperan penting dalam menunjang kebutuhan rekreasi dan aktivitas sosial masyarakat di Kota Palu.

Rekapitulasi distribusi tujuan perjalanan penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.3.2. Alasan Memilih Menggunakan Bus Trans Palu

Tabel 4.8 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Alasan Memilih Menggunakan Bus

No	Alasan Menggunakan Bus	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Tarif murah	128	51,2	129	88,4
2	Tepat waktu	2	0,8	1	0,7
3	Nyaman	71	28,4	6	4,1
4	Aman	40	16,0	5	3,4
5	Fasilitas yang baik	9	3,6	5	3,4
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.8 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Alasan Memilih Menggunakan Bus

Berdasarkan hasil penelitian, alasan utama penumpang menggunakan Bus Trans Palu Koridor I pada hari kerja di dominasi oleh tarif murah sebanyak 128 orang dari 250 responden (51,2%), diikuti alasan kenyamanan (28,4%) dan keamanan (16,0%), sedangkan fasilitas yang baik dan ketepatan waktu hanya dipilih sebagian kecil responden. Pada hari libur, didominasi alasan yang sama yaitu tarif murah dengan 129 orang dari 146

responden (88,4%), sementara alasanlain seperti kenyamanan, keamanan, fasilitas, dan ketepatan waktu menunjukan persentase yang rendah.

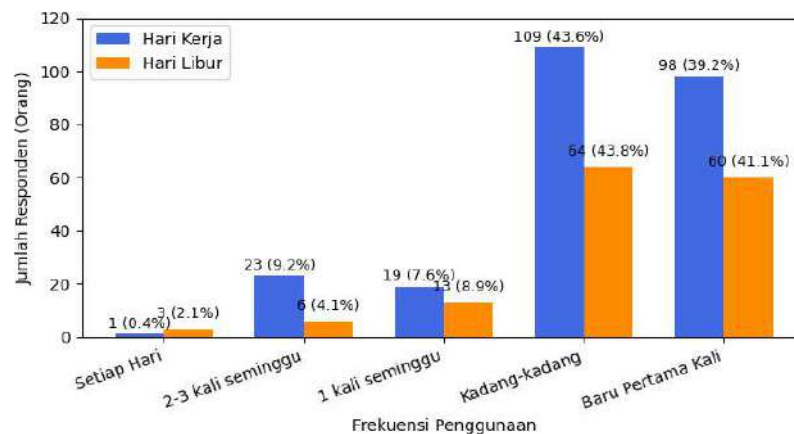
Hasil ini menunjukan bahwa faktor ekonomis merupakan pertimbangan utama masyarakat dalam memilih bus, sedangkan aspek kenyamanan, keamanan dan fasilitas masih menjadi faktor sekunder.

Rekapitulasi distribusi alasan memilih bus penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.3.3. Frekuensi Penggunaan

Tabel 4.9 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Frekuensi Penggunaan Bus

No	Frekuensi Penggunaan Bus	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Setiap hari (rutin)	1	0,4	3	2,1
2	2 - 3 kali seminggu	23	9,2	6	4,1
3	1 kali seminggu	19	7,6	13	8,9
4	Kadang-kadang	109	43,6	64	43,8
5	Baru pertama kali	98	39,2	60	41,1
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.9 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Frekuensi Penggunaan

Berdasarkan data frekuensi penggunaan Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas penumpang termasuk dalam kategori kadang-kadang, yaitu sebanyak 109 orang dari 250 responden (43,6%), diikuti oleh pengguna baru pertama kali sebanyak 98 orang (39,2%), 2–3 kali seminggu 23 orang (9,2%), 1 kali seminggu 19 orang (7,6%), dan setiap hari 1 orang (0,4%). Pada hari libur, kecenderungan yang sama juga terlihat, di mana kategori kadang-kadang kembali mendominasi dengan 64 orang dari 146 responden

(43,8%), diikuti oleh pengguna baru pertama kali 60 orang (41,1%), 1 kali seminggu 13 orang (8,9%), 2–3 kali seminggu 6 orang (4,1%), dan setiap hari 3 orang (2,1%).

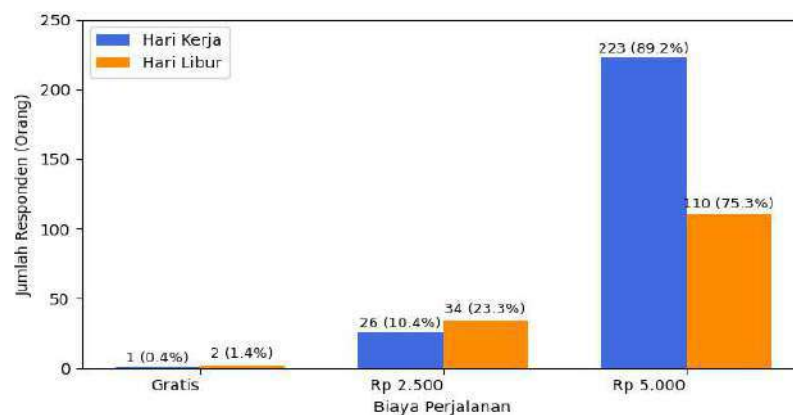
Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa baik pada hari kerja maupun hari libur, mayoritas pengguna masih tergolong penumpang yang belum menggunakan bus secara rutin. Kondisi ini mencerminkan bahwa tingkat ketergantungan masyarakat terhadap layanan bus masih rekatif rendah.

Rekapitulasi distribusi frekuensi penggunaan penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.3.4. Biaya Perjalanan

Tabel 4.10 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Biaya Perjalanan

No	Biaya Perjalanan	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Gratis / subsidi	1	0,4	2	1,4
2	Rp. 2.500	26	10,4	34	23,3
3	Rp. 5.000	223	89,2	110	75,3
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.10 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Biaya Perjalanan

Berdasarkan data mengenai biaya perjalanan pengguna Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja sebagian besar responden membayar tarif sebesar Rp5.000, yaitu sebanyak 223 orang dari 250 responden (89,2%). Sementara itu, 26 orang (10,4%) membayar Rp2.500, dan hanya seikit yang memperoleh perjalanan gratis atau melalui subsidi. Kondisi yang sama juga terlihat pada hari libur, dimana tarif Rp5.000 tetap mendominasi dengan jumlah 110 orang dari 146 responden (75,3%). Adapun pengguna yang membayar Rp2.500 tercatat sebanyak 34 orang (23,3%), sedangkan yang mendapatkan layanan gratis atau subsidi jumlahnya relatif sedikit.

Hasil ini menunjukkan bahwa baik pada hari kerja maupun hari libur, tarif Rp5.000 merupakan tarif yang paling dominan digunakan oleh penumpang. Hal ini sejalan dengan ketentuan resmi yang berlaku sebagai tarif penuh, sehingga dapat dikatakan bahwa sebagian besar penumpang membayar sesuai standar tarif yang ditetapkan oleh pihak pengelola.

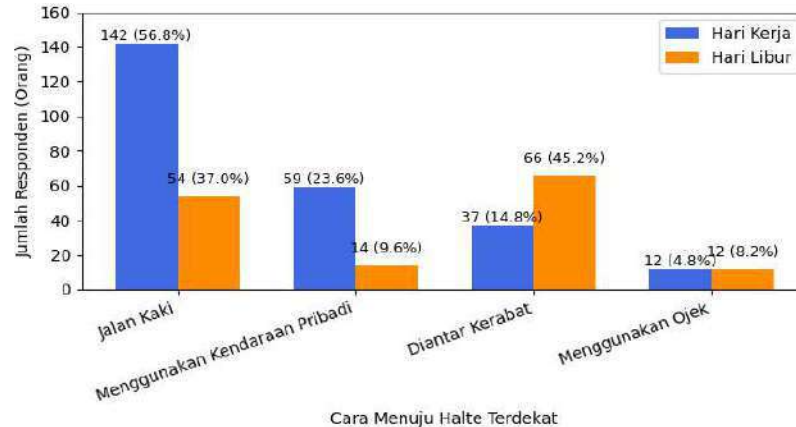
Rekapitulasi distribusi biaya perjalanan penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.4 Aksesibilitas

4.4.1. Cara Menuju Halte Terdekat

Tabel 4.11 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Cara Menuju Halte Terdekat

No	Cara Menuju Halte Terdekat	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Jalan Kaki	142	56,8	54	37,0
2	Menggunakan kendaraan pribadi	59	23,6	14	9,6
3	Diantar kerabat	37	14,8	66	45,2
4	Menggunakan Ojek	12	4,8	12	8,2
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.11 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Cara Menuju Halte Terdekat

Berdasarkan data mengenai cara responden menuju halte terdekat Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja sebagian besar responden memilih berjalan kaki, yaitu sebanyak 142 orang dari 250 responden (56,8%), 59 orang (23,6%) menggunakan kendaraan pribadi, 37 orang (14,8%) diantar oleh kerabat dan 12 orang (4,8%) menggunakan ojek. Pada hari libur mayoritas responden lebih banyak diantar oleh kerabat, yaitu 66 orang dari 146 responden (45,2%). Pilihan lainnya adalah berjalan kaki sebanyak 54 orang (37,0%), menggunakan kendaraan pribadi 14 orang (9,6%), serta menggunakan ojek 12 orang (8,2%).

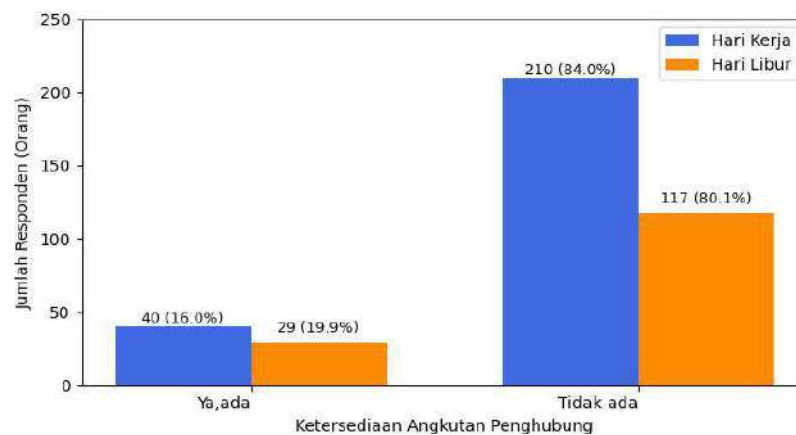
Hasil ini menunjukkan bahwa pada hari kerja akses menuju halte lebih banyak ditempuh secara mandiri dengan berjalan kaki, sedangkan pada hari libur cenderung bergantung pada bantuan orang lain untuk mengantar. Hal ini menggambarkan bahwa akses menuju halte berbeda antara hari kerja dan hari libur, yang dapat disebabkan oleh perbedaan aktivitas maupun preferensi perjalanan penumpang.

Rekapitulasi distribusi cara penumpang menuju halte terdekat Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.4.2. Ketersediaan Angkutan Penghubung (*Feeder*)

Tabel 4.12 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Ketersediaan Angkutan Penghubung

No	Ketersediaan Angkutan Penghubung (<i>Feeder</i>)	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Ya, ada	40	16,0	29	19,9
2	Tidak ada	210	84,0	117	80,1
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.12 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Ketersediaan Angkutan Penghubung

Berdasarkan data mengenai ketersediaan angkutan penghubung (*feeder*) pada halte terdekat, pada hari kerja sebagian besar responden menyatakan angkutan penghubung tidak tersedia, yaitu sebanyak 210 dari 250 responden (84,0%), sedangkan 40 orang (16,0%) menyatakan tersedia. Pada hari libur, hal serupa terjadi, dengan 117 dari 146 responden (80,1%) menyatakan tidak tersedia dan 29 orang (19,9%) menyatakan tersedia.

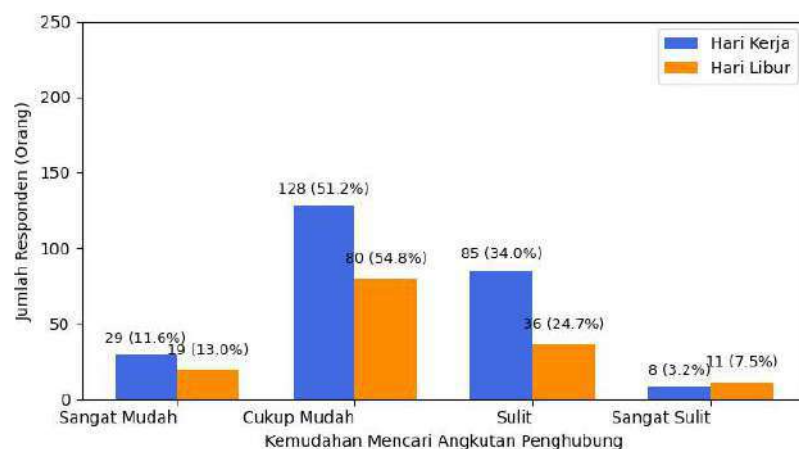
Hasil ini menunjukkan bahwa pada hari kerja sebagian besar penumpang menuju halte dengan berjalan kaki, sedangkan pada hari libur cenderung diantar oleh kerabat. Perbedaan ini dipengaruhi oleh perbedaan aktivitas dan preferensi perjalanan penumpang.

Rekapitulasi distribusi ketersediaan angkutan penghubung (*feeder*) penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.4.3. Kemudahan Mencari Angkutan Penghubung (*Feeder*)

Tabel 4.13 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Kemudahan Mencari Angkutan Penghubung (*Feeder*)

No	Kemudahan Mencari Angkutan Penghubung (<i>Feeder</i>)	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Sangat mudah	29	11,6	19	13,0
2	Cukup Mudah	128	51,2	80	54,8
3	Sulit	85	34,0	36	24,7
4	Sangat Sulit	8	3,2	11	7,5
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.13 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Kemudahan Mencari Angkutan Penghubung (*Feeder*)

Berdasarkan data mengenai kemudahan dalam mencari angkutan penghubung (*feeder*) menuju halte Bus Trans Palu Koridor 1, terlihat bahwa pada hari kerja mayoritas responden menyatakan pencarian angkutan feeder tergolong cukup mudah, yaitu sebanyak 128 orang dari total 250 responden atau sekitar 51,2%. Sementara itu, pada hari libur sebagian responden menilai sulit dalam mencari

angkutan penghubung, dengan 85 orang dari total 146 responden atau sekitar 58,2% memberikan jawaban tersebut.

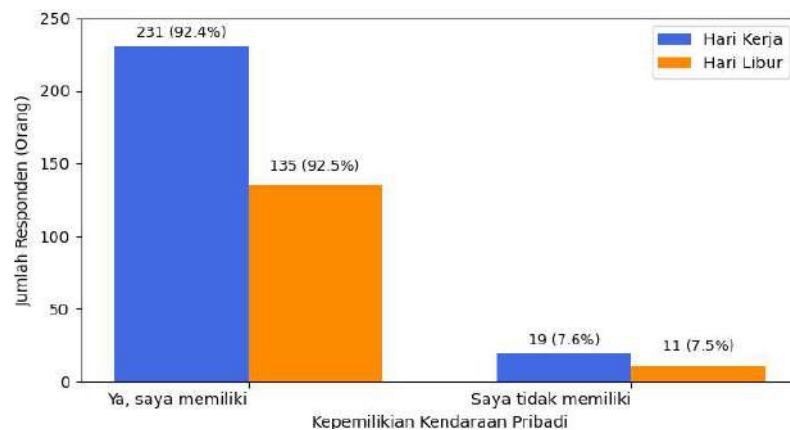
Hasil ini menunjukkan bahwa meskipun pada hari kerja penumpang umumnya menilai pencarian angkutan penghubung relatif mudah, pada hari libur terdapat sebagian yang mengalami kesulitan. Kondisi ini mencerminkan bahwa kemudahan akses terhadap layanan (*feeder*) masih bervariasi, sehingga dapat memengaruhi kenyamanan dan minat masyarakat dalam menggunakan Bus Trans Palu Koridor I secara konsisten.

Rekapitulasi distribusi kemudahan dalam mencari angkutan penghubung (*feeder*) penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.4.4. Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Tabel 4.14 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Pribadi

No	Kepemilikan Kendaraan Pribadi	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Ya, saya memiliki kendaraan pribadi	231	92,4	135	92,5
2	Saya tidak memiliki kendaraan pribadi	19	7,6	11	7,5
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.14 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Berdasarkan data mengenai kepemilikan kendaraan pribadi oleh pengguna Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas responden menyatakan memiliki kendaraan pribadi, yaitu sebanyak 231 orang dari 250 responden (92,4%), sedangkan 19 orang (7,6%) menyatakan tidak memiliki kendaraan pribadi. Kondisi serupa juga

terlihat pada hari libur, dimana 135 orang dari 146 responden (92,5%) menyatakan memiliki kendaraan pribadi dan 11 orang (7,5%) menyatakan tidak memiliki.

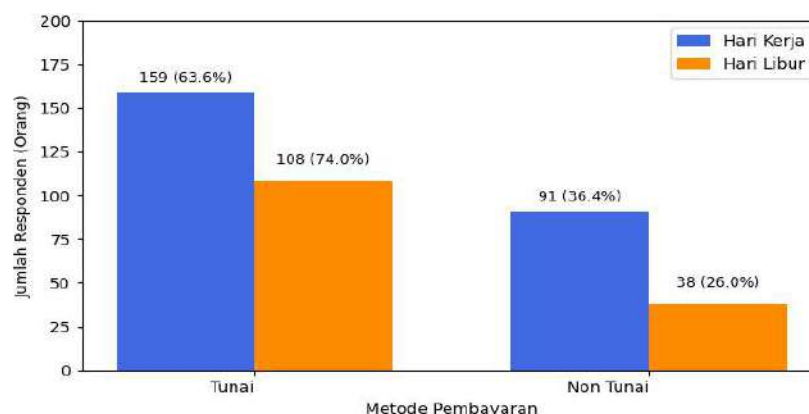
Hasil ini menunjukkan bahwa baik pada hari kerja maupun hari libur, sebagian besar penumpang Bus Trans Palu Koridor 1 memiliki kendaraan pribadi, meskipun tetap memilih menggunakan angkutan umum. Kondisi ini mencerminkan bahwa penggunaan bus tidak semata-mata didorong oleh ketiadaan kendaraan pribadi, tetapi juga oleh faktor kenyamanan, efisiensi, dan kemudahan akses transportasi umum.

Rekapitulasi distribusi kepemilikan kendaraan pribadi penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.4.5. Metode Pembayaran yang Digunakan

Tabel 4.15 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Metode Pembayaran yang Digunakan

No	Metode Pembayaran yang Digunakan	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Tunai	159	63,6	108	74,0
2	Non Tunai	91	36,4	38	26,0
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.15 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Metode Pembayaran yang Digunakan

Berdasarkan data mengenai metode pembayaran yang digunakan oleh pengguna Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas responden menggunakan pembayaran tunai, yaitu sebanyak 159 orang dari 250 responden (63,6%) sedangkan 91 lainnya (36,4%)

menggunakan non tunai. Kondisi serupa juga terlihat pada hari libur, dimana 108 orang dari 146 responden (74,0%) menggunakan pembayaran tunai dan 38 orang lainnya (26,0%) non tunai.

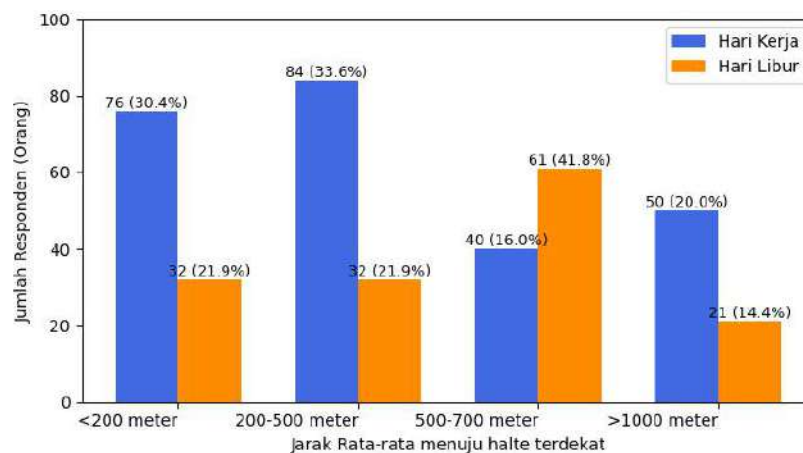
Hasil ini menunjukkan bahwa baik pada hari kerja maupun hari libur, metode pembayaran yang paling dominan digunakan adalah secara tunai, mencerminkan preferensi penumpang terhadap kemudahan dan kebiasaan dalam melakukan transaksi transportasi umum.

Rekapitulasi distribusi metode pembayaran penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.4.6. Jarak Rata-Rata Menuju Ke Halte Terdekat

Tabel 4.16 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Jarak rata-rata Perjalanan Menuju ke Halte Terdekat

No	Jarak Rata-rata Perjalanan Menuju Halte	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	< 200 meter	76	30,4	32	21,9
2	200 - 500 meter	84	33,6	32	21,9
3	500 - 750 meter	40	16,0	61	41,8
4	> 1000 meter	50	20,0	21	14,4
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.16 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Jarak rata-rata Perjalanan Menuju ke Halte Terdekat

Berdasarkan data mengenai jarak rata-rata perjalanan menuju halte oleh pengguna Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas responden berada dalam jarak 200-500 meter, yaitu sebanyak 84 orang dari 250 responden (33,6%), 76 orang (30,4%) menempuh

jarak kurang dari 200 meter, 40 orang (16,0%) berada pada jarak 500-750 meter dan 50 orang (20,0%) berasal dari jarak lebih dari 1000. Sementara itu pada hari libur, distribusi jarak menunjukkan perbedaan. Sebanyak 61 orang dari 146 responden (41,8%) menempuh jarak 500-750 meter, 32 orang (21,9%) berasal dari jarak <200 meter dan 200-500 dan 21 orang (14,4%) berasal dari jarak lebih dari 1000 meter.

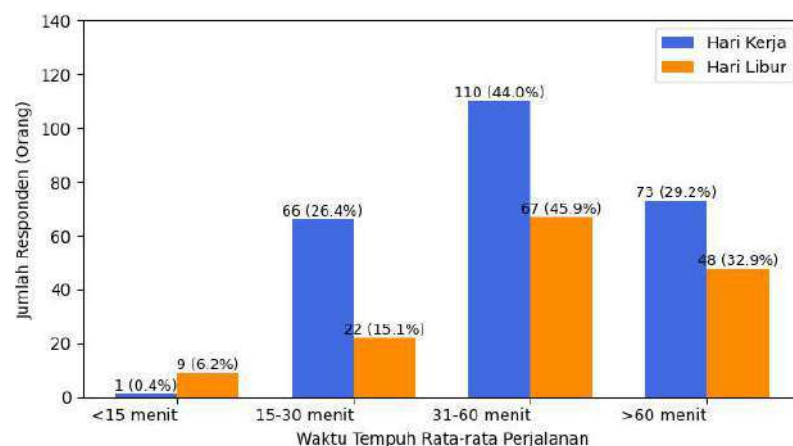
Hasil ini menunjukkan bahwa jarak yang ditempuh responden menuju halte cenderung bervariasi antara hari kerja dan hari libur. Dominasi jarak 200–500 meter pada hari kerja mengindikasikan akses halte yang relatif dekat, sedangkan kecenderungan jarak 500–750 meter pada hari libur mencerminkan perjalanan yang sedikit lebih jauh.

Rekapitulasi distribusi jarak rata-rata perjalanan penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.4.7. Waktu Tempuh Rata-Rata Perjalanan

Tabel 4.17 Latar Belakang yang Menjawab Kuesioner Berdasarkan Waktu Tempuh rata-rata Perjalanan.

No	Waktu Tempuh Rata-rata Perjalanan	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	< 15 menit	1	0,4	9	6,2
2	15 - 30 menit	66	26,4	22	15,1
3	31 - 60 menit	110	44,0	67	45,9
4	> 60 menit	73	29,2	48	32,9
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.17 Diagram Jumlah Penumpang Berdasarkan Waktu Tempuh rata-rata Perjalanan

Berdasarkan data yang diperoleh mengenai waktu tempuh rata-rata perjalanan oleh pengguna Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas responden berada dalam rentang waktu 31-60 menit, yaitu sebanyak 110 orang dari 250 responden (44,0%), 73 orang (29,2%) menempuh waktu perjalanan >60 menit, 66 orang (26,4%) menempuh waktu 15-30 menit dan hanya 1 orang (0,4%) yang menempuh waktu < 15 menit. Sementara itu, pada hari libur distribusi waktu tempuh menunjukkan kecenderungan yang relatif serupa. Sebanyak 67 orang dari 146 responden (45,9%) menempuh waktu 31-60 menit, diikuti 48 orang (32,9%) yang menempuh waktu >60 menit, 22 orang (15,1%) menempuh waktu 15-30 menit dan 9 orang (6,2%) yang menempuh waktu <15 menit.

Hasil ini menunjukkan bahwa baik pada hari kerja maupun hari libur, sebagian besar penumpang Bus Trans Palu Koridor 1 membutuhkan waktu tempuh rata-rata 31–60 menit untuk sampai ke tujuan.

Rekapitulasi distribusi waktu tempuh rata-rata perjalanan penumpang Bus Trans Palu disajikan di Lampiran 1 untuk hari kerja (Hal L-6) dan Lampiran 2 untuk hari libur (Hal L-11).

4.5 Hasil Data Frekuensi Tiap Indikator

4.5.1. Frekuensi Variabel Tiap Indikator

Dalam tabel dibawah ini dapat dilihat persentase tanggapan penumpang terhadap kepuasan pengguna pada layanan angkutan umum perkotaan yaitu Bus Trans Palu, total pertanyaan terdiri dari 9 pertanyaan dari 250 responden pada hari kerja (Selasa) dan 146 pada hari libur (Minggu). Setiap pertanyaan yang diajukan dinilai dalam 5 skala yaitu sangat puas, puas, cukup puas, tidak puas dan sangat tidak puas.

1. Ketepatan Waktu Kedatangan

Tabel 4.18 Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Waktu Tempuh rata-rata Perjalanan

No	Ketepatan Waktu Kedatangan	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Sangat Puas	20	8,0	12	8,2
2	Puas	115	46,0	50	34,2
3	Cukup Puas	86	34,4	41	28,1
4	Tidak Puas	23	9,2	30	20,5
5	Sangat Tidak Puas	6	2,4	13	8,9
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.18 Diagram Persentase Penumpang Mengenai Ketepatan Waktu Kedatangan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai ketepatan waktu kedatangan Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas responden menyatakan puas, yaitu sebanyak 115 orang dari 250 responden (46,0%), 86 orang (34,4%) menyatakan cukup puas, 35 orang (14,0%) menyatakan sangat puas, 21 orang (8,4%) menyatakan tidak puas dan 5 orang (2,0%) menyatakan sangat tidak puas. Sementara itu, pada hari libur sebanyak 50 orang dari 146 responden (34,2%)

menyatakan puas, 47 orang (32,2%) menyatakan cukup puas, 19 orang (13,0%) menyatakan sangat puas dan 4 orang (2,7%) menyatakan sangat tidak puas.

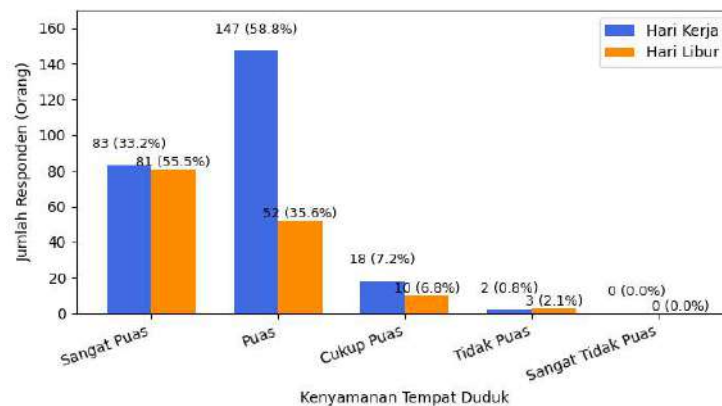
Hasil ini menunjukkan bahwa baik pada hari kerja maupun hari libur, sebagian besar penumpang merasa puas terhadap ketepatan waktu layanan Bus Trans Palu, meskipun terdapat sebagian kecil responden yang menilai cukup puas, tidak puas, hingga sangat tidak puas.

Rekapitulasi distribusi ketepatan waktu kedatangan bus disajikan di Lampiran 3 untuk hari kerja (Hal L-15) dan Lampiran 4 untuk hari libur (Hal L-22)

2. Kenyamanan Tempat Duduk

Tabel 4.19 Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Mengenai Kenyamanan Tempat Duduk

No	Kenyamanan Tempat Duduk	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Sangat Puas	83	33,2	81	55,5
2	Puas	147	58,8	52	35,6
3	Cukup Puas	18	7,2	10	6,8
4	Tidak Puas	2	0,8	3	2,1
5	Sangat Tidak Puas	0	0,0	0	0,0
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.19 Diagram Jumlah Penumpang Mengenai Kenyamanan Tempat Duduk

Berdasarkan hasil penelitian mengenai kenyamanan tempat duduk Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas responden menyatakan puas, yaitu sebanyak 147 orang dari 250 responden (58,8%), 83 orang (33,2%) menyatakan sangat puas, 18 orang (7,2%) menyatakan cukup puas, 2 orang (0,8%) menyatakan tidak puas. Sementara itu, pada hari libur mayoritas menjawab sangat puas sebanyak

81 orang dari 146 responden (55,5%), 52 orang (35,6%) menyatakan puas, 10 orang (6,8%) menyatakan cukup puas dan 3 orang (2,1%) menyatakan tidak puas.

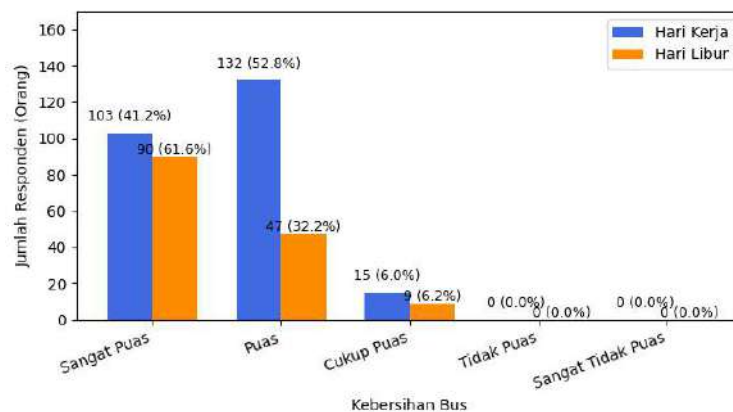
Hasil ini menunjukkan bahwa pada hari kerja mayoritas penumpang merasa puas, sedangkan pada hari libur mayoritas menilai sangat puas terhadap kenyamanan tempat duduk. Dengan demikian, tingkat kepuasan secara keseluruhan menunjukkan kecenderungan positif baik pada hari kerja maupun hari libur.

Rekapitulasi distribusi kenyamanan tempat duduk disajikan di Lampiran 3 untuk hari kerja (Hal L-15) dan Lampiran 4 untuk hari libur (Hal L-22)

3. Kebersihan Bus

Tabel 4.20 Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Kebersihan Bus

No	Kebersihan Bus	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Sangat Puas	103	41,2	90	61,6
2	Puas	132	52,8	47	32,2
3	Cukup Puas	15	6,0	9	6,2
4	Tidak Puas	0	0,0	0	0,0
5	Sangat Tidak Puas	0	0,0	0	0,0
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.20 Diagram Jumlah Penumpang Mengenai Kebersihan Bus

Berdasarkan hasil penelitian mengenai kebersihan Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas responden menyatakan puas, yaitu sebanyak 132 orang dari 250 responden (52,8%), 103 orang (41,2%) menyatakan sangat puas, 15 orang (6,0%) menyatakan cukup puas. Sementara itu, pada hari libur mayoritas

pengguna sebanyak 90 orang dari 146 responden (61,6%) menyatakan sangat puas, 47 orang (32,2%) menyatakan puas, 9 orang (6,2%) menyatakan cukup puas.

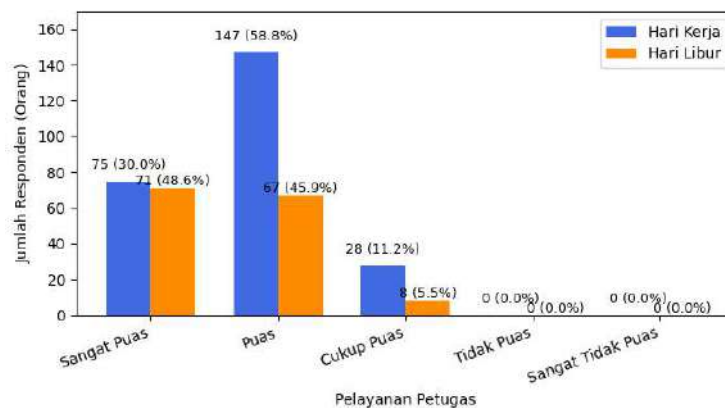
Hasil ini menunjukkan bahwa baik pada hari kerja maupun hari libur, mayoritas penumpang menilai kebersihan bus berada pada tingkat puas hingga sangat puas, menggambarkan perhatian yang baik terhadap kebersihan dalam pelayanan transportasi umum.

Rekapitulasi distribusi kebersihan bus disajikan di Lampiran 3 untuk hari kerja (Hal L-15) dan Lampiran 4 untuk hari libur (Hal L-22)

4. Pelayanan dari Petugas

Tabel 4.21 Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Pelayanan dari Petugas

No	Pelayanan Petugas	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Sangat Puas	75	30,0	71	48,6
2	Puas	147	58,8	67	45,9
3	Cukup Puas	28	11,2	8	5,5
4	Tidak Puas	0	0,0	0	0,0
5	Sangat Tidak Puas	0	0,0	0	0,0
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.21 Diagram Jumlah Penumpang Mengenai Pelayanan dari Petugas

Berdasarkan hasil penelitian mengenai pelayanan dari petugas Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas responden menyatakan puas, yaitu sebanyak 147 orang dari 250 responden (58,8%), 75 orang (30,0%) menyatakan sangat puas, 28 orang (11,2%) menyatakan cukup puas. Sementara itu, pada hari libur mayoritas pengguna sebanyak 71 orang dari 146 responden (48,6%) menyatakan sangat puas, 67 orang (45,9%) menyatakan puas dan 8 orang (5,5%) menyatakan cukup puas.

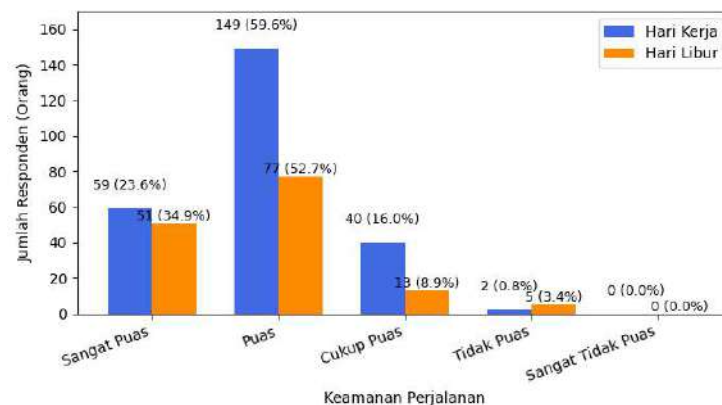
Hasil ini menunjukkan bahwa baik pada hari kerja maupun hari libur, mayoritas penumpang menilai pelayanan dari petugas berada pada tingkat puas hingga sangat puas, menggambarkan kualitas layanan yang baik dalam mendukung kenyamanan penumpang.

Rekapitulasi distribusi pelayanan petugas disajikan di Lampiran 3 untuk hari kerja (Hal L-15) dan Lampiran 4 untuk hari libur (Hal L-22)

5. Keamanan Selama Perjalanan

Tabel 4.22 Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Keamanan Selama Perjalanan

No	Keamanan	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Sangat Puas	59	23,6	51	34,9
2	Puas	149	59,6	77	52,7
3	Cukup Puas	40	16,0	13	8,9
4	Tidak Puas	2	0,8	5	3,4
5	Sangat Tidak Puas	0	0,0	0	0,0
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.22 Diagram Jumlah Penumpang Mengenai Keamanan Selama Perjalanan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai keamanan selama perjalanan Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas responden menyatakan puas, yaitu sebanyak 149 orang dari 250 responden (59,6%), 59 orang (23,6%) menyatakan sangat puas, 40 orang (16,0%) menyatakan cukup puas dan 2 orang (0,8%) menyatakan tidak puas. Sementara itu, pada hari libur hasil yang di peroleh menunjukan kecenderungan yang serupa. Sebanyak 77 orang dari 146 responden (52,7%) menyatakan puas, 51 orang (34,9%) menyatakan sangat puas, 13 orang (8,9%) menyatakan cukup puas dan 5 orang (3,4%) menyatakan tidak puas.

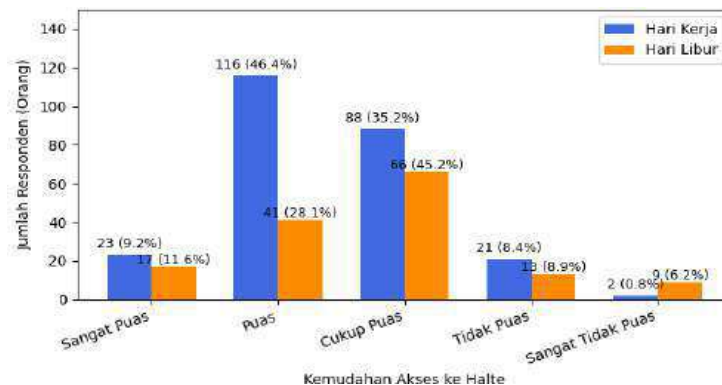
Hasil ini menunjukkan bahwa baik pada hari kerja maupun hari libur, sebagian besar penumpang menilai keamanan selama perjalanan berada pada tingkat puas hingga sangat puas, menggambarkan persepsi positif terhadap keselamatan dalam penggunaan layanan bus.

Rekapitulasi distribusi keamanan selama perjalanan disajikan di Lampiran 3 untuk hari kerja (Hal L-15) dan Lampiran 4 untuk hari libur (Hal L-22)

6. Kemudahan Akses ke Halte

Tabel 4.23 Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Kemudahan Akses ke Halte

No	Kemudahan Akses	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Sangat Puas	23	9,2	17	11,6
2	Puas	116	46,4	41	28,1
3	Cukup Puas	88	35,2	66	45,2
4	Tidak Puas	21	8,4	13	8,9
5	Sangat Tidak Puas	2	0,8	9	6,2
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.23 Diagram Jumlah Penumpang Mengenai Kemudahan Akses ke Halte

Berdasarkan hasil penelitian mengenai kemudahan akses ka halte Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas responden memilih kategori puas sebanyak 116 orang dari 250 responden (46,4%), selanjutnya yang menyatakan cukup puas sebanyak 88 orang (35,2%), 23 orang (9,2%) menyatakan sangat puas, 21 orang (8,4%) menyatakan tidak puas dan 2 orang (0,8%) menyatakan sangat tidak puas. Sementara itu, pada hari libur sebagian besar responden menyatakan cukup puas sebanyak 66 orang (45,2%), 41 orang (28,1%) menyatakan puas, 17 orang (11,6%) menyatakan sangat puas, 13 orang (8,9%) menyatakan tidak puas dan 9 orang (6,2%) menyatakan sangat tidak puas.

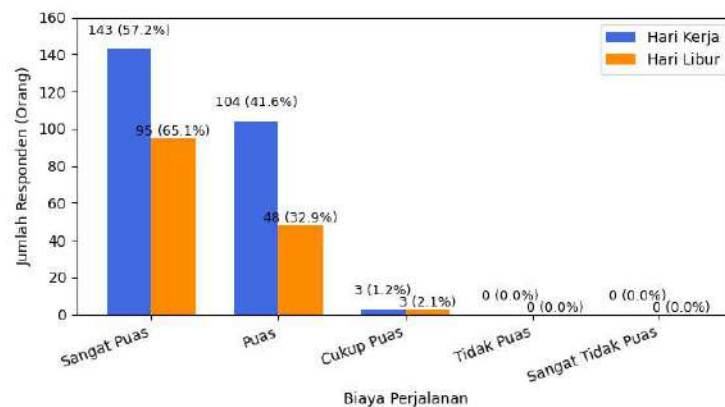
Hasil ini menunjukkan bahwa mayoritas penumpang menilai kemudahan akses ke halte sudah memuaskan, baik pada hari kerja maupun hari libur, meskipun masih terdapat sebagian kecil responden yang merasa cukup puas atau kurang puas.

Rekapitulasi distribusi kemudahan akses ke halte disajikan di Lampiran 3 untuk hari kerja (Hal L-15) dan Lampiran 4 untuk hari libur (Hal L-22)

7. Biaya Perjalanan

Tabel 4.24 Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Biaya Perjalanan

No	Biaya Perjalanan	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Sangat Puas	143	57,2	95	65,1
2	Puas	104	41,6	48	32,9
3	Cukup Puas	3	1,2	3	2,1
4	Tidak Puas	0	0,0	0	0,0
5	Sangat Tidak Puas	0	0,0	0	0,0
Total		250	100,0	146	100,1



Gambar 4.24 Diagram Jumlah Penumpang Mengenai Biaya Perjalanan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai biaya perjalanan pengguna Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja mayoritas responden menyatakan sangat puas sebanyak 143 orang dari 250 responden (57,2%), diikuti 104 orang (41,6%) yang menyatakan puas dan 3 orang (1,2%) yang menyatakan cukup puas. Sementara itu, pada hari libur mayoritas responden juga menyatakan sangat puas sebanyak 95 orang (65,1%), diikuti 48 orang (32,9%) yang menyatakan puas dan 3 orang (2,1%) yang menyatakan cukup puas.

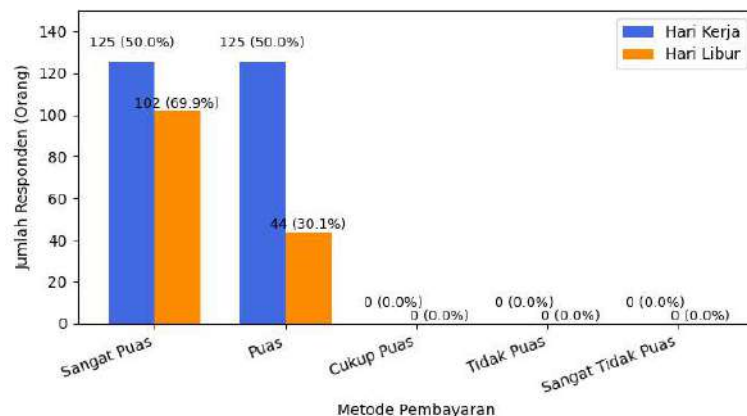
Hasil ini menunjukkan bahwa baik pada hari kerja maupun hari libur, sebagian besar penumpang merasa sangat puas terhadap biaya perjalanan, menggambarkan persepsi positif terhadap keterjangkauan tarif layanan bus.

Rekapitulasi distribusi biaya perjalanan disajikan di Lampiran 3 untuk hari kerja (Hal L-15) dan Lampiran 4 untuk hari libur (Hal L-22)

8. Metode Pembayaran

Tabel 4.25 Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Metode Pembayaran

No	Metode Pembayaran	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Sangat Puas	125	50,0	102	69,9
2	Puas	125	50,0	44	30,1
3	Cukup Puas	0	0,0	0	0,0
4	Tidak Puas	0	0,0	0	0,0
5	Sangat Tidak Puas	0	0,0	0	0,0
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.25 Diagram Jumlah Penumpang Mengenai Metode Pembayaran

Berdasarkan hasil penelitian mengenai metode pembayaran pengguna Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja responden terbagi sama rata antara kategori sangat puas dan puas, masing-masing sebanyak 125 responden (50,0%). Pada hari libur, mayoritas responden menyatakan sangat puas sebanyak 102 orang dari 146 responden (69,9%), diikuti 44 orang (30,1%) yang menyatakan puas. Tidak ada responden yang menyatakan cukup puas, tidak puas maupun sangat tidak puas.

Hasil ini menunjukkan bahwa sebagian besar penumpang merasa sangat puas terhadap kemudahan metode pembayaran, baik pada hari kerja maupun hari

libur, menggambarkan kenyamanan dan efisiensi dalam melakukan transaksi transportasi umum.

Rekapitulasi distribusi metode pembayaran disajikan di Lampiran 3 untuk hari kerja (Hal L-15) dan Lampiran 4 untuk hari libur (Hal L-22)

9. Kemudahan dalam Membawa Barang

Tabel 4.26 Statistik Deskriptif Kuesioner Mengenai Kemudahan dalam Membawa Barang

No	Kemudahan Dalam Membawa Barang	Hari Kerja		Hari Libur	
		Jumlah (Orang)	Persentase (%)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Sangat Puas	50	20,0	43	29,5
2	Puas	164	65,6	81	55,5
3	Cukup Puas	35	14,0	17	11,6
4	Tidak Puas	1	0,4	5	3,4
5	Sangat Tidak Puas	0	0,0	0	0,0
Total		250	100,0	146	100,0



Gambar 4.26 Diagram Jumlah Penumpang Mengenai Kemudahan dalam Membawa Barang

Berdasarkan hasil penelitian mengenai kemudahan dalam membawa barang pada pengguna Bus Trans Palu Koridor I, pada hari kerja sebagian besar responden merasa puas sebanyak 164 orang dari 250 responden (65,6%), diikuti 50 orang (20,0%) menyatakan sangat puas, 35 orang (14,0%) cukup puas dan 1 orang (0,4%) tidak puas. Sementara itu, pada hari libur mayoritas responden juga merasa puas yaitu sebanyak 81 orang (55,5%), diikuti 43 orang (29,5%) menyatakan sangat puas, 17 orang (11,6%) cukup puas, serta 5 orang (3,4%) tidak puas.

Hasil ini menunjukkan bahwa sebagian besar penumpang merasa puas hingga sangat puas terhadap kemudahan membawa barang, baik pada hari kerja maupun hari libur, menggambarkan kenyamanan layanan bagi penumpang yang membawa barang pribadi.

Rekapitulasi distribusi kemudahan dalam membawa barang disajikan di Lampiran 3 untuk hari kerja (Hal L-15) dan Lampiran 4 untuk hari libur (Hal L-22).

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Karakteristik pengguna Bus Trans Palu Koridor I didominasi perempuan, yaitu 156 orang (62,4%) pada hari kerja dan 94 orang (64,4%) pada hari libur. Usia mayoritas 26–35 tahun sebanyak 78 orang (31,2%) pada hari kerja, dan 36–45 tahun 37 orang (25,3%) pada hari libur. Pendidikan terbanyak SMA/ sederajat, 113 orang (45,2%) pada hari kerja dan 69 orang (47,3%) pada hari libur. Pekerjaan dominan adalah wiraswasta 58 orang (45,2%) pada hari kerja dan pelajar/ mahasiswa 33 orang (22,6%) pada hari libur. Pendapatan Rp1.000.000–2.000.000 terbanyak, 123 orang (49,2%) pada hari kerja dan 41 orang (33,6%) pada hari libur. Sebagian besar merupakan warga lokal, 246 orang (98,4%) pada hari kerja dan 139 orang (95,2%) pada hari libur.
2. Pola perjalanan pengguna Bus Trans Palu Koridor I menunjukkan tujuan rekreasi paling dominan, 88 responden (35,2%) pada hari kerja dan 51 responden (34,9%) pada hari libur, dengan alasan tarif murah, 128 responden (51,2%) pada hari kerja dan 129 responden (88,4%) pada hari libur. Frekuensi penggunaan sebagian besar sesekali, 109 responden (43,6%) pada hari kerja dan 64 responden (43,8%) pada hari libur. Biaya perjalanan Rp5.000 terbanyak, 223 responden (89,2%) pada hari kerja dan 110 responden (75,3%) pada hari libur. Cara menuju halte mayoritas berjalan kaki 142 responden (56,8%) pada hari kerja dan diantar kerabat 66 responden (45,2%) pada hari libur. Ketersediaan angkutan penghubung minim, 210 responden (84,0%) pada hari kerja dan 117 responden (80,1%) pada hari libur. Kepemilikan kendaraan pribadi tinggi, 231 responden (92,4%) pada hari kerja dan 135 responden (92,5%) pada hari libur, sedangkan metode pembayaran dominan tunai, 159 responden (63,6%) pada hari kerja dan 108 responden (74,0%) pada hari libur. Jarak ke halte 200–500 meter terbanyak, 84 responden (33,6%) pada hari kerja dan <200 meter serta 200–500 meter masing-masing 32 responden (21,9%) pada hari libur. Waktu tempuh perjalanan 30–60 menit, 110 responden (44,0%) pada hari kerja dan 31–60 menit 67 responden (45,9%) pada hari libur. Secara keseluruhan, pola perjalanan pengguna bus pada kedua hari menunjukkan kecenderungan yang stabil, di mana

tarif murah, kedekatan akses menuju halte, dan pola penggunaan yang tidak rutin menjadi faktor utama dalam pemilihan Bus Trans Palu Koridor I.

3. Berdasarkan hasil penelitian mengenai kepuasan pengguna, mayoritas penumpang Bus Trans Palu Koridor I merasa puas terhadap ketepatan waktu, kenyamanan tempat duduk, kebersihan bus, pelayanan petugas, dan keamanan perjalanan. Pada hari libur, tingkat kepuasan umumnya lebih tinggi dibandingkan hari kerja. Penumpang juga menilai biaya perjalanan dan metode pembayaran sangat memuaskan. Namun, beberapa aspek masih perlu ditingkatkan, terutama kemudahan akses menuju halte dan ketersediaan angkutan penghubung (*feeder*).

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini, terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan kualitas layanan Bus Trans Palu Koridor I (Pantoloan – Pusat Kota).

1. Penelitian selanjutnya dapat difokuskan pada analisis dampak keberadaan Bus Trans Palu terhadap pengurangan penggunaan kendaraan pribadi di Kota Palu, untuk menilai kontribusinya dalam mendukung transportasi berkelanjutan. Selain itu, kajian mendatang dapat mengevaluasi efektivitas penerapan teknologi digital, seperti sistem pelacakan bus secara *real-time*, guna meningkatkan kenyamanan, kemudahan akses, dan minat masyarakat menggunakan transportasi umum.
2. Jadwal pengoperasian bus perlu disesuaikan dengan kondisi lapangan dan dijalankan tepat waktu untuk meminimalkan waktu tunggu penumpang, terutama pada jam sibuk. Informasi jadwal keberangkatan harus tersedia secara jelas di halte dan media digital agar perjalanan dapat direncanakan dengan baik. Selain itu, fasilitas halte perlu ditingkatkan melalui pembangunan halte permanen dengan atap pelindung, tempat duduk, dan pencahayaan memadai demi kenyamanan serta keamanan penumpang.
3. Pemerintah daerah disarankan menerapkan kebijakan agar ASN/PNS menggunakan Bus Trans Palu minimal 2–3 kali seminggu. Kebijakan ini diharapkan menjadi contoh bagi masyarakat dalam mendukung transportasi publik sekaligus menunjukkan komitmen pemerintah terhadap sistem transportasi yang lebih ramah lingkungan dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Amiratunnisa. (2020). Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Bus Rapid Transit (BRT) Trans Mamminasata Koridor II Di Kota Makassar.
- Alfaiz NST (2022). Analisi Karakteristik Penumpang Bus Trans Metro Deli K3M Lapangan Merdeka – Belawan.
- Adisasmitha (2019). Pengantar Perencanaan Transportasi. Yogyakarta, PT Graha Ilmu.
- Irsaluddin (2022). Analisis Kinerja Bus Trans Metro Deli Koridor III Belawan
- Iswanto, A. P., Imron, N. A. & Handoko. Studi Karakteristik Masyarakat Dalam Menggunakan Moda Transportasi Bus Eksekutif Surabaya-Madiun. Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan, vol. 8 No. 2, Desember 2021
- Mustari M. (2021). Penentuan Lokasi Potensial Halte dan Feeder BRT. Universitas Hasanuddin.
- Munawar, Ahmad. 2011, Dasar – Dasar Teknik Transportasi, Yogyakarta, Beta Offset.
- Nurfadli, M., Heriyanto, D. & Pratomo, P. Evaluasi Kinerja Angkutan Massal Bus Rapid Transit Pada Koridor Rajabasa - Sukaraja. Jurnal Rekayasa Sipil dan Desain, vol. 3, no. 2, 1 Jun. 2015.
- Prakoso (2016). Evaluasi Kinerja dan Pelayanan Bus Trans Sidoarjo
- Prayitno, A. F. P., Machsus., Basuki, R., Arifin, S., Sukobar., Moeljono, T. & Budhi, W. S., Analisa Pola Perjalanan dan Karakteristik Penumpang Bus Trans Sidoarjo. Jurnal Aplikasi Teknik Sipil vol. 16, Nomor 2, Agustus 2018.
- Simanjuntak, J. O., Simanjuntak, N. I. M. & Panjaitan Y. J. L. 3. Analisis Kinerja Bus Trans Metro Deli Rute K5M Tembung-Lapangan Merdeka. Jurnal Teknik Sipil Vol. 2, No. 2, Mei 2023.
- Tamin, O.Z (2000). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Bandung: ITB
- Tamin, O.Z. (1997). Perencanaan dan Permodelan Transportasi, Bandung: ITB
- Vuchic, V. R. (2007). Urban Transit System And Technology. Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons, INC.

Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung:
Alfabeta

LAMPIRAN

KUESIONER: KARAKTERISTIK PENGGUNA BUS TRANS PALU KORIDOR 1 (PANTOLOAN – PUSAT KOTA) DI KOTA PALU

Nama :

Alamat :

Petunjuk:

- Beri tanda centang (✓) pada jawaban yang sesuai.
- Jika tersedia kolom isian, tuliskan jawaban dengan jelas.
- Data ini digunakan untuk keperluan penelitian dan pengembangan transportasi umum.

A. Karakteristik Demografis

1. Jenis Kelamin:
 - ☐ Laki-laki
 - ☐ Perempuan
2. Usia:
 - ☐ ≤ 18 tahun
 - ☐ 18–25 tahun
 - ☐ 26–35 tahun
 - ☐ 36–45 tahun
 - ☐ > 45 tahun
3. Pendidikan Terakhir:
 - ☐ SD/Sederajat
 - ☐ SMP/Sederajat
 - ☐ SMA/Sederajat
 - ☐ Diploma
 - ☐ Sarjana/S1,S2,S3
 - ☐ Lainnya
4. Pekerjaan:
 - ☐ Pelajar/Mahasiswa
 - ☐ PNS/POLRI/TNI
 - ☐ Pegawai Swasta
 - ☐ Wiraswasta
 - ☐ Ibu Rumah Tangga

- ☐ Lainnya
5. Pendapatan per Bulan:
- ☐ Belum Berpenghasilan
- ☐ < Rp 1.000.000
- ☐ Rp 1.000.000 – Rp2.000.000
- ☐ Rp 2.000.000 – Rp3.000.000
- ☐ > Rp 4.000.000
- ☐ Lainnya
6. Apakah Anda merupakan penduduk asli Kota Palu atau pendatang?
- ☐ Penduduk asli Kota Palu
- ☐ Pendatang

B. Pola & Frekuensi Perjalanan

1. Tujuan Utama Menggunakan Bus Trans Palu:
- ☐ Pergi ke tempat kerja
- ☐ Pergi ke sekolah/kampus
- ☐ Belanja
- ☐ Rekreasi
- ☐ Kunjungan Sosial
- ☐ Lainnya
2. Apa alasan utama Anda memilih Bus Trans Palu?
- ☐ Tarif murah
- ☐ Tepat waktu
- ☐ Aman
- ☐ Nyaman
- ☐ Kemudahan Akses
- ☐ Lainnya
3. Frekuensi Penggunaan Bus Trans Palu:
- ☐ Setiap hari (rutin)
- ☐ 2–3 kali seminggu
- ☐ 1 kali seminggu
- ☐ Kadang-kadang (hanya saat diperlukan)
- ☐ Baru pertama kali mencoba
- ☐ Lainnya

4. Biaya Rata-Rata Perjalanan Sekali Naik:

- ☐ Gratis/Subsidi
- ☐ Rp 3.000
- ☐ Rp 5.000
- ☐ Lainnya

C. Aksesibilitas

1. Bagaimana Anda Biasanya Menuju Halte Terdekat?

- ☐ Jalan kaki
- ☐ Menggunakan kendaraan pribadi (motor/mobil)
- ☐ Diantar oleh keluarga/ojek
- ☐ Menggunakan angkutan lain (feeder/angkot)
- ☐ Lainnya

2. Apakah di sekitar halte tempat Anda naik tersedia angkutan lain (seperti angkot atau ojek) untuk menuju halte tersebut?

- ☐ Ya, ada
- ☐ Tidak ada
- ☐ Lainnya

3. Bagaimana Anda menilai kemudahan mencari angkutan penghubung (*feeder*) untuk melanjutkan perjalanan setelah turun dari bus?

- ☐ Sangat mudah
- ☐ Cukup mudah
- ☐ Sulit
- ☐ Sangat sulit
- ☐ Lainnya

4. Apakah Anda memiliki pilihan moda transportasi lain untuk melakukan perjalanan ini selain Bus Trans Palu?

- ☐ Ya, saya memiliki kendaraan lain.
- ☐ Tidak, saya tidak memiliki kendaraan lain.
- ☐ Lainnya

5. Apa metode pembayaran yang anda gunakan? (kosongkan jika gratis/subsidi)

- ☐ Tunai
- ☐ Non Tunai

6. Jarak Rata-Rata Perjalanan Anda Menuju ke Halte Terdekat:

☐ < 200 meter

☐ 200 – 500 meter

☐ 500 – 750 meter

☐ > 1000 meter

☐ Lainnya

7. Waktu Tempuh Rata-Rata Perjalanan:

☐ < 15 menit

☐ 15 – 30 menit

☐ 31 – 60 menit

☐ > 60 menit

☐ Lainnya

D. Tingkat Kepuasan Pelayanan

1. Seberapa puas Anda terhadap aspek-aspek berikut? Skala

1 = Sangat Puas

2 = Puas

3 = Cukup Puas

4 = Tidak Puas

5 = Sangat Tidak Puas

Berikan tanda (✓) pada kolom skala yang menjadi pilihan anda.

No	Aspek	Skala				
		1	2	3	4	5
1	Ketepatan Waktu Kedatangan					
2	Kenyamanan Tempat Duduk					
3	Kebersihan Bus					
4	Pelayanan dari Petugas					
5	Keamanan Selama Perjalanan					
6	Kemudahan Akses ke Halte					
7	Biaya Terjangkau					
8	Metode Pembayaran yang mudah					
9	Kemudahan dalam membawa barang					

Silakan tuliskan saran, kritik, atau masukan Anda untuk peningkatan layanan Bus Trans Palu:

.....

.....

.....

.....

.....

Lampiran 1 Rekapitulasi Latar Belakang Responden Mengenai Karakteristik, Pola Perjalanan, Frekuensi Perjalanan dan Aksesibilitas Bus Trans Palu pada Hari Kerja (Selasa)

[illegible]

[illegible]

L-8

Rotasi 3																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
7	Responden 7		1		1					1			1				1				1					1								1				1				1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1			1		

Lampiran 2 Rekapitulasi Latar Belakang Responden Mengenai Karakteristik, Pola Perjalanan, Frekuensi Perjalanan dan Aksesibilitas Bus Trans Palu pada Hari Libur (Minggu)[illegible]

[illegible]

L-13

L-14

Lampiran 3 Rekapitulasi Statistik Deskriptif Mengenai Persepsi Layanan Bus Trans Palu pada Hari Kerja (Selasa)

No	Responden	Bus TP 1 - 01																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
		Ketepatan Waktu Kedatangan				Kenyamanan Tempat Duduk				Kebersihan Bus				Pelayanan Petugas				Keamanan				Kemudahan Akses				Biaya Perjalanan				Metode Pembayaran				Kemudahan Dalam Membawa Barang																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
		Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as	Pua s	Cu ku p Pu as	Tid ak Pu as	Sa ng at Tid ak Pu	Sa ng at Pu as

Rotasi 4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
31	Responden 31			1				1							1							1							1							1					1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						</

Bus TP 1 - 04																																								
Rotasi 1																																								
1		0 Penumpang																																						
Rotasi 2																																								
2	Responden 1			1				1				1				1				1				1			1				1				1					
	Total	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	
Rotasi 3																																								
3	Responden 2		1				1				1				1				1				1				1				1				1					
4	Responden 3		1				1				1				1				1				1				1				1				1					
5	Responden 4			1			1				1				1				1				1				1				1				1			1		
6	Responden 5		1			1				1				1				1				1				1				1				1			1			
	Total	0	3	1	0	0	1	3	0	0	0	1	3	0	0	0	0	4	0	0	0	0	3	1	0	0	0	3	1	0	0	1	3	0	0	0	0	4	0	0
Rotasi 4																																								
7	Responden 6				1			1				1				1				1				1				1				1				1				
8	Responden 7			1			1				1				1				1				1				1				1				1					
9	Responden 8			1			1				1				1				1				1				1				1				1					
	Total	0	0	2	1	0	0	3	0	0	0	1	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	2	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0
	Total	0	3	4	1	0	1	7	0	0	0	2	6	0	0	0	8	0	0	0	1	6	1	0	0	0	6	2	0	0	4	4	0	0	0	8	0	0		
Bus TP 1 - 05																																								
Rotasi 1																																								
1	Responden 1	1					1				1				1							1				1				1				1						
	Total	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0		
Rotasi 2																																								
2	Responden 2			1			1				1				1				1				1				1				1				1					
3	Responden 3			1			1				1				1				1				1				1				1				1					
4	Responden 4	1				1				1				1				1				1				1				1				1						
	Total	1	0	2	0	0	3	0	0	0	0	1	2	0	0	0	2	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	2	0	1	0	1	2	0	0	0	3	0	0	
Rotasi 3																																								
5	Responden 5		1				1				1				1				1				1				1				1				1					
6	Responden 6			1			1				1				1				1				1				1				1				1					
7	Responden 7	1				1				1				1				1				1				1				1				1						
8	Responden 8			1			1				1				1				1				1				1				1				1					
9	Responden 9		1			1				1				1				1				1				1				1				1						
10	Responden 10	1				1				1				1				1				1				1				1				1						
11	Responden 11		1			1				1				1				1				1				1				1				1						
12	Responden 12	1				1				1				1				1				1				1				1				1						
13	Responden 13	1				1				1				1				1				1				1				1				1						
14	Responden 14		1			1				1				1				1				1				1				1				1						
15	Responden 15			1			1			1				1				1				1				1				1				1						
16	Responden 16				1		1			1				1				1				1				1				1				1						
17	Responden 17		1			1				1				1				1				1				1				1				1						
18	Responden 18				1			1					1					1				1				1				1				1						
19	Responden 19	1				1				1				1				1				1				1				1				1						
20	Responden 20		1				1			1				1				1				1				1				1				1						
	Total	5	6	3	2	0	2	12	2	0	0	10	6	0	0	0	9	7	0	0	0	8	7	0	1	0	0	6	6	2	1	10	6	0	0	13	3	0		
Rotasi 4																																								
21	Responden 21		1				1				1				1				1				1				1				1				1					
22	Responden 22			1			1				1				1				1				1				1				1				1					
23	Responden 23		1				1				1				1				1				1				1				1				1					
24	Responden 24			1			1				1				1				1				1				1				1				1					
25	Responden 25		1				1				1				1				1				1				1				1				1					
26	Responden 26				1		1				1				1				1				1				1				1				1					
27	Responden 27			1			1				1				1				1				1				1				1				1					
	Total	0	4	2	1	0	2	5	0	0	0	5	2	0	0	0	4	3	0	0	0	3	4	0	0	0	5	2	0	0	6	1	0	0	3	4	0			
	Total	7	10	7	3	0	7	18	2	0	0	17	10	0	0	0	16	11	0	0	0	11	15	0	1	0	0	13	10	3	1	18	9	0	0	19	8	0		

Rotasi 2																																														
3	Responden 3		1				1					1					1					1					1					1				1										
4	Responden 4		1				1					1					1					1					1					1				1										
5	Responden 5			1			1					1					1					1					1					1				1										
6	Responden 6	1					1					1					1					1					1					1				1										
7	Responden 7			1			1					1					1					1					1					1				1										
8	Responden 8	1					1					1					1					1					1					1				1										
9	Responden 9		1				1					1					1					1					1					1				1										
Total		2	3	2	0	0	4	2	1	0	0	2	4	1	0	0	4	2	1	0	0	4	1	2	0	0	3	4	0	0	0	7	0	0	0	0	4	3	0	0	0	1	5	1	0	0
Rotasi 3																																														
10	Responden 10		1				1					1					1					1					1					1				1										
11	Responden 11			1				1				1					1					1					1					1				1										
12	Responden 12		1				1					1					1					1					1					1				1										
13	Responden 13		1				1					1					1					1					1					1				1										
14	Responden 14		1				1					1					1					1					1					1				1										
15	Responden 15			1				1				1					1					1					1					1				1										
16	Responden 16		1					1				1					1					1					1					1				1										
17	Responden 17		1				1					1					1					1					1					1				1										
18	Responden 18		1				1					1					1					1					1					1				1										
19	Responden 19		1				1					1					1					1					1					1				1										
Total		0	4	6	0	0	1	5	2	2	0	5	5	0	0	0	6	4	0	0	0	2	7	1	0	0	6	3	1	0	0	7	3	0	0	0	6	4	0	0	0	0	7	3	0	0
Rotasi 4																																														
20	Responden 20		1				1					1					1					1					1					1				1										
21	Responden 21			1			1					1					1					1					1					1				1										
22	Responden 22		1				1					1					1					1					1					1				1										
23	Responden 23		1				1					1					1					1					1					1				1										
Total		0	3	1	0	0	1	3	0	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0	0	1	2	1	0	0	0	2	2	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0	0	3	1	0	0	
Total		3	11	9	0	0	8	10	3	2	0	10	12	1	0	0	14	8	1	0	0	9	10	4	0	0	10	10	3	0	0	18	5	0	0	0	14	9	0	0	0	3	15	5	0	0
Bus TP 1 - 08																																														
Rotasi 1																																														
1	Responden 1		1				1					1					1					1					1					1				1										
2	Responden 2		1				1					1					1					1					1					1				1										
Total		0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0
Rotasi 2																																														
3	Responden 3		1				1					1					1					1					1					1				1										
4	Responden 4	1					1					1					1					1					1					1				1										
5	Responden 5			1			1					1					1					1					1					1				1										
6	Responden 6		1				1					1					1					1					1					1				1										
Total		1	2	1	0	0	3	1	0	0	0	3	1	0	0	0	1	3	0	0	0	3	1	0	0	0	1	2	0	1	0	2	2	0	0	0	4	0	0	0	0	0	3	1	0	0
Rotasi 3																																														
7	Responden 7			1			1					1					1					1					1					1				1										
8	Responden 8		1				1					1					1					1					1					1				1										
9	Responden 9		1				1					1					1					1					1					1				1										
10	Responden 10		1				1					1					1					1					1					1				1										
11	Responden 11		1				1					1					1					1					1					1				1										
12	Responden 12		1				1					1					1					1					1					1				1										
Total		0	5	1	0	0	2	3	1	0	0	2	4	0	0	0	3	3	0	0	0	1	3	2	0	0	0	4	1	1	0	3	3	0	0	0	6	0	0	0	0	0	3	3	0	0
Rotasi 4																																														
13	Responden 13		1				1					1					1					1					1					1				1										
14	Responden 14		1				1					1					1					1					1					1				1										
15	Responden 15		1				1					1					1					1					1					1				1										
Total		0	3	0	0	0	2	0	1	0	0	2	1	0	0	0	2	1	0	0	0	2	1	0	0	0	1	2	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	
Total		1	12	2	0	0	9	4	2	0	0	9	6	0	0	0	5	9	1	0	0	6	6	3	0	0	2	7	4	2	0	10	5	0	0	0	12	3	0	0	0	1	10	4	0	0

Bus TP 1 - 09																																																							
Rotasi 1																																																							
1	0 Penumpang																																																						
Rotasi 2																																																							
2	Responden 1	1					1					1					1					1					1					1					1					1													
3	Responden 2		1				1					1					1					1					1					1					1					1				1									
4	Responden 3	1						1					1					1					1					1					1					1					1				1								
Total		2	1	0	0	0	2	1	0	0	0	1	2	0	0	0	3	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	2	0	0	1	2	0	0	0	3	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
Rotasi 3																																																							
5	Responden 4		1				1					1					1					1					1					1					1					1				1									
6	Responden 5		1				1					1						1					1					1					1					1					1				1								
7	Responden 6			1				1					1						1					1					1					1					1					1				1							
8	Responden 7			1					1				1						1					1					1					1					1					1				1							
9	Responden 8		1				1					1							1					1					1					1					1					1				1							
Total		0	2	3	0	0	3	1	1	0	0	4	0	1	0	0	1	4	0	0	0	0	3	2	0	0	0	2	2	1	0	3	2	0	0	0	3	2	0	0	0	3	2	0	0	0	1	3	1	0	0	0			
Rotasi 4																																																							
10	Responden 9				1		1				1						1					1					1					1					1					1				1									
11	Responden 10				1			1				1						1					1					1					1					1					1				1								
12	Responden 11				1			1				1						1					1					1					1					1					1				1								
Total		0	0	0	3	0	1	2	0	0	0	1	2	0	0	0	2	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	2	0	1	2	0	1	2	0	0	0	2	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	2	1	0	0		
Total		2	3	3	3	0	6	4	1	0	0	6	4	1	0	0	6	5	0	0	0	5	4	2	0	0	0	3	5	3	0	5	6	0	0	0	8	3	0	0	0	3	6	2	0	0	0	0	0	0	0				
Bus TP 1 - 10																																																							
Rotasi 1																																																							
1	Responden 1			1			1				1						1					1					1					1					1					1				1									
2	Responden 2		1				1					1						1					1					1					1					1					1				1								
Total		0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	0		
Rotasi 2																																																							
3	Responden 3			1			1					1					1					1					1					1					1					1				1									
4	Responden 4			1			1					1						1					1					1					1					1					1				1								
5	Responden 5			1			1					1						1					1					1					1					1					1				1								
6	Responden 6				1		1				1							1					1					1					1					1					1				1								
Total		0	0	2	1	1	0	4	0	0	0	1	3	0	0	0	2	2	0	0	0	0	1	3	0	0	0	1	3	0	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	3	1	0	0		
Rotasi 3																																																							
7	Responden 7			1			1				1							1					1					1					1					1					1				1								
8	Responden 8				1			1				1						1					1					1					1					1					1				1								
9	Responden 9		1				1					1						1					1					1					1					1					1				1								
10	Responden 10				1		1					1						1					1					1					1					1					1				1								
11	Responden 11		1				1					1						1					1					1					1					1					1				1								
12	Responden 12		1				1					1						1					1					1					1					1					1				1								
Total		0	3	1	0	2	2	3	1	0	0	1	2	3	0	0	3	2	1	0	0	3	3	0	0	0	0	1	3	1	1	4	2	0	0	0	2	4	0	0	0	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0			
Rotasi 4																																																							
13	Responden 13		1				1					1						1					1					1					1					1					1				1								
14	Responden 14		1				1					1						1					1					1					1					1					1				1								
15	Responden 15	1					1					1						1					1					1					1					1					1				1								
16	Responden 16		1				1					1						1					1					1					1					1					1				1								
17	Responden 17		1				1					1						1					1					1					1					1					1				1								
18	Responden 18		1				1					1						1					1					1					1					1					1				1								
19	Responden 19			1			1					1						1					1					1					1					1					1				1								
20	Responden 20			1			1					1						1					1					1					1					1					1				1								
Total		1	5	2	0	0	3	5	0	0	0	5	3	0	0	0	5	3	0	0	0	2	5	1	0	0	0	0	7	1	0	5	3	0	0	0	5	3	0	0	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0				
Total		1	9	6	1	3	7	12	1	0	0	8	9	3	0	0	10	9	1	0	0	7	12	1	0	0	1	5	11	2	1	15	5	0	0	0	11	9	0	0	0	3	15	2	0	0	0	0	0	0					
Total		20	115	86	23	6	83	147	18	2	0	103	132	15	0	0	75	147	28	0	0	59	149	40	2	0	23	116	88	21	2	143	104	3	0	0	125	125	0	0	0	50	164	35	1	0	0	0	0						

Lampiran 4 Rekapitulasi Statistik Deskriptif Mengenai Persepsi Layanan Bus Trans Palu pada Hari Libur (Minggu)

Bus TP 1 - 01																																																	
No	Responden	Ketepatan Waktu Kedatangan				Kenyamanan Tempat Duduk				Kebersihan Bus				Pelayanan Petugas				Keamanan				Kemudahan Akses				Biaya Perjalanan				Metode Pembayaran				Kemudahan Dalam Membawa Barang															
		Sangat Puas	Puas	Cukup Puas	Tidak Puas	Sangat Tidak Puas	Sangat Puas	Puas	Cukup Puas	Tidak Puas	Sangat Tidak Puas	Sangat Puas	Puas	Cukup Puas	Tidak Puas	Sangat Tidak Puas	Sangat Puas	Puas	Cukup Puas	Tidak Puas	Sangat Tidak Puas	Sangat Puas	Puas	Cukup Puas	Tidak Puas	Sangat Tidak Puas	Sangat Puas	Puas	Cukup Puas	Tidak Puas	Sangat Tidak Puas	Sangat Puas	Puas	Cukup Puas	Tidak Puas	Sangat Tidak Puas	Sangat Puas	Puas	Cukup Puas	Tidak Puas	Sangat Tidak Puas								
Rotasi 1																																																	
1		0 Penumpang																																															
Rotasi 2																																																	
2	Responden 1	1					1					1					1					1					1					1						1											
3	Responden 2		1				1					1					1					1					1					1					1					1							
4	Responden 3			1			1					1					1					1					1					1					1					1							
Total		1	1	1	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	2	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	2	0	0	0	2	1	0	0	0	1	2	0	0	0			
Rotasi 3																																																	
5	Responden 4		1				1					1				1					1					1					1				1					1				1					
6	Responden 5		1				1					1				1					1					1					1				1					1				1					
7	Responden 6			1			1					1				1					1					1					1				1					1				1					
8	Responden 7				1		1					1				1					1					1					1				1					1				1					
9	Responden 8		1					1				1				1					1					1					1				1					1				1					
Total		0	3	1	1	0	2	2	1	0	0	5	0	0	0	2	2	1	0	0	0	3	2	0	0	1	3	0	1	0	4	1	0	0	0	4	1	0	0	0	3	1	1	0	0	0			
Rotasi 4																																																	
10	Responden 9		1				1					1				1					1					1					1				1					1				1					
11	Responden 10		1				1					1				1					1					1					1				1					1				1					
12	Responden 11				1		1					1				1					1					1					1				1					1				1					
13	Responden 12		1				1					1				1					1					1					1				1					1				1					
Total		0	3	0	1	0	1	3	0	0	0	2	2	0	0	0	4	0	0	0	2	2	0	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	2	0	2	0	0	4	0	0	0	0	1	3	0	0	0
Total		1	7	2	2	0	6	5	1	0	0	5	7	0	0	0	4	7	1	0	0	5	5	2	0	0	2	8	1	1	0	7	3	2	0	0	10	2	0	0	0	5	6	1	0	0			
Bus TP 1 - 02																																																	
Rotasi 1																																																	
1	Responden 1		1				1					1				1					1					1					1				1					1				1					
2	Responden 2		1					1				1				1					1					1					1				1					1				1					
Total		0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0		
Rotasi 2																																																	
3	Responden 3			1			1					1				1					1					1					1				1					1				1					
4	Responden 4			1			1					1				1					1					1					1				1					1				1					
5	Responden 5		1				1					1				1					1					1					1				1					1				1					
6	Responden 6		1				1					1				1					1					1					1				1					1				1					
Total		0	2	2	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0	0	3	1	0	0	0	1	3	0	0	0	0	2	2	0	0	4	0	0	0	4	0	0	0	4	0	0	0	0	1	3	0	0	0
Rotasi 3																																																	
7	Responden 7					1		1				1				1					1					1					1				1					1				1					
8	Responden 8		1				1					1				1					1					1					1				1					1				1					
9	Responden 9					1	1					1				1					1					1					1				1					1				1					
10	Responden 10			1			1					1				1					1					1					1				1					1				1					
11	Responden 11				1		1					1				1					1					1					1				1					1				1					
12	Responden 12		1				1					1				1					1					1					1				1					1				1					
Total		0	2	1	1	2	4	2	0	0	0	3	3	0	0	0	1	4	1	0	0	0	6	0	0	0	3	3	0	0	0	2	4	0	0	0	3	3	0	0	0	1	3	1	1	0	0		

Rotasi 4																																						
13	Responden 13		1				1					1				1					1					1					1				1			
14	Responden 14				1			1				1				1					1				1					1				1				
15	Responden 15		1				1				1				1					1				1					1				1			1		
16	Responden 16					1	1					1			1					1				1				1				1				1		
17	Responden 17				1		1				1				1					1				1				1				1				1		
Total		0	2	0	2	1	4	1	0	0	0	4	0	1	0	0	4	1	0	0	0	2	3	0	0	0	0	2	3	0	0	2	3	0	0	4	1	0
Total		0	8	3	3	3	10	6	1	0	0	11	5	1	0	0	9	7	1	0	0	5	12	0	0	0	5	7	5	0	0	10	7	0	0	13	4	0
Bus TP 1 - 03																																						
Rotasi 1																																						
1	Responden 1			1			1				1					1				1				1				1				1			1			
Total		0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
Rotasi 2																																						
2	Responden 2		1				1				1					1				1				1				1				1				1		
3	Responden 3		1				1				1				1					1				1				1				1				1		
4	Responden 4				1		1				1				1					1				1				1				1				1		
5	Responden 5			1			1				1				1					1				1				1				1				1		
6	Responden 6			1			1				1				1					1				1				1				1				1		
Total		0	2	2	1	0	4	1	0	0	0	4	1	0	0	0	4	1	0	0	0	5	0	0	0	2	2	1	0	0	5	0	0	0	3	2	0	
Rotasi 3																																						
7	Responden 7	1						1			1					1				1				1				1				1				1		
8	Responden 8		1				1				1				1					1				1				1				1				1		
9	Responden 9				1		1				1				1					1				1				1				1				1		
Total		1	1	0	1	0	0	2	1	0	0	2	1	0	0	2	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0	2	1	0
Rotasi 4																																						
10	Responden 10			1			1				1				1					1				1				1				1				1		
11	Responden 11				1			1			1				1					1				1				1				1				1		
12	Responden 12		1				1				1				1					1				1				1				1				1		
13	Responden 13	1					1				1				1					1				1				1				1				1		
14	Responden 14			1			1				1				1					1				1				1				1				1		
15	Responden 15				1		1				1				1					1				1				1				1				1		
16	Responden 16			1			1				1				1					1				1				1				1				1		
17	Responden 17				1		1				1				1					1				1				1				1				1		
18	Responden 18				1		1				1				1					1				1				1				1				1		
19	Responden 19				1		1				1				1					1				1				1				1				1		
20	Responden 20		1				1				1				1					1				1				1				1				1		
21	Responden 21		1				1				1				1					1				1				1				1				1		
22	Responden 22				1		1				1				1					1				1				1				1				1		
23	Responden 23		1				1				1				1					1				1				1				1				1		
24	Responden 24	1					1				1				1					1				1				1				1				1		
Total		2	4	3	4	2	8	5	2	0	0	8	6	1	0	0	11	4	0	0	0	7	6	1	1	0	0	2	10	2	1	8	7	0	0	13	2	
Total		3	7	6	6	2	13	8	3	0	0	15	8	1	0	0	13	9	2	0	0	7	15	1	1	0	3	4	14	2	1	16	8	0	0	19	5	
Bus TP 1 - 04																																						
Rotasi 1																																						
1	0 Penumpang																																					
Rotasi 2																																						
2	Responden 1		1				1				1				1					1				1				1				1				1		
3	Responden 2	1					1				1				1					1				1				1				1				1		
Total		1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	2	0	

Rotasi 3																																					
4	Responden 3	1						1				1				1				1				1				1				1					
5	Responden 4			1				1				1				1				1				1				1				1					
6	Responden 5		1					1				1				1				1				1				1				1					
7	Responden 6		1					1				1				1				1				1				1				1					
Total		1	2	1	0	0	2	2	0	0	0	3	1	0	0	0	1	3	0	0	0	1	2	1	0	0	1	1	2	0	0	3	0	1	0	0	4
Rotasi 4																																					
8	Responden 7			1			1					1				1				1				1				1				1					
9	Responden 8			1			1					1				1				1				1				1				1					
10	Responden 9		1					1				1				1				1				1				1				1					
11	Responden 10				1			1				1				1				1				1				1				1					
12	Responden 11			1				1				1				1				1				1				1				1					
13	Responden 12				1			1				1				1				1				1				1				1					
14	Responden 13			1				1				1				1				1				1				1				1					
Total		0	1	4	2	0	1	4	2	0	0	3	4	0	0	0	3	4	0	0	0	0	5	1	1	0	0	5	2	0	0	6	1	0	0	6	
Total		2	4	5	2	0	4	7	2	0	0	8	5	0	0	0	5	8	0	0	0	3	7	2	1	0	1	6	5	1	0	11	1	1	0	0	
Bus TP 1 - 05																																					
Rotasi 1																																					
1	Responden 1		1					1				1				1				1				1				1				1					
2	Responden 2		1					1				1				1				1				1				1				1					
Total		0	2	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0	2	
Rotasi 2																																					
3	Responden 3		1				1					1				1				1				1				1				1					
4	Responden 4			1			1					1				1				1				1				1				1					
Total		0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0
Rotasi 3																																					
5	Responden 5			1				1				1				1				1				1				1				1					
6	Responden 6		1					1				1				1				1				1				1				1					
7	Responden 7			1				1				1				1				1				1				1				1					
8	Responden 8		1					1				1				1				1				1				1				1					
9	Responden 9			1				1				1				1				1				1				1				1					
Total		0	2	3	0	0	3	0	1	1	0	4	1	0	0	0	2	3	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	2	0	1	3	2	0	0	0	
Rotasi 4																																					
10	Responden 10		1				1					1				1				1				1				1				1					
11	Responden 11			1			1					1				1				1				1				1				1					
12	Responden 12			1			1					1				1				1				1				1				1					
13	Responden 13	1					1					1				1				1				1				1				1					
14	Responden 14			1			1					1				1				1				1				1				1					
15	Responden 15				1	1						1				1				1				1				1				1					
16	Responden 16				1	1						1				1				1				1				1				1					
17	Responden 17	1				1						1				1				1				1				1				1					
Total		2	1	3	0	2	5	3	0	0	0	5	3	0	0	0	1	7	0	0	0	3	1	2	2	0	0	0	3	2	3	3	5	0	0	0	
Total		2	6	7	0	2	10	5	1	1	0	9	6	2	0	0	7	10	0	0	0	9	4	2	2	0	0	4	7	2	4	8	9	0	0	0	
Bus TP 1 - 06																																					
Rotasi 1																																					
1	Responden 1		1				1					1				1				1				1				1				1					
2	Responden 2		1				1					1				1				1				1				1				1					
3	Responden 3			1			1					1				1				1				1				1				1					
Total		0	2	1	0	0	3	0	0	0	0	1	2	0	0	0	2	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	2	0	0	
Rotasi 2																																					
4	Responden 4				1			1				1				1				1				1				1				1					
5	Responden 5			1			1					1				1				1				1				1				1					
Total		0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	

Rotasi 3																																														
6	Responden 6				1		1				1				1					1				1			1				1															
7	Responden 7			1			1				1				1					1				1			1				1															
8	Responden 8		1				1				1				1					1				1			1				1															
9	Responden 9				1		1				1				1					1				1			1				1															
Total		0	1	1	2	0	3	1	0	0	0	3	1	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0	0	1	0	2	1	0	3	1	0	0	0	2	2	0	0	0	4	0	0	0		
Rotasi 4																																														
10	Responden 10					1	1				1				1					1				1			1				1							1								
11	Responden 11					1	1				1				1					1				1			1				1							1								
12	Responden 12				1			1			1				1					1				1			1				1							1								
13	Responden 13				1			1			1				1					1				1			1				1							1								
14	Responden 14			1				1			1				1					1				1			1				1							1								
15	Responden 15			1			1				1				1					1				1			1				1							1								
Total		0	0	2	2	2	4	2	0	0	0	6	0	0	0	5	1	0	0	0	3	3	0	0	0	1	0	4	1	0	3	3	0	0	0	3	3	0	0	0	5	1	0	0		
Total		0	3	5	5	2	12	3	0	0	0	11	4	0	0	10	5	0	0	0	7	7	1	0	0	2	2	9	2	0	11	4	0	0	0	6	9	0	0	0	2	10	3	0	0	
Bus TP 1 - 07																																														
Rotasi 1																																														
1	Responden 1		1					1			1				1					1				1			1			1				1				1								
Total		0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0		
Rotasi 2																																														
2	0 Penumpang																																													
Rotasi 3																																														
3	Responden 2		1				1				1				1					1				1	1					1					1											
4	Responden 3			1			1				1				1					1				1						1					1											
5	Responden 4		1				1				1				1					1				1						1					1											
Total		0	2	1	0	0	1	2	0	0	0	2	1	0	0	0	2	0	1	0	2	0	0	0	2	0	1	3	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	3	0	0	0	0			
Rotasi 4																																														
6	Responden 5	1					1				1				1					1					1	1				1					1											
7	Responden 6					1	1				1				1					1					1		1			1					1											
8	Responden 7				1			1			1				1					1					1		1			1					1											
9	Responden 8				1		1				1				1					1				1		1			1						1											
10	Responden 9				1			1			1				1					1				1		1			1						1											
11	Responden 10				1			1			1				1					1				1			1			1					1											
12	Responden 11			1			1				1				1					1				1		1			1						1											
Total		1	0	1	4	1	3	4	0	0	0	3	2	2	0	0	3	4	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	4	1	2	5	2	0	0	0	1	6	0	0	0	4	3	0	0	0
Total		1	3	2	4	1	4	6	1	0	0	6	3	2	0	0	6	4	1	0	0	2	9	0	0	0	0	1	6	1	3	9	2	0	0	0	2	9	0	0	0	8	3	0	0	0
Bus TP 1 - 08																																														
Rotasi 1																																														
1	0 Penumpang																																													
Rotasi 2																																														
2	Responden 1	1					1					1			1					1				1			1			1					1				1							
3	Responden 2		1				1					1			1					1				1			1			1					1				1							
Total		1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	2	0	0	0	
Rotasi 3																																														
4	Responden 3		1				1				1				1					1				1			1			1					1				1							
5	Responden 4				1		1				1				1					1				1			1			1					1				1	1						
6	Responden 5				1			1			1				1					1				1			1			1					1				1							
7	Responden 6				1	1					1				1					1				1			1			1					1				1							
8	Responden 7				1		1				1				1					1				1			1			1					1				1							
9	Responden 8				1		1				1				1					1				1			1			1					1				1							
Total		0	1	0	4	1	5	1	0	0	0	5	1	0	0	0	0	4	2	0	0	1	3	2	0	0	0	2	4	0	0	0	6	0	0	0	5	1	0	0	0	0	5	1	0	0

Rotasi 4																																															
10	Responden 9				1		1				1					1					1					1					1				1												
11	Responden 10			1			1				1					1					1					1					1				1					1							
12	Responden 11			1			1				1					1					1					1					1				1					1							
Total		0	0	2	1	0	2	1	0	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	2	1	0	0	1	2	0	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	0	0			
Total		1	2	2	5	1	8	3	0	0	0	8	2	1	0	0	5	4	2	0	0	3	5	3	0	0	0	4	7	0	0	3	8	0	0	0	10	1	0	0	0	3	7	1	0	0	
Bus TP 1 - 09																																															
Rotasi 1																																															
1	Responden 1	1					1					1				1				1				1					1				1								1						
2	Responden 2		1				1					1				1				1				1					1				1						1								
3	Responden 3		1				1					1				1				1				1					1				1						1								
Total		1	2	0	0	0	1	2	0	0	0	1	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	2	0	1	0	0	2	0	1	0	0	2	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	2	1	0	0
Rotasi 2																																															
4	Responden 4	1					1					1				1							1					1				1					1					1					
Total		1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
Rotasi 3																																															
5	Responden 5			1				1					1				1						1					1					1							1							
6	Responden 6			1				1					1				1						1					1					1							1							
7	Responden 7			1				1					1				1						1					1					1							1							
8	Responden 8		1					1					1				1						1					1					1							1							
9	Responden 9			1				1					1				1						1					1					1							1							
10	Responden 10					1	1					1				1					1				1				1				1					1									
Total		0	1	3	1	1	4	2	0	0	0	3	2	1	0	0	3	3	0	0	0	2	3	0	1	0	1	1	2	2	0	5	1	0	0	0	5	1	0	0	0	2	3	0	1	0	
Rotasi 4																																															
11	Responden 11			1			1					1					1						1					1					1							1							
12	Responden 12				1			1					1				1						1					1					1							1							
13	Responden 13		1				1					1					1						1					1					1							1							
14	Responden 14			1				1					1				1						1					1					1							1							
15	Responden 15					1						1					1						1					1					1							1							
Total		0	1	3	0	1	3	1	1	0	0	4	1	0	0	0	2	3	0	0	0	0	4	1	0	5	0	0	0	0	4	1	0	5	0	0	0	4	1	0	0	0	1	4	0	0	0
Total		2	4	6	1	2	9	5	1	0	0	9	4	2	0	0	8	7	0	0	0	6	7	1	1	0	3	1	8	3	0	12	3	0	0	0	11	4	0	0	0	3	10	1	1	0	
Bus TP 1 - 10																																															
Rotasi 1																																															
1	Responden 1		1				1					1					1					1					1					1					1										
2	Responden 2		1						1			1					1					1					1					1					1					1					
Total		0	2	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0
Rotasi 2																																															
3	0 Penumpang																																														
Rotasi 3																																															
4	Responden 3			1			1					1					1						1					1					1								1						
5	Responden 4			1			1					1					1						1					1					1							1							
6	Responden 5		1						1			1					1						1					1					1							1							
Total		0	1	2	0	0	1	1	0	1	0	2	1	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	1	1	2	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1	2	0	0
Rotasi 4																																															
7	Responden 6			1				1					1									1					1						1							1							
8	Responden 7		1					1					1				1						1				1						1						1								
9	Responden 8		1					1					1				1						1				1						1						1								
10	Responden 9			1				1					1				1						1				1						1						1								
11	Responden 10			1				1					1				1						1				1						1						1								
12	Responden 11		1					1					1				1						1				1						1						1								
Total		0	3	1	2	0	3	3	0	0	0	5	1	0	0	0	2	4	0	0	0	0	4	2	0	0	0	4	2	0	0	4	2	0	0	0	3	3	0	0	0	3	3	0	0	0	
Total		0	6	3	2	0	5	4	0	2	0	8	3	0	0	0	4	6	1	0	0	0	4	4	1	1	8	3	0	0	0	4	7	0	0	0	4	5	2	0	0	4	5	2	0	0	
Total		12	50	41	30	13	81	52	10	3	0	90	47	9	0	0	71	67	8	0	0	51	77	13	5	0	17	41	66	13	9	95	48	3	0	0	##	44	0	0	0	43	81	17	5	0	



Lampiran 5 Gambar Bus Trans Palu



Lampiran 6 Gambar Halte Taman Gor Bus Trans Palu



Lampiran 7 Gambar Halte Pantoloan Bus Trans Palu



Lampiran 8 Gambar Kondisi Dalam Bus Trans Palu



Lampiran 9 Gambar Rambu Pemberhentian Bus Trans Palu



Lampiran 10 Dokumentasi Pembagian Kuisisioner pada Penumpang



Lampiran 11 Dokumentasi Responden yang Mengisi Kuisiонер



Lampiran 12 Dokumentasi Responden yang Mengisi Kuisiонер



Lampiran 13 Dokumentasi Responden yang Mengisi Kuisisioner



Lampiran 14 Dokumentasi Responden yang Mengisi Kuisisioner