

**SKRIPSI**

---

**ANALISIS MINAT SISWA SEKOLAH MENENGAH PERTAMA  
(SMP) DAN SEKOLAH MENENGAH ATAS/KEJURUAN (SMA/K)  
DALAM MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH  
(STUDI KASUS : KECAMATAN BLAHBATUH – GIANYAR)**



**OLEH :  
I GUSTI BAGUS ADI RAKA PUTRA  
NPM:1805222010107**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS MAHASARASWATI DENPASAR  
2022**

## SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : I GUSTI BAGUS ADI RAKA PUTRA

NPM : 1805222010107

Dengan ini saya nyatakan bahwa dalam Skripsi ini "*Analisis Minat Siswa Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Siswa Menengah Atas/Kejuruan (SMA/K) Dalam Menggunakan Bus Sekolah (Studi Kasus : Kecamatan Blahbatuh-Gianyar)*". tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Denpasar, 17 Januari 2022



I GUSTI BAGUS ADI RAKA PUTRA  
NPM. 1805222010107



UNIVERSITAS MAHASARASWATI DENPASAR

Fakultas Teknik

Program Studi Teknik Sipil (S1)

Terakreditasi B (SK BAN PT No. 1215/SK/BAN-PT/Akred/S/IV/2019)

Sekretariat : Jalan Kamboja No.11A Denpasar 80223

Telp/Fax : (0361) 240551

Website: <http://www.ftunmas.ac.id> , E-mail: [ft@unmas.ac.id](mailto:ft@unmas.ac.id)



LEMBAR PENGESHAAN

SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI TANGGAL <sup>15</sup> FEBRUARI 2022

Atas Nama : I Gusti Bagus Adi Raka Putra (1805222010107)

Dosen Pembimbing I

Cokorda Putra Wirasutama, S.T.MT

NIP. 19730514 200501 1 001

Dosen Pembimbing II

Ir. I Ketut Sudipta Giri., M.T

NPK. 82 6289 166

Mengetahui,

Dekan Fakultas Teknik Unmas Denpasar

Dr. Ir. I Made Sastra Wibawa, M.Erg

NPK. 82 6390 178

Kaprodi Teknik Sipil Unmas Denpasar

I Gede Gegranang Wiryadi, ST., MT.

NPK. 82 9018 531

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat rahmat dan karunia-Nya lah penulis dapat melaksanakan dan menyelesaikan skripsi ini yang berjudul *“Analisis Minat Siswa Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Siswa Menengah Atas/Kejuruan (SMA/K) Dalam Menggunakan Bus Sekolah (Studi Kasus : Kecamatan Blahbatuh-Gianyar)”*.

Tujuan pembuatan skripsi ini adalah untuk memenuhi kewajiban mahasiswa didalam menyelesaikan pendidikan. Dalam skripsi ini tak lupa penulis ucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak. Dr. Drs. Made Sukamerta, M.Pd, selaku Rektor Universitas Mahasaraswati Denpasar beserta jajarannya;
2. Bapak Dr. Ir. I Made Sartra Wibawa, M.Erg selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Mahasaraswati Denpasar;
3. Cokorda Putra Wirasutama, S.T.MT selaku dosen pembimbing I;
4. Ir. I Ketut Sudipta Giri, MT. selaku dosen pembimbing II;
5. Segenap Dosen Teknik Sipil yang telah memberikan ilmu pengetahuan sehingga penulis dapat menerapkannya dalam proposal skripsi;
6. Dan semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu yang telah membantu dalam pelaksanaan proposal skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun guna perbaikan di kemudian hari guna penyusunan skripsi selanjutnya.

Denpasar, Februari 2022

**Penulis**

## ABSTRAK

Dominasi penggunaan kendaraan pribadi di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar mengalami peningkatan setiap tahunnya. Bus sekolah sebagai *strategi Transport Demand Management (TDM)* memberikan salah satu solusi untuk meminimalisir kebutuhan akan kendaraan pribadi. Dalam perencanaan Bus sekolah ini merupakan angkutan khusus yang diperuntukkan bagi pelajar, diharapkan nantinya pelajar di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar bisa menggunakan bus sekolah sebagai alternatif moda transportasi perjalanan menuju ke sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar. Dari permasalahan tersebut, maka penelitian ini bertujuan untuk merumuskan atribut-atribut pelayanan bus sekolah berdasarkan minat pelajar.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kuantitatif dan teknik analisis yang digunakan adalah analisis Crosstab dan analisis Conjoint. Analisis dilakukan berdasarkan pada karakteristik pelajar, karakteristik perjalanannya menuju sekolah serta atribut pelayanan bus sekolah. Analisis Crosstab akan menunjukkan karakteristik yang signifikan mempengaruhi kesediaan pelajar menggunakan bus sekolah. Analisis Conjoint akan menunjukkan atribut pelayanan yang diharapkan serta tingkat kepentingan atribut pelayanan yang mempengaruhi preferensi pelajar terhadap bus sekolah.

Dari hasil analisis Crosstab diperoleh bahwa perbedaan jenis kepemilikan kendaraan mempengaruhi pelajar secara signifikan dalam kesediaannya menggunakan bus sekolah. Oleh karena itu, perlunya untuk mewujudkan pelayanan bus sekolah yang sesuai dengan minat pelajar. Hasil analisis Conjoint menunjukkan bahwa atribut pelayanan bus sekolah yang diharapkan menurut preferensi pelajar adalah **kenyamanan yang dipertahankan, keamanan yang ditingkatkan, keandalan (waktu berangkat) yang tetap, biaya gratis, waktu tempuh yang diperbaiki, akses yang dipertahankan, serta fleksibilitas yang ada**. Adapun tingkat kepentingan atribut menurut preferensi pelajar secara berurutan adalah atribut Fleksibilitas (22.3868%), Akses (15.644%), Kenyamanan (14.728%), waktu (12.871%), Keamanan (12.285%), keandalan (11.326%) dan Biaya (10.786%). Atribut Fleksibilitas, Akses dan Kenyamanan perlu diprioritaskan dalam peningkatan pelayanan bus sekolah.

Kata kunci: Bus Sekolah, Analisis Conjoint, Atribut Pelayanan Bus Sekolah

## DAFTAR ISI

**HALAMAN JUDUL**

**LEMBAR PENGESAHAN**

**KATA PENGANTAR** ..... i

**ABSTRAK**..... ii

**DAFTAR ISI** ..... iii

**DAFTAR TABEL**..... vi

**DAFTAR GAMBAR** ..... ix

**BAB I PENDAHULUAN**

1.1 Latar Belakang ..... 1

1.2 Rumusan Masalah ..... 3

1.3 Tujuan Penelitian ..... 3

1.4 Manfaat Penelitian ..... 4

1.5 Batasan dan Ruang Lingkup Penelitian ..... 5

**BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

2.1 Transportasi..... 6

2.2 Teori Pemilihan Moda ..... 9

2.3 Faktor-Faktor Pemilihan Moda..... 12

2.3.1 Faktor Karakteristik Perjalanan..... 12

2.3.2 Faktor Karakteristik Pelaku Perjalanan..... 13

2.3.3 Faktor Karakteristik Sistem Transportasi..... 14

2.3.4 Faktor Karakteristik Kota dan Zona ..... 15

2.4 Pemilihan Alternatif Moda dalam Konsep TDM .....	18
2.4.1 Angkutan Sekolah Sebagai Alternatif Moda Menuju Sekolah .....	19
2.4.2 Atribut Pelayanan Angkutan Sekolah .....	22
2.5 Faktor Pelajar Luar Negeri Berminat Menggunakan Bus Sekolah.....	25
2.6 Sintesa Tinjauan Pustaka .....	29

### **BAB III METODELOGI PENELITIAN**

3.1 Deskripsi Penelitian .....	31
3.2 Lokasi Penelitian.....	33
3.3 Populasi dan Sampel.....	33
3.4 Instrumen Penelitian .....	37
3.5 Teknik Pengumpulan Data.....	40
3.5.1 Data Primer .....	40
3.5.1 Data Sekunder .....	42
3.6 Metode Analisa .....	42
3.6.1 Mengidentifikasi Karakteristik Pelajar dan Perjalannya Menuju Sekolah Kecamatan di Blahbatuh-Gianyar.....	42
3.6.2 Menganalisis Minat Pelajar Terhadap Atribut Pelayanan yang Paling Sesuai Dalam Pemilihan Bus Sekolah sebagai Angkutan Sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar.....	43
3.6.3 Menganalisis Tingkat Kepentingan Atribut-Atribut Pelayanan yang Mempengaruhi Minat Pelajar Terhadap Angkutan Bus Sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar.....	48
3.7 Bagan Alir Penelitian.....	50
3.8 Kerangka Pikir Penelitian.....	51

3.9 Jadwal Penelitian .....	52
3.10 Rencana Anggaran Biaya.....	53

**BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

4.1 Gambaran Umum Wilayah Studi.....	54
4.1.1 Rute Pelayanan Bus Sekolah.....	54
4.1.2 Waktu Operasional Bus Sekolah.....	55
4.1.3 Karakteristik Fisik Bus Sekolah.....	55
4.1.4 Keamanan, Kenyamanan dan Biaya menggunakan Bus Sekolah .....	56
4.2 Analisa dan Pembahasan.....	59
4.2.1 Mengidentifikasi Karakteristik Pelajar dan Perjalannya Menuju Sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar.....	59
4.2.2 Menganalisis Minat Pelajar Terhadap Atribut Pelayanan yang Paling Sesuai Dalam Pemilihan Bus Sekolah sebagai Angkutan Sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar.....	81
4.2.3 Menganalisis Tingkat Kepentingan Atribut-Atribut Pelayanan yang Mempengaruhi Minat Pelajar Terhadap Angkutan Bus Sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar.....	95

**BAB V SIMPULAN DAN SARAN**

5.1 Simpulan .....	98
5.1 Saran .....	99

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Klasifikasi Pergerakan Orang di Pertokotaan.....	7
Tabel 2.2	Kreteria Ideal Angkutan Kota .....	22
Tabel 2.3	Sintesa Pustaka .....	29
Tabel 2.4	Indikator dan Variabel Penelitian.....	30
Tabel 3.1	Variabel Penelitian .....	32
Tabel 3.2	Jumlah Populasi Siswa SMP .....	34
Tabel 3.3	Jumlah Populasi Siswa SMA/K.....	34
Tabel 3.4	Jumlah Total Populasi Siswa.....	34
Tabel 3.5	Pengumpulan Data Primer.....	41
Tabel 3.6	Contoh Tabulasi Silang (Analisis Crosstab).....	43
Tabel 3.7	Atribut dan Levelnya.....	45
Tabel 3.8	Contoh Tabel Hasil <i>Output</i> Nilai Koefisien Utilitas .....	47
Tabel 3.9	Contoh Tabel Hasil <i>Output</i> Nilai Kepentingan Atribut Menggunakan SPSS .....	48
Tabel 3.10	Teknik Analisa Penelitian.....	49
Tabel 3.11	Tabel Penelitian.....	52
Tabel 3.12	Rencana Anggaran Biaya .....	53
Tabel 4.1	Kesediaan Menggunakan Bus Sekolah berdasarkan jenis kendaraan yg dimiliki .....	61
Tabel 4.2	Kesediaan menggunakan bus sekolah berdasarkan umur pelajar .....	63
Tabel 4.3	Kesediaan menggunakan bus sekolah berdasarkan jenis kelamin .....	63

Tabel 4.4	Kesediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Asal Tujuan Sekolah SMP.....	67
Tabel 4.5	Kesediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Asal Tujuan Sekolah SMA/K .....	68
Tabel 4.6	Kesediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Jarak Pelajar .....	69
Tabel 4.7	Kesediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Waktu Berangkat.....	72
Tabel 4.8	Kesediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Waktu Kepulangan.....	74
Tabel 4.9	Kesediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Waktu Tempuh.....	77
Tabel 4.10	Tabel Frekuensi Alasan Utama Pelajar menggunakan Kendaraan Pribadi dibandingkan dengan Bus Sekolah .....	79
Tabel 4.11	Atribut dan Levelnya .....	83
Tabel 4.12	Hasil Output SPSS Desain Stimuli.....	85
Tabel 4.13	Hasil Analisa Koefisien Nilai Utilitas .....	87
Tabel 4.14	Koefisien Nilai Utilitas Kenyamanan.....	88
Tabel 4.15	Koefisien Nilai Utilitas Keamanan.....	89
Tabel 4.16	Koefisien Nilai Utilitas Keandalan.....	90
Tabel 4.17	Koefisien Nilai Utilitas Biaya .....	90
Tabel 4.18	Koefisien Nilai Utilitas Waktu .....	91
Tabel 4.19	Koefisien Nilai Utilitas Akses .....	92
Tabel 4.20	Koefisien Nilai Utilitas Fleksibilitas .....	92

Tabel 4.21 Deskripsi minat pelajar terhadap pelayanan bus ..... 93

Tabel 4.22 Hasil Analisis Kepentingan Atribut Pelayanan ..... 96



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Proses Pemilihan Moda Transportasi .....	11
Gambar 2.2 Manfaat atas pemilihan Bus Sekolah untuk Siswa.....	11
Gambar 3.1 Lokasi Penelitian .....	33
Gambar 3.2 Buku Catatan dan Alat Tulis .....	38
Gambar 3.3 Laptop dan <i>Printer</i> .....	38
Gambar 3.4 Kamera .....	39
Gambar 3.5 Aplikasi SPSS dan <i>Microsoft Excel</i> .....	39
Gambar 3.6 Bagan Alir Penelitian .....	50
Gambar 3.7 Kerangka Pikir.....	51
Gambar 4.1 Bus Sekolah Gianyar .....	56
Gambar 4.2 Pintu Bus Sekolah Gianyar.....	57
Gambar 4.3 Kondisi dalam Bus Sekolah Gianyar.....	58
Gambar 4.4 Diagram Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah berdasarkan jenis kendaraan yg dimiliki pelajar.....	61
Gambar 4.5 Diagram Kesiediaan menggunakan bus sekolah berdasarkan umur pelajar.....	63
Gambar 4.6 Diagram Kesiediaan menggunakan bus sekolah berdasarkan jenis kelamin.....	65
Gambar 4.7 Diagram Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Asal Tujuan Sekolah SMP.....	67
Gambar 4.8 Diagram Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Asal Tujuan Sekolah SMA/K.....	68

Gambar 4.9 Diagram Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Jarak	
Pelajar.....	69
Gambar 4.10 Diagram Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan	
Waktu Berangkat.....	72
Gambar 4.11 Diagram Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan	
Waktu Kepulangan.....	75
Gambar 4.12 Diagram Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan	
Waktu Tempuh.....	77
Gambar 4.13 Pie Chart Kesiediaan Siswa Menggunakan Bus Sekolah.....	82
Gambar 4.14 Pie Chart Presentase Kepentingan Masing-Masing Atribut	
Pelayanan .....	97



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi merupakan salah satu sektor infrastruktur yang berperan dalam mendistribusikan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Transportasi juga dapat diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya dengan menggunakan suatu alat tertentu (Miro, 2005). Angkutan umum merupakan salah satu sarana publik yang sering dijumpai dan dimanfaatkan oleh masyarakat untuk aktivitas memindahkan orang dan barang. Dalam Undang- Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengertian angkutan umum adalah setiap kendaraan yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung.

Untuk meminimalisir angka kemacetan dan angka kecelakaan, kebiasaan buruk masyarakat perlu diubah dengan memberikan fasilitas pengganti kendaraan bermotor yang memiliki tingkat keefektifan yang lebih baik. Pada tanggal 19 Oktober 2018 Pemerintah Kabupaten Gianyar meluncurkan angkutan siswa gratis Trans Gianyar yang berbentuk angkutan kota (angkot) di bawah pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Gianyar. Peluncuran angkutan siswa Trans Gianyar adalah sebagai upaya memberdayakan angkutan umum dan siswa mendapatkan pelayanan transportasi untuk masuk – pulang sekolah. Adanya

program angkutan siswa Trans Gianyar diharapkan dapat mengurangi beban orang tua terkait biaya transportasi, yang bisa digunakan untuk kepentingan sekolah lainnya.

Namun berdasarkan situasi dan kondisi di lapangan banyaknya siswa yang menggunakan kendaraan pribadi sebagai alat transportasi ke sekolah, lebih dikarenakan pelayanan bus sekolah di Kab. Gianyar khususnya di kecamatan Blahbatuh yang ada saat ini belum memberikan jaminan akan pemenuhan kebutuhan pelayanan yang diinginkan oleh siswa sekolah. Bus sekolah merupakan strategi *Transport Demand Management* (TDM) dalam kategori *voluntarism* (sukarela), artinya keputusan pemilihan bus sekolah sebagai moda transportasi sekolah dipengaruhi oleh preferensi pelaku perjalanan. Penurunan penggunaan bus sekolah yang signifikan menunjukkan bahwa pelayanan bus sekolah masih belum optimal.

Oleh karena itu, kajian preferensi pelajar terhadap angkutan bus sekolah di Gianyar Khususnya pada Kecamatan Blahbatuh perlu dilakukan. Dari latar belakang diatas, maka penulis mengambil suatu penelitian dengan judul ***“Analisis Minat Siswa Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Siswa Menengah Atas/Kejuruan (SMA/K) Dalam Menggunakan Bus Sekolah (Studi Kasus : Kecamatan Blahbatuh-Gianyar)”***.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang pada uraian diatas, maka dapat diambil suatu rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik pelajar dan perjalanannya menuju sekolah di Kecamatan Blahbatuh, Gianyar ?
2. Bagaimana minat pelajar terhadap atribut pelayanan yang paling sesuai dalam pemilihan bus sekolah sebagai angkutan sekolah di Kecamatan Blahbatuh, Gianyar.
3. Bagaimana tingkat kepentingan atribut-atribut pelayanan yang mempengaruhi minat pelajar terhadap angkutan bus sekolah di Kecamatan Blahbatuh, Gianyar.

## 1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi karakteristik pelajar (Kepemilikan Kendaraan dan Jenis Kelamin) dan Karakteristik perjalanannya (Asal-Tujuan, Panjang Perjalanan dan Waktu Perjalanan) menuju sekolah di Kecamatan Blahbatuh, Gianyar.
2. Menganalisis minat pelajar terhadap atribut-atribut (Keandalan, kenyamanan, Keamanan, Waktu Perjalanan) pelayanan yang paling sesuai dalam pemilihan bus sekolah sebagai angkutan sekolah di Kecamatan Blahbatuh, Gianyar.



3. Menganalisis tingkat kepentingan atribut-atribut (Keandalan, kenyamanan, Keamanan, Waktu Perjalanan, Tingkat akses/daya hubung, Fleksibilitas) pelayanan yang mempengaruhi minat pelajar terhadap angkutan bus sekolah di Kecamatan Blahbatuh, Gianyar.

#### 1.4 Manfaat Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi Mahasiswa  
Memperluas ilmu pengetahuan dari hasil penelitian mengenai minat pelajar dalam memenuhi kebutuhan akan pergerakan menuju sekolah dan hubungannya dengan kondisi transportasi yang ada saat ini.
2. Bagi Institusi  
Menambah referensi serta literatur ilmu yang ada di perpustakaan kampus.
3. Bagi Instansi Terkait  
Diharapkan dapat memberikan rekomendasi kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Gianyar dalam mengoptimalkan bus sekolah sebagai salah satu penerapan strategi *Transport Demand Management* (TDM) dalam upaya meminimalisir kebutuhan akan kendaraan pribadi di Kawasan Kecamatan Blahbatuh.
4. Bagi Masyarakat  
Diharapkan dapat mengetahui atribut-atribut pelayanan bus sekolah yang sesuai minat pelajar dan mengetahui nilai kepentingan atribut-atribut yang

mempengaruhi pelajar dalam pemilihan bus sekolah berdasarkan minat pelajar, yang kemudian dapat diketahui atribut pelayanan bus sekolah yang sesuai, sehingga dapat memberi masukan untuk mengoptimalisasikan bus sekolah sebagai salah satu strategi TDM yang dapat meminimalisir kebutuhan akan kendaraan pribadi di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar.

### **1.5 Batasan Masalah**

Agar penelitian ini tidak terlalu luas dan menyimpang dari rumusan masalah maka batasan masalah dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Lingkup wilayah dalam penelitian ini adalah area pelayanan bus sekolah di Kecamatan Blahbatuh, Kab.Gianyar.
2. Lingkup materi dalam penelitian ini meliputi teori transportasi yaitu teori pemilihan moda, atribut pelayanan transportasi publik, *Transport Demand Management* (TDM) serta atribut dan variabel yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan.
3. Lingkup pembahasan dalam penelitian ini adalah kajian minat untuk mengetahui karakteristik pelajar beserta perjalanannya, atribut-atribut pelayanan bus sekolah yang diharapkan pelajar dan tingkat kepentingan atribut pelayanan yang mempengaruhi pelajar dalam pemilihan bus sekolah sebagai angkutan menuju sekolah. Lingkup pembahasan dalam penelitian ini dibatasi oleh minat pelajar sekolah khususnya pelajar jenjang SMP dan SMA/K.

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1. Transportasi

Menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas yang diperlukan oleh manusia. Sedangkan menurut Nasution (2004), Transportasi sebagai perpindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tujuan mengandung 3 (tiga) hal yakni;

- (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedia kendaraan sebagai alat angkutan dan
- (c) ada jalan yang dilalui.

Transportasi juga merupakan permintaan turunan (*derived demand*) yaitu seseorang biasanya melakukan bukan hanya dengan tujuan untuk melakukan perjalanan semata melainkan untuk tujuan dan pada waktu tertentu, seperti pergi bekerja, pergi belanja, pergi ke sekolah, dan sebagainya (Khisty et al, 2003). Oleh sebab itu, indikator- indikator yang menentukan permintaan jasa transportasi memiliki sifat yang mengarah pada dua sisi, yaitu sisi pemakai jasa transportasi dan sisi sistem transportasi (Miro, 1997).

Kota merupakan lokasi dimana aktivitas dilakukan akan mempengaruhi manusia, dan aktivitas manusia akan mempengaruhi lokasi tempat aktivitas berlangsung. Interaksi antar aktivitas terungkap dalam wujud pergerakan manusia,

barang dan informasi (Khisty dan Lall, 2003). Transportasi kota selain sebagai dasar pemenuhan kebutuhan perjalanan bagi tujuan-tujuan masyarakat kota, juga mempunyai tujuan yang lebih luas yaitu tujuan kota. Tujuan masyarakat sebagaimana diketahui bahwa untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, yakni dengan meningkatkan kemudahan pelayanan, memperluas kesempatan perkembangan kota, serta meningkatkan daya guna penggunaan sumber-sumber yang ada (Thomson dalam Puspitasari, 2014). Sebab terjadinya pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan. Biasanya maksud perjalanan dikelompokkan sesuai dengan ciri dasarnya, yaitu yang berkaitan dengan ekonomi, sosial, budaya, pendidikan, dan agama. Berikut adalah Tabel 2.1 klasifikasi pergerakan orang di perkotaan berdasarkan maksud pergerakan:

Tabel 2.1 Klasifikasi Pergerakan Orang di Perkotaan

Aktivitas	Klasifikasi Perjalanan	Keterangan
<b>I. EKONOMI</b> a. Mencari nafkah b. Mendapatkan barang dan pelayanan	1. Ke dan dari tempat kerja 2. Yang berkaitan dengan bekerja 3. Ke dan dari toko dan keluar untuk keperluan pribadi Yang berkaitan dengan belanja atau bisnis pribadi	Jumlah orang yang bekerja tidak tinggi, sekitar 40-50% penduduk. Perjalanan yang berkaitan dengan pekerja termasuk: a. Pulang ke rumah b. Mengangkut barang c. ke dan dari rapat  Pelayanan hiburan dan rekreasi diklasifikasikan secara terpisah, tetapi pelayanan medis, hukum, dan kesejahteraan termasuk di sini.

<p><b>II. SOSIAL</b> Menciptakan, menjaga hubungan pribadi</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ke dan dari rumah teman</li> <li>2. Ke dan dari tempat pertemuan bukan di rumah</li> </ol>	<p>Kebanyakan fasilitas terdapat dalam lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan. Butir 2 juga terkombinasi dengan perjalanan dengan maksud hiburan</p>
<p><b>III. PENDIDIKAN</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ke dan dari sekolah, kampus dan lain-lain</li> </ol>	<p>Hal ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5-22 tahun. Di negara sedang berkembang jumlahnya sekitar 85% penduduk.</p>
<p><b>IV. REKREASI DAN HIBURAN</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ke dan dari tempat rekreasi</li> <li>2. Yang berkaitan dengan perjalanan dan berkendara untuk rekreasi</li> </ol>	<p>Mengunjungi restoran, kunjungan sosial, termasuk perjalanan pada hari libur.</p>
<p><b>V. KEBUDAYAAN</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ke dan dari tempat ibadah</li> <li>2. Perjalanan bukan hiburan ke dan dari daerah budaya serta pertemuan politik</li> </ol>	<p>Perjalanan kebudayaan dan hiburan sangat sulit dibedakan</p>

Sumber :LPMB-ITB (1996, 1997ac)

Dari tabel di atas, disebutkan bahwa sebagian besar penduduk di negara berkembang yang berusia 5-22 tahun, akan melakukan pergerakan untuk kebutuhan pendidikannya dengan jumlah sekitar 85% penduduk. Masa puncak adalah masa dimana tingkat permintaan akan alat transportasi meningkat drastis.

Biasanya masa puncak berada di jam-jam berangkat dan pulang kantor atau sekolah. Sedangkan *off-peak* adalah masa dimana permintaan akan alat transportasi tidak pada kondisi puncaknya. Biasanya masa lenggang adalah disaat hari libur, atau malam hari. Ketika terjadi peningkatan pendapatan, seseorang akan memiliki dua pilihan, yaitu memiliki kendaraan pribadi seperti sepeda motor atau meningkatkan konsumsinya akan alat transportasi publik (Paulley, 2006).

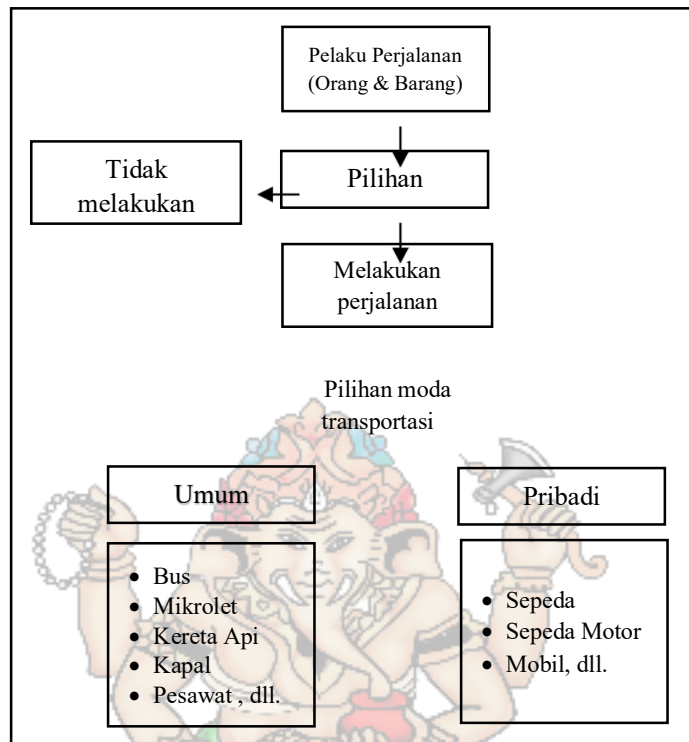
Dari pemaparan beberapa ahli mengenai transportasi, dapat disimpulkan bahwa transportasi merupakan pergerakan orang atau barang, dari suatu asal menuju tempat yang dituju untuk memenuhi suatu kebutuhan yang dilakukan pada waktu tertentu. Beberapa kegiatan yang dilakukan secara bersamaan dikarenakan kegiatan tersebut dimulai dan selesai pada jam yang bersamaan khususnya aktivitas pendidikan sekolah. Waktu tersebut merupakan masa puncak, yaitu permintaan akan alat transportasi akan ikut meningkat.

## 2.2. Teori Pemilihan Moda

Pemilihan moda merupakan salah satu elemen penting dalam perencanaan transportasi dan pengambilan kebijakan. Penting kiranya untuk membuat dan menggunakan model yang sensitif terhadap atribut-atribut perjalanan yang mempengaruhi individu dalam pemilihan moda (Ortuzar dan Willumsen dalam Prayugo, 2015). Model pemilihan moda hanya diaplikasikan untuk golongan *choice*, yaitu golongan masyarakat yang mempunyai kemudahan (akses) ke kendaraan pribadi dan dapat memilih untuk menggunakan jenis angkutan yang

akan digunakan. Pilihan penggunaan salah satu moda transportasi sangat ditentukan oleh banyak faktor dan variabel diantaranya adalah kondisi pelaku perjalanan, kondisi moda transportasi, lokasi tujuan, pola perjalanan, dan lain sebagainya.

Pilihan moda transportasi pada dasarnya adalah sebuah proses pemilihan keputusan atau motivasi dari pelaku perjalanan. Dalam serangkaian keputusan tersebut, yang pertama adalah proses pemilihan keputusan untuk melakukan perjalanan atau tidak melakukan perjalanan. Apabila pada proses ini pelaku perjalanan memilih untuk tidak melakukan perjalanan, maka tidak akan terjadi perjalanan. Namun apabila pelaku perjalanan memutuskan untuk melakukan perjalanan, maka terjadi proses pemilihan selanjutnya yaitu proses pemilihan moda transportasi yang akan digunakan. Pada proses ini, pelaku perjalanan dihadapkan pada dua jenis moda, yaitu moda angkutan umum atau angkutan pribadi. Moda angkutan umum terdiri dari bus, mikrolet, kereta api, pesawat, kapal dan lainnya, sedangkan angkutan pribadi terdiri dari sepeda, sepeda motor, mobil dan lainnya (Miro, 2012). Proses pemilihan moda transportasi oleh pelaku perjalanan dapat digambarkan pada Gambar 2.1 bagan proses pemilihan moda transportasi oleh pelaku perjalanan (orang & barang) sebagai berikut:



Gambar 2.1 Proses Pemilihan Moda Transportasi Oleh Pelaku Perjalanan (Orang & Barang)

Sumber: Miro, 2012

Bruton (1985) mendefinisikan pemilihan moda sebagai pembagian secara proporsional dari semua orang yang melakukan perjalanan terhadap sarana transportasi yang ada, yang dapat dinyatakan dalam bentuk fraksi, rasio atau persentase terhadap jumlah total perjalanan. Pada analisa pemilihan moda, diestimasi jumlah orang yang menggunakan masing-masing sarana transportasi, seperti kendaraan pribadi dan bus. Proses ini dilakukan dengan maksud untuk mengkalibrasi model pemilihan moda dengan mengetahui atribut yang mempengaruhi pemilihan moda tersebut.



Setelah proses kalibrasi, model dapat digunakan untuk meramalkan atribut dimasa depan. Jadi secara garis besar proses ini dilakukan untuk mengetahui atribut dan variabel-variabel yang mempengaruhi pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda.

### **2.3. Faktor-Faktor Pemilihan Moda**

Dalam pemilihan moda, ada empat faktor yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pelaku perjalanan atau calon pengguna (*trip maker behavior*) menurut Miro (2005). Masing-masing faktor ini terbagi lagi menjadi beberapa variabel yang dapat diidentikkan. Variabel-variabel ini dinilai secara kuantitatif dan kualitatif. Faktor – faktor tersebut adalah :

#### **2.3.1. Faktor Karakteristik Perjalanan (*Travel Characteristics Factor*)**

Pada kelompok ini terdapat beberapa variabel yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pengguna jasa moda transportasi dalam memilih moda angkutan, yaitu :

- A. Tujuan Perjalanan seperti (*Trip Purpose*) bekerja, sekolah, sosial dan lain-lain.
- B. Waktu Perjalanan seperti (*Time Of Trip Made*) seperti pagi hari, siang hari, tengah malam, hari libur dan seterusnya.
- C. Panjang Perjalanan (*Trip Length*), merupakan jarak fisik (kilometer) antara asal dengan tujuan, termasuk panjang rute/ruas, waktu pembandingan kalau menggunakan moda- moda lain, di sini berlaku

bahwa semakin jauh perjalanan, semakin orang cenderung memilih naik angkutan umum.

### 2.3.2. Faktor Karakteristik Pelaku Perjalanan (*Traveler Characteristics Factor*)

Pada kelompok faktor ini, seluruh variabel berhubungan dengan individu si pelaku perjalanan. Variabel-variabel dimaksud ikut serta berkontribusi mempengaruhi perilaku pembuat perjalanan dalam memilih moda angkutan. Menurut Bruton dalam Miro (2005), variabel tersebut diantaranya adalah :

- A. Pendapatan (*Income*), berupa daya beli pelaku perjalanan untuk membiaya perjalanannya, entah dengan mobil pribadi atau angkutan umum.
- B. Kepemilikan Kendaraan (*Car Ownership*), berupa tersedianya kendaraan pribadi sebagai sarana melakukan perjalanan.
- C. Kondisi Kendaraan Pribadi (tua, jelek, baru dll.)
- D. Kepadatan Permukiman (*Density Of Residential Development*)
- E. Sosial-Ekonomi lainnya, seperti struktur dan ukuran keluarga (pasangan muda, punya anak, pensiun atau bujangan, dan lain- lain), usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, punya lisensi mengemudi (SIM) atau tidak, serta semua variabel yang mempengaruhi pilihan moda

### 2.3.3. Faktor Karakteristik Sistem Transportasi (*Transportation System Characteristics Factor*)

Pada faktor ini, seluruh variabel yang berpengaruh terhadap perilaku pembuat perjalanan dalam memilih moda transportasi berhubungan dengan kinerja pelayanan sistem transportasi seperti berikut :

- A. Waktu Relatif (lama) Perjalanan (*Relative Travel Time*) mulai dari lamanya waktu menunggu kendaraan di pemberhentian (terminal), waktu jalan ke terminal (*walk to terminal time*) dan waktu di atas kendaraan.
- B. Biaya Relatif Perjalanan (*Relative Travel Cost*), merupakan seluruh biaya yang timbul akibat melakukan perjalanan dari asal ke tujuan untuk semua moda yang berkompetisi seperti tarif tiket, bahan bakar, dan lain-lain.
- C. Tingkat Pelayanan Relatif (*Relative Level of Service*), merupakan variabel yang cukup bervariasi dan sulit diukur, contohnya adalah variabel-variabel kenyamanan dan kesenangan, yang membuat orang mudah gonta-ganti moda transportasi.
- D. Tingkat Akses atau indeks daya hubung/kemudahan pencapaian tempat tujuan.
- E. Tingkat Keandalan Angkutan Umum disegi waktu (tepat

waktu/*reliability*), ketersediaan ruang parkir dan tarif.

Variabel nomor 1 dan 2 merupakan kelompok variabel yang dapat diukur (dikuantifikasikan), sementara ketiga variabel terakhir (3,4,5) merupakan kelompok variabel yang sangat subjektif sehingga masuk dalam kelompok variabel kualitatif.

#### **2.3.4. Faktor karakteristik kota dan zona (*Special Characteristics Factor*)**

Variabel yang ada dalam kelompok ini, contohnya ;

1. Variabel Jarak Kediaman dengan Tempat Kegiatan (CBD)
2. Variabel Kepadatan Penduduk (*Population Density*).

Adapun faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pelaku perjalanan dalam memilih moda menurut Tamin (2000) yang dibagi menjadi empat ciri sebagai berikut:

**A. Ciri Pengguna Jalan**, yaitu ciri-ciri yang melekat pada pelaku perjalanan yang terdiri dari variabel berikut:

1. Ketersediaan atau Kepemilikan Kendaraan Pribadi, semakin tinggi kepemilikan kendaraan pribadi akan semakin kecil pula ketergantungan pada angkutan umum
2. Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)
3. Struktur Rumah Tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pensiun, bujangan, dan lain-lain)
4. Pendapatan, semakin tinggi pendapatan akan semakin besar

peluang menggunakan kendaraan pribadi

5. Faktor lain, misalnya keharusan menggunakan mobil ketempat bekerja dan keperluan mengantar anak sekolah.

**B. Ciri Pergerakan,** yaitu ciri dari pola perjalanan yang terdiri dari variabel berikut:

1. Tujuan Pergerakan, seperti pergerakan ke tempat kerja di negara maju biasanya lebih mudah menggunakan angkutan umum karena keandalan dan tarif yang lebih murah dibandingkan dengan angkutan pribadi. Akan tetapi, hal yang sebaliknya terjadi di negara sedang berkembang, pelaku perjalanan masih tetap menggunakan kendaraan pribadi ke tempat kerja, meskipun lebih mahal karena ketepatan waktu, kenyamanan, dan lain-lainnya tidak dapat dipenuhi oleh angkutan umum.
2. Waktu Terjadinya Pergerakan, seperti apabila kita ingin bergerak pada waktu tengah malam, pelaku perjalanan pasti membutuhkan kendaraan pribadi karena di waktu tersebut, angkutan umum tidak beroperasi atau sedikit beroperasi.
3. Jarak Perjalanan, semakin jauh perjalanan, kita semakin cenderung memilih angkutan umum dibandingkan dengan angkutan pribadi. Contohnya, untuk bepergian dari Jakarta ke Surabaya, meskipun mempunyai mobil pribadi, kita cenderung

menggunakan angkutan umum (pesawat, kereta api, atau bus) karena jaraknya yang sangat jauh

**C. Ciri Fasilitas Moda Transportasi**, yaitu ciri-ciri yang melekat pada moda transportasinya. Sifat variabel pada ciri ini ada dua. Pertama, faktor kuantitatif seperti:

1. Waktu Perjalanan, yang terdiri dari waktu menunggu di tempat pemberhentian bus, waktu berjalan kaki ke tempat pemberhentian bus, waktu selama bergerak, dan lain-lain
2. Biaya Transportasi yaitu tarif, biaya bahan bakar, dan lain- lain
3. Ketersediaan Ruang dan Tarif Parkir Kedua, faktor kualitatif terhadap pelayanan moda seperti:
4. Kenyamanan Dan Keamanan, Keandalan Dan Keteraturan, dan lain-lain yang mana faktor ini dinilai secara subjektif oleh pelaku

**D. Ciri Kota Atau Zona**, yaitu ciri-ciri dari kondisi wilayah yang terdiri dari variabel berikut:

1. Jarak Dari Pusat Kota
2. Kepadatan Penduduk.

#### **2.4. Pemilihan Alternatif Moda dalam Konsep TDM**

*Transport Demand Management* (TDM) adalah serangkaian upaya untuk mempengaruhi perilaku pelaku perjalanan agar mengurangi atau mengelola permintaan perjalanan. TDM merupakan suatu strategi meningkatkan efisiensi

sistem transportasi dengan menyediakan berbagai dorongan bagi setiap orang untuk melakukan perubahan waktu, rute, moda transportasi, tujuan, frekuensi, dan biaya perjalanan (Broaddus, 2009). Salah satu kebijakan TDM yang dapat dilakukan adalah dengan pergeseran moda, yaitu proses pergerakan yang terjadi pada lokasi yang sama dan pada waktu yang sama dengan menggunakan moda alternatif. Strategi alternatif moda diantaranya adalah *ridesharing* (*carpool*, *vanpool*, *buspool*), garansi program *ridehome*, pencocokan *ridesharing*, berlangganan bus dan *shuttle bus* (Tamin, 2000).

*Ridesharing* sebagai salah satu strategi TDM berupa moda alternatif yang dimaksud adalah memberikan pilihan moda untuk menuju suatu kegiatan atau tujuan dengan menggunakan satu kendaraan bersama. *Ridesharing* bersifat *voluntarism* (kesukarelaan) yang mana tidak ada paksaan dalam pelaksanaan strategi ini. Maka dari itu, dalam mewujudkan strategi ini dibutuhkan pelayanan atau penawaran yang baik agar dapat diterima oleh pelaku perjalanan. *Ridesharing* lebih lanjut dibagi menjadi tiga yaitu *carpooling*, *vanpooling* dan *buspooling*. Perbedaannya hanya pada ukuran kendaraan dan jumlah pengguna *ridesharing* (Altshuler, 1981; Collura, 1994 dalam Ferguson, 2000) Angkutan sekolah adalah angkutan kelompok berupa bus sekolah yang khusus diperuntukkan bagi perjalanan para pelajar atau siswa sekolah. Dalam hal ini, angkutan sekolah dapat menjadi salah satu yang bisa diterapkan untuk mengubah perilaku perjalanan siswa yang tidak efisien yaitu menggunakan kendaraan pribadi dengan tingkat okupansi

dankeselamatan yang rendah seperti kendaraan pribadi roda empat dan sepeda motor, sekaligus meningkatkan layanan transportasi bagi siswayang tidak memiliki kendaraan pribadi (Tangkudung, 2014).

Adapun beberapa faktor yang dapat mempengaruhi keberhasilan *ridesharing* antara lain memiliki tujuan perjalanan yang sama, orang yang dikenal (*familiar people*), waktu yang sama dan teratur, jenis kelamin yang sama (wanita lebih suka bepergian dengan wanita), perjalanan jauh (setidaknya 20 km dalam sekali perjalanan), perbandingan dengan berkendara sendiri, transportasi yang tidak memadai dan mahalnya parkir (Alvanger, 2013).

#### **2.4.1 Angkutan Sekolah Sebagai Alternatif Moda Menuju Sekolah**

Angkutan sekolah merupakan suatu bentuk moda alternatif jenis *ridesharing*, yang memberikan pilihan moda untuk menuju ke sekolah dengan menggunakan satu kendaraan bersama. Angkutan sekolah berupa bus sekolah juga merupakan sarana transportasi yang disediakan pemerintah sebagai sarana edukasi yang memberikan kemudahan, kelancaran dan kenyamanan bagi pelajar pengguna angkutan sekolah (Tangkudung, 2014).

Bus sekolah merupakan salah satu segmen penting dalam sistem pendidikan di Amerika. Angkutan sekolah pelajar merupakan suatu bisnis yang besar. Jumlah pelajar sekolah yang menggunakan bus sekolah di Amerika Serikat telah meningkat secara drastis hingga membuat bus sekolah menjadi salah satu industri jasa terbesar di negara ini. Bus sekolah



diperkirakan telah memberikan 10 miliar perjalanan ke dan dari sekolah setiap tahunnya. Pada tahun 1950, 7 juta siswa diangkut dengan pengoperasian 115.000 bus sekolah. Lima puluh tahun kemudian pada tahun 2000, dengan pengoperasian

448.307 bus sekolah telah mengangkut 22.675.116 siswa dengan jarak lebih dari 3.788.427.941 mil ke dan dari sekolah. Dari bus sekolah tersebut negara ini terus berkomitmen untuk menyediakan suatu transportasi yang aman, efektif, efisien dan ramah lingkungan. Bagi penduduk Amerika yang sangat mengutamakan keselamatan untuk anak-anaknya, bus sekolah merupakan suatu angkutan pilihan yang paling sesuai untuk anak berpergian ke sekolah (Tull, 2017).

Dalam penelitian Prayudyanto dan Tamin (2009), bus sekolah diterapkan sebagai salah satu strategi TDM berupa pemecah pemilihan moda. Dari lima strategi TDM yang diterapkan, bus sekolah berpengaruh sebesar 1,9% dan dapat menambah kecepatan rata-rata bus sekolah sebesar 5-10km/jam serta pengurangan kemacetan sebesar 5,85% di Jakarta (PT. Pamintori Cipta, 2007).

Pelayanan angkutan antar jemput di Indonesia sendiri diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut (Wijaya dan Dinanti,2015) :

- a. Armada yang dipergunakan berupa kendaraan bus, Apabila jumlah armada bus belum mencukupi, maka dapat menggunakan

kendaraan umum lainnya,

- b. Pengguna angkutan sekolah gratis adalah para pelajar,
- c. Pengaturan jadwal dan jalur angkutan sekolah berdasarkan hasil koordinasi dengan pihak sekolah dan instansi teknis terkait, serta berdasarkan hasil survey lapangan, kajian dan ujicoba jadwal dan jalur angkutan sekolah,
- d. Pelaksanaan antar jemput pelajar dilakukan setiap hari, kecuali pada hari Minggu atau hari libur sekolah,
- e. Penyelenggaraan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemeliharaan dan operasional angkutan sekolah gratis dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Daerah,
- f. Biaya operasional sebagaimana dimaksud berupa:
  - Biaya perawatan bus
  - Jasa kerja kernet bus
  - Bantuan BBM
- g. Pembiayaan perencanaan, pengadaan, pemeliharaan dan operasional angkutan sekolah gratis yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Daerah dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kota atau lembaga diluar Pemerintah Daerah.

#### 2.4.2 Atribut Pelayanan Angkutan Sekolah

Dalam proses pemilihan jasa transportasi, atribut pelayanan jasa transportasi sangat berpengaruh terhadap keputusan pelaku perjalanan. Pada prosesnya pengguna jasa angkutan akan memilih moda angkutan yang memiliki atribut sesuai dengan tingkat kepuasan (*utilitas*) yang diinginkannya. *Utilitas* didefinisikan sebagai ukuran istimewa seseorang dalam menentukan pilihan alternatif terbaiknya atau sesuatu yang dimaksimumkan oleh setiap individu. Nilai utilitas tersebut merupakan fungsi dari beberapa atribut pelayanan moda angkutan.

Kesediaan menggunakan angkutan sekolah serta pilihan moda angkutan yang paling disukai memiliki hubungan dengan karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan siswa yang ditinjau dari ciri pelaku perjalanannya, ciri pola pergerakannya dan ciri sistem angkutan yang digunakan. Selain itu, pilihan para pelajar juga ditentukan oleh faktor-faktor yang dirasakan penting untuk dipertimbangkan sesuai dengan persepsi siswa terhadap atribut pelayanan moda yaitu (1) faktor keselamatan, (2) faktor efisiensi, (3) faktor keandalan, (4) faktor biaya, (5) faktor kemudahan pencapaian, dan (6) faktor kenyamanan (Tangkudung, 2014). Atribut pelayanan merupakan atribut dari sistem transportasi yang mempengaruhi kepuasan pelaku perjalanan, seperti kapan, dimana, untuk apa, dengan moda apa, dengan rute yang mana, melakukan pergerakan atau perjalanan. Pelaku

perjalanan yang berbeda akan mempertimbangkan atribut pelayanan yang berbeda pula. Dalam kenyataannya pelaku perjalanan tidak mempertimbangkan suatu atribut pelayanan yang ada pada suatu jenis pelayanan tertentu, tetapi hanya mengidentifikasi beberapa variabel pelayanan yang dianggap paling besar pengaruhnya terhadap keputusannya.

Pelayanan angkutan sekolah pada prinsipnya sama dengan pelayanan angkutan umum lainnya, tetapi dengan tujuan penyediaan fasilitas pelayanan khusus pendidikan. Angkutan yang digunakan pun sama, yaitu berupa bus namun dengan karakteristik warna kuning dan tulisan “BUS SEKOLAH” yang membedakannya. Harries (1976) dalam Sembiring (2012) menyatakan pelayanan angkutan umum dapat diusahakan mendekati angkutan pribadi untuk membuat angkutan umum menjadi lebih menarik dan pemakai angkutan pribadi tertarik berpindah ke angkutan umum. Hal ini dapat diukur secara relatif dari kepuasan pelayanan beberapa kriteria angkutan umum ideal antara lain adalah sebagai berikut:

Tabel 2.2 Kriteria Ideal Angkutan Kota

Keandalan	Kenyamanan	Keamanan	Biaya	Waktu perjalanan
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Setiap saat tersedia</li> <li>• Kedatangan dan sampai tujuan tepatwaktu</li> <li>• Waktu total perjalanan singkat darirumah, menunggu,dalam kendaraan, berjalan ke tujuan</li> <li>• Waktu tunggu singkat</li> <li>• Sedikit berjalan kakike bus stop / halte</li> <li>• Tidak perlu berpindah kendaraan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terlindung dari cuaca buruk di pemberhentian</li> <li>• Mudah untuk naik turun kendaraan</li> <li>• Tersedia tempat duduksetiap saat</li> <li>• Tidak berdesak-desakan</li> <li>• Tempat duduk yang nyaman</li> <li>• Pelayan yang sopan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aman untuk naik turun kendaraan</li> <li>• Bebas dari kejahatan</li> <li>• Terhindar dari kecelakaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongkos relatif murah dan terjangkau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Waktu tempuh yang relatif singkat</li> </ul>

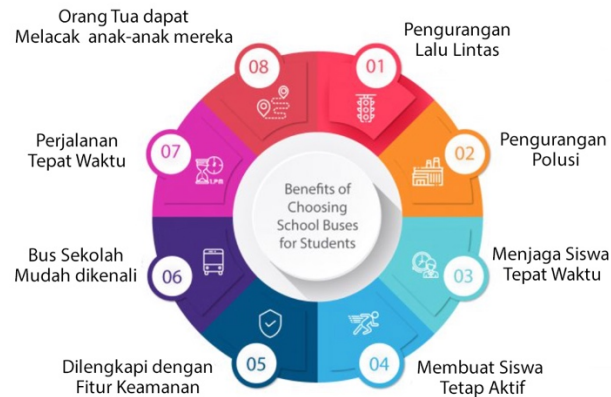
Sumber : Harries (1976) dalam Sembiring (2012)

Angkutan sekolah dalam bentuk bus sekolah merupakan sarana transportasi yang disediakan pemerintah untuk memberikan kemudahan, kelancaran dan kenyamanan bagi pelajar pengguna angkutan sekolah. Bus sekolah digunakan untuk mengangkut pelajar sekolah dari suatu tempat kumpul menuju ke sekolah. Sehingga bus sekolah sebagai fasilitas alternatif moda, dapat membantu pelajar dalam melakukan perjalanan apabila tempat tinggal mereka jauh unuk ditempuh dengan berjalan kaki (Tangkudung,

2014). Adapun keuntungan dari bus sekolah menurut Hari Nugraha et all, (2012) ialah memudahkan pelajar untuk berangkat dan pulang sekolah, memberikan rasa kenyamanan, mengurangi angka kecelakaan pelajar, mengurangi jumlah kendaraan pribadi sehingga dapat mengurangi polusi udara dan kemacetan, pelajar dapat berinteraksi dengan pelajar lainnya, lebih tepat waktu pada disiplin jam sekolah dan melatih kemandirian.

### **2.5. Faktor Pelajar di Luar Negeri Berminat Menggunakan Bus Sekolah**

Bus sekolah adalah sistem transportasi perjalanan yang paling disukai dan sering digunakan oleh para siswa. Bahkan jika orang tua dapat mengantar anak-anak mereka ke dan dari sekolah sendiri, mereka memilih bus sekolah daripada mobil mereka. Alasannya adalah keamanan yang disediakan bus sekolah untuk anak-anak. Menurut penelitian dari beberapa studi federal, bepergian dengan bus sekolah adalah cara paling aman bagi anak-anak untuk bepergian ke dan dari sekolah. Seiring dengan manfaat keselamatan, ada berbagai faktor lain yang berkontribusi pada bus sekolah. Di bawah ini, kami menjelaskan kepada Anda beberapa manfaat terpenting menggunakan bus untuk siswa sekolah.



Gambar 2.2 Manfaat atas pemilihan Bus Sekolah untuk Siswa

Sumber: [fleetroot.com/](http://fleetroot.com/) Keshavdas M

### 1. Pengurangan Lalu Lintas

Sebuah bus sekolah dapat menampung sekitar 50-100 siswa sekaligus. Itu berarti orang tua tidak perlu menjemput dan menurunkan anak-anak mereka secara terpisah di mobil pribadi mereka, dan jumlah kendaraan di jalan akan berkurang. Transportasi sekolah memberikan kontribusi positif untuk mengurangi lalu lintas.

### 2. Pengurangan Polusi

Dengan setiap siswa memilih bus untuk perjalanan sehari-hari ke sekolah dan pengurangan kendaraan pribadi berasal dari lingkungan yang aman. Kurangnya jumlah mobil di jalan menghasilkan pengurangan polusi.

### 3. Menjaga Siswa Tepat Waktu

Ketika siswa harus melakukan perjalanan melalui transportasi dengan sekolah, mereka harus tepat waktu untuk naik bus tepat waktu di pagi dan sore hari. Hal ini karena bus sekolah harus menjemput dan mengantar semua siswa tepat waktu. Itu sebabnya pengemudi tidak akan menunggu waktu ekstra untuk menjemput anak-anak.

### 4. Membuat Siswa Tetap Aktif

Salah satu manfaat penting dari bus sekolah adalah membuat siswa tetap aktif. Ketika anak-anak bangun tepat waktu dan melakukan tugas pagi mereka untuk naik bus tepat waktu. Teori awal tidur dan bangun pagi ini penting agar setiap anak tetap aktif.

### 5. Dilengkapi dengan Fitur Keamanan

Selain faktor keamanan lainnya, alat angkut sekolah dilengkapi dengan berbagai fitur keselamatan di dalam bus. Kunci aman berkualitas tinggi mencegah siswa membukanya kapan saja saat bus sedang transit. Juga, bus sekolah dilengkapi dengan jendela tertutup, sehingga siswa tidak melepaskan tangan mereka. Selain itu, sistem pelacakan berguna untuk melacak lokasi bus, kecepatannya, dan waktu kedatangan. Dengan banyak manfaat mulai dari keamanan lingkungan, manajemen waktu hingga pelacakan lokasi melalui sistem pelacakan GPS bus sekolah, bus adalah cara paling aman untuk bepergian. Jadi sudah saatnya Anda menyewa bus sekolah



untuk keamanan si kecil dan tetap tenang. Selain keunggulan di atas, bus sekolah memberikan kesempatan kerja bagi banyak pengemudi.

#### 6. Bus Sekolah Mudah Dikenali

Warna kuning bus sekolah bukan hanya untuk mempercantik desainnya. Ini penting untuk keselamatan bus. Warnanya kuning mudah dikenali, makanya bus sekolah dicat sedemikian rupa. Bersamaan dengan ini, selalu ada nomor darurat yang disorot di bagian belakang bus. Dalam hal, jika ada kecelakaan atau mengemudi terburu-buru telah dilakukan oleh pengemudi, pengendara lain dapat dengan cepat memberi tahu pihak sekolah.

#### 7. Perjalanan Tepat waktu

Ketika siswa harus melakukan perjalanan melalui transportasi dengan sekolah, mereka harus tepat waktu untuk naik bus tepat waktu di pagi dan sore hari. Hal ini karena bus sekolah harus menjemput dan mengantar semua siswa tepat waktu. Itu sebabnya pengemudi tidak akan menunggu waktu ekstra untuk menjemput anak-anak.

#### 8. Orang Tua dapat Melacak Anak-Anak Mereka

Penggunaan sistem pelacakan bus sekolah hari ini berguna bagi orang tua untuk melacak anak-anak mereka. Mereka dapat terus memeriksa lokasi anak-anak mereka secara real-time. Ini menciptakan tingkat kepercayaan antara orang tua dan otoritas sekolah, dan mereka dapat tetap yakin tentang keamanan anak-anak mereka.

## 2.6. Sintesa Tinjauan Pustaka

Berdasarkan hasil kajian teori dan literatur yang dijabarkan diatas, didapatkan beberapa indikator yang mana indikator tersebut akan digunakan untuk menentukan variabel dalam penelitian. Untuk mendapatkan sasaran yang ingin dicapai, maka diperoleh sintesa kajian dalam memperoleh variabel penelitian, berikut adalah Tabel 2.3 Sintesa Pustaka yang didapat:

Tabel 2.3 Sintesa Pustaka

Sumber	Teori	Variabel
Miro (2005) dan Tamin (2000)	Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda, yaitu faktor karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan dan sistem transportasi	Tujuan perjalanan
		Waktu perjalanan
		Panjang perjalanan
		Pendapatan
		Kepemilikan kendaraan
		Kondisi kendaraan
		Kepadatan permukiman
		Sosial-ekonomi
		Waktu relatif perjalanan
		Biaya relative perjalanan
		Tingkat pelayanan relatif
		Tingkat kehandalan
Harries (1976) dalam Sembiring (2012)	Menjelaskan pelayanan angkutan umum dapat diusahakan mendekati angkutan pribadi, dengan mengukur secara relatif kepuasan pelayanan beberapa kriteria angkutan umum ideal	Jarak dari pusat kegiatan
		Kepadatan penduduk
		Keandalan angkutan
		Kenyamanan angkutan
		Keamanan angkutan
		Keterjangkauan tarif angkutan
		Ketepatan waktu tempuh

Sumber : Harries (1976) dalam Sembiring (2012)

Berdasarkan teori di atas maka indikator penelitian yang sesuai dengan tujuan penelitian adalah karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan serta atribut pelayanan moda. Variabel-variabel yang digunakan juga disesuaikan dengan indikator-indikator tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 2.4 Indikator dan Variabel Penelitian

Indikator	Variabel
Karakteristik Pelaku Perjalanan	Kepemilikan kendaraan
	Usia
	Jenis Kelamin
Karakteristik Perjalanan	Asal-Tujuan perjalanan
	Panjang perjalanan
	Waktu perjalanan
Atribut Pelayanan Moda	Kenyamanan
	Keamanan
	Keandalan
	Biaya
	Waktu relatif perjalanan
	Tingkat akses/daya hubung
Fleksibilitas	

Sumber : Penulis, 2021

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Deskripsi Penelitian**

Dalam melakukan suatu penelitian dibutuhkan suatu metode penelitian untuk mendukung penelitian tersebut. Metode penelitian yang digunakan untuk menganalisis minat siswa sekolah menengah pertama (SMP) dan Sekolah Menengah Atas/Kejuruan (SMA/K) dalam menggunakan Bus Sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar adalah dengan survei di lapangan dan menggunakan kuisisioner. Jenis penelitian ini termasuk dalam penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi atau gambaran mengenai minat pelaku perjalanan secara sistematis, aktual dan akurat mengenai situasi atau kejadian yang kemudian diolah secara kuantitatif untuk menerangkan karakteristik pelajar dan perjalanannya. Menurut Sugiyono (2009), variabel penelitian pada dasarnya adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya. Berikut adalah Tabel 3.1 Variabel Penelitian ini adalah :

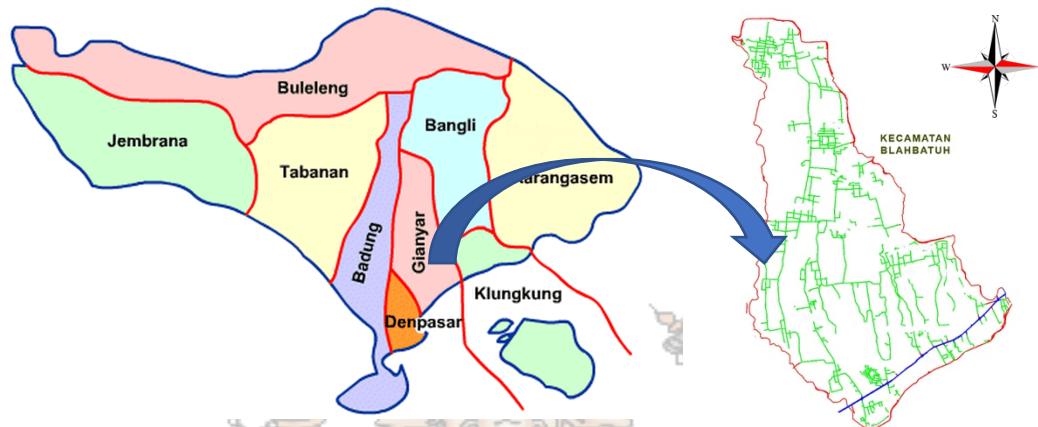
Tabel 3.1 Variabel Penelitian

Indikator	Variabel	Definisi Operasional
Karakteristik Pelaku Perjalanan	Kepemilikan kendaraan	Memiliki atau berhak seutuhnya untuk menggunakan suatu kendaraan
	Usia	Usia pelaku perjalanan
	Jenis Kelamin	Jenis kelamin yang dimiliki yaitu laki- laki atau perempuan
Karakteristik Perjalanan	Asal- Tujuan perjalanan	Asal pelaku perjalanan yaitu rumah dan tujuan pelaku perjalanan yaitu sekolah yang dituju
	Panjang perjalanan	Jarak fisik (kilometer) antara asal (rumah) dan tujuan (sekolah)
	Waktu perjalanan	Waktu keberangkatan, waktu tempuh dan waktu kepulangan pelajar menuju/dari sekolah
Atribut Pelayanan Moda	Kenyamanan	Adanya perasaan nyaman di dalam bus
	Keamanan	Adanya perasaan aman di dalam bus
	Keandalan	Waktu keberangkatan bus dan sampai tujuan yang tepat waktu
	Biaya	Besarnya tarif untuk menggunakan bus sekolah
	Waktu relatif perjalanan	Waktu yang dihabiskan dalam perjalanan di atas kendaraan hingga sampai di sekolah
	Tingkat akses/daya hubung	Keterjangkauan rute bus sekolah dalam menjangkau asal dan tujuan penumpang
	Fleksibilitas	Adanya kemudahan terhadap penggunaan bus sekolah seperti dispensasi jika ada keterlambatan yang diakibatkan oleh operasional angkutan

Sumber : Penulis, 2021

### 3.2 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kecamatan Blahbatuh, Kab.Gianyar.



Gambar 3.1 Lokasi Penelitian

Sumber: Penulis, 2021

### 3.3 Populasi dan Sampel

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya (Sugiyono,2011). Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pelajar jenjang menengah dan kejuruan yang bersekolah di sekolah yang terlewati rutanya oleh bus sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar. Dari jumlah pelajar yang banyak dan tersebar di beberapa sekolah, maka responden diambil sebagian menjadi sampel. Pengertian dari sampel adalah sebagian dari

subyek dalam populasi yang diteliti, yang sudah tentu mampu secara representatif dapat mewakili populasinya (Sabar,2007).

Penggolongan dan Jumlah populasi dalam penelitian ini dibagi menjadi dua, yaitu sebagai berikut :

Tabel 3.2 Jumlah Populasi Siswa SMP

NO	NAMA SMP	JUMLAH SISWA
1	SMP NEGERI 1 BLAHBATUH	1484
2	SMP NEGERI 2 BLAHBATUH	1012
3	SMP NEGERI 3 BLAHBATUH	594
4	SMP BLAHBATUH	65
Total Siswa SMP		3155

Sumber : sekolah.data.kemdikbud.go.id, 2021

Tabel 3.3 Jumlah Populasi Siswa SMA/K

NO	NAMA SMP	JUMLAH SISWA
1	SMA N 1 BLAHBATUH	1155
2	SMA PGRI BLAHBATUH	555
3	SMK PARIWISATA DYANA KARA	58
Total Siswa SMA		1768

Sumber : sekolah.data.kemdikbud.go.id, 2021

Tabel 3.4 Jumlah Total Populasi Siswa

POPULASI SISWA SMP + SMA/K	JUMLAH TOTAL
3155 + 1768	4923

Sumber : sekolah.data.kemdikbud.go.id, 2021

Dalam pengambilan sampling, peneliti menggunakan teknik dengan rumus *Slovin*, dengan perhitungan sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N \cdot e^2}$$

$$n = \frac{4.923}{1 + 4.923 \cdot 0,1^2}$$

$$n = 98$$

Keterangan:

$n$  : jumlah sampel

$N$  : jumlah populasi

$e$  : batas toleransi (*error tolerance*) 10%

Dari hasil perhitungan tersebut, peneliti menentukan batas toleransi sebesar 10% sehingga didapati angka  $98 \approx 100$ , namun dalam penelitian ini kami akan menggunakan sejumlah 100 sampel yang kemudian dibagi dengan metode *proportionate stratified random sampling* (sampling acak secara proporsional dengan stratifikasi). *Proportionate stratified random sampling* adalah pengambilan sampel dari anggota populasi secara acak dan berstrata secara proporsional, penentuan sampling ini digunakan untuk anggota populasi yang heterogen (tidak sejenis). *Proportionate stratified random sampling* ini dilakukan dengan cara membuat lapisan-lapisan (*strata*), kemudian jumlah subjek dari setiap lapisan (*strata*) adalah sampel penelitian (Sugiyono, 2009). Dalam teknik ini,



populasi digolongkan menurut ciri-ciri tertentu dan sesuai dengan keperluan penelitian. Penggolongan itulah yang disebut dengan stratifikasi (Kasiram, 2010).

Penggolongan populasi tersebut dikarenakan karakteristik pelajar sekolah menengah pertama dengan menengah atas berbeda. Setelah menentukan strata, langkah selanjutnya adalah menentukan jumlah sampel dalam setiap strata secara proporsional dengan menggunakan rumus berikut:

$$Z = \frac{X}{y} \times 100$$

Keterangan :

Z = persentase setiap *strata*

x = jumlah pelajar pada satu *strata*

y = jumlah seluruh pelajar

Sehingga terhitung sebagai berikut:

*Strata 1*

*Sekolah Menengah Pertama*

$$Z = \frac{3.155}{4.923} \times 100 = 64 \text{ Pelajar}$$

*Sekolah Menengah Atas/Kejuruan*

$$Z = \frac{1.768}{4.923} \times 100 = 36 \text{ Pelajar}$$

Dari hasil perhitungan dapat diketahui bahwa proporsi sampel untuk sekolah menengah pertama sebesar 64 orang pelajar dan sekolah menengah atas sebesar 36 orang pelajar. Sampel ini akan dijadikan sampel minimal dan jumlah responden akan disesuaikan dengan jumlah siswa di setiap sekolah.

### 3.4 Instrumen Penelitian

Suatu penelitian harus dilakukan secara sistematis agar data dan informasi yang diperoleh sesuai dengan harapan. Begitu pula dengan instrumen yang digunakan dalam penelitian akan menunjang dalam hal pengumpulan data. Adapun instrumen penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Formulir Suvei (Google Form)

Dalam penelitian ini, formulir survei sangat penting digunakan dalam pengumpulan data. Pada umumnya, formulir survei disusun sebelum turun ke lapangan dan bertemu langsung dengan informan. Formulir survei dengan menggunakan Google Form berguna untuk mempermudah dalam memperoleh data dan informasi yang menunjang penelitian sebagaimana tampak pada lampiran.

b. Buku Catatan dan Alat Tulis

Buku catatan dan alat tulis berguna untuk mencatat data – data yang diperoleh selama melakukan wawancara, observasi dan pengamatan langsung ke lapangan.

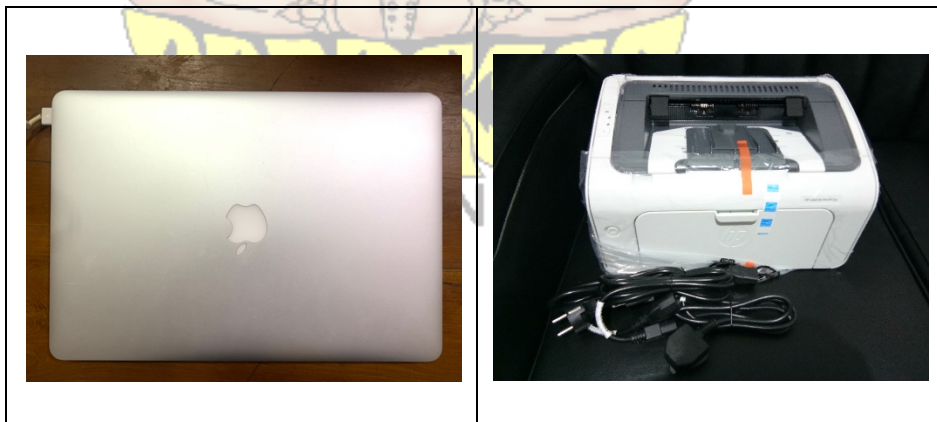


Gambar 3.2 Buku Catatan dan Alat Tulis

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2021

c. Laptop dan *Printer*

Laptop sebagai sarana yang berguna dalam inputing dan analisis data setelah melakukan survei serta membantu dalam rekapitulasi data dan pembuatan laporan.



Gambar 3.3 Laptop dan *Printer*

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2021

d. Kamera

Kamera berguna untuk pengambilan dokumentasi baik itu berupa gambar atau video guna menunjang dalam pengumpulan data pada saat melaksanakan survei.

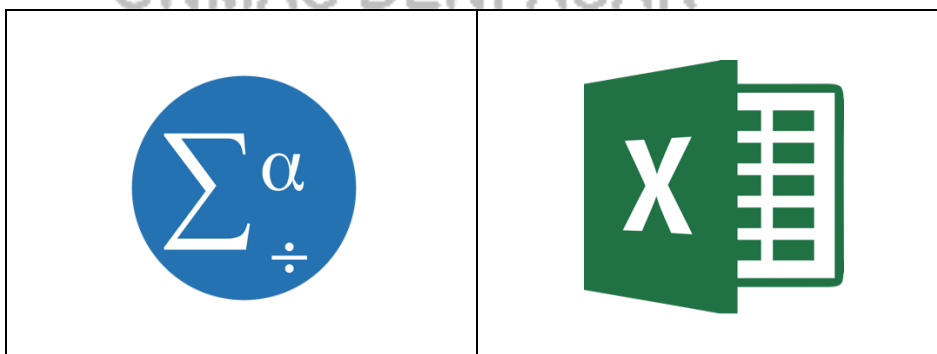


Gambar 3.4 Kamera

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2021

e. Aplikasi SPSS dan *Microsoft Excel*

Aplikasi yang digunakan untuk mengolah data analisis statistik dalam menunjang pengolahan data dari penelitian ini.



Gambar 3.5 Aplikasi SPSS dan *Microsoft Excel*

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2021

### 3.5 Teknik Pengumpulan Data

#### 3.5.1 Data Primer

##### A. Observasi

Observasi merupakan sebuah teknik pengumpulan data yang mengharuskan peneliti turun ke lapangan mengamati hal-hal yang berkaitan dengan ruang, tempat, kegiatan, benda-benda, waktu, peristiwa, tujuan dan perasaan (Ghony dan Almanshur, 2012). Dalam melakukan pengamatan, peneliti terlibat secara pasif. Artinya, peneliti tidak terlibat dalam kegiatan-kegiatan subjek penelitian dan tidak berinteraksi langsung. Observasi dalam penelitian ini digunakan untuk mengamati kondisi bus sekolah, rute, fasilitas dan lain-lain.

##### B. Kuesioner

Kuesioner adalah suatu daftar yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang harus dijawab atau dikerjakan oleh pelajar dengan bermaksud memperoleh persepsi dan preferensi pelajar terkait penelitian. Dengan teknik ini, daftar pertanyaan disusun secara sistematis agar peneliti mendapatkan jawaban dari pertanyaan mengenai penetapan variabel dari para responden. Dari teknik ini, peneliti mendapatkan data untuk mencari nilai dari variabel atribut pelayanan moda menurut minat pelajar.

Tabel 3.5 Pengumpulan Data Primer

No.	Data	Teknik pengumpulan data	Sumber	Hasil
1.	Kepemilikan Kendaraan	Kuesioner	Pelajar	Karakteristik pelajar sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar
2.	Usia			
3.	Jenis Kelamin			
4.	Tujuan Perjalanan	Kuesioner	Pelajar	Karakteristik perjalanan pelajar menuju sekolah Kecamatan Blahbatuh
5.	Panjang Perjalanan			
6.	Waktu Perjalanan			
7.	Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kuesioner</li> <li>• Observasi</li> </ul>	Pelajar	Atribut pelayanan yang paling sesuai dan atribut- atribut yang mempengaruhi pelajar terhadap pemilihan bus sekolah sebagai angkutan sekolah di Kecamatan Blahbatuh
8.	Keamanan			
9.	Keandalan			
10.	Biaya			
12.	Waktu Relatif Perjalanan			
13.	Fleksibilitas			

Sumber :Penulis, 2021

### 3.5.2 Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan peneliti dari berbagai sumber yang telah ada. Data sekunder dapat diperoleh dari berbagai sumber seperti buku, laporan, jurnal, dan lain-lain. Data sekunder dalam penelitian ini didapat dari survey ke beberapa instansi seperti Dinas Pendidikan Kabupaten Gianyar terkait data jumlah populasi siswa dan Dinas Perhubungan Kabupaten Gianyar terkait rute pelayanan, waktu pelayanan dan fasilitas bus sekolah serta instansi lainnya apabila dibutuhkan.

### 3.6 Metode Analisa

Metode analisis merupakan metode lanjutan dari tahap pengumpulan data. Metode analisis dalam penelitian ini terdiri dari tiga tahapan. Masing-masing tahapan dengan metode analisis yang sesuai akan menjawab setiap sasaran penelitian hingga didapati tujuan penelitian. Berikut adalah tahapan metode analisis dalam penelitian ini:

#### 3.6.1 Mengidentifikasi Karakteristik Pelajar Dan Perjalanannya Menuju Sekolah Kecamatan Blahbatuh-Gianyar

Untuk mengetahui karakteristik pelajar dan perjalanannya menuju sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar, pertama peneliti menggunakan metode statistik deskriptif dalam proses mengolah data yang telah di dapatkan dari survei kuesioner. Metode statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa

bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi (Sugiyono, 2014). Sehingga data dapat ditabulasi dan dideskripsikan agar lebih mudah untuk dipahami dan dapat dianalisis pada tahap selanjutnya. Setelah pemaparan karakteristik dijabarkan dengan cara statistik deskriptif, selanjutnya dilakukan analisis *Crosstab* untuk mengukur pengaruh karakteristik pelajar terhadap kesediaan menggunakan bus sekolah. Analisis *Crosstab* dalam penelitian ini menggunakan *M.Excel* sebagai alat analisis. Berikut adalah Tabel 3.6 contoh tabulasi silang (analisis *Crosstab*):

Tabel 3.6 Contoh Tabulasi Silang (Analisis *Crosstab*)

No.	Karakteristik pelajar	Kesediaan Menggunakan Bus Sekolah		Total
		Bersedia	Tidak Bersedia	
1.	<i>Kategori 1</i>			
2.	<i>Kategori 2</i>			
.....	<i>Kategori n</i>			
	Total			

Sumber : Penulis, 2021

### 3.6.2 Menganalisis Minat Pelajar Terhadap Atribut Pelayanan yang Paling Sesuai Dalam Pemilihan Bus Sekolah sebagai Angkutan Sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar

Metode analisa yang digunakan dalam sasaran ini adalah analisa *Conjoint* yaitu sebuah teknik multivariate yang khusus digunakan untuk memahami bagaimana responden mengembangkan preferensi terhadap suatu produk atau jasa. Hal ini didasarkan pada premis bahwa konsumen



menilai produk/jasa dengan cara mengkombinasikan jumlah nilai dari masing-masing atribut terpisah. Utilitas sebagai ukuran nilai dalam analisis *Conjoint* bersifat subyektif *judgment* preferensi dari setiap individu. Bentuk dasar model linier matematis analisis *Conjoint* dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$Y_1 \text{ (non metrik/metrik)} = X_1 + X_2 + X_3 + \dots + X_n \text{ (non metrik)}$$

Keterangan :

1. (variable independen), skala pengukuran metrik atau non metrik, didefinisikan sebagai pendapat keseluruhan dari seorang responden terhadap sekian atribut/atribut dan level pada sebuah barang/jasa.
2.  $X_1, X_2, X_3$  hingga  $X_n$  (variabel independen), skala pengukuran non metrik, didefinisikan sebagai atribut dan level.

Skala pengukuran yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala ordinal. Skala ordinal adalah skala pengukuran yang tidak hanya menyatakan kategori, tetapi juga menyatakan peringkat *construct* yang diukur (Sugiyono, 2009). Peringkat yang dimaksud adalah skala yang didasarkan pada *ranking*, dengan mengurutkan dari jenjang yang lebih tinggi sampai terendah atau sebaliknya.

Adapun tahapan dalam analisis *Conjoint*, diantaranya yaitu:

### a. Menentukan Atribut dan Levelnya

Pemilihan atribut dilakukan berdasarkan hasil sintesapustaka literatur yang telah peneliti lakukan sebelumnya. Atribut yang telah terpilih merupakan atribut yang dianggap berperan penting dalam penelitian ini. Kemudian, dari atribut tersebut ditentukan level masing-masing atribut. Dalam penelitian ini, peneliti menentukan untuk mengembangkan 6 atribut dengan masing-masing dua level. Level disini ditentukan sedemikian rupa agar memiliki peluang untuk diterima oleh responden. Berikut Tabel 3.7 atribut beserta levelnya:

Tabel 3.7 Atribut dan Levelnya

No.	Atribut	Level		
		1	2	3
1	Kenyamanan	Kenyamanan dalam bus dipertahankan	Kenyamanan dalam bus ditingkatkan	-
2	Keamanan	Dipertahankan	Ditingkatkan	-
3	Keandalan	Waktu keberangkatan tetap, pukul 05.50	Waktu keberangkatan diubah	-
4	Biaya	Gratis Berbayar		-
5	Waktu tempuh	Waktu tempuh dipertahankan	Waktu tempuh diperbaiki	-
6	Tingkat akses/ daya hubung	Jangkauan rute tetap	Perlu Penambahan	-
7	Fleksibilitas	Ada	Tidak ada	Ditambahkan

Sumber : Penulis, 2021

**b. Mendesain Stimuli/Kombinasi Atribut**

Tahapan selanjutnya adalah mendesain stimuli. Stimuli adalah kombinasi antara kombinasi level atribut dengan level atribut lainnya. Dalam penelitian ini, peneliti merancang kombinasi lengkap (*full profile*). Pada metode ini, penyusunan profil produk melibatkan seluruh atribut yang dipresentasikan secara terpisah. Penilaiannya dapat dilakukan dengan *me-ranking* semua kombinasi tersebut. Untuk mendesain kombinasi atribut, dirancang dengan cara membuat syntax pada SPSS 20.

**c. Menentukan Metode Pengumpulan Data**

Data yang diperlukan dalam analisis konjoin dapat berupa data non-metrik (data berskala nominal atau ordinal atau kategorial) maupun data metrik (data berskala interval atau rasio). Dalam penelitian ini, peneliti memilih untuk menggunakan data non-metrik yaitu skala ordinal, yaitu responden diminta untuk membuat *ranking* atau mengurutkan kombinasi atribut pada tahap yang telah dibuat sebelumnya. *Ranking* dimulai dari angka 1 sebagai kombinasi yang paling tidak disukai hingga angka 8 sebagai kombinasi yang paling disukai.

**d. Melakukan Proses Conjoint**

Setelah proses *ranking* dari responden, hasil ranking kemudian diolah menggunakan analisis *Conjoint* pada SPSS. Langkah-langkah dalam proses menganalisis *Conjoint* hampir sama seperti mendesain kombinasi atribut, yaitu dengan membuat syntax pada SPSS.

### e. Menguji Keakuratan Prediksi

Dalam analisis *Conjoint* harus dilakukan pengukuran keakuratan prediksi. Pengukuran *predictive accuracy* dilakukan dengan menggunakan nilai korelasi antara estimasi variabel dengan aktualnya. Untuk mengidentifikasi keakuratannya, dapat dilihat pada *correlation coefficient* yang tercermin pada *pearson's R* dan *kendall's tau*.

Tabel 3.8 Contoh Tabel Hasil *Output* Nilai Koefisien Utilitas

menggunakan SPPSS

**Utilities**

		Utility Estimate	Std. Error
KENYAMANAN	DIPERTAHANKAN (X <sub>1</sub> )		
	DITINGKATKAN (X <sub>2</sub> )		
KEAMANAN	DIPERTAHANKAN (X <sub>3</sub> )		
	DITINGKATKAN (X <sub>4</sub> )		
KEANDALAN	TETAP (X <sub>5</sub> )		
	DIUBAH (X <sub>6</sub> )		
BIAYA	GRATIS (X <sub>7</sub> )		
	BERBAYAR (X <sub>8</sub> )		
WAKTU	DIPERTAHANKAN (X <sub>9</sub> )		
	DIPERBAIKI (X <sub>10</sub> )		
TINGKAT AKSES/ DAYA HUBUNG	DIPERTAHANKAN (X <sub>11</sub> )		
	DIPERBAIKI (X <sub>12</sub> )		
FLEKSIBILITAS	ADA (X <sub>13</sub> )		
	TIDAK ADA (X <sub>14</sub> )		
	DITAMBAHKAN (X <sub>15</sub> )		
(Constant)			

Sumber : Penulis, 2021

### 3.6.3 Menganalisis Tingkat Kepentingan Atribut-Atribut Pelayanan yang Mempengaruhi Minat Pelajar Terhadap Angkutan Bus Sekolah Kecamatan Blahbatuh-Gianyar

Salah satu output dalam analisis *Conjoint* adalah *average importance score* (nilai kepentingan atribut). Dari nilai kepentingan tersebut akan menunjukkan seberapa penting dan seberapa berpengaruh suatu atribut terhadap keseluruhan preferensi. Berikut adalah tabel hasil *output average importance score* atau nilai kepentingan atribut:

Tabel 3.9 Contoh Tabel Hasil *Output* Nilai Kepentingan Atribut Menggunakan SPSS

KENYAMANAN	.....%
KEAMANAN	.....%
KEANDALAN	.....%
BIAYA	.....%
WAKTU	.....%
AKSES	.....%
FELSIBILITAS	.....%

Sumber : Penulis, 2021

Tabel 3.10 Teknik Analisa Penelitian

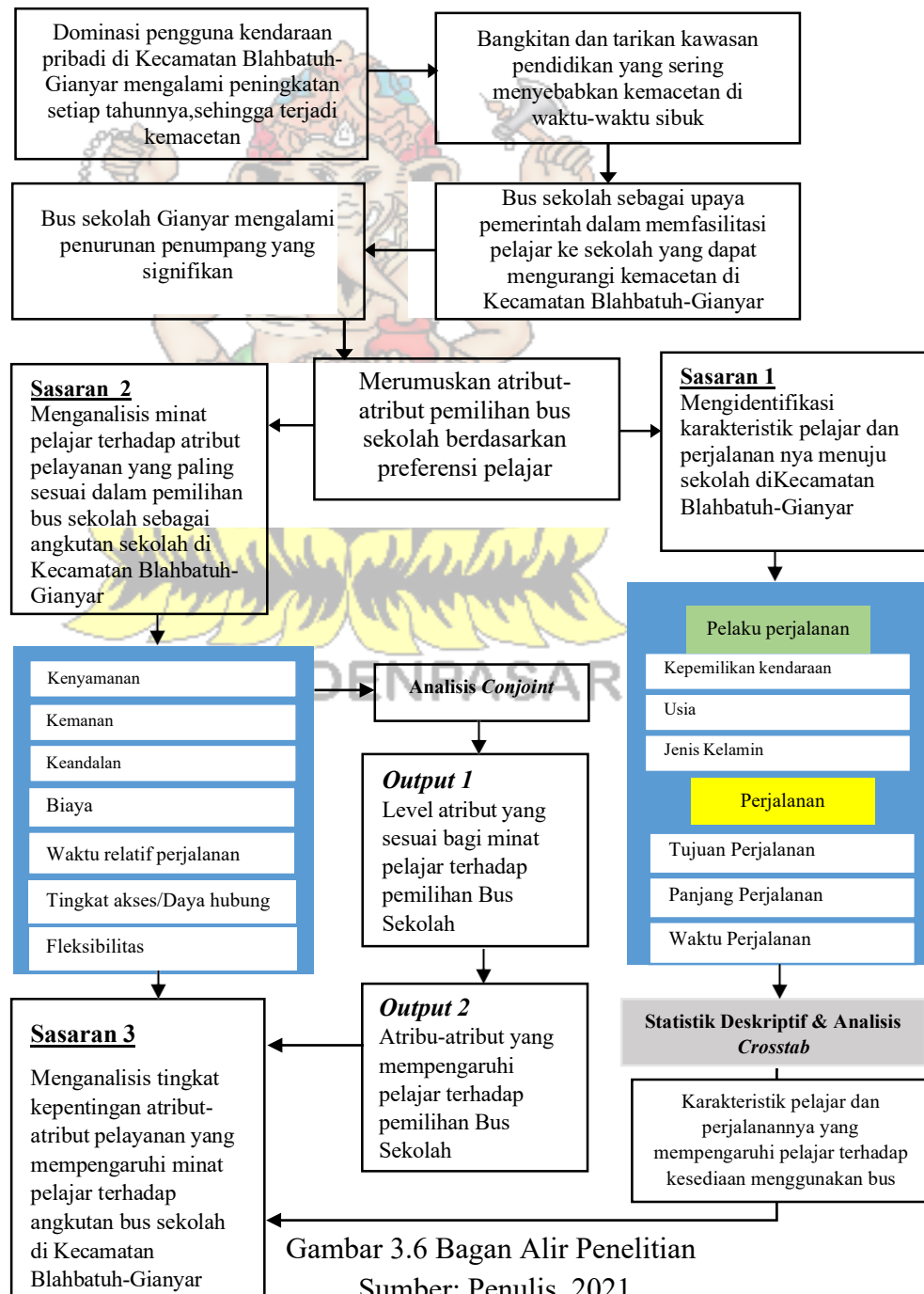
No.	Sasaran	Tujuan	Teknik	Hasil
1.	Mengidentifikasi karakteristik pelajar dan perjalanannya menuju sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar	Mengetahui karakteristik pelaku perjalanan dan perjalanan pelajar di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar	Statistik deskriptif dan <i>Crosstab</i>	Karakteristik pelaku perjalanan dan perjalanan pelajar sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar
2.	Menganalisis minat pelajar terhadap atribut pelayanan yang paling sesuai dalam pemilihan bus sekolah sebagai angkutan sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar	Mengetahui kombinasi atribut yang paling sesuai	Analisis Conjoint	Kombinasi atribut yang paling sesuai terhadap pemilihan bus sekolah sebagai angkutan sekolah pelajar di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar
3.	Menganalisis tingkat kepentingan atribut-atribut pelayanan yang mempengaruhi minat pelajar terhadap angkutan bus sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar	Mengetahui atribut yang paling penting	Analisis Conjoint	Atribut- atribut yang paling penting terhadap pemilihan bus sekolah sebagai angkutan sekolah pelajar Kecamatan Blahbatuh-Gianyar

Sumber : Penulis, 2021

UNMAS DENPASAR

### 3.7 Bagan Alir Penelitian

Bagan alir penelitian merupakan sebuah diagram yang mewakili suatu proses pada suatu penelitian yang berupa Langkah-langkah dalam bentuk simbol-simbol grafis yang urutannya dihubungkan dengan panah. Bagan alir digunakan untuk menganalisis, mendesain dan manajemen sebuah proses dalam suatu penelitian sebagaimana tampak pada gambar berikut:

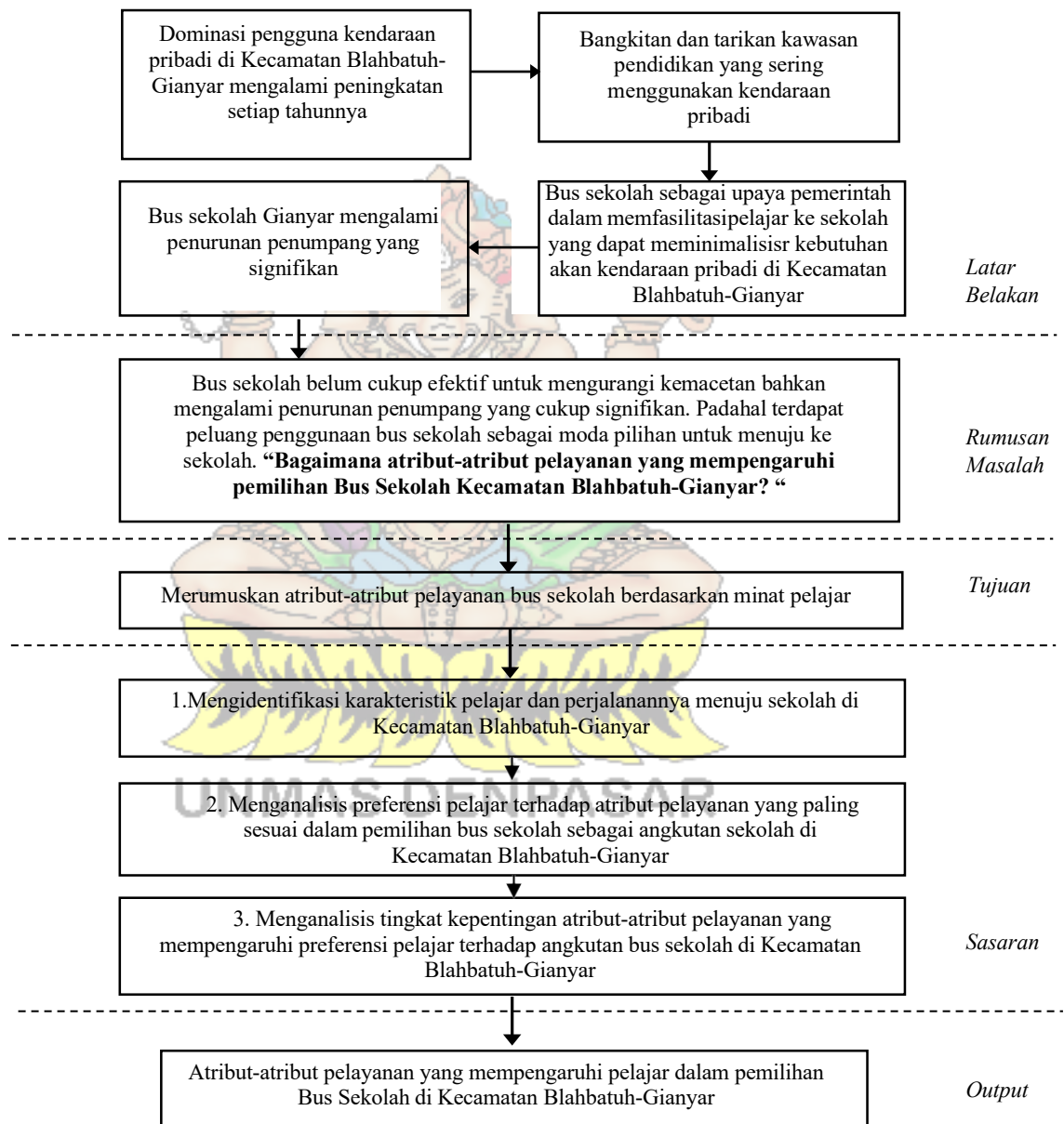


Gambar 3.6 Bagan Alir Penelitian

Sumber: Penulis, 2021

### 3.8 Kerangka Pikir Penelitian

Adapun kerangka pikir pada penelitian ini sebagaimana tampak pada gambar berikut :



Gambar 3.7 Kerangka Pikir

Sumber: Penulis, 2021



## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 4.1. Gambaran Umum Wilayah Studi

##### 4.1.1. Rute Pelayanan Bus Sekolah

Dalam perencanaan ini, bus sekolah melayani 5 rute pelayanan dari 5 titik kumpul yang berbeda (Dishub, 2021). Berikut ialah titik kumpul dan rute pelayanan bus sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar :

- I. **Desa Medahan** di Café Bagoes - Jl. Pantai Masceti - Jl. Persatuan - Jl. Lg Gambir - Jl. Gusti Agung Made Gambar - Jl. Maruti - Jl. Nagakonci
- II. **Desa Keramas** di Selukat Learning Center - Jl. Selukat - Jl. Maruti - Jl. Nagakonci - SMPN 2 - Jl. Maruti - Jl. Gaga - Jl. Banjar Selat - Jl. Raya Belega - Jl. Kebo Iwa - Jl. Udayana
- III. **Desa Pering** di Sekretariat Kelompok Nelayan Sari Segara -Jl. Permata Pering - Jl. Segara Wilis - Jl. Raya Pering - Jl. Raya Tojan - Balai Br. Perangsada - Jl. Raya Tojan - Jl. Kebo Iwa - Jl. Kresna - SD 1 Blahbatuh - Jl. Dharmawangsa- Jl. Udayana
- IV. **Desa Bona** di Balai Br. Pasedana Bona - Jl. Raya Bona - Jl. Raya Belega - Jl. Kebo Iwa - Jl. Udayana - SMPN 1 - Jl. Udayana - Jl. Kebo Iwa - Jl. Raya Belega - Jl. Banjar Selat - Jl. Gaga - Jl. Maruti - Jl. Nagakonci

V. **Desa Saba** di Balai Br. Saba - Jl. Pantai Saba - Jl. Raya Dewa Saba - Jl. Raya Bonbiu - Simpang Jl. Raya Bonbiu-Jl. Raya Blangsinga - Jl. Raya Pantai Saba - Jl. Wisma Gajah Mada - Jl. Udayana - SMPN 1 - Jl. Udayana - Jl. Kebo Iwa - Jl. Banjar Selat - Jl. Gaga - Jl. Maruti - Jl. Nagakonci

#### 4.1.2. Waktu Operasional Bus Sekolah

Masing-masing bus sekolah memiliki perencanaan jam keberangkatan yang bergantung pada rutenya. Berikut adalah jam keberangkatan bus sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar :

- I. Rute Desa Medahan : 06.00 WITA
- II. Rute Desa Keramas : 06.00 WITA
- III. Rute Desa Pering : 06.00 WITA
- IV. Rute Desa Bona : 06.00 WITA
- V. Rute Desa Saba : 06.00 WITA

#### 4.1.3. Karakteristik Fisik Bus Sekolah

Bus sekolah Kabupaten Gianyar yang melayani di Kecamatan Blahbatuh pun memiliki karakteristiknya yaitu warna merah dengan tulisan

“BUS SEKOLAH” dengan tulisan Gianyar di samping kiri dan kanan.

Berikut adalah gambar bus sekolah :



Gambar 4.1 Bus Sekolah Gianyar

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2021

#### 4.1.4. Keamanan, Kenyamanan dan Biaya dalam Menggunakan Bus Sekolah

Adapun beberapa atribut pelayanan yang melekat pada bus sekolah lainnya, diantaranya yaitu keamanan, kenyamanan dan biaya. Berikut penjabarannya:

##### A. Keamanan di dalam Bus Sekolah

Dalam penyelenggaraan bus sekolah tidak menyediakan asuransi keselamatan, terdapat dua pintu dengan alur keluar- masuk bus bebas, pintu tersebut masih manual atau tidak dapat menutup secara otomatis, terdapat APAR, kursi bus tidak memiliki safety belt, di dalam bus tidak tersedia handle grip (pegangan gantung) dan dalam pengoperasian bus sekolah dioperasikan oleh satu supir bus dan tidak ada petugas keamanan/pembantu lainnya.

Pengoperasionalan bus sekolah dikhususkan hanya untuk para pelajar. Adapun syarat untuk menggunakan bus sekolah adalah penumpang yaitu pelajar harus menggunakan seragam sekolah. Dengan digunakannya seragam sekolah, maka bus sekolah benar-benar digunakan khusus untuk pelajar sehingga para pelajar terhindar dari penumpang liar seperti (pengamen, pencuri, dll) dan timbul rasa aman dalam bus. Selama ini, tidak ada laporan tentang tindak kriminalitas maupun kecelakaan bus sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar.



Gambar 4.2 Pintu Bus Sekolah Gianyar

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2021

## B. Kenyamanan Bus Sekolah

Bentuk fisik dalam bus sekolah yang menunjang kenyamanan dalam bus adalah fasilitas-fasilitas yang dapat menunjang kenyamanan dalam bus. Bentuk fisik kenyamanan dalam bus sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar diantaranya adalah kursi duduk dalam bus dengan jumlah 25 kursi yang terbuat dari busa dengan setiap deretnya 2-2 seat, dilengkapi dengan pendingin ruangan dalam bus seperti AC/ kipas angin, terdapat audio visual yaitu sound system, tidak terdapat peralatan audio visual lainnya seperti TV,. Berikut adalah gambar kondisi dalam bus sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar :



Gambar 4.3 Kondisi dalam Bus Sekolah Gianyar

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2021

### C. Biaya Menggunakan Bus Sekolah

Pengoperasian bus sekolah merupakan salah satu fasilitas Pemerintah Kabupaten Gianyar untuk angkutan para pelajar menuju ke sekolah di Gianyar. Sebagai suatu fasilitas, maka Pemerintah Kabupaten Gianyar tidak memungut biaya bagi para pelajar yang menggunakan bus sekolah atau gratis.

## 4.2. Analisa dan Pembahasan

### 4.2.1. Mengidentifikasi Karakteristik Pelajar dan Perjalanannya menuju Sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar

Untuk mengidentifikasi karakteristik pelajar dan perjalanannya menuju sekolah dapat dilihat dari beberapa indikator seperti Jenis kepemilikan kendaraan, umur, jenis kelamin, asal- tujuan perjalanan, panjang perjalanan dan waktu perjalanan. Pelajar sebagai pelaku perjalanan dan memiliki karakteristik pola pergerakan yang berbeda-beda. Dari karakteristik yang berbeda tersebut, para pelajar dibedakan menjadi dua, yaitu pelajar yang bersedia menggunakan bus sekolah apabila pelayanan bus sekolah ditingkatkan dan pelajar yang tidak bersedia menggunakan bus sekolah.

Dari hasil survey, didapati 100 pelajar sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar dengan kesediaan menggunakan bus sekolah sebesar 80% atau 80 pelajar dan 20% atau 20 pelajar yang tidak bersedia menggunakan bus sekolah. Dari karakteristik dan kesediaan menggunakan bus sekolah dapat diketahui karakteristik apa saja yang mempengaruhi para

pelajar untuk bersedia atau tidak bersedia menggunakan bus sekolah yang dijabarkan pada sasaran satu berikut :

#### 4.2.1.1. Identifikasi Karakteristik Pelajar Sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar

Identifikasi karakteristik pelajar adalah identifikasi yang melekat pada diri pelajar sebagai pelaku perjalanan. Berikut adalah pembahasan karakteristik pelaku perjalanan dengan indikator jenis kepemilikan kendaraan, umur dan jenis kelamin:

##### A. Identifikasi Jenis Kepemilikan Kendaraan Pelaku Perjalanan

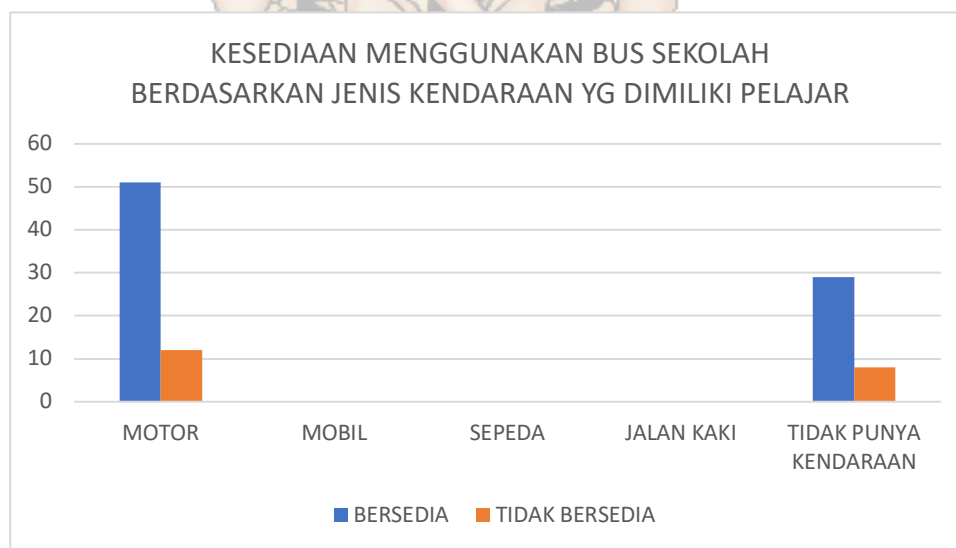
Karakteristik pelaku perjalanan dalam memilih moda angkutan sekolah dapat dilihat dari tingkat kepemilikan kendaraan pribadinya. Dalam penelitian ini, jumlah kendaraan pribadi terdiri dari mobil dan motor. Dari hasil survey, seluruh pelajar sekolah memiliki jenis kendaraan pribadi. Berikut adalah

Tabel 4.1 Jenis Kepemilikan kendaraan pribadi berdasarkan kesediaan menggunakan bus sekolah :

Tabel 4.1 Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah berdasarkan jenis kendaraan yg dimiliki pelajar

NO	JENIS KENDARAAN PRIBADI	TOTAL	KESEDIAAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH				TOTAL PRESENTASE (%)
			BERSEDIA		TIDAK BERSEDIA		
			JUMLAH	PRESENTASE (%)	JUMLAH	PRESENTASE (%)	
1	MOTOR	63	51	81	12	19	100
2	MOBIL	0	0	0	0	0	0
3	SEPEDA	0	0	0	0	0	0
4	JALAN KAKI	0	0	0	0	0	0
5	TIDAK PUNYA KENDARAAN	37	29	78	8	22	100
TOTAL		100	80		20		

Sumber : Hasil Analisa, 2021



Gambar 4.4 Diagram Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah berdasarkan jenis kendaraan yg dimiliki pelajar

Sumber: Hasil Analisa, 2021



Dari tabel dan diagram di atas dapat diketahui bahwa pelajar sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar memiliki jenis kendaraan motor dengan jumlah 63 kemudian jumlah tidak memiliki kendaraan 37 orang. Melihat jumlah frekuensi pelajar yang memiliki jumlah 63 motor, 12 pelajar dengan presentase 19% diantaranya tidak bersedia menggunakan bus sekolah dan sisanya 51 dengan presentase 81% pelajar bersedia menggunakan bus sekolah. Sedangkan yang tidak memiliki kendaraan sejumlah 37 orang, dengan kesediaan menggunakan bus sekolah sebanyak 29 dengan presentase 78% pelajar dan tidak bersedia sebanyak 8 pelajar dengan presentase 22%.

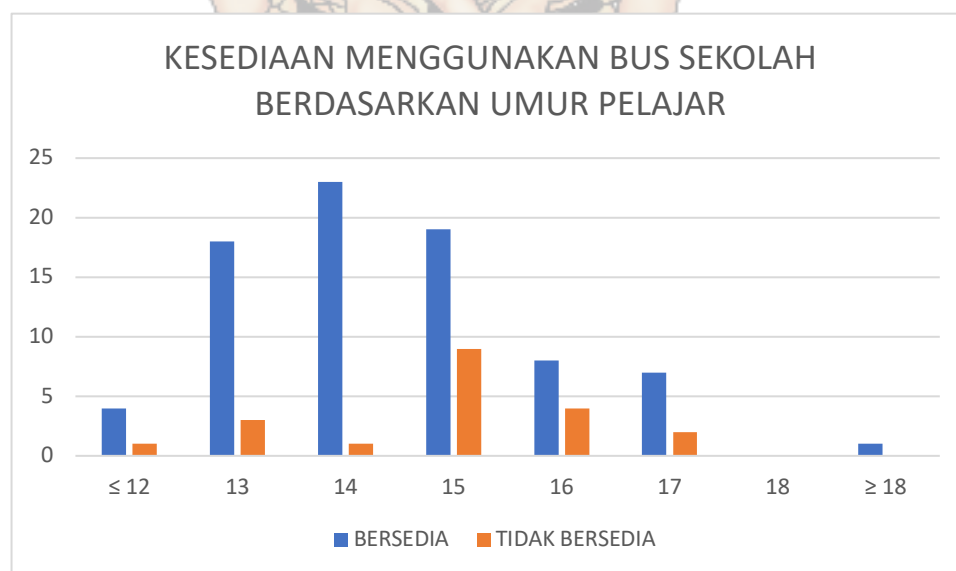
#### B. Identifikasi Usia Pelaku Perjalanan

Identifikasi karakteristik pelajar sekolah dikelompokkan menurut usia. Dari hasil menyebarkan kuesioner, maka di dapat karakteristik menurut usia pelajar sebagai berikut:

Tabel 4.2 Kesiediaan menggunakan bus sekolah berdasarkan umur pelajar

NO	UMUR PELAJAR	TOTAL	KESEDIAAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH				TOTAL PRESENTASE (%)
			BERSEDIA		TIDAK BERSEDIA		
			JUMLAH	PRESENTASE (%)	JUMLAH	PRESENTASE (%)	
1	≤ 12	5	4	80	1	20	100
2	13	21	18	86	3	14	100
3	14	24	23	96	1	4	100
4	15	28	19	68	9	32	100
5	16	12	8	67	4	33	100
6	17	9	7	78	2	22	100
7	18	0	0	0	0	0	0
8	≥ 18	1	1	100	0	0	100
TOTAL		100	80		20		

Sumber : Hasil Analisa, 2021



Gambar 4.5 Diagram Kesiediaan menggunakan bus sekolah berdasarkan umur pelajar

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Dari hasil survey yang ditabulasikan pada tabel dan diagram di atas, terdapat umur ≤12 tahun diantaranya 4 pelajar dengan

persentase (80%) bersedia menggunakan bus dan 1 pelajar dengan persentase (20%) tidak bersedia menggunakan bus sekolah, sedangkan umur 13 tahun diantaranya 18 pelajar dengan persentase (86%) bersedia menggunakan bus dan 3 pelajar dengan persentase (14%) tidak bersedia menggunakan bus sekolah, sedangkan umur 14 tahun diantaranya 23 pelajar dengan persentase (96%) bersedia menggunakan bus sekolah dan 1 (4%) tidak bersedia menggunakan bus sekolah, sedangkan umur 15 tahun diantaranya 19 pelajar dengan persentase 68%) bersedia menggunakan bus sekolah dan 9 pelajar dengan persentase (32%) tidak bersedia menggunakan bus sekolah, sedangkan umur 16 tahun diantaranya 8 pelajar dengan persentase (67%) bersedia menggunakan bus sekolah dan 4 pelajar dengan persentase (33%) tidak bersedia menggunakan bus sekolah, sedangkan umur 17 tahun diantaranya 7 pelajar dengan persentase (78%) bersedia menggunakan bus sekolah dan 2 pelajar dengan persentase (22%) tidak bersedia menggunakan bus sekolah, dan umur  $\geq 18$  tahun diantaranya 1 bersedia menggunakan bus sekolah.

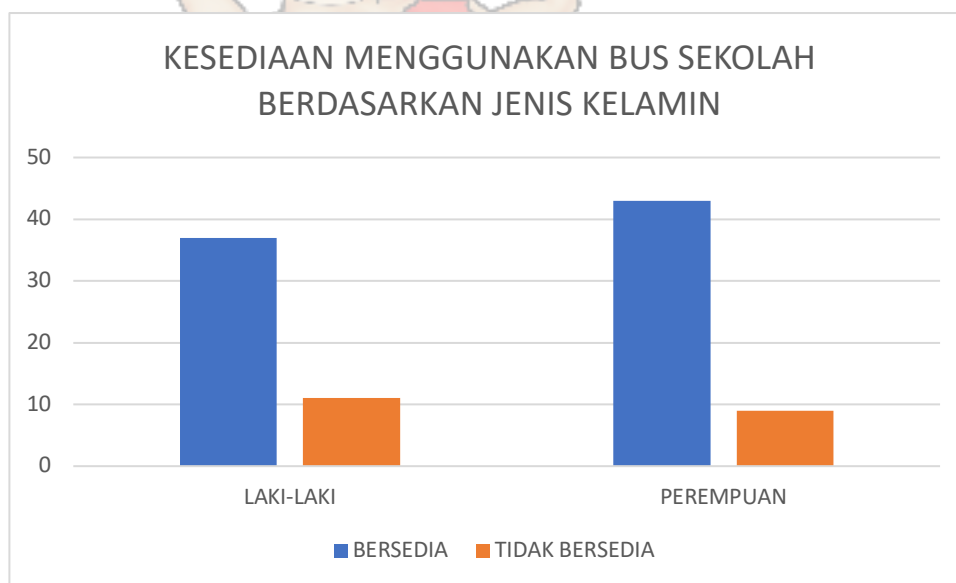
### C. Identifikasi Jenis Kelamin Pelaku Perjalanan

Identifikasi karakteristik pelajar sekolah dikelompokkan menurut jenis kelaminnya. Dari hasil menyebarkan kuesioner, maka di dapat karakteristik jenis kelamin pelajar sebagai berikut:

Tabel 4.3 Kesiediaan menggunakan bus sekolah berdasarkan jenis kelamin

NO	JENIS KELAMIN	TOTAL	KESEDIAAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH				TOTAL PRESENTASE (%)
			BERSEDIA		TIDAK BERSEDIA		
			JUMLAH	PRESENTASE (%)	JUMLAH	PRESENTASE (%)	
1	LAKI-LAKI	48	37	77	11	23	100
2	PEREMPUAN	52	43	83	9	17	100
	TOTAL	100	80		20		

Sumber : Hasil Analisa, 2021



**Gambar 4.6** Diagram Kesiediaan menggunakan bus sekolah berdasarkan jenis kelamin

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Dari hasil survey yang ditabulasikan pada tabel dan diagram di atas, terdapat 48 pelajar laki-laki dan 52 pelajar perempuan. Dari 48 pelajar laki-laki, 37 pelajar dengan persentase (77%) bersedia menggunakan bus sekolah dan 11 pelajar dengan persentase (23%) tidak bersedia menggunakan bus sekolah sedangkan 52 pelajar perempuan, 43 pelajar dengan persentase (83%) bersedia menggunakan bus sekolah dan 9 pelajar dengan persentase (17%) diantaranya tidak bersedia menggunakan bus sekolah.

#### 4.2.1.2. Identifikasi Karakteristik Perjalanan Pelajar Sekolah Di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar

Setiap pelajar sekolah memiliki karakteristik perjalanan yang berbeda-beda. Karakteristik perjalanan tersebut dapat dilihat dari beberapa indikator seperti asal-tujuan, panjang perjalanan dan waktu perjalanan. Karakteristik perjalanan pelajar akan dijelaskan berikut ini:

##### A. Identifikasi Asal Tujuan Perjalanan Pelajar Di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar

Identifikasi asal tujuan perjalanan ke sekolah dikelompokkan menjadi dua yaitu siswa menengah pertama (SMP) dan siswa menengah atas/kejuruan (SMA/K). Dari hasil

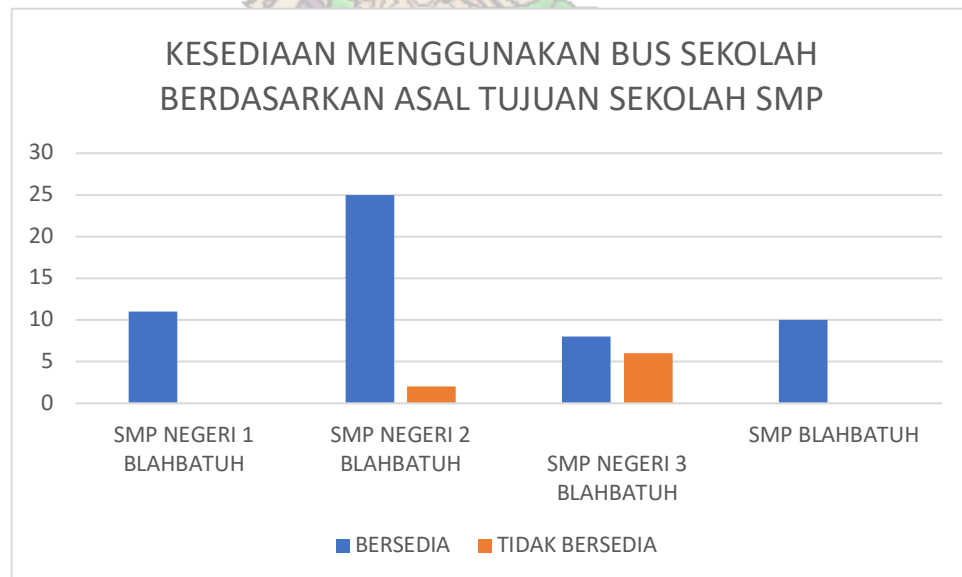
menyebarkan kuesioner, maka didapat identifikasi menurut asal

tujuan perjalanan ke sekolah sebagai berikut:

Tabel 4.4 Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Asal Tujuan Sekolah SMP

NO	TUJUAN SEKOLAH (SMP)	TOTAL	KESEDIAAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH				TOTAL PRESENTASE (%)
			BERSEDIA		TIDAK BERSEDIA		
			JUMLAH	PRESENTASE (%)	JUMLAH	PRESENTASE (%)	
1	SMP NEGERI 1 BLAHBATUH	11	11	100	0	0	100
2	SMP NEGERI 2 BLAHBATUH	27	25	93	2	7	100
3	SMP NEGERI 3 BLAHBATUH	15	9	60	6	40	100
4	SMP BLAHBATUH	10	10	100	0	0	100
TOTAL		63	55		8		

Sumber : Hasil Analisa, 2021



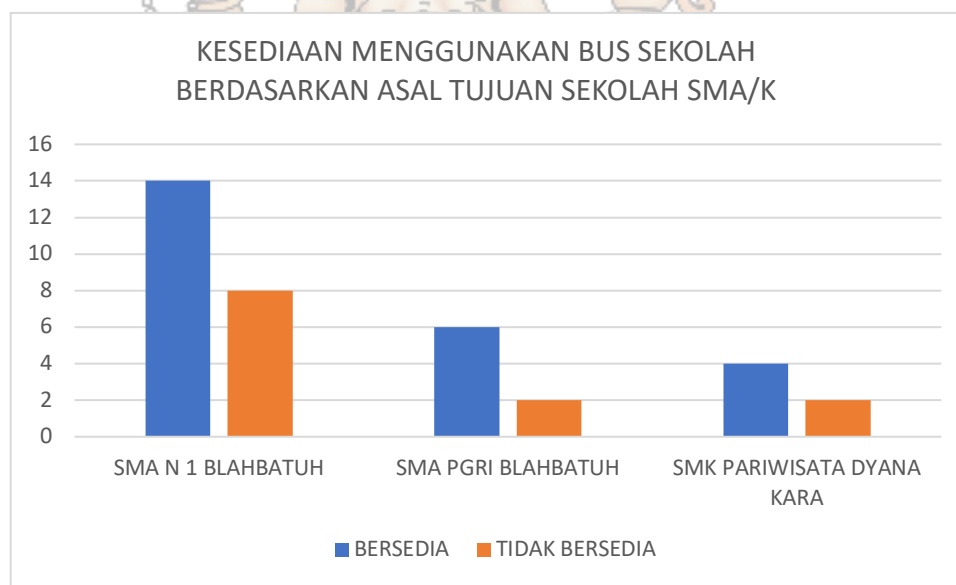
**Gambar 4.7** Diagram Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Asal Tujuan Sekolah SMP

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Tabel 4.5 Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Asal Tujuan Sekolah SMA/K

NO	TUJUAN SEKOLAH (SMA/K)	TOTAL	KESEDIAAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH				TOTAL PRESENTASE (%)
			BERSEDIA		TIDAK BERSEDIA		
			JUMLAH	PRESENTASE (%)	JUMLAH	PRESENTASE (%)	
1	SMA N 1 BLAHBATUH	23	15	65	8	35	100
2	SMA PGRI BLAHBATUH	8	6	75	2	25	100
3	SMK PARIWISATA DYANA KARA	6	4	67	2	33	100
TOTAL		37	25		12		

Sumber : Hasil Analisa, 2021



Gambar 4.8 Diagram Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Asal Tujuan Sekolah SMA/K

Sumber: Hasil Analisa, 2021

## B. Identifikasi Panjang Perjalanan Pelajar Di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar

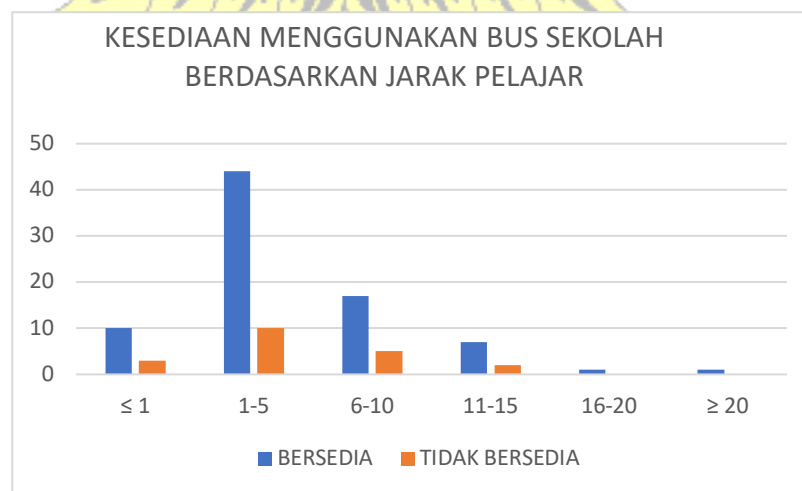
Panjang perjalanan yang dimaksud dalam penelitian disini adalah jarak dari asal (rumah) menuju ke tujuan (sekolah).

Berikut ialah Tabel 4.6 Panjang perjalanan pelajar di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar:

Tabel 4.6 Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Jarak Pelajar

NO	KATEGORI JARAK (KM)	TOTAL	KESEDIAAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH				TOTAL PRESENTASE (%)
			BERSEDIA		TIDAK BERSEDIA		
			JUMLAH	PRESENTASE (%)	JUMLAH	PRESENTASE (%)	
1	≤ 1	13	10	77	3	23	100
2	1-5	54	44	81	10	19	100
3	6-10	22	17	77	5	23	100
4	11-15	9	7	78	2	22	100
5	16-20	1	1	100	0	0	100
6	≥ 20	1	1	100	0	0	100
TOTAL		100	80		20		

Sumber : Hasil Analisa, 2021



Gambar 4.9 Diagram Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Jarak Pelajar

Sumber: Hasil Analisa, 2021



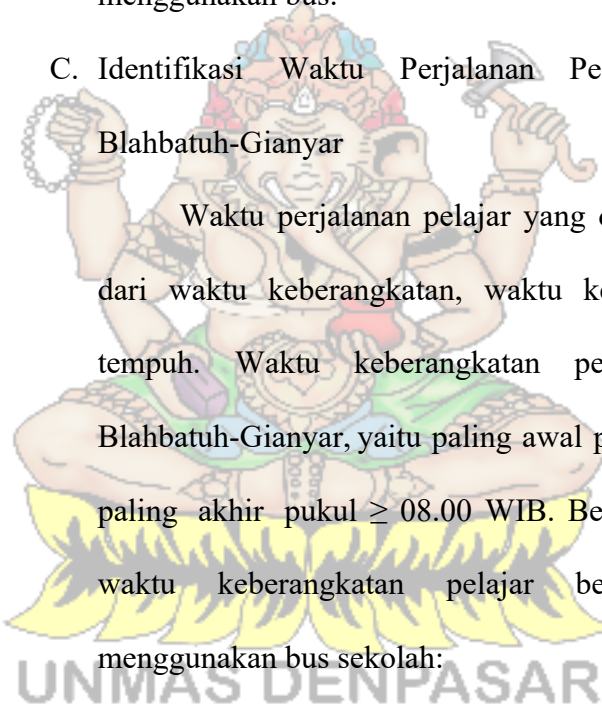
Panjang perjalanan pelajar sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar paling jauh adalah  $\geq 20$  km dan paling pendek/dekat adalah  $\leq 1$  km. Rata-rata perjalanan pelajar sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar adalah 1 km – 9 km. Dari panjang perjalanan pelajar tersebut, jumlah pelajar dengan panjang perjalanan  $\leq 1$  km adalah 13 pelajar, panjang perjalanan 1-5 km adalah 54 pelajar, panjang perjalanan 6-10 km adalah 22 pelajar, pelajar dengan panjang perjalanan 11-15 km adalah 9 pelajar, panjang perjalanan 16-20 km adalah 1 pelajar, panjang perjalanan  $\geq 20$  km adalah 1 pelajar.

Dari jumlah pelajar dengan panjang perjalanan  $\leq 1$  km terdapat 10 pelajar dengan persentase (77%) yang bersedia menggunakan bus dan 3 dengan persentase (23%) tidak bersedia menggunakan bus, kemudian pelajar dengan panjang perjalanan 1-5 km terdapat 44 pelajar dengan persentase (81%) yang bersedia menggunakan bus dan 10 pelajar dengan persentase (19%) tidak bersedia menggunakan bus, pelajar dengan panjang perjalanan 6-10 km terdiri dari 17 pelajar dengan persentase (77%) yang bersedia menggunakan bus dan 5 pelajar dengan persentase (23%) tidak bersedia menggunakan bus, pelajar dengan panjang perjalanan 11-15 km terdiri dari 7 pelajar dengan persentase (78%) yang bersedia

menggunakan bus dan 2 pelajar dengan persentase (22%) tidak bersedia menggunakan bus, pelajar dengan panjang perjalanan 16-20 km terdiri dari 1 pelajar dengan persentase (100%) yang bersedia, dan pelajar dengan panjang perjalanan  $\geq 20$  km terdiri dari 1 pelajar dengan persentase (100%) yang bersedia menggunakan bus.

### C. Identifikasi Waktu Perjalanan Pelajar di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar

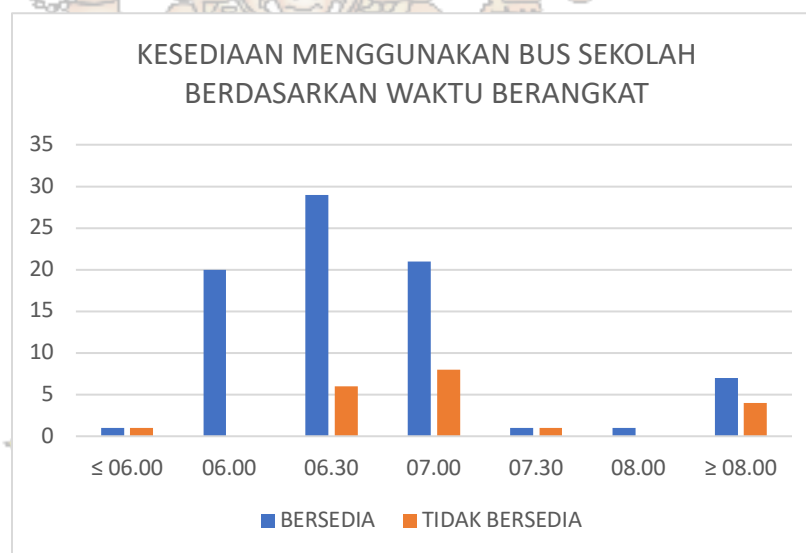
Waktu perjalanan pelajar yang dimaksud disini terdiri dari waktu keberangkatan, waktu kepulangan dan waktu tempuh. Waktu keberangkatan pelajar di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar, yaitu paling awal pukul  $\leq 06.00$  WIB dan paling akhir pukul  $\geq 08.00$  WIB. Berikut adalah Tabel 4.7 waktu keberangkatan pelajar berdasarkan kesediaan menggunakan bus sekolah:



Tabel 4.7 Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Waktu Berangkat

NO	WAKTU KEBERANGKAT	TOTAL	KESEDIAAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH				TOTAL PRESENTASE (%)
			BERSEDIA		TIDAK BERSEDIA		
			JUMLAH	PRESENTASE (%)	JUMLAH	PRESENTASE (%)	
1	≤ 06.00	2	1	50	1	50	100
2	06.00	20	20	100	0	0	100
3	06.30	35	29	83	6	17	100
4	07.00	29	21	72	8	28	100
5	07.30	2	1	50	1	50	100
6	08.00	1	1	100	0	0	100
7	≥ 08.00	11	7	64	4	36	100
TOTAL		100	80		20		

Sumber : Hasil Analisa, 2021



Gambar 4.10 Diagram Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Waktu Berangkat

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Dari tabulasi data di atas, waktu keberangkatan pelajardi Kecamatan Blahbatuh-Gianyar paling awal adalah pukul ≤06.00 WITA dengan jumlah pelajar sebanyak 2 pelajar,

kemudian pukul 06.00 WITA sebanyak 20 pelajar, kemudian pukul 06.30 WITA sebanyak 35 pelajar, kemudian pukul 07.00 WITA sebanyak 29 pelajar, kemudian pukul 07.30 WITA sebanyak 2 pelajar, kemudian pukul 08.00 WITA sebanyak 1 pelajar, dan yang paling akhir adalah pukul  $\geq$  08.00 WITA sebanyak 1 pelajar. Rata-rata pelajar di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar berangkat sekolah adalah pukul 06.00 - 07.00 WIB.

Dari jam keberangkatan tersebut, pada pukul  $\leq$ 06.00 WITA terdapat 1 pelajar dengan persentase (50%) yang bersedia menggunakan bus dan 1 pelajar dengan persentase (50%) tidak bersedia menggunakan bus, kemudian pukul 06.00 WITA sebanyak terdapat 20 pelajar dengan persentase (100%) bersedia menggunakan bus sekolah, kemudian pukul 06.30 WITA terdiri dari 29 pelajar dengan persentase (83%) yang bersedia menggunakan bus dan 6 pelajar dengan persentase (17%) tidak bersedia menggunakan bus, kemudian pukul 07.00 WITA terdapat 21 pelajar dengan persentase (72%) yang bersedia menggunakan bus dan 8 pelajar dengan persentase (8%) tidak bersedia menggunakan bus, kemudian pukul 07.30 WITA terdapat 1 pelajar dengan persentase (50%) bersedia menggunakan bus sekolah dan 1 pelajar dengan persentase (50%) tidak bersedia menggunakan bus, kemudian pukul 08.00

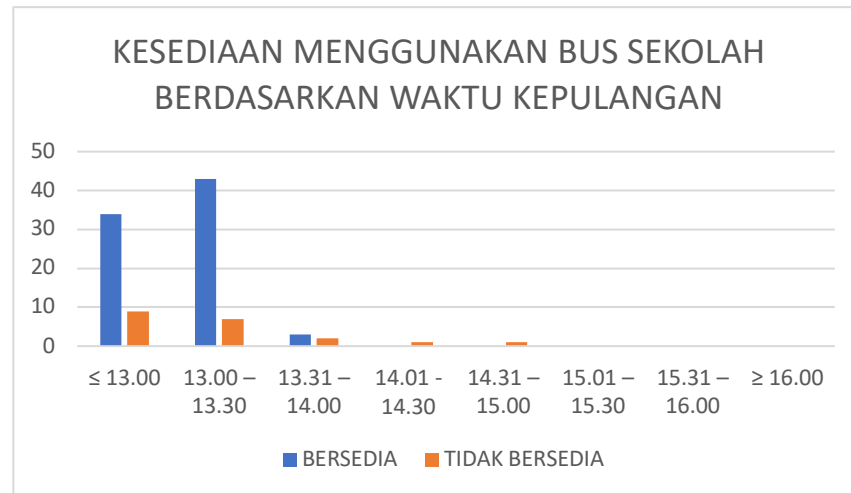
WITA terdiri dari 1 pelajar dengan persentase (100%) yang bersedia menggunakan bus sekolah, dan pukul  $\geq 08.00$  WITA terdiri dari 7 pelajar dengan persentase (64%) yang bersedia menggunakan bus sekolah dan 4 pelajar dengan persentase (36%) tidak bersedia menggunakan bus.

Karakteristik waktu perjalanan yang selanjutnya adalah waktu kepulangan pelajar sekolah. Waktu kepulangan pelajar sama dengan waktu kepulangan sekolahnya. Waktu kepulangan pelajar di Surabaya cukup beragam dengan waktu kepulangan paling awal adalah pukul  $\leq 13.00$  WIB dan waktu kepulangan paling akhir adalah pukul  $\geq 16.00$  WIB. Berikut adalah tabel waktu kepulangan pelajar di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar:

Tabel 4.8 Kesiadaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Waktu Kepulangan

NO	WAKTU KEPULANGAN	TOTAL	KESEDIAAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH				TOTAL PRESENTASE (%)
			BERSEDIA		TIDAK BERSEDIA		
			JUMLAH	PRESENTASE (%)	JUMLAH	PRESENTASE (%)	
1	$\leq 13.00$	43	34	79	9	21	100
2	13.00 – 13.30	50	43	86	7	14	100
3	13.31 – 14.00	5	3	60	2	40	100
4	14.01 - 14.30	1	0	0	1	100	100
5	14.31 – 15.00	1	0	0	1	100	100
6	15.01 – 15.30	0	0	0	0	0	0
7	15.31 – 16.00	0	0	0	0	0	0
8	$\geq 16.00$	0	0	0	0	0	0
TOTAL		100	80		20		

Sumber : Hasil Analisa, 2021



Gambar 4.11 Diagram Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Waktu Kepulangan

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Dari tabulasi data di atas, waktu kepulangan pelajar di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar paling awal adalah pukul  $\leq$  13.00 WITA dengan jumlah pelajar sebanyak 43 pelajar, kemudian pukul 13.00–13.30 WITA sebanyak 50 pelajar, kemudian pukul 13.31–14.00 WITA sebanyak 5 pelajar, kemudian pukul 14.01–14.30 WITA sebanyak 1 pelajar, kemudian pukul 14.31–15.00 WITA sebanyak 1 pelajar.

Dari jam kepulangan tersebut, pada pukul  $\leq$  13.00 WITA terdapat 34 pelajar dengan persentase (79%) yang bersedia menggunakan bus dan 9 pelajar dengan persentase (14%) tidak bersedia menggunakan bus, kemudian pukul 13.00–13.30 WITA sebanyak terdapat 43 pelajar dengan persentase (86%)

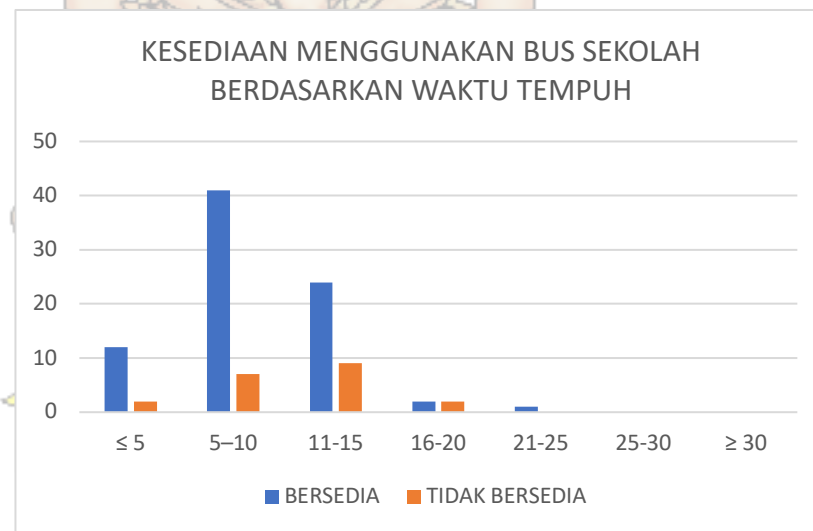
bersedia menggunakan bus sekolah dan 7 pelajar dengan persentase (14%) tidak bersedia, kemudian pukul 13.31–14.00 WITA terdapat 3 pelajar dengan persentase (60%) yang bersedia menggunakan bus dan 2 pelajar dengan persentase (40%) tidak bersedia menggunakan bus, kemudian pukul 14.01-14.30 WITA terdapat 1 pelajar dengan persentase (100%) tidak bersedia menggunakan bus, serta pukul 14.31–15.00 WITA terdapat 1 pelajar dengan persentase (100%) tidak bersedia menggunakan bus,

Adapun waktu tempuh sebagai salah satu indikator dalam karakteristik waktu perjalanan pelajar. Waktu tempuh yang dimaksud adalah waktu yang dihabiskan dalam perjalanan untuk menempuh tujuan. Waktu tempuh perjalanan pelajar untuk mencapai sekolahnya paling cepat adalah 5 menit hingga paling lama adalah 60 menit. Berikut adalah Tabel 4.9 waktu tempuh pelajar menuju ke sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar:

Tabel 4.9 Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Waktu Tempuh

NO	WAKTU TEMPUH (MENIT)	TOTAL	KESEDIAAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH				TOTAL PRESENTASE (%)
			BERSEDIA		TIDAK BERSEDIA		
			JUMLAH	PRESENTASE (%)	JUMLAH	PRESENTASE (%)	
1	≤ 5	14	12	86	2	14	100
2	5-10	48	41	85	7	15	100
3	11-15	33	24	73	9	27	100
4	16-20	4	2	50	2	50	100
5	21-25	1	1	100	0	0	100
6	25-30	0	0	0	0	0	0
7	≥ 30	0	0	0	0	0	0
TOTAL		100	80		20		

Sumber : Hasil Analisa, 2021



Gambar 4.12 Diagram Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah Berdasarkan Waktu Tempuh

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Dari tabulasi data di atas, waktu tempuh pelajar di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar paling cepat adalah ≤ 5 menit dengan jumlah pelajar sebanyak 14 pelajar, kemudian 5-10



menit sebanyak 48 pelajar, kemudian 11-15 menit sebanyak 33 pelajar, kemudian 16-20 menit sebanyak 4 pelajar, dan 21-25 menit sebanyak 1 pelajar, Dari waktu tempuh tersebut, waktu tempuh pelajar  $\leq 5$  menit terdiri dari 12 pelajar dengan persentase (86%) yang bersedia menggunakan bus dan 2 pelajar dengan persentase (14%) tidak bersedia menggunakan bus, waktu tempuh pelajar 5- 10 menit terdiri dari 41 pelajar dengan persentase (85%) yang bersedia menggunakan bus dan 7 pelajar dengan persentase (15%) tidak bersedia menggunakan bus, kemudian waktu tempuh 11-15 menit terdiri dari 24 pelajar dengan persentase (73%) yang bersedia menggunakan bus dan 9 pelajar dengan persentase (27%) tidak bersedia menggunakan bus, kemudian waktu tempuh 16-20 menit terdapat 2 pelajar dengan persentase (50%) bersedia menggunakan bus sekolah dan 2 pelajar dengan persentase (50%) tidak bersedia menggunakan bus, kemudian waktu tempuh 21-25 menit terdapat 1 pelajar dengan persentase (100%) yang bersedia menggunakan bus sekolah.

Menurut hasil survey, 20 dari 100 pelajar mengatakan tidak bersedia menggunakan bus meskipun pelayanan bus sekolah ditingkatkan. 29 pelajar cenderung menggunakan kendaraan pribadi dengan alasan bahwa kendaraan pribadi

lebih nyaman daripada bus sekolah, 21 pelajar dengan alasan waktu keberangkatan lebih tepat dengan kendaraan pribadi, 2 pelajar dengan alasan lebih aman menggunakan kendaraan pribadi daripada bus sekolah dan 17 pelajar dengan alasan waktu perjalanan lebih singkat. Berikut tabel frekuensi alasan utama pelajar yang menggunakan kendaraan pribadi dibanding bus sekolah:

Tabel 4.10 Tabel Frekuensi Alasan Utama Pelajar menggunakan Kendaraan Pribadi dibandingkan dengan Bus Sekolah

No.	Alasan	Frekuensi (%)
1.	Lebih nyaman	29 %
2.	Lebih aman	2%
3.	Biaya/ Tarif lebih murah dibandingkan menggunakan bus sekolah	0%
4.	Waktu perjalanan relatif lebih singkat dibandingkan menggunakan bus sekolah	17%
5.	Waktu keberangkatan lebih tepat waktu	13%
6.	Rute bus sekolah sulit untuk dijangkau	0%
Total		61%

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Beberapa dari responden dalam penelitian ini memiliki kendaraan pribadi. Pelajar yang memiliki kendaraan pribadi tersebut, termasuk ke dalam golongan *choice* yaitu golongan pelaku perjalanan yang mempunyai pilihan dalam menggunakan kendaraan pribadi atau menggunakan bus sekolah. Dalam

menentukan moda apa yang akan digunakan, golongan *choice* memiliki pertimbangannya masing-masing secara subjektif terhadap suatu moda yang akan dipilihnya. Berdasarkan hasil kuesioner alasan pelajar menggunakan kendaraan pribadi daripada bus sekolah menunjukkan 61 % dari 100 pelajar merasa lebih nyaman menggunakan kendaraan pribadi daripada bus sekolah. Selain itu, alasan selanjutnya ialah waktu perjalanan yang lebih singkat apabila langsung menuju ke sekolah.

Menurunnya penggunaan bus sekolah dan meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi, menyimpulkan bahwa pelajar cenderung memutuskan menggunakan kendaraan pribadi sebagai angkutan menuju sekolah. Semakin tinggi tingkat kepemilikan kendaraan pribadi, akan mempengaruhi pelajar untuk menggunakan kendaraan pribadi sebagai angkutan sekolah.

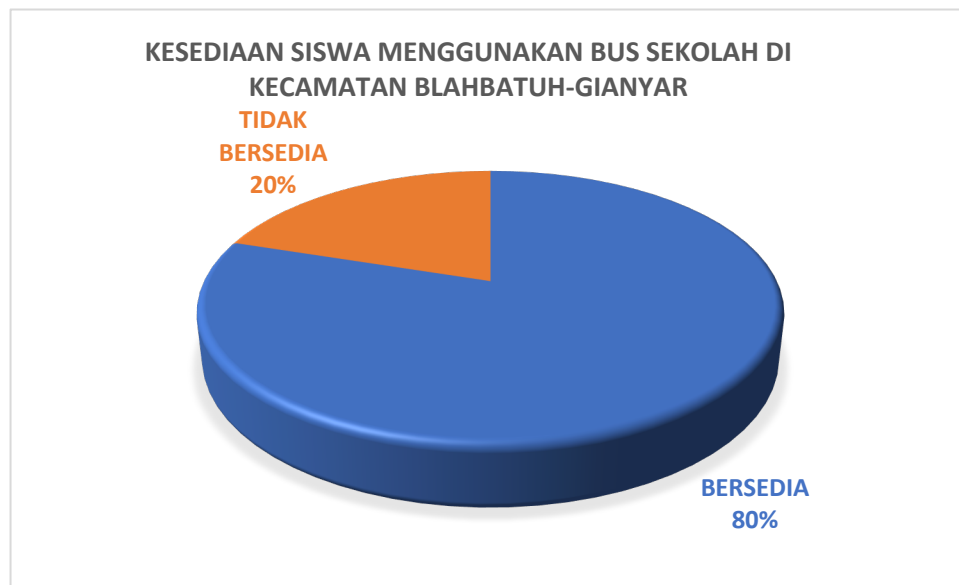
Persaingan moda angkutan tersebut merupakan suatu pilihan yang tidak dapat dipaksakan. Sehingga dibutuhkannya kajian tentang minat pelajar untuk meningkatkan pelayanan bus sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar.

#### **4.2.2. Menganalisis Minat Pelajar Terhadap Atribut Pelayanan yang Paling Sesuai Dalam Pemilihan Bus Sekolah sebagai Angkutan Sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar**

Dalam menganalisis minat pelajar terhadap pemilihan bus sekolah sebagai angkutan sekolah, digunakan analisis *Conjoint*. Analisis ini digunakan untuk mendapatkan kondisi pelayanan atribut suatu produk atau jasa yang paling disukai dan sesuai dengan pengguna produk/jasa. Analisis *Conjoint* dapat mengukur minat pengguna karena mampu merepresentasikan desain atribut dengan kombinasi atribut. Kombinasi atribut tersebut kemudian di-*ranking* oleh pengguna jasa (pelajar), dari angka 1 sebagai angka yang paling tidak sesuai hingga angka 5 sebagai angka yang paling sesuai. Jadi seberapa besar kesukaan konsumen terhadap suatu atribut dinilai cukup untuk mengorbankan atribut lain atau jika pelajar telah mempertimbangkan untuk mengorbankan suatu atribut untuk mendapatkan atribut lain, maka atribut mana yang akan dipilih.

Dari hasil survey, terhadap 100 pelajar sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar dengan kesediaan menggunakan bus sekolah sebesar 80% atau 80 pelajar dan 20% atau 20 pelajar yang tidak bersedia menggunakan bus sekolah. Dari Perencanaan dalam program bus sekolah tersebut pelajar yang bersedia menggunakan bus sekolah apabila pelayanan bus sekolah ditingkatkan, merupakan pelajar yang dapat dianalisis minatnya. Pelajar yang tidak bersedia menggunakan bus sekolah apabila

ditingkatkan pelayanan bus sekolah bukan merupakan pelajar yang dapat dianalisis minatnya, dikarenakan meskipun pelayanan bus sekolah ditingkatkan, pelajar tersebut tetap tidak akan menggunakan bus sekolah. Sehingga dalam analisis disini hanya 80 pelajar yang dianalisis minatnya.



Gambar 4.13 Pie Chart Kesiediaan Siswa Menggunakan Bus Sekolah

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Pada analisis disini, tahap awal dalam merancang kombinasi atribut adalah merumuskan atribut. Dalam penelitian ini, atribut yang akan digunakan telah dibahas pada bab sebelumnya dalam BAB II, yang terdiri dari atribut kenyamanan, keamanan, keandalan, biaya, keterjangkauan rute/akses, waktu tempuh dan Fleksibilitas. Dari atribut tersebut kemudian ditentukan level dalam setiap atribut. Level yang dimaksud adalah dua dan tiga pilihan dalam satu atribut yang akan dikombinasikan dengan atribut

lainnya seperti dipertahankan (kondisi eksisting) dan ditingkatkan. Berikut adalah Tabel 4.11 atribut dan levelnya:

Tabel 4.11 Atribut dan Levelnya

No.	Atribut	Level		
		1	2	3
1	Kenyamanan	Kenyamanan dalam bus dipertahankan	Kenyamanan dalam bus ditingkatkan	-
2	Keamanan	Dipertahankan	Ditingkatkan	-
3	Keandalan	Waktu keberangkatan tetap, pukul 05.50	Waktu keberangkatan diubah	-
4	Biaya	Gratis Berbayar		-
5	Waktu tempuh	Waktu tempuh dipertahankan	Waktu tempuh diperbaiki	-
6	Tingkat akses/ daya hubung	Jangkauan rute tetap	Perlu Penambahan	-
7	Fleksibilitas	Ada	Tidak ada	Ditambahkan

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Dari atribut dan level yang telah ditentukan, selanjutnya dilakukan kombinasi level atribut dengan level atribut lainnya. Tahap ini, dapat juga disebut dengan desain stimuli (kombinasi level atribut). Dalam penelitian ini, peneliti merancang kombinasi lengkap (*full profile*). Pada metode ini, penyusunan profil produk melibatkan seluruh atribut yang dipresentasikan secara terpisah. Penilaiannya dapat dilakukan dengan *me-ranking* semua kombinasi tersebut.

Langkah selanjutnya adalah merancang desain stimuli. Dalam prosesnya, jika merancang stimuli dengan menggunakan metode faktorial, maka akan diperoleh sejumlah stimuli sebanyak 16 kombinasi.

Adapun diperoleh suatu kombinasi atribut yang hanya mengukur efek utamanya saja, berikut 4.12 hasil *output* desain stimuli yang dihasilkan dari SPSS yang siap di-*ranking* oleh pelajar.



Tabel 4.12 Hasil Output SPSS Desain Stimuli

KOMBINASI PELAYANANBUS SEKOLAH		KENYAMANAN	KEAMANAN	KEANDALAN	BIAYA	WAKTU	KETERJANGKAUAN	FLEKSIBILITAS
	A	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	ADA
	B	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	BERBAYAR	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	ADA
	C	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	TIDAK ADA
	D	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	BERBAYAR	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	ADA
	E	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	ADA
	F	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	BERBAYAR	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	TIDAK ADA
	G	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	DITAMBAHKAN
	H	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	BERBAYAR	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	DITAMBAHKAN
	I	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	GRATIS	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	ADA
	J	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	GRATIS	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	ADA
	K	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	BERBAYAR	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	ADA
	L	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	GRATIS	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	TIDAK ADA
	M	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	GRATIS	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DITAMBAHKAN
	N	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	BERBAYAR	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	TIDAK ADA
	O	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	BERBAYAR	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	DITAMBAHKAN
P	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	BERBAYAR	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	ADA	

Sumber : Hasil Analisa, 2021



Dari hasil *desain* stimuli menggunakan SPSS, menghasilkan 16 kombinasi yaitu kombinasi A-P. Setelah kombinasi atribut jadi, kombinasi tersebut digunakan sebagai kuesioner yang kemudian akan di *ranking* oleh pelajar. Prosedur *me-ranking* kombinasi atribut tersebut ialah dengan angka 1 sebagai angka yang paling tidak sesuai hingga angka 5 sebagai angka paling sesuai. Dari hasil survey, terdapat 80 orang dari 100 orang bersedia menggunakan bus sekolah. Proses *me-ranking* tersebut hanya dilakukan kepada para pelajar yang bersedia menggunakan bus sekolah.

Tahap setelah proses penyebaran kuesioner dan *ranking* atribut, dalam proses analisis *Conjoint* akan memberikan ukuran kuantitatif terhadap tingkat kegunaan (*utility*) dan kepentingan relatif (*relative importance*) suatu atribut dibanding dengan atribut lainnya. Lebih lanjut, nilai-nilai tersebut dapat digunakan untuk menyeleksi atribut-atribut yang ditawarkan sehingga didapatkan kombinasi atribut yang paling sesuai dengan preferensi pelajar. Proses analisis *Conjoint* dilakukan peneliti menggunakan SPSS. Berikut adalah tabel hasil analisis koefisien nilai utilitas dari hasil keseluruhan analisis *Conjoint*.

Tabel 4.13 Hasil Analisa Koefisien Nilai Utilitas

		Utilities	
		Utility Estimate	Std. Error
KENYAMANAN	DIPERTAHANKAN (X <sub>1</sub> )	.108	.078
	DITINGKATKAN (X <sub>2</sub> )	-.108	.078
KEAMANAN	DIPERTAHANKAN (X <sub>3</sub> )	-.119	.078
	DITINGKATKAN (X <sub>4</sub> )	.119	.078
KEANDALAN	TETAP (X <sub>5</sub> )	.018	.078
	DIUBAH (X <sub>6</sub> )	-.018	.078
BIAYA	GRATIS (X <sub>7</sub> )	.002	.078
	BERBAYAR (X <sub>8</sub> )	-.002	.078
WAKTU	DIPERTAHANKAN (X <sub>9</sub> )	-.006	.078
	DIPERBAIKI (X <sub>10</sub> )	.006	.078
TINGKAT AKSES/ DAYA HUBUNG	DIPERTAHANKAN (X <sub>11</sub> )	.044	.078
	DIPERBAIKI (X <sub>12</sub> )	-.044	.078
FLEKSIBILITAS	ADA (X <sub>13</sub> )	.056	.105
	TIDAK ADA (X <sub>14</sub> )	-.039	.123
	DITAMBAHKAN (X <sub>15</sub> )	-.017	.123
(Constant)		3.227	.083

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Dari hasil output analisis di atas, telah diperoleh nilai koefisien utilitas pada masing-masing level atribut. Nilai *Utility Estimate* merupakan penelitian minat subjektif oleh individu yang mewakili nilai keseluruhan dari suatu objek. Cara menginterpretasi nilai utilitasnya yaitu apabila nilai koefisien utilitas positif, berarti pelajar suka dengan level atribut tersebut dan apabila nilai koefisien utilitas negatif, berarti pelajar tidak suka dengan level atribut tersebut. Sedangkan nilai *Std.Error* artinya istilah statistik yang mengukur keakuratan distribusi sampel yang mewakili populasi dengan menggunakan standar deviasi. Dalam statistik, rata-rata sampel

menyimpang dari rata-rata populasi yang sebenarnya; penyimpangan ini adalah kesalahan standar rata-rata. *Std.Error* dianggap sebagai bagian dari statistik inferensial. Ini mewakili standar deviasi rata-rata dalam kumpulan data. Ini berfungsi sebagai ukuran variasi untuk variabel acak, memberikan pengukuran untuk penyebaran. Semakin kecil spreadnya, semakin akurat datasetnya.

Hasil output analisis *Conjoint*, menghasilkan angka konstanta 3,227, dari nilai rata-rata responden mengisngi angka/*ranking* yaitu  $1+2+3+4+5+5=3$  dan nilai koefisien utilitas sebagai berikut:

#### 1. Atribut **kenyamanan**

Tabel 4.14 Koefisien Nilai Utilitas Kenyamanan

	Utility Estimate	Std. Error
KENYAMANAN DIPERTAHANKAN	.108	.078
DITINGKATKAN	-.108	.078

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Dari tabel respon terhadap atribut kenyamanan di atas, menyatakan bahwa penilaian pelajar terhadap level atribut kenyamanan yang dipertahankan lebih banyak positif daripada level atribut kenyamanan yang ditingkatkan. Hal ini berarti secara keseluruhan, pelajar cenderung suka dengan level atribut kenyamanan yang dipertahankan. Kesimpulan ini sesuai dengan nilai koefisien utilitas yang muncul yaitu level atribut kenyamanan yang dipertahankan adalah .108 (positif), sedangkan kenyamanan yang ditingkatkan adalah -.108 (negatif), dan

Std.Error pada kenyamanan dengan nilai .078 dari standar nilai .083, maka keakuratannya di atas rata-rata.

## 2. Atribut **keamanan**

Tabel 4.15 Koefisien Nilai Utilitas Keamanan

		Utility Estimate	Std. Error
KEAMANAN	DIPERTAHANKAN	-.119	.078
	DITINGKATKAN	.119	.078

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Dari tabel respon terhadap atribut keamanan di atas, menyatakan bahwa penilaian pelajar terhadap level atribut keamanan yang dipertahankan lebih banyak negative daripada level atribut keamanan yang ditingkatkan. Hal ini berarti secara keseluruhan, pelajar cenderung suka dengan level atribut keamanan yang ditingkatkan. Kesimpulan ini sesuai dengan nilai koefisien utilitas yang muncul yaitu level atribut keamanan yang dipertahankan adalah -.119 (negatif) sedangkan keamanan yang ditingkatkan adalah 0,471 (positif), dan Std.Error pada keamanan dengan nilai .078 dari standar nilai .083, maka keakuratannya di atas rata-rata.

### 3. Atribut **keandalan**

Tabel 4.16 Koefisien Nilai Utilitas Keandalan

		Utility Estimate	Std. Error
KEANDALAN	TETAP	.018	.078
	DIUBAH	-.018	.078

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Dari tabel respon terhadap atribut keandalan di atas, menyatakan bahwa penilaian pelajar terhadap level atribut keandalan yang diubah lebih banyak negative daripada level atribut keandalan yang tetap. Hal ini berarti secara keseluruhan, pelajar cenderung suka dengan level atribut keandalan yang tetap. Kesimpulan ini sesuai dengan nilai koefisien utilitas yang muncul yaitu level atribut keandalan yang diubah adalah -.118 (negatif) sedangkan keandalan yang tetap adalah .118 (positif), dan Std.Error pada keandalan dengan nilai .078 dari standar nilai .083, maka keakuratannya di atas rata-rata.

### 4. Atribut **biaya**

Tabel 4.17 Koefisien Nilai Utilitas Biaya

		Utility Estimate	Std. Error
BIAYA	GRATIS	.002	.078
	BERBAYAR	-.002	.078

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Dari tabel respon terhadap atribut biaya di atas, menyatakan bahwa penilaian pelajar terhadap level atribut biaya yang gratis lebih banyak

positif daripada level atribut biaya yang berbayar. Hal ini berarti secara keseluruhan, pelajar cenderung suka dengan level atribut biaya yang gratis. Kesimpulan ini sesuai dengan nilai koefisien utilitas yang muncul yaitu level atribut biaya yang gratis adalah .002 (positif) sedangkan biaya yang berbayar adalah -.002 (negatif), dan Std.Error pada biaya dengan nilai .078 dari standar nilai .083, maka keakuratannya di atas rata-rata.

#### 5. Atribut waktu

Tabel 4.18 Koefisien Nilai Utilitas Waktu

		Utility Estimate	Std. Error
WAKTU	DIPERTAHANKAN	-.006	.078
	DIPERBAIKI	.006	.078

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Dari tabel respon terhadap atribut waktu di atas, menyatakan bahwa penilaian pelajar terhadap level atribut waktu yang diperbaiki lebih banyak positif daripada level atribut waktu yang dipertahankan. Hal ini berarti secara keseluruhan, pelajar cenderung suka dengan level atribut waktu yang diperbaiki. Kesimpulan ini sesuai dengan nilai koefisien utilitas yang muncul yaitu level atribut waktu yang dipertahankan adalah -.006 (negatif) sedangkan waktu yang diperbaiki adalah .006 (positif), dan Std.Error pada waktu dengan nilai .078 dari standar nilai .083, maka keakuratannya di atas rata-rata.

## 6. Atribut akses

Tabel 4.19 Koefisien Nilai Utilitas Akses

		Utility Estimate	Std. Error
AKSES	DIPERTAHANKAN	.044	.078
	DPERBAIKI	-.044	.078

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Dari tabel respon terhadap atribut akses di atas, menyatakan bahwa penilaian pelajar terhadap level atribut akses dengan dipertahankan lebih banyak positif daripada level atribut akses yang diperbaiki. Hal ini berarti secara keseluruhan, pelajar cenderung suka dengan level atribut akses dengan dipertahankan. Kesimpulan ini sesuai dengan nilai koefisien utilitas yang muncul yaitu level atribut akses dengan dipertahankan adalah .044 (positif) sedangkan akses yang tetap adalah -.044 (negatif), dan Std.Error pada biaya dengan nilai .078 dari standar nilai .083, maka keakuratannya di atas rata-rata.

## 7. Atribut Fleksibilitas

Tabel 4.20 Koefisien Nilai Utilitas Fleksibilitas

		Utility Estimate	Std. Error
FLEKSIBILITAS	ADA	.056	.105
	TIDAK ADA	-.039	.123
	DITAMBAHKAN	-.017	.123

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Dari tabel respon terhadap atribut fleksibilitas di atas, menyatakan bahwa penilaian pelajar terhadap level atribut fleksibilitas dengan ada

lebih banyak positif daripada level atribut akses yang tidak ada dan ditambahkan. Hal ini berarti secara keseluruhan, pelajar cenderung suka dengan level atribut fleksibilitas dengan ada. Kesimpulan ini sesuai dengan nilai koefisien utilitas yang muncul yaitu level atribut fleksibilitas dengan ada adalah .056 (positif) sedangkan fleksibilitas dengan tidak ada adalah -.039 (negatif) serta dengan ditambahkan -.017 (negatif), dan Std.Error pada fleksibilitas pada level ada dengan nilai .105, level tidak ada dengan nilai .123 dan level ditambahkan dengan nilai .123 dari standar nilai .083, maka keakuratannya di masih kurang dari rata-rata.

Adapun deskripsi minat pelajar terhadap pelayanan bus sekolah adalah sebagai berikut:

Tabel 4.21 Deskripsi minat pelajar terhadap pelayanan bus

Atribut	Kondisi Pelayanan yang Diharapkan
Kenyamanan	Transportasi yang digunakan selalu bersih dan kendaraannya baik
	Tidak terlalu sempit,dan lebih luas
	Kenyamanan dalam kebersihan dan penumpang lainnya agar teratur dan disiplin
	Fasilitas bus mungkin dengan menambahkan jam digital agar penumpang mengetahui waktu perjalanan



	Tidak boleh ribut di bus dan menyediakan buku untuk membaca supaya tidak ribut
Keamanan	Sopir dan petugas di dalam bus harus berperilaku baik dan menjaga keamanan penumpangnya
	harusnya terdapat pembantu bus yg mengurus keadaan para siswa didalam bus tersebut karena kalau hanya satu supir mungkin tidak akan bisa mengurus semuanya sendiri, terlebih lagi jika siswanya cenderung nakal dan tidak mendengarkan perintah dari supir
	Adanya safety belt
	Mengutamakan keselamatan siswa
Keandalan	Jam berangkat dirubah pukul 7.15.00 AM
	Jam berangkat dirubah pukul 6.15.00 AM
	Jam berangkat dirubah pukul 6.30.00 AM
Biaya	-
Akses	Lebih ke pedalaman semua desa agar semua dapat merasakannya
	Di jemput sesuai jam dan atur jam yang rumahnya lebih jauh seperti di jemput duluan dan intinya di jemput dari yang paling jauh rumahnya dan yang rumahnya dekat tidak usah menunggu lama hingga membuat cemas seperti memikirkan buss sekolah tidak akan datang dan meminta tolong lagi ke orangtua

	bisa ditambah lagi rutenya karna siswa siswi yg sekolah di Blahbatuh adalah orang dari berbagai daerah
	Mungkin rutenya bisa lebih banyak
Waktu	Dirubah menjadi 15 menit
	Tepat waktu sesuai dengan jadwal anak-anak sekolah
Fleksibilitas	Untuk mengatur jadwalnya agar tidak terlambat

Sumber : Hasil Analisa, 2021

#### 4.2.3. Menganalisis Atribut-Atribut yang Mempengaruhi Preferensi Pelajar Terhadap Angkutan Bus Sekolah Di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar

Dari model linier minat tersebut maka perlu ditinjau atribut-atribut mana yang paling menentukan pemilihan bus sekolah. Analisis *Conjoint* juga menghasilkan nilai kepentingan (*average importance score*) dari masing-masing atribut. Dari nilai kepentingan tersebut akan menunjukkan seberapa penting dan seberapa berpengaruh suatu atribut terhadap keseluruhan preferensi. Dari enam atribut yang dianalisis menggunakan metode *Conjoint*, didapat nilai kepentingan sebagai berikut:

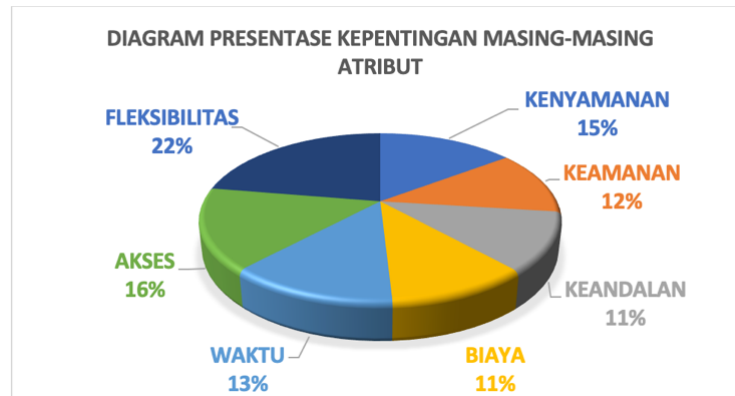
Tabel 4.22 Hasil Analisis Kepentingan  
Atribut Pelayanan

Importance Values	
KENYAMANAN	14.728
KEAMANAN	12.258
KEANDALAN	11.326
BIAYA	10.786
WAKTU	12.871
AKSES	15.644
FLEKSIBILITAS	22.386

Averaged Importance Score

Sumber : Hasil Analisa, 2021

Tujuan utama dari analisis Conjoint adalah mengetahui bagaimana konsumen bersedia mengorbankan atribut dan level suatu atribut terhadap atribut lainnya. Dari hasil nilai kepentingan atribut, nilai terbesar menunjukkan bahwa atribut yang paling mempengaruhi pelajar dalam pemilihan bus sekolah sebagai angkutan sekolah adalah atribut Fleksibilitas (22.3868%), Akses (15.644%), Kenyamanan (14.728%), waktu (12.871%), Keamanan (12.285%), keandalan (11.326%) dan Biaya (10.786%). Besar persentase atribut yang berpengaruh dapat digambarkan pada diagram berikut:



Gambar 4.14 Pie Chart Presentase Kepentingan Masing-Masing Atribut Pelayanan

Sumber: Hasil Analisa, 2021

Terdapat tiga nilai kepentingan atribut paling besar disini adalah atribut Fleksibilitas sebesar 22.3868 %, atribut Akses sebesar 15.644% dan atribut kenyamanan sebesar 14.728%. Fleksibilitas menjadi suatu atribut yang paling besar kepentingannya dalam pemilihan bus sekolah. Dari atribut Fleksibilitas, pelajar berharap mendapatkan pelayanan angkutan sekolah yang memuaskan.

Adapun tiga atribut dengan nilai kepentingan terendah yaitu atribut keamanan sebesar 12.285%, atribut keandalan sebesar 11.326% dan atribut biaya 10.786%. Atribut keamanan merupakan atribut yang cukup berpengaruh dalam pemilihan bus sekolah. Seorang pelajar pastinya menginginkan suatu angkutan yang aman dan khusus ditumpangi pelajar.

Secara keseluruhan, atribut pelayanan bussekolah semua penting. Dapat dilihat dari persentase kepentingan masing-masing variabel yang tidak jauh berbeda.

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Simpulan

Dari seluruh pembahasan studi minat siswa SMP dan SMA/K terhadap angkutan bus sekolah di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Karakteristik pelajar dan perjalanannya menuju sekolah berdasarkan dari hasil penelitian 80% siswa bersedia menggunakan bus sekolah dan 20% siswa tidak bersedia menggunakan bus sekolah.
2. Berdasarkan hasil analisis *Conjoint*, atribut pelayanan bus sekolah yang sesuai menurut preferensi pelajar adalah **kenyamanan** yang **dipertahankan**, **keamanan** yang **ditingkatkan**, **keandalan** (waktu berangkat) yang **tetap**, **biaya gratis**, **waktu tempuh** yang **diperbaiki**, **akses** yang **dipertahankan** serta **fleksibilitas** yang **ada**.
3. Secara keseluruhan, atribut pelayanan bus sekolah memiliki tingkat kepentingan dalam mempengaruhi minat pelajar. Hal tersebut dapat dilihat dari persentase tingkat kepentingan atribut. Tingkat kepentingan atribut secara berurutan adalah atribut Fleksibilitas (22.3868%), Akses (15.644%), Kenyamanan (14.728%), waktu (12.871%), Keamanan (12.285%), keandalan (11.326%) dan Biaya (10.786%). Dari atribut

Fleksibilitas, pelajar berharap mendapatkan pelayanan angkutan sekolah yang memuaskan.

## 5.2. Saran

Untuk mendukung dan melanjutkan penelitian ini, adapun saran yang dapat diberikan yaitu:

1. Berdasarkan hasil penelitian ini, sebelum terealisasi perlu upaya peningkatan pelayanan bus sekolah melalui penentuan prioritas atribut. Prioritas atribut pelayanan bus sekolah yang perlu ditingkatkan adalah Fleksibilitas, Akses dan Kenyamanan.
2. Dari hasil penelitian ini, perlunya menyelenggarakan sosialisasi tentang adanya bus sekolah ini untuk menunjang para siswa SMP dan SMA/K dalam perjalanan menuju ke sekolah.
3. Berdasarkan hasil penelitian ini, sebelum terealisasi perlu adanya penambahan jumlah armada bus sekolah dan penambahan jumlah trayek, sehingga wilayah siswa lainnya bisa terjangkau.
4. Pengembangan teknologi keselamatan di dalam bus sekolah seperti sensor pendeteksi mata mengantuk dan sensor pendeteksi pengemudi mabuk.
5. Dari hasil penelitian ini, perlu adanya analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) kedepannya pada bus sekolah khususnya di Kecamatan Blahbatuh-Gianyar.

## DAFTAR PUSTAKA

- Broaddus, A. d. (2009). *Manajemen Permintaan Transportasi*. Jakarta.
- Bruton, M. (1985). *Introduction to Transportation Planning*. Melbourne: Hutchinson.
- Cipta, P. P. (2007). Mode Shift Travel Demand Management Evaluation From Jakarta's Experience,. *Journal Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol.7, 2009., Vol.7*.
- Corporation, C. (2010). *Evaluation of Transportation Demand Management (TDM) Strategies and Its Prospect in Saudi Arabia* (Vol. 4).
- Dinanti, W. d. (2015). Jurnal Studi Evaluasi Pengoperasian Bus Sekolah Gratis di Kota Blitar.
- Ferguson, e. (2000). *Travel Demand Management and Public Policy*. USA: Ashgate.
- Ghoni, M., & Mansur, F. (2012). *Metodologi Penelitian kualitatif*. Jogjakarta: Ar-Ruzz Media.
- Harries . (1976). *Jurnal Analisis Permasalahan Transportasi Kota dengan Pendekatan Total Quality Management (TQM)*.
- Handayeni, S. E. (2017). Keterkaitan Karakteristik Pelajar & Perjalanannya Terhadap Kesiediaan Menggunakan Bus Sekolah di Surabaya. *JURNAL TEKNIK ITS Vol. 6, No. 2 (2017), 2337-3520, 15, 1-6*.
- Lall, C. J. (2003). *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi* (Jilid 1 Edisi Ketiga ed.). Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Miro, F. (1997). *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Penerbit Tarsito.
- Miro, F. (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Moh, K. (2010). *Metodologi Penelitian Kualitatif – kuantitatif*. Malang: UIN Maliki Press.
- Morlok, E. (1984). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.

- Nur Nasution, M. (2004). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia.
- Ortuzar, J., & Willumsen, L. (2001). *Modelling Transport*. England: John Wiley and Sons Ltd.
- Paulley. (2006). *The Demand for Public Transport ; The Effects of Fares, Quality of Service, Income and Car Ownership*.
- Pratikno, M. N. (2006). Analisis Penggunaan Angkutan Penumpang Umum, Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro, Semarang.
- Puspitasari, H. (2014). Peningkatan Pelayanan Bus Transjakarta Berdasarkan Preferensi Pengguna (Studi Kasus: Koridor I Blok M – Kota Jakarta).
- Rutoto, S. (2007). Pengantar Metodologi Penelitian., Universitas Muria, Kudus.
- Septomiko, Y. (2014). urnal Permodelan Bangkitan dan Tarikan pada Tata Guna Lahan Sekolah Menengah Atas Swasta di Palembang. *Vol. 2, No. 2., Vol. 2*.
- Statkomat. (2022). *Analisis Konjoin, Contoh Kasus dan Penyelesaian dengan SPSS*. Retrieved from YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=iJ082IK87N4&t=298s>
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan & Pemodelan Transportasi* (edisi ke-2 ed.). Bandung: Penerbit ITB.
- Tangkudung, E. S. (2014). Jurnal Bus Sekolah: Tinjauan Layanan dan Keselamatan. *The 17th FSTPT International Symposium*.
- Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Widyastuti, H., & Herijanto, W. d. (2015). Rekayasa Infrastruktur Transportasi, Jurnal Studi Demand and Supply Bus Sekolah untuk Siswa Sekolah Menengah Pertama dan Atas di Area Jalan Wijaya Kusuma.





**LAMPIRAN 1**  
**SURAT PERSETUJUAN SKRIPSI**



UNIVERSITAS MAHASARASWATI DENPASAR

Fakultas Teknik

Program Studi Teknik Sipil (S1)

Terakreditasi B (SK BAN PT No. 1215/SK/BAN-PT/Akred/S/TV/2019)

Sekretariat : Jalan Kamboja No.11A Denpasar 80223

Telp/Fax : (0361) 240551

Website: <http://www.ftunmas.ac.id> , E-mail: [ft@unmas.ac.id](mailto:ft@unmas.ac.id)



**Surat Persetujuan Judul Skripsi**

Nama : I Gusti Bagus Adi Raka Putra

NPM : 1805222010107

Usulan judul :

- 1 : ANALISIS KESEDIAAN ANAK SEKOLAH TINGKAT MENENGAH DAN TINGKAT ATAS DALAM MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH (STUDI KASUS : KECAMATAN BLAHBATUH-GIANYAR)
- 2 : ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LALU LINTAS PADA DAERAH RAWAN KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN NASIONAL BYPASS IDA BAGUS MANTRA, KABUPATEN GIANYAR (STUDI KASUS : RUAS PANTAI MASCETI – PANTAI LEBIH).
- 3 : ANALISIS TINGKAT KEBISINGAN LALU LINTAS PADA KAWASAN PERDAGANGAN DAN JASA DI KOTA DENPASAR (STUDI KASUS : JALAN GUNUNG AGUNG)

No	Nama Dosen (Tim Bidang Konsentrasi)	Usulan Nomor Judul yang Disetujui	Tanda Tangan dan Tanggal Persetujuan
1	Ir. Ni Ketut Sri Astati Sukawati, MT	①	
2	Ir. I Ketut Sudipta Giri, MT	①	
3	I Gusti Agung Suryadarmawan, ST, MT	①	
4	Cokorda Putra Wirasutama, ST, MT	①	



**LAMPIRAN 2**  
**SURAT KEPUTUSAN PEMBIMBING SKRIPSI**

**UNMAS DENPASAR**



**SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS MAHASARASWATI DENPASAR  
Nomor : K.793/A.40.01/UNIV.FT/VIII/2021  
T E N T A N G**

**PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS MAHASARASWATI DENPASAR**

**DEKAN FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS MAHASARASWATI DENPASAR**

- MEMBACA** : Surat permohonan untuk mendapat Bimbingan Skripsi Mahasiswa atas nama :  
N a m a : I Gusti Bagus Adi Raka Putra  
N P M : 1805222010107  
Judul Skripsi : Analisis Kesiediaan Anak Tingkat Menengah Dan Tingkat  
Atas Dalam Menggunakan Bus Sekolah (Studi Kasus :  
Kecamatan Blahbatuh – Gianyar).
- MENIMBANG** : 1. Bahwa Skripsi mahasiswa adalah merupakan kegiatan intra kurikuler  
sebagai syarat untuk dapat menempuh Ujian Sarjana Teknik Jurusan Sipil  
2. Bahwa untuk maksud tersebut dipandang perlu menunjuk Dosen  
Pembimbing Skripsi Mahasiswa.  
3. bahwa sehubungan dengan butir a dan b, perlu diterbitkan keputusannya.
- MENGINGAT** : 1. Undang – undang No. 20 tahun 2003 tentang sistem Pendidikan Nasional  
2. Peraturan Pemerintah Nomor : 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi  
3. Permenpan No 17 Tahun 2013 tentang Jabatan Fungsional Dosen dan  
Angka Kredit.  
4. Statuta Universitas Mahasaraswati Denpasar Tahun 2013
- MENETAPKAN** :  
Pertama : Bahwa terhitung mulai tanggal 6 Agustus 2021 sampai tanggal 2 Pebruari 2022  
(180 Hari Kalender) Mengangkat :  
N a m a : Cokorda Putra Wirasutama, S.T.MT  
NIP : 19730514 200501 1 001  
sebagai pembimbing I (satu) Skripsi Mahasiswa, serta;  
N a m a : Ir. I Ketut Sudipta-Giri, M.T.  
NPK : 82 6289 166  
sebagai pembimbing II (dua) Skripsi Mahasiswa

**Program Studi ( Prodi )**

1. Prodi Teknik Sipil (S1) Terakreditasi B (SK BAN PT No. 1215/SK/BAN-PT/Akred/S/IV/2019).
2. Prodi Teknik Lingkungan.



- Kedua : Apabila dalam waktu yang telah ditetapkan diatas, mahasiswa tersebut di atas belum dapat menyelesaikan Skripsi yang disertai dengan Surat dari Pembimbing maka Skripsi mahasiswa yang bersangkutan perlu ditinjau kembali.
- Ketiga : Apabila atas pertimbangan Pembimbing dapat dilanjutkan maka toleransi waktu dengan perpanjangan SK Bimbingan 180 hari Kalender sejak berakhirnya masa Surat Keputusan ini.
- Keempat : Mahasiswa yang mengulang Skripsi diwajibkan membayar uang bimbingan.
- Kelima : Segala sesuatu yang belum diatur dalam keputusan ini akan diatur kemudian.
- Keenam : Keputusan ini berlaku mulai pada hari, tanggal dan tahun ditetapkan dengan ketentuan segala sesuatunya akan dirubah/diperbaiki sebagaimana mestinya apabila dikemudian hari ternyata terdapat kekeliruan.

Ditetapkan di : Denpasar

Pada Hari : Jumat

Tanggal : 6 Agustus 2021

  
Dekan,  
**(Dr. Ir. I Made Sastra Wibawa, M.Erg.)**  
NPK. : 82 6390 178

Tembusan disampaikan kepada :

1. Mahasiswa Yang bersangkutan
2. Arsip

**Program Studi ( Prodi )**

1. Prodi Teknik Sipil (S1) Terakreditasi B (SK BAN PT No. 1215/SK/BAN-PT/Akred/S/IV/2019).
2. Prodi Teknik Lingkungan.





UNIVERSITAS MAHASARASWATI DENPASAR  
Fakultas Teknik  
Program Studi Teknik Sipil (S1)

Terakreditasi B (SK BAN PT No. 1215/SK/BAN-PT/Akred/S/IV/2019)  
Sekretariat : Jalan Kamboja No.11A Denpasar 80223  
Telp/Fax : (0361) 240551  
Website: <http://www.ftunmas.ac.id> , E-mail: [ft@unmas.ac.id](mailto:ft@unmas.ac.id)



**KARTU ASISTENSI MAHASISWA**

Nama : I Gusti Bagus Adi Raka Putra  
NPM : 1805222010107  
Dosen Pembimbing : Cokorda Putra Wirasutama, S.T, M.T  
NIP : 19730514 200501 1 001

NO	TANGGAL	INSTRUKSI/PERBAIKAN/KOREKSI	PARAF DOSEN
1	6 Nopember 2021	1. Rubah judul 2. latar belakang diperpendek 3. Tujuan penelitian, manfaat penelitian dikoreksi 4. Ditambahkan ttg. Sistem perminyakan ke belakang 5. Part cover perbaiki	P
2	18/11/2021	1. Sesuaikan judul ✓ 2. Perbaiki ltr blaf + manfaat ✓ 3. " penulisan sesuai buku panduan ✓ 4. Buat bagan alir di Bab III	P
3	25/11/2021	1. Metode penelitian --- ✓ 2. Perbaiki penulisan sampel ✓ 3. Para selundon ego s <sub>1</sub> a <sup>2</sup> ✓ 4. Buat daftar pustaka 5. " wawancara	P
4	29/11/2021	①. Perbaiki daftar pustaka ②. Sinar ason wawancara divisi cobalah	P

NO	TANGGAL	INSTRUKSI/PERBAIKAN/KOREKSI	PARAF DOSEN
5	6/12 2021	ACU 4/ ditjilkan	P
6			
7			

Denpasar..6..Desember 2021  
Dosen Pembimbing



**Cokorda Putra Wirasutama, S.T, M.T**  
NIP. 19730514 200501 1 001





UNIVERSITAS MAHASARASWATI DENPASAR

Fakultas Teknik

Program Studi Teknik Sipil (S1)

Terakreditasi B (SK BAN PT No. 1215/SK/BAN-PT/Akred/S/IV/2019)

Sekretariat : Jalan Kamboja No.11A Denpasar 80223

Telp/Fax : (0361) 240551

Website: <http://www.ftunmas.ac.id> , E-mail: [ft@unmas.ac.id](mailto:ft@unmas.ac.id)



**KARTU ASISTENSI MAHASISWA**

Nama : I Gusti Bagus Adi Raka Putra  
NPM : 1805222010107  
Dosen Pembimbing : Cokorda Putra Wirasutama, S.T, M.T  
NIP : 19730514 200501 1 001

NO	TANGGAL	INSTRUKSI/PERBAIKAN/KOREKSI	PARAF DOSEN
1.	5/1/2022	①. Relpap hetil dimunculkan ②. Pentai li penulisan, (masfin", tabel dll) ③. Jeleblan noluo deni anglo yf ack di tabel	P.
2	11/1/2022	①. Relpap ketiawer dimunculkan ②. Jeleblan noluo anglo di tabel	P.
3	13/1/2022	①. Prut abstrak ②. Prut ppt.	P.
4	14/1/2022	①. ACC yf dijilkan	P.

NO	TANGGAL	INSTRUKSI/PERBAIKAN/KOREKSI	PARAF DOSEN
5			
6			
7			

Denpasar..19..Januari 2022  
Dosen Pembimbing



**Cokorda Putra Wirasutama,S.T, M.T**  
NIP. 19730514 200501 1 001



UNIVERSITAS MAHASARASWATI DENPASAR

Fakultas Teknik

Program Studi Teknik Sipil (S1)

Terakreditasi B (SK BAN PT No. 1215/SK/BAN-PT/Akred/S/IV/2019)

Sekretariat : Jalan Kamboja No.11A Denpasar 80223

Telp/Fax : (0361) 240551

Website: <http://www.ftunmas.ac.id> , E-mail: [ft@unmas.ac.id](mailto:ft@unmas.ac.id)



**KARTU ASISTENSI MAHASISWA**

Nama : I Gusti Bagus Adi Raka Putra  
NPM : 1805222010107  
Dosen Pembimbing : Ir. I Ketut Sudipta Giri, M.T  
NPK : 82 6289 166

NO	TANGGAL	INSTRUKSI/PERBAIKAN/KOREKSI	PARAF DOSEN
1	6 Nopember 2021	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pastikan Penulisan Proposal mengikuti ketentuan sesuai pedoman Skripsi Fak. Teknik unmas denpasar</li><li>• Lengkapi dengan Cover proposal</li><li>• Secara umum tulisan sdr cukup baik, namun supaya tidak terlalu melebar yang dapat mengaburkan inti permasalahan yang ingin dicapai sebaiknya paragraf, kalimat dibuat lebih singkat dan sederhana</li><li>• Manfaat penelitian supaya dibuat lebih sistematis; untuk sdr sendiri, untuk institusi, instansi terkait dan masyarakat (kalau ada)</li><li>• Semua kata/istilah asing supaya dicetak miring</li><li>• Setiap menampilkan pernyataan/data yang spesifik supaya diisi sumbernya</li><li>• Sempurnakan tulisan sdr dan lanjutkan!</li></ul>	
2	16 Nopember 2021	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Untuk Tinjauan Pustaka supaya ditampilkan uraian yang terkait dengan judul/topik penelitian sdr. (hal-hal yang tidak ada kaitannya dengan topik penelitian supaya dihilangkan)</li><li>✓ Lanjutkan tulisan sdr pada bab berikutnya!</li></ul>	
3	25 Nopember 2021	<ul style="list-style-type: none"><li>• Perbaiki kesalahan yang ada pada tulisan sdr!</li><li>• Lengkapi dengan daftar pertanyaan (quisioner) untuk mendapatkan data yang diperlukan!</li></ul>	
4	29 Nopember 2021	Proposal sdr disetujui untuk diujikan, silahkan lengkapi persyaratan yang diperlukan untuk proses ujian tersebut !	

Denpasar, 29 Nopember 2021  
Dosen Pembimbing

**Ir. I Ketut Sudipta Giri, M.T**  
NPK. 82 6289 166



UNIVERSITAS MAHASARASWATI DENPASAR

Fakultas Teknik

Program Studi Teknik Sipil (S1)

Terakreditasi B (SK BAN PT No. 1215/SK/BAN-PT/Akred/S/IV/2019)

Sekretariat : Jalan Kamboja No.11A Denpasar 80223

Telp/Fax : (0361) 240551

Website: <http://www.ftunmas.ac.id> , E-mail: [ft@unmas.ac.id](mailto:ft@unmas.ac.id)



**KARTU ASISTENSI MAHASISWA**

Nama : I Gusti Bagus Adi Raka Putra  
NPM : 1805222010107  
Dosen Pembimbing : Ir. I Ketut Sudipta Giri, M.T  
NPK : 82 6289 166

NO	TANGGAL	INSTRUKSI/PERBAIKAN/KOREKSI	PARAF DOSEN
1	10 Januari 2022	<ul style="list-style-type: none"><li>- Untuk analisis Bab IV agar dibuat sistematis dgn urutan kata bahasa yg mudah dipahami semua orang.</li><li>- lebih banyak menambahkan data</li><li>- perlu ditinjau pelajan kolom perac menggambar bus lokal.</li></ul>	
2	12 Januari 2022	<ul style="list-style-type: none"><li>- Pada tabel ditam bahasa kolom persen tadi.</li><li>- lanjut ke Bab V</li></ul>	
3	15 Januari 2022	<ul style="list-style-type: none"><li>+ lengkapi lampiran</li><li>- buat abstrak</li></ul>	
4	17 Januari 2022	ACE ! Diujikan.	

NO	TANGGAL	INSTRUKSI/PERBAIKAN/KOREKSI	PARAF DOSEN
5			
6			

Denpasar, 17 Januari 2022  
Dosen Pembimbing



**Ir. I Ketut Sudipta Giri, M.T**  
NPK. 82 6289 166



**LAMPIRAN 4**

**KUESIONER KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN & PERJALANAN BUS**

**SEKOLAH DI KECAMATAN BLAHBATUH-GIANYAR**

**KUESIONER KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN & PERJALANAN  
PELAJAR SEKOLAH DI KECAMATAN BLAHBATUH-GIANYAR**

**A. DATA RESPONDEN**

1. Nama : .....
2. Alamat rumah : .....
3. Nomor Telpon : .....
4. Jenis Kelamin : (L) / (P)
5. Tingkat sekolah : (SMP) / (SMA/K)
6. Umur : .....
7. Kelas : .....
8. Sekolah yang dituju : .....
9. Waktu berangkat sekolah: ..... WITA
10. Waktu pulang sekolah: ..... WITA
11. Jarak rumah menuju sekolah: ..... KM
12. Waktu tempuh ke sekolah: ..... Menit
13. Apakah anda memiliki kendaraan pribadi ?
  - a. Ya, Jenis Kendaraan yang di gunakan ke sekolah ?
    - Motor
    - Mobil
    - Sepeda
    - Jalan Kaki
  - b. Tidak (langsung ke nomor 16)
14. Bagaimana cara anda menggunakan kendaraan pribadi untuk pulang dan pergi menuju ke sekolah?
  - a. Mengendarai sendiri
  - b. Diantar-jemput dengan supir
  - c. Berangkat bersama orang tua/teman

15. Alasan anda menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan bus sekolah sebagai kendaraan menuju ke sekolah?

Urutan alasan	Alasan
	a. Lebih nyaman
	b. Lebih aman
	c. Biaya/ Tarif lebih murah dibandingkan menggunakan bus sekolah
	d. Waktu perjalanan relatif lebih singkat dibandingkan menggunakan bus sekolah
	e. Waktu keberangkatan lebih tepat waktu
	f. Rute bus sekolah sulit untuk dijangkau

16. Jika terdapat peningkatan dan pelayanan pada bus sekolah dalam perencanaan ini, apakah anda bersedia menggunakan bus sekolah sebagai angkutan menuju ke sekolah?

- a. Bersedia (LANJUTKAN ke halaman berikutnya)
- b. Tidak Bersedia (LANJUTKAN ke halaman berikutnya)

UNMAS DENPASAR



Untuk mengetahui minat pelajar terhadap bus sekolah yang masih dalam tahap perencanaan ini, kami akan menjelaskan sedikit tentang kondisi eksisting bus sekolah Kabupaten Gianyar yang melayani Trayek di Kecamatan Blahbatuh:

1. Bus Sekolah melayani rute **6 RUTE PELAYANAN**, yaitu :

I. **Desa Medahan** di Café Bagoes - Jl. Pantai Masceti - Jl. Persatuan - Jl. Lg Gambir - Jl. Gusti Agung Made Gambar - Jl. Maruti - Jl. Nagakonci

II. **Desa Keramas** di Selukat Learning Center - Jl. Selukat - Jl. Maruti - Jl. Nagakonci - SMPN 2 - Jl. Maruti - Jl. Gaga - Jl. Banjar Selat - Jl. Raya Belega - Jl. Kebo Iwa - Jl. Udayana

III. **Desa Pering** di Sekretariat Kelompok Nelayan Sari Segara -Jl. Permata Pering - Jl. Segara Wilis - Jl. Raya Pering - Jl. Raya Tojan - Balai Br. Perangsada - Jl. Raya Tojan - Jl. Kebo Iwa - Jl. Kresna - SD 1 Blahbatuh - Jl. Dharmawangsa- Jl. Udayana

IV. **Desa Bona** di Balai Br. Pasedana Bona - Jl. Raya Bona - Jl. Raya Belega - Jl. Kebo Iwa - Jl. Udayana - SMPN 1 - Jl. Udayana - Jl. Kebo Iwa - Jl. Raya Belega - Jl. Banjar Selat - Jl. Gaga - Jl. Maruti - Jl. Nagakonci

V. **Desa Saba** di Balai Br. Saba - Jl. Pantai Saba - Jl. Raya Dewa Saba - Jl. Raya Bonbiu - Simpang Jl. Raya Bonbiu -Jl. Raya Blangsinga - Jl. Raya Pantai Saba - Jl. Wisma Gajah Mada - Jl. Udayana - SMPN 1 - Jl. Udayana - Jl. Kebo Iwa - Jl. Banjar Selat - Jl. Gaga - Jl. Maruti - Jl. Nagakonci

2. **JAM KEBERANGKATAN** bus sekolah adalah :

I. Rute Desa Medahan : 06.00 WITA

II. Rute Desa Keramas : 06.00 WITA

III. Rute Desa Pering : 06.00 WITA

IV. Rute Desa Bona : 06.00 WITA

V. Rute Desa Saba : 06.00 WITA

3. **WAKTU TEMPUH** bus sekolah rata-rata **20 MENIT**

4. **TARIF** untuk menggunakan bus sekolah ini **GRATIS**

5. Menurut hasil Observasi, berikut ialah beberapa **GAMBAR KONDISI BUS SEKOLAH** di Kabupaten Gianyar yang mencakupi wilayah Kecamatan Blahbatuh :



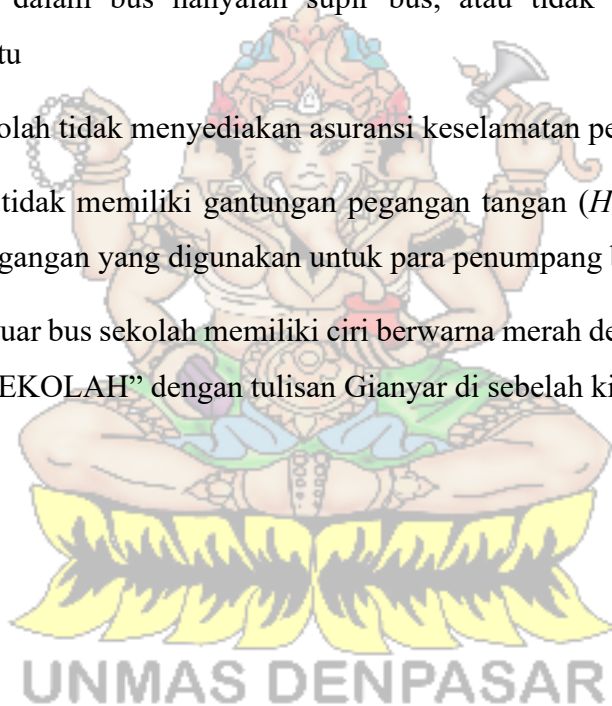
Gambar tampak luar bus sekolah



Gambar tampak dalam bus sekolah

**KONDISI PELAYANAN bus sekolah saat ini :**

- Tempat duduk bus terdiri dari 25 kursi
- Tempat duduk bus tidak tersedia *safety belt*
- Dilengkapi dengan AC
- Dilengkapi dengan Peralatan audio seperti Radio
- Petugas dalam bus hanyalah supir bus, atau tidak ada petugas pembantu
- Bus sekolah tidak menyediakan asuransi keselamatan perjalanan
- Bus ini tidak memiliki gantungan pegangan tangan (*Handle Grip*), yaitu pegangan yang digunakan untuk para penumpang berdiri
- Desain luar bus sekolah memiliki ciri berwarna merah dengan tulisan “BUS SEKOLAH” dengan tulisan Gianyar di sebelah kiri dan kanan



**B. PENDAPAT RESPONDEN MENGENAI PERENCANAAN  
PELAYANAN BUS SEKOLAH SAAT INI**

No.	Kondisi Pelayanan Bus Sekolah	
1	Kenyamanan	<input type="checkbox"/> A Kenyamanan dalam bus dipertahankan
	Definisi kenyamanan: Ada nya perasaan nyaman pada bus sekolah	<input type="checkbox"/> B Kenyamanan dalam bus ditingkatkan Peningkatan kenyamanan seperti apayang anda inginkan? Jelaskan.....
2	Keamanan	<input type="checkbox"/> A Keamanan dalam bus dipertahankan
	Definisi Keamanan: Adanya perasaan aman pada bus sekolah	<input type="checkbox"/> B Keamanan dalam bus ditingkatkan Peningkatan keamanan seperti apa yang anda inginkan? Jelaskan.....
3	Keandalan	<input type="checkbox"/> A Waktu keberangkatan bus tetap, pukul 05.50
	Definisi keandalan: Waktu keberangkatan bus sekolah dan sampai tujuan yang tepat waktu	<input type="checkbox"/> B Waktu keberangkatan bus diubah Jam berapa yang anda inginkan sebagai jam keberangkatan bus? Puku.....WITA
4	Biaya	<input type="checkbox"/> A Gratis
	Definisi biaya: Sejumlah uang yang dibayar untuk menggunakan bus sekolah	<input type="checkbox"/> B Berbayar Berapa tarif yang anda inginkan sebagai tarif bus sekolah? Rp.....

5	Waktu tempuh	A Waktu tempuh tetap/dipertahankan
	Definisi waktu tempuh: Waktu yang dihabiskan dalam kendaraan dari keberangkatan bus hingga sampai tujuan	B Waktu tempuh diperbaiki  Berapa lama waktu tempuh yang anda inginkan? ..... Menit
6	Keterjangkauan rute	A Jangkauan rute dipertahankan
	Definisi keterjangkauan rute: Keterjangkauan rute bus sekolah dalam menjangkau asal dan tujuan penumpang	B Penambahan jangkauan rute seperti yang anda inginkan? Jelaskan.....
7	Fleksibilitas	A Dipertahankan
	Definisi Fleksibilitas : kemudahan terhadap penggunaan bus sekolah seperti dispensasi jika ada keterlambatan yang diakibatkan oleh operasional angkutan	B Penambahan kebijakan seperti yang anda inginkan? Jelaskan.....

C. KUESIONER MINAT PELAJAR TERHADAP ATRIBUT BUS SEKOLAH

Berikanlah ranking pada semua pilihan kombinasi pelayanan bus sekolah (A-P KOMBINASI PELAYANAN) seperti pada tabel berikut. Kombinasi pelayanan merupakan serangkaian pelayanan bus sekolah yang terdiri dari pelayanan kenyamanan, keamanan, waktu keberangkatan, tarif, keterjangkauan rute dan waktu tempuh. Ranking lah kombinasi pelayanan dimulai dari NOMOR 1 untuk kombinasi pelayanan yang menurut anda SANGAT TIDAK SESUAI, hingga ke ranking NOMOR 5 untuk kombinasi pelayanan yang SANGAT SESUAI menurut anda.

KOMBINASI PELAYANANBUS SEKOLAH		KENYAMANAN	KEAMANAN	KEANDALAN	BIAYA	WAKTU	KETERJANGKAUAN	FLEKSIBILITAS	RANGKING
	A	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	ADA	
	B	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	BERBAYAR	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	ADA	
	C	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	TIDAK ADA	
	D	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	BERBAYAR	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	ADA	
	E	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	ADA	
	F	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	BERBAYAR	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	TIDAK ADA	
	G	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	DITAMBAHKAN	
	H	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	BERBAYAR	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	DITAMBAHKAN	
	I	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	GRATIS	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	ADA	
	J	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	GRATIS	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	ADA	
K	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	BERBAYAR	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	ADA		
L	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	GRATIS	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	TIDAK ADA		
M	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	GRATIS	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DITAMBAHKAN		
N	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	BERBAYAR	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	TIDAK ADA		
O	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	BERBAYAR	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	DITAMBAHKAN		
P	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	BERBAYAR	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHANKAN	ADA		

KETERANGAN RANKING :

1. SANGAT TIDAK SESUAI
2. TIDAK SESUAI
3. ANTARA SESUAI DAN TIDAK SESUAI
4. SESUAI
5. SANGAT SESUAI

KOLOM JAWABAN

	RANKING				
A	1	2	3	4	5
B	1	2	3	4	5
C	1	2	3	4	5
D	1	2	3	4	5
E	1	2	3	4	5
F	1	2	3	4	5
G	1	2	3	4	5
H	1	2	3	4	5
I	1	2	3	4	5
J	1	2	3	4	5
K	1	2	3	4	5
L	1	2	3	4	5
M	1	2	3	4	5
N	1	2	3	4	5
O	1	2	3	4	5
P	1	2	3	4	5



**LAMPIRAN 5**  
**HASIL REKAP KUISIONER DATA RESPONDEN**

**UNMAS DENPASAR**



### HASIL REKAPITULASI DATA RESPONDEN

NOMOR	NAMA	ALAMAT RUMAH	JENIS KELAMIN	TINGKAT SEKOLAH	UMUR	KELAS	SEKOLAH YANG DITUJU	WAKTU BERANGKAT SEKOLAH	WAKTU PULANG SEKOLAH	JARAK MENUJU SEKOLAH (KM)	WAKTU TEMPUH KE SEKOLAH (MENIT)	APAKAH ANDA MEMILIKI KENDARAAN PRIBADI ?	JENIS KENDARAAN YANG DIGUNAKAN KE SEKOLAH	BAGAIMANA CARA ANDA MENGGUNAKAN KENDARAAN PRIBADI UNTUK PULANG DAN PERGI MENUJU KE SEKOLAH?	ALASAN ANDA MENGGUNAKAN KENDARAAN PRIBADI DIBANDINGKAN DENGAN BUS SEKOLAH SEBAGAI KENDARAAN MENUJU KE SEKOLAH?	KAMI HARAPKAN PENDAPAT RESPONDEN MENGENAI PELAYANAN BUS SEKOLAH SAAT INI
1	Mi kedek aul maharani	Br dana bona laud	LAKI-LAKI	SMP	14 TAHUN	IX	SMA N 1 BLAHBATUH	07.00 WITA	≤ 13.00 WITA	11-15 KM	11-15 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
2	Ni Kedek Dah Febrianti Buana	BTN Abri blok C No 42, Tojan Keramas, Peking, Blahbatuh	PEREMPUAN	SMA/UK	16 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	08.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-5 KM	8-10 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU KEBERANGKATAN LEBIH TEPAT WAKTU	LANJUTKAN
3	AA Ibtisam Saif Aulia Putri	Jl Raya Sekeloa Keramas	PEREMPUAN	SMA/UK	17 TAHUN	XI	SMA N 1 BLAHBATUH	06.30 WITA	≤ 13.00 WITA	1-6 KM	11-15 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU PERJALANAN RELATIF LEBIH SINGKAT DIBANDINGKAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH	LANJUTKAN
4	Kedek et andha putu	Jalan mulewman tedung alroyer	LAKI-LAKI	SMA/UK	16 TAHUN	XI	SMA N 1 BLAHBATUH	08.00 WITA	13.31 - 14.00 WITA	11-15 KM	16-20 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU PERJALANAN RELATIF LEBIH SINGKAT DIBANDINGKAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH	LANJUTKAN
5	I Wayan Adi Darmawan	Br. Kerimas, Bona Kale	PEREMPUAN	SMA/UK	15 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	06.30 WITA	≤ 13.00 WITA	1-5 KM	11-15 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU KEBERANGKATAN LEBIH TEPAT WAKTU	LANJUTKAN
6	I Gusti aya agung gayatri Pradya Gini	Br blacinaha seba	PEREMPUAN	SMA/UK	15 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	07.00 WITA	≤ 13.00 WITA	6-10 KM	11-15 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
7	PUTU AGUS DWIPAYAMA	Jl. Raya Tojan, Peking, Blahbatuh, Glenyer	PEREMPUAN	SMA/UK	15 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	07.30 WITA	13.00 - 13.30 WITA	11-15 KM	11-15 MENIT	YA	MOTOR	BERANGKAT BERSAMA ORANG TUANYEMAN	WAKTU PERJALANAN RELATIF LEBIH SINGKAT DIBANDINGKAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH	LANJUTKAN
8	I Putu Agus Murnata	Br Pasarsanda Peking, Blahbatuh	PEREMPUAN	SMA/UK	15 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	07.00 WITA	≤ 13.00 WITA	1-6 KM	11-15 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
9	Ni Komang Gita Krianayanti	Br bus keramas	PEREMPUAN	SMA/UK	15 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	07.30 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-6 KM	11-15 MENIT	YA	MOTOR	BERANGKAT BERSAMA ORANG TUANYEMAN	WAKTU PERJALANAN RELATIF LEBIH SINGKAT DIBANDINGKAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH	LANJUTKAN
10	Ni Meda Dal Pratiwanti	Br. Kamenuh laud, Bukawet, Glenyer	PEREMPUAN	SMA/UK	15 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	06.00 WITA	≤ 13.00 WITA	6-10 KM	21-25 MENIT	YA	MOTOR	BERANGKAT BERSAMA ORANG TUANYEMAN	WAKTU PERJALANAN RELATIF LEBIH SINGKAT DIBANDINGKAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH	LANJUTKAN
11	I Gusti Putu Sinta Dina Pramita	Jl. Sekeloa, Br. Ledakan, keramas	LAKI-LAKI	SMA/UK	15 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	06.30 WITA	14.31 - 15.00 WITA	6-10 KM	11-15 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
12	I MADE AGET ADI ARTA	Banjar anggarwah/Meas madahan Br banda Da seba, kec. Blahbatuh, kab. GIANYA R	PEREMPUAN	SMA/UK	16 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	08.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-5 KM	8-10 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
13	NI WAYAN PURNAMI ANTARI		LAKI-LAKI	SMA/UK	15 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	07.00 WITA	13.31 - 14.00 WITA	6-10 KM	11-15 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
14	Ni Kedek spa venti	BR PERING	LAKI-LAKI	SMA/UK	16 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	08.00 WITA	≤ 13.00 WITA	1-5 KM	11-15 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
15	Ni putu wida purwana aul	Br jalan laud/erba	LAKI-LAKI	SMA/UK	16 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	08.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-5 KM	8-10 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU PERJALANAN RELATIF LEBIH SINGKAT DIBANDINGKAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH	LANJUTKAN
16	NI KOMANG DINDA JUNARI	BR. MASPAIT, KERAMAS	PEREMPUAN	SMA/UK	17 TAHUN	XII	SMA N 1 BLAHBATUH	07.00 WITA	≤ 13.00 WITA	1-5 KM	8-10 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU KEBERANGKATAN LEBIH TEPAT WAKTU	LANJUTKAN
17	Ni Kedek Aranti Astri	Br. perba	PEREMPUAN	SMA/UK	15 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	08.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	6-10 KM	11-15 MENIT	YA	MOTOR	BERANGKAT BERSAMA ORANG TUANYEMAN	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
18	Diva Putu Gede Putra Astawa	Jl mulewman Janier tedung	LAKI-LAKI	SMA/UK	15 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	08.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	6-10 KM	11-15 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU PERJALANAN RELATIF LEBIH SINGKAT DIBANDINGKAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH	LANJUTKAN
19	Ni Luh Putu Diana Sari	Br. Pinda, Peking	LAKI-LAKI	SMA/UK	15 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	06.30 WITA	13.00 - 13.30 WITA	6-10 KM	11-15 MENIT	YA	MOTOR	BERANGKAT BERSAMA ORANG TUANYEMAN	WAKTU PERJALANAN RELATIF LEBIH SINGKAT DIBANDINGKAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH	LANJUTKAN
20	Ni Kedek cartha dewi	Br. Gelgel, desa keramas, Blahbatuh, Glenyer	LAKI-LAKI	SMA/UK	16 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	06.30 WITA	≤ 13.00 WITA	1-5 KM	8-10 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU KEBERANGKATAN LEBIH TEPAT WAKTU	LANJUTKAN
21	I Gusti putu andha putrawan	Jl keramas Glenyer	LAKI-LAKI	SMA/UK	15 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	07.00 WITA	≤ 13.00 WITA	6-10 KM	11-15 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU PERJALANAN RELATIF LEBIH SINGKAT DIBANDINGKAN MENGGUNAKAN BUS SEKOLAH	LANJUTKAN
22	I Kedek Raya Adha Pramesa	Jalan raya bona	LAKI-LAKI	SMA/UK	15 TAHUN	X	SMA N 1 BLAHBATUH	08.00 WITA	≤ 13.00 WITA	1-5 KM	11-15 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
23	I aul meda anom setiawan	Bona	PEREMPUAN	SMA/UK	≥ 18 TAHUN	XII	SMA N 1 BLAHBATUH	06.30 WITA	13.00 - 13.30 WITA	≤ 1 KM	8-10 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
24	William Saputra	BTN Tedung Sat Dama J. Sahedasa no 7	LAKI-LAKI	SMA/UK	17 TAHUN	XI	SMA PGRI BLAHBATUH	08.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-5 KM	8-10 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
25	Kedek Indra Pradya Susri	Br. Palak, Desa Keramas, Blahbatuh, Glenyer	LAKI-LAKI	SMA/UK	16 TAHUN	XI	SMA PGRI BLAHBATUH	07.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	6-10 KM	11-15 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU KEBERANGKATAN LEBIH TEPAT WAKTU	LANJUTKAN
26	Cebin	Glenyer, Candi baru jalan eden selaya	PEREMPUAN	SMA/UK	15 TAHUN	X	SMA PGRI BLAHBATUH	07.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	6-10 KM	11-15 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
27	I aul anastha wintana	Jalan raya bona kale	PEREMPUAN	SMA/UK	17 TAHUN	XII	SMA PGRI BLAHBATUH	07.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	6-10 KM	11-15 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN



58	NI PUTU MESSA PUTI	Br. Perumahan, Desa, Medahan	PEREMPUAN	SMP	14 TAHUN	VIII	SMP NEGERI 1 BLAHBATHU	06.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-6 KM	5-10 MENIT	YA	MOTOR	BERANGKAT BERSAMA ORANG TUJUTEMAN	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
59	NI LUH PUTU APRILIA DEVI	Br. Bhs. Keramas	PEREMPUAN	SMP	13 TAHUN	VIII	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	1-6 KM	5-10 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU PERJALANAN RELATIF LEBIH SINGKAT DIBANDINGKAN MENGUNAKAN BUS SEKOLAH	LANJUTKAN
60	NI KOMANG AYU TRI DWIPA YANI	BR Medahan	PEREMPUAN	SMP	13 TAHUN	VII	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-6 KM	5-10 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
61	Ida Bagus Gede Aditya Prabawa Tantir	Jn Mahendradata semabauang Glenyer	PEREMPUAN	SMP	16 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	07.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	11-16 KM	11-16 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
62	I Kadek Jena Aea	Br. perumahan, desa medahan	PEREMPUAN	SMP	14 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-6 KM	5-5 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
63	NI PUTU RUMBA PUTI	Br. Lebah keramas Blahbathu	PEREMPUAN	SMP	13 TAHUN	VII	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	6-10 KM	5-5 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
64	KOMANG TRIA MERTA JAYA	Br Bhs Keramas Palak Lagi Blahbathu Glenyer	LAKI-LAKI	SMP	14 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	1-1 KM	5-10 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
65	NI komang ari nabrianis	Br kabon blahbathu	PEREMPUAN	SMP	16 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	6-10 KM	16-20 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
66	I PUTU ARI SUANA	Br. Kemenuh hebat, Sukawati, Glenyer Jn Sibat, Br. Ledopahan keramas	PEREMPUAN	SMP	16 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	07.00 WITA	13.00 WITA	11-16 KM	5-5 MENIT	YA	MOTOR	BERANGKAT BERSAMA ORANG TUJUTEMAN	WAKTU KEBERANGKATAN LEBIH TEPAT WAKTU	LANJUTKAN
67	Kadek Budiatra	Br. Keramas, Bona Kale	PEREMPUAN	SMP	16 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 - 13.30 WITA	11-16 KM	11-16 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
68	Mede Antel	Jn Raya Tojan, Pering, Blahbathu, Glenyer	PEREMPUAN	SMP	13 TAHUN	VII	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	2-20 KM	5-5 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
69	WAYAN DIKA SENTANI	BR PERING Br. ledop lahan keramas	PEREMPUAN	SMP	14 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.00 WITA	13.00 WITA	1-6 KM	5-5 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
70	NYOMAN ADWITANI SUNINGRAT	BTN Abdi blok C No 42, Tojan hanginan, Pering, Blahbathu Jn Raya Sekeloa Keramas	PEREMPUAN	SMP	12 TAHUN	VII	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	1-6 KM	5-5 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
71	Wayan ananda putra	Banjar anandah/Desa medahan	PEREMPUAN	SMP	13 TAHUN	VII	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	1-6 KM	5-10 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
72	GABRINA SUDINA PUTRI	Br. Keramas, Bona Kale	PEREMPUAN	SMP	13 TAHUN	VII	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	1-6 KM	5-10 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
73	Isomang wulandari putri	Br kabon blahbathu	LAKI-LAKI	SMP	13 TAHUN	VII	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	1-1 KM	5-10 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
74	IDA BAGUS ADITYA ROMAN	Br kabon blahbathu	PEREMPUAN	SMP	12 TAHUN	VII	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	16-20 KM	11-15 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
75	Mede Wilana	br zekel keramas	LAKI-LAKI	SMP	12 TAHUN	VII	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-6 KM	16-20 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
76	ANUGERAH RAMADHAN	Br. Lebah keramas Blahbathu	LAKI-LAKI	SMP	12 TAHUN	VII	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	1-6 KM	5-5 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU PERJALANAN RELATIF LEBIH SINGKAT DIBANDINGKAN MENGUNAKAN BUS SEKOLAH	LANJUTKAN
77	KETUT SINTA HOOD PUTRI	Br. Tembulak kaja bangh. Kemenuh, Sukawati, Glenyer	LAKI-LAKI	SMP	14 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	07.00 WITA	13.00 WITA	1-6 KM	5-5 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU KEBERANGKATAN LEBIH TEPAT WAKTU	LANJUTKAN
78	Quili Ayu Del	Br ledopahan keramas	LAKI-LAKI	SMP	12 TAHUN	VII	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	1-1 KM	5-10 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
79	NI Kadek Yicy Cahayatha	Banjar medahan, Blahbathu, Glenyer	PEREMPUAN	SMP	14 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.00 WITA	13.00 WITA	1-1 KM	5-10 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
80	I GUSTI BAGUS JAYA NEGERA	Br perumahan desa medahan	PEREMPUAN	SMP	13 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	1-6 KM	5-10 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
81	Adita Dewi	Br Kabon, Da Bona, Blahbathu, Glenyer	PEREMPUAN	SMP	14 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	1-1 KM	5-10 MENIT	YA	MOTOR	BERANGKAT BERSAMA ORANG TUJUTEMAN	WAKTU KEBERANGKATAN LEBIH TEPAT WAKTU	LANJUTKAN
82	NI LUH SUMARTINI PRISKA PUTRI	Br Tembulak kaja bangh. Kemenuh, Sukawati, Glenyer	PEREMPUAN	SMP	14 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.00 WITA	13.00 WITA	1-6 KM	11-15 MENIT	YA	MOTOR	BERANGKAT BERSAMA ORANG TUJUTEMAN	WAKTU KEBERANGKATAN LEBIH TEPAT WAKTU	LANJUTKAN
83	NYOMAN SUDITA RAKA	br zekel keramas	LAKI-LAKI	SMP	15 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	1-6 KM	5-10 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
84	I Gusti Azana Ayu Seketih	Br. Gal - Gal Keramas	LAKI-LAKI	SMP	15 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.00 WITA	13.00 WITA	1-1 KM	5-5 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU PERJALANAN RELATIF LEBIH SINGKAT DIBANDINGKAN MENGUNAKAN BUS SEKOLAH	LANJUTKAN
85	PUTU YUDITA NIRMALA BARI	Br. Kuli, Desa Bujan	PEREMPUAN	SMP	14 TAHUN	IX	SMP NEGERI 2 BLAHBATHU	06.30 WITA	13.00 WITA	11-16 KM	11-16 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARAI SENDIRI	WAKTU KEBERANGKATAN LEBIH TEPAT WAKTU	LANJUTKAN
86	Indah	Br. Bhs. Keramas, Blahbathu	PEREMPUAN	SMP	15 TAHUN	IX	SMP NEGERI 3 BLAHBATHU	07.00 WITA	13.00 WITA	1-1 KM	5-10 MENIT	YA	MOTOR	BERANGKAT BERSAMA ORANG TUJUTEMAN	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
87	Mede surawati	Br Perumahan Desa Perba	LAKI-LAKI	SMP	13 TAHUN	VII	SMP NEGERI 3 BLAHBATHU	06.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-6 KM	16-20 MENIT	YA	MOTOR	BERANGKAT BERSAMA ORANG TUJUTEMAN	WAKTU PERJALANAN RELATIF LEBIH SINGKAT DIBANDINGKAN MENGUNAKAN BUS SEKOLAH	LANJUTKAN

88	NYOMAN KOSTER	Banjir angarkash desa medahan	LAKI-LAKI	SMP	14 TAHUN	IX	SMP NEGERI 3 BLANBATUH	06.30 WITA	≤ 13.00 WITA	11-15 KM	≤ 5 MENIT	YA	MOTOR	BERANGKAT BERSAMA ORANG TUA/TEMAN	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
89	Komang aqsa fit pulera utama	jalan panti akhat, keramas, glanyer	LAKI-LAKI	SMP	14 TAHUN	IX	SMP NEGERI 3 BLANBATUH	06.30 WITA	≤ 13.00 WITA	≤ 1 KM	≤ 5 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARI SENDIRI	WAKTU PERJALANAN RELATIF LEBIH SINGKAT DIBANDINGKAN MENGUNAKAN BUS SEKOLAH	LANJUTKAN
90	I wawan dede pinnala	Br lebah desa keramas	LAKI-LAKI	SMP	15 TAHUN	IX	SMP NEGERI 3 BLANBATUH	07.00 WITA	≤ 13.00 WITA	≤ 1 KM	5-10 MENIT	YA	MOTOR	BERANGKAT BERSAMA ORANG TUA/TEMAN	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
91	ADYAKBA JUBARTI	Br.Bdy keramas	LAKI-LAKI	SMP	15 TAHUN	IX	SMP NEGERI 3 BLANBATUH	06.30 WITA	≤ 13.00 WITA	≤ 1 KM	≤ 5 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
92	I Gusti Ngurah Ananda Mahendra putra	Banjir Bona Kebon, Desa Bona	LAKI-LAKI	SMP	15 TAHUN	IX	SMP NEGERI 3 BLANBATUH	07.00 WITA	≤ 13.00 WITA	≤ 1 KM	5-10 MENIT	YA	MOTOR	MENGENDARI SENDIRI	LEBIH NYAMAN	LANJUTKAN
93	PUTU BINTYA ADISTA	Br cibai keramas	LAKI-LAKI	SMP	15 TAHUN	IX	SMP NEGERI 3 BLANBATUH	06.30 WITA	≤ 13.00 WITA	≤ 1 KM	≤ 5 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
94	OPIK SUTRESNA	Br. Kuli, Desa Bunuan	PEREMPUAN	SMP	15 TAHUN	IX	SMP NEGERI 3 BLANBATUH	06.30 WITA	≤ 13.00 WITA	1-5 KM	11-15 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
95	Krtina	Desa Balaga	LAKI-LAKI	SMP	14 TAHUN	VIII	SMP NEGERI 3 BLANBATUH	07.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-5 KM	5-10 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
96	Ketut Mulawan	Desa Patolan	LAKI-LAKI	SMP	14 TAHUN	IX	SMP NEGERI 3 BLANBATUH	07.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-5 KM	5-10 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
97	Mede Juleni	Br. Iolan	LAKI-LAKI	SMP	13 TAHUN	VII	SMP NEGERI 3 BLANBATUH	07.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-5 KM	5-10 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
98	WAYAN DIKA CUNIRA	Gang rajawel no 1 Glanyer belahbelah Glanyer	LAKI-LAKI	SMP	13 TAHUN	VII	SMP NEGERI 3 BLANBATUH	07.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-5 KM	5-10 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
99	KOMANG MUDIKA SENA	Br. Palak, Desa keramas	LAKI-LAKI	SMP	14 TAHUN	VIII	SMP NEGERI 3 BLANBATUH	07.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-5 KM	5-10 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN
100	I Gusti eyu agung gayati Pradnya desi	Br blangqasa saba	PEREMPUAN	SMP	14 TAHUN	VIII	SMP NEGERI 3 BLANBATUH	07.00 WITA	13.00 - 13.30 WITA	1-5 KM	5-10 MENIT	TIDAK				LANJUTKAN

PENDAPAT ANDA MENGENAI "KENYAMANAN" BUS SEKOLAH	Peningkatan kenyamanan seperti apa yang anda inginkan? Jelaskan	PENDAPAT ANDA MENGENAI "KEAMANAN" BUS SEKOLAH	Peningkatan kenyamanan seperti apa yang anda inginkan? Jelaskan	PENDAPAT ANDA MENGENAI "KEANDALAN" BUS SEKOLAH	Jam berapa yang anda inginkan sebagai jam keberangkatan bus?	PENDAPAT ANDA MENGENAI "BIAYA" BUS SEKOLAH	Berapa tarif yang anda inginkan sebagai tarif bus sekolah? (Rp)	PENDAPAT ANDA MENGENAI "WAKTU TEMPUH" BUS SEKOLAH	Berapa lama waktu tempuh yang anda inginkan? (Jam)	PENDAPAT ANDA MENGENAI "KETERJANGKAUAN RUTE" BUS SEKOLAH	Penambahan jumlah rute seperti apa yang anda inginkan?	PENDAPAT ANDA MENGENAI "FLEKSIBILITAS" BUS SEKOLAH	KEBLAKUKAN SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN?	JIKA TERDAPAT PENINGKATAN PELAYANAN PADA BUS SEKOLAH, APAKAH ANDA BERSEDIA MEMOLIKAKAN BUS
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	dilengkapi musik muslim	DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Lebih terjangkau jarak jarak sesuai siswa	DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERBAIKI, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	16-20 menit sebelum jam sekolah	DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		TIDAK BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		TIDAK BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Keterlibatan saat menaiki bus	DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	8.00	GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		TIDAK BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		TIDAK BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	dipastikan pegangan etasan bus agar lebih aman saat perjalanan	DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	pembantu bus yg mengurus keadaan para siswa di dalam bus	DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Tidak ada	DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		TIDAK BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Tidak ada	DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Tidak ada	DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	8.00	GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERBAIKI, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	10-15menit	DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		TIDAK BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Sekali bersih nyaman dan tepat waktu	DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		TIDAK BERSEDIA
DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Kurangnya	DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	10.00	GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERSEDIA



DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Transportasi yang digunakan selalu bersih dan kondisinya baik	DIPERTAHANKAN DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	dalam bus harus bisa dibuka baik dan nyaman	DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	10.45	GRATIS		DIPERBAIKI, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Tepat waktu sesuai dengan jadwal anak-anak setelah	DIPERBAIKI, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Lebih ke pedalaman semua desa agar semua dapat mengunjunginya	KEBLAKUKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Untuk mengatur jadwalnya agar tidak berbentur	TIDAK BERSEDA BERSEDA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERBAIKI, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	15 menit	DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	dan menyediakan buku untuk membaca supaya tidak bos	DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	7.15	GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERBAIKI, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	jam yang rumahnya lebih jauh seperti di jumpit duluan dan infonya di jumpit duluan yang	DIPERTAHANKAN		BERSEDA
DIPERTAHANKAN DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Kesamanan dan kenyamanan	DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Ketepatan waktunya	DIPERTAHANKAN DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Ketepatan waktu bangkai	DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN DIPERBAIKI, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	20-25 menit	DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	8.30	GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Adanya toilet yang bersih agar tidak terjadi penyakit yg bisa terjadi jika tidak dibersihkan	DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	8.30	GRATIS		DIPERTAHANKAN DIPERBAIKI, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	8.30	DIPERBAIKI, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Bagus	DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	ya	DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	8.45	GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	TIDAK BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Mengutamakan keselamatan murid	DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	8.15	GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	8.15	GRATIS		DIPERBAIKI, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	15 menit	DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN	BERSEDA	
DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	Tidak terdapat sempit, lebih luas dan kenyamanannya	DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN DIPERBAIKI, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	1 jam	DIPERTAHANKAN		KEBLAKUKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	kesamanan, masa perbaikan rules setelah dan lain	BERSEDA TIDAK BERSEDA

DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERBEDA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN DITINGKATKAN SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	1 mm	DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERBEDA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		TIDAK BERBEDA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		TIDAK BERBEDA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN DIPERBAHUI, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	1 mm	DIPERBAHUI, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?	1 mm	DIPERTAHANKAN		TIDAK BERBEDA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERBEDA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERBEDA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERBEDA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERBEDA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERBEDA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		TIDAK BERBEDA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		BERBEDA
DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		GRATIS		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		DIPERTAHANKAN		TIDAK BERBEDA






**LAMPIRAN 6**

**SCREEN SHOOT TAMPILAN KUISIONER MENGGUNAKAN GOOGLE FORM**

Questions Responses 100 Settings



Section 1 of 19

### KUESIONER KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN & PERJALANAN PELAJAR SEKOLAH DI KECAMATAN BLAHBATUH

Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui minat Pelajar SMP dan SMA/K dalam menggunakan Bus Sekolah dalam tahap Perencanaan

**NAMA**

Short answer text

**ALAMAT**

Long answer text

**NOMOR TELEPON (TIDAK**

Short answer text

**JENIS**

LAKI-LAKI

PEREMPUAN


**TINGKAT**

SMP

SMA/K

Image...

- JAM KEBERANGKATAN** bus sekolah adalah :
  - Rute Desa Medahan : 06.00 WITA
  - Rute Desa Keramas : 06.00 WITA
  - Rute Desa Piring : 06.00 WITA
  - Rute Desa Bona : 06.00 WITA
  - Rute Desa Saba : 06.00 WITA
- WAKTU TEMPUH** bus sekolah rata-rata 28 MENIT
- TARIF** untuk menggunakan bus sekolah ini GRATIS
- Menurut hasil Observasi, berikut ialah beberapa **GAMBAR KONDISI BUS SEKOLAH** di Kabupaten Gianyar yang mencakupi wilayah Kecamatan Blahbatuh :



Gambar tampak luar bus sekolah

Gambar tampak dalam bus sekolah

Image...

**KONDISI PELAYANAN** bus sekolah saat ini :

- Tempat duduk bus terdiri dari 25 kursi
- Tempat duduk bus tidak tersedia *ajuger* bagi

Questions Responses 100 Settings

Section 19 of 19

### KUESIONER MINAT PELAJAR TERHADAP ATRIBUT BUS SEKOLAH

Berikanlah ranking pada semua pilihan kombinasi pelayanan bus sekolah (A-H KOMBINASI PELAYANAN) seperti pada tabel berikut. Kombinasi pelayanan merupakan serangkaian pelayanan bus sekolah yang terdiri dari pelayanan kenyamanan, keamanan, waktu keberangkatan, tarif, keterjangkauan rute dan waktu tempuh. Ranking lah kombinasi pelayanan dimulai dari NOMOR 1 untuk kombinasi pelayanan yang menurut anda SANGAT TIDAK SESUAI, hingga ke ranking NOMOR 5 untuk kombinasi pelayanan yang SANGAT SESUAI menurut anda.

**RANGKINGLAH KOMBINASI PELAYANAN BUS SEKOLAH (A-H) PADA TABEL**

	KENYAMANAN	KEAMANAN	KEJALANAN	BIAYA	WAKTU	KETERJANGKAUAN	KELEBIHANN	RANGKING
A	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	DIPERTINGKATKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	AKUR	
B	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	DIPERTINGKATKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	AKUR	
C	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	DIPERTINGKATKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	AKUR	
D	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	DIPERTINGKATKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	AKUR	
E	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	DIPERTINGKATKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	AKUR	
F	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	DIPERTINGKATKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	AKUR	
G	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	DIPERTINGKATKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	AKUR	
H	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	DIPERTINGKATKAN	GRATIS	DIPERTAHANKAN	DIPERTINGKATKAN	AKUR	

**KETERANGAN RANGKING :**

- SANGAT TIDAK SESUAI
- TIDAK SESUAI
- NETRAL
- SESUAI
- SANGAT SESUAI

**RANKING KOMBINASI**

	1	2	3	4	5
A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
B	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
F	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Section 6 of 19

### PENDAPAT ANDA MENGENAI "KENYAMANAN" BUS SEKOLAH

Description (optional)

Peningkatan kenyamanan seperti apa yang anda inginkan?

Long answer text

After section 6 Continue to next section

Section 7 of 19

### KEAMANAN

Adanya perasaan aman di dalam bus sekolah

PENDAPAT ANDA MENGENAI "KEAMANAN" BUS

DIPERTAHANKAN

DITINGKATKAN, SEPERTI APA YANG ANDA INGINKAN ?

After section 7 Continue to next section

Section 8 of 19

### PENDAPAT ANDA MENGENAI "KEAMANAN" BUS SEKOLAH

Description (optional)

Peningkatan kenyamanan seperti apa yang anda inginkan?

Long answer text

After section 8 Continue to next section



## Stimuli Atribut dan Level

IBM SPSS Statistics Data Editor

	KENYAMANAN	KEAMANAN	KEANDALAN	BIAYA	WAKTU	KETERJANGKAUAN	FLEKSIBILITAS	STATUS_	CARD_	var
1	DITINGKATKAN	DIPERTAHAN...	DITINGKATKAN	GRATIS	DIPERTAHAN...	DITINGKATKAN	ADA	Design	1	
2	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	BERBAYAR	DIPERTAHAN...	DITINGKATKAN	ADA	Design	2	
3	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	DIPERTAHANK...	GRATIS	DIPERTAHAN...	DIPERTAHANKAN	TIDAK ADA	Design	3	
4	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHAN...	DITINGKATKAN	BERBAYAR	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	ADA	Design	4	
5	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHAN...	DIPERTAHANK...	GRATIS	DIPERTAHAN...	DIPERTAHANKAN	ADA	Design	5	
6	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHAN...	DITINGKATKAN	BERBAYAR	DIPERTAHAN...	DITINGKATKAN	TIDAK ADA	Design	6	
7	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	GRATIS	DIPERTAHAN...	DITINGKATKAN	DITAMBAHKAN	Design	7	
8	DITINGKATKAN	DIPERTAHAN...	DIPERTAHANK...	BERBAYAR	DIPERTAHAN...	DIPERTAHANKAN	DITAMBAHKAN	Design	8	
9	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	DIPERTAHANK...	GRATIS	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	ADA	Design	9	
10	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	GRATIS	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	ADA	Design	10	
11	DITINGKATKAN	DIPERTAHAN...	DIPERTAHANK...	BERBAYAR	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	ADA	Design	11	
12	DITINGKATKAN	DIPERTAHAN...	DITINGKATKAN	GRATIS	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	TIDAK ADA	Design	12	
13	DIPERTAHANKAN	DIPERTAHAN...	DIPERTAHANK...	GRATIS	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DITAMBAHKAN	Design	13	
14	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DIPERTAHANK...	BERBAYAR	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	TIDAK ADA	Design	14	
15	DIPERTAHANKAN	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	BERBAYAR	DITINGKATKAN	DIPERTAHANKAN	DITAMBAHKAN	Design	15	
16	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DIPERTAHANK...	BERBAYAR	DIPERTAHAN...	DIPERTAHANKAN	ADA	Design	16	
17	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
21	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
23	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

## Analisa Conjoint

IBM SPSS Statistics Syntax Editor

```

CONJOINT
1. CONJOINT PLAN = C:\Users\BAGUS ADI\Documents\COBA\STIMULUS3.sav
2. /DATA = C:\Users\BAGUS ADI\Documents\COBA\RESPONDEN2.sav
3. /SCORE = P1 TO P8
4. /SUBJECT = RESPONDEN
5. /FACTORS = KENYAMANAN KEAMANAN KEANDALAN BIAYA WAKTU KETERJANGKAUAN FLEKSIBILITAS
6. /PRINT = ALL
    
```