

## KONEKTIVITAS DAN AKSESIBILITAS BUS TRANS BANYUMAS BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNA

Pandu Anggoro Putro<sup>1</sup>, Siti Malkhamah<sup>2</sup>, Imam Muthohar<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Mahasiswa Magister Sistem dan Teknik Transportasi, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta

<sup>2</sup>Dosen MSTT dan Teknik Sipil, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta

<sup>3</sup>Dosen MSTT dan Teknik Sipil, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta

Email: panduanggoro96@mail.ugm.ac.id, malkhamah@ugm.ac.id,  
imam.muthohar@ugm.ac.id

### Abstrak

Pada akhir tahun 2021, akan beroperasi layanan angkutan umum perkotaan di Kabupaten Banyumas yaitu layanan Bus dengan konsep *Buy The Service* (BTS) Trans Banyumas. Perencanaan angkutan umum yang tidak tepat dalam hal aksesibilitas, mobilitas, dan konektivitas dapat mengurangi jumlah penumpang dan meningkatkan ketergantungan kepada kendaraan pribadi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat konektivitas dan aksesibilitas Trans Banyumas berdasarkan persepsi pengguna menggunakan metode *Importance Performance Analysis* (IPA) dan *Customer Satisfaction Index* (CSI). Studi ini menunjukkan bahwa tingkat konektivitas dan aksesibilitas Trans Banyumas sudah baik (memuaskan) yang digambarkan dengan nilai CSI sebesar 82,31% ( $80\% < X \leq 84\%$ ; *good*). Namun dibutuhkan perbaikan pada ketersediaan, kenyamanan, dan keselamatan jalur pejalan kaki yang dirasa penting bagi pengguna tetapi pelayanan yang diberikan masih kurang memuaskan.

**Kata Kunci:** Trans Banyumas, konektivitas, aksesibilitas, IPA, CSI

### Abstract

*At the end of 2021, urban public transport services will operate in Banyumas Regency, namely Bus services with Buy The Service (BTS) concept Trans Banyumas. Improper planning of public transport in terms of accessibility, mobility, and connectivity can reduce the number of passengers and increase dependence on private vehicles. This study aims to determine the level of connectivity and accessibility of Trans Banyumas based on user perceptions using the Importance Performance Analysis (IPA) and Customer Satisfaction Index (CSI) methods. This study shows that the level of connectivity and accessibility of Trans Banyumas is good (satisfying) which is described by a CSI value of 82.31% ( $80\% < X \leq 84\%$ ; good). However, improvements are needed in the availability, convenience, and safety of pedestrian path which are considered important for users but the services provided are still unsatisfying.*

**Keywords:** Trans Banyumas, connectivity, accessibility, IPA, CSI

## Pendahuluan

Kabupaten Banyumas merupakan kabupaten di Provinsi Jawa Tengah dengan ibu kota kabupaten yaitu kota Purwokerto. Kabupaten Banyumas memiliki jumlah penduduk sebesar 1.776.918 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk pada tahun 2010 s.d 2018 sebesar 0,94 % (BPS Kabupaten Banyumas, 2020). Meningkatnya jumlah penduduk di daerah perkotaan akan berbanding lurus dengan meningkatnya kebutuhan masyarakat akan transportasi, hal ini disebabkan karena transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) akibat adanya aktifitas ekonomi, sosial, budaya dan sebagainya (Manoppo dan Sendow, 2011). Pengadaan angkutan umum dianggap sebagai solusi untuk mengatasi masalah yang berkaitan dengan sulitnya mobilitas di perkotaan dalam mewujudkan transportasi yang berkelanjutan (Mishra dkk, 2012).

Menurut Taylor dan Fink (2003) dalam Putro (2018), salah satu faktor internal yang dapat mempengaruhi jumlah penumpang angkutan umum (*transit ridership*) yaitu kualitas dan pelayanan angkutan umum. Secara garis besar, moda angkutan umum di Kabupaten Banyumas masih berupa angkutan kota dan BRT Trans Jateng yang melayani koridor I Purwokerto – Purbalingga. Tidak terjadwalnya kedatangan dan keberangkatan angkutan kota serta masih rendahnya frekuensi dan wilayah pelayanan BRT Trans Jateng menyebabkan rendahnya tingkat penggunaan angkutan umum di Kabupaten Banyumas.

Pada akhir tahun 2021, akan beroperasi layanan angkutan umum perkotaan di Kabupaten Banyumas yaitu layanan Bus dengan konsep *Buy The Service* (BTS) Trans Banyumas. Layanan bus Trans Banyumas masuk ke dalam program Teman Bus dari Kementerian Perhubungan bersama beberapa kota lain yang telah mengadakan layanan ini seperti Palembang, Solo, Bali, Medan, dan Yogyakarta. Menurut Taryono (2021), layanan Bus Trans Banyumas akan melayani 3 koridor dari 5 koridor yang diajukan kepada Kementerian Perhubungan. Tiga koridor yang akan dilayani Bus Trans Banyumas yaitu Koridor 1 Terminal Pasar Pon – Terminal Ajibarang, Koridor 2 Terminal Notog – Terminal Baturraden, dan Koridor 3 Terminal Bulupitu – Terminal Kebondalem. Beroperasinya layanan angkutan umum perkotaan Trans Banyumas menjadi suatu loncatan besar yang baik bagi Kabupaten Banyumas khususnya dalam bidang transportasi.

Pengembangan konektivitas dan aksesibilitas layanan angkutan umum perlu mempertimbangkan persepsi dari pengguna itu sendiri. Dibutuhkan kajian mengenai persepsi pengguna terkait konektivitas dan aksesibilitas Trans Banyumas untuk mengetahui tingkat konektivitas dan aksesibilitas Trans Banyumas pada awal operasi. Beroperasinya layanan Bus Trans Banyumas sebagai angkutan umum utama perkotaan di Kabupaten Banyumas akan sukses apabila aspek konektivitas dan aksesibilitas diperhatikan sehingga angkutan umum yang beroperasi akan saling melengkapi serta mudah di akses oleh masyarakat. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk menganalisis tingkat konektivitas dan aksesibilitas Trans Banyumas berdasarkan persepsi pengguna.

## Metode Penelitian

Penelitian dilakukan pada 3 koridor layanan Bus Trans Banyumas. Tiga koridor layanan Bus Trans Banyumas yaitu:

- a. Koridor 1 Pasar Pon – Ajibarang
- b. Koridor 2 Patikraja – Baturraden
- c. Koridor 3 Terminal Bulupitu – Terminal Kebodalem

Data primer yang dibutuhkan berupa data karakteristik responden, serta data tingkat kepentingan dan kepuasan pengguna jasa Bus Trans Banyumas terhadap parameter konektivitas dan aksesibilitas layanan Bus Trans Banyumas. Sedangkan data sekunder yang dibutuhkan berupa jumlah pengguna Bus Trans Banyumas yang digunakan sebagai populasi dalam penentuan jumlah sampel. Data primer diperoleh menggunakan metode survei menggunakan kuesioner kepada pengguna Bus Trans Banyumas, sedangkan data sekunder diperoleh dengan menggunakan metode pengumpulan informasi melalui dokumen yang didapat dari Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas terkait jumlah pengguna Bus Trans Banyumas.

Rumusan item pertanyaan kuesioner terkait konektivitas dan aksesibilitas, serta karakteristik responden pengguna Bus Trans Banyumas yang digunakan pada penelitian antara lain:

- a. Waktu tunggu di halte;
- b. Kecepatan perjalanan bus;
- c. Waktu berganti moda;
- d. Jumlah armada bus;
- e. Waktu pelayanan;
- f. Ketersediaan moda untuk mencapai halte keberangkatan bus;
- g. Ketersediaan moda menuju tujuan setelah turun dari bus;
- h. Kemudahan mendapatkan informasi posisi bus;
- i. Kemudahan mendapatkan informasi rute dan jadwal;
- j. Ketersediaan jalur pejalan kaki;
- k. Kenyamanan jalur pejalan kaki;
- l. Keselamatan jalur pejalan kaki;
- m. Kedekatan lokasi halte keberangkatan dari tempat asal;
- n. Kedekatan lokasi halte pemberhentian (turun dari bus) ke tujuan;
- o. Ketersediaan area parkir di dekat halte;
- p. Jarak dari rumah ke halte keberangkatan;
- q. Jarak dari halte pemberhentian ke tujuan;
- r. Jarak yang masih diterima untuk berjalan kaki;
- s. Jumlah perjalanan dalam satu bulan;
- t. Jenis kelamin, usia, pekerjaan, dan penghasilan.

Pada kuesioner item pertanyaan tiap atribut yang dipilih, kemudian diberikan skala Likert Interval sesuai dengan kondisi pertanyaan yang telah dijelaskan. Untuk tingkat

kepentingan, responden diminta memberikan tanggapan atas setiap atribut konektivitas dan aksesibilitas Bus Trans Banyumas, mulai dari “tidak penting” hingga “sangat penting”. Sedangkan untuk tingkat kinerja, responden diminta memberikan tanggapan mulai dari “tidak baik” hingga “sangat baik”. Sistem penilaian pada kuesioner akan digunakan skala Likert Interval dapat dilihat pada tabel 2 berikut.

**Tabel 2**  
**Skala Likert Interval**

Skala	Arti Pertanyaan	
	Kepentingan	Layanan
1	Tidak penting	Tidak baik
2	Kurang penting	Kurang Baik
3	Cukup	Cukup
4	Penting	Baik
5	Sangat penting	Sangat baik

## Hasil dan Pembahasan

### Uji Validitas dan Reliabilitas Kuesioner

Uji validitas dan reliabilitas kuesioner dilakukan pada data hasil survei pendahuluan yang dilakukan pada 30 responden menggunakan alat bantu berupa *software SPSS*. Survei pendahuluan dilakukan selama 1 hari pada tanggal 26 Januari 2022 dengan menggunakan kuesioner yang dibagikan secara langsung kepada pengguna Trans Banyumas di dalam bus. Pada kuesioner pendahuluan terdapat 15 *item* pertanyaan yang secara lengkap dapat dilihat pada tabel 3 berikut.

**Tabel 3**  
**Item pertanyaan kuesioner pendahuluan**

No	Item Pertanyaan	Variabel
1	Lama waktu tunggu kedatangan bus di halte	X1
2	Lama perjalanan bus	X2
3	Kemudahan untuk berganti kendaraan (sebelum dan sesudah naik bus)	X3
4	Jumlah bus yang beroperasi	X4
5	Waktu pelayanan bus	X5
6	Ketersediaan angkutan lain untuk mencapai halte awal naik bus	X6
7	Ketersediaan angkutan lain untuk mencapai tujuan akhir setelah turun dari bus	X7
8	Ketersediaan layanan informasi posisi bus	X8
9	Ketersediaan layanan informasi rute dan jadwal perjalanan bus	X9
10	Ketersediaan jalur pejalan kaki (trotoar)	X10
11	Tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki (trotoar)	X11
12	Tingkat keselamatan jalur pejalan kaki (trotoar)	X12
13	Kedekatan antara lokasi asal (rumah) dengan halte awal naik bus	X13
14	Kedekatan antara halte turun dari bus dengan lokasi tujuan	X14
15	Ketersediaan area parkir di dekat halte	X15

Dengan jumlah sampel sebanyak 30 responden dan taraf signifikansi sebesar 5%, maka variabel penelitian dinyatakan valid apabila memiliki nilai korelasi diatas 0,361.

Hasil uji validitas pada tingkat kepentingan menyatakan bahwa terdapat 1 variabel yang tidak valid yaitu variabel X3. Pada uji validitas tingkat kinerja terdapat 1 variabel yang tidak valid yaitu variabel X4 (jumlah bus yang beroperasi). Secara lengkap, hasil uji validitas kuesioner pendahuluan dapat dilihat pada Tabel 4 dan 5 berikut.

**Tabel 4**  
**Hasil uji validitas tingkat kepentingan**

No	Variabel	r hitung	r tabel	Keterangan
1	X1	0,403	0,361	Valid
2	X2	0,587	0,361	Valid
3	X3	-0,019	0,361	Tidak valid
4	X4	0,519	0,361	Valid
5	X5	0,615	0,361	Valid
6	X6	0,664	0,361	Valid
7	X7	0,697	0,361	Valid
8	X8	0,501	0,361	Valid
9	X9	0,716	0,361	Valid
10	X10	0,647	0,361	Valid
11	X11	0,736	0,361	Valid
12	X12	0,687	0,361	Valid
13	X13	0,404	0,361	Valid
14	X14	0,746	0,361	Valid
15	X15	0,578	0,361	Valid

**Tabel 5**  
**Hasil uji validitas tingkat kinerja**

No	Variabel	r hitung	r tabel	Keterangan
1	X1	0,389	0,361	Valid
2	X2	0,485	0,361	Valid
3	X3	0,562	0,361	Valid
4	X4	0,254	0,361	Tidak valid
5	X5	0,502	0,361	Valid
6	X6	0,560	0,361	Valid
7	X7	0,474	0,361	Valid
8	X8	0,598	0,361	Valid
9	X9	0,660	0,361	Valid
10	X10	0,691	0,361	Valid
11	X11	0,535	0,361	Valid
12	X12	0,600	0,361	Valid
13	X13	0,411	0,361	Valid
14	X14	0,440	0,361	Valid
15	X15	0,691	0,361	Valid

Kuesioner dinyatakan reliabel apabila memiliki nilai *Cronbach's Alpha* lebih besar dari 0,6 (nol koma enam). Hasil uji reliabilitas kuesioner pendahuluan menyatakan bahwa

baik kuesioner tingkat kepentingan maupun tingkat kinerja telah reliabel. Nilai *Cronbach's Alpha* pada tingkat kepentingan yaitu  $0,854 > 0,6$  dan nilai *Cronbach's Alpha* pada tingkat kinerja yaitu  $0,810 > 0,6$  sehingga kuesioner dinyatakan reliabel dan selanjutnya dapat dilakukan survei utama sesuai jumlah sampel yang dibutuhkan menggunakan variabel (*item* pertanyaan) yang dinyatakan valid. Hasil uji reliabilitas kuesioner pendahuluan dapat dilihat secara lengkap pada Gambar 3 dan 4 berikut.

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.854	15

**Gambar. 3**  
Hasil uji reliabilitas tingkat kepentingan

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.810	15

**Gambar. 4**  
Hasil uji reliabilitas tingkat kinerja

### Penentuan Jumlah Sampel

Penentuan ukuran sampel dilakukan menggunakan persamaan Slovin. Dengan jumlah populasi sebesar 6001 penumpang dan tingkat kesalahan pengambilan sampel ( $e$ ) sebesar 10%, didapatkan jumlah pembulatan sampel total sebanyak 100 sampel. Penelitian dilakukan dengan membagi sampel menjadi beberapa subsampel berdasarkan koridor yang beroperasi yaitu koridor 1, 2, dan 3 (tiga). Untuk menentukan jumlah responden setiap subsampel maka dilakukan pembagian dengan teknik *proportional sampling* yang mengacu pada persamaan 3.4 pada bab sebelumnya dengan hasil yang dapat dilihat pada Tabel 6 berikut.

**Tabel 6**  
Pembagian responden tiap subsampel

No	Nama Koridor	Populasi	Jumlah Subsampel
1	Koridor 1	1462	24
2	Koridor 2	2380	40
3	Koridor 3	2159	36
<b>Total</b>		<b>6001</b>	<b>100</b>

### Penyebaran Kuesioner

Penyebaran kuesioner dilakukan pada tanggal 28 Januari – 1 Februari 2022. Rekapitulasi hasil penyebaran kuesioner mengenai tingkat kepentingan (*importance*) dan kinerja pelayanan (*performance*) dapat dilihat pada Tabel 7 dan Tabel 8 di bawah. Selanjutnya dilakukan perhitungan tingkat kesesuaian (rasio) antara tingkat kepentingan dan penilaian terhadap kinerja pelayanan yang diberikan, serta perhitungan rata-rata bobot masing-masing atribut tingkat kepentingan dan penilaian kinerja pelayanan yang diberikan, seperti pada Tabel 9 berikut.

**Tabel. 7**  
**Tingkat kepentingan pengguna**

No	Item Pertanyaan	Tidak Penting	Kurang Penting	Cukup Penting	Penting	Sangat Penting	Total
1	X1	0	0	10	42	48	100
2	X2	1	1	20	37	41	100
3	X3	0	0	7	49	44	100
4	X4	0	5	25	38	32	100
5	X5	0	3	21	37	39	100
6	X6	0	3	16	34	47	100
7	X7	0	1	16	30	53	100
8	X8	1	1	10	37	51	100
9	X9	0	3	10	39	48	100
10	X10	0	0	9	29	62	100
11	X11	2	2	16	39	41	100
12	X12	0	2	18	39	41	100
13	X13	1	5	25	32	37	100
<b>Total</b>		<b>5</b>	<b>26</b>	<b>203</b>	<b>482</b>	<b>584</b>	<b>1300</b>

**Tabel. 8**  
**Tingkat kinerja layanan menurut persepsi pengguna**

No	Item Pertanyaan	Tidak Baik	Kurang Baik	Cukup Baik	Baik	Sangat Baik	Total
1	X1	1	7	27	44	21	100
2	X2	0	7	20	53	20	100
3	X3	0	2	19	51	28	100
4	X4	0	16	36	34	14	100
5	X5	1	16	36	37	10	100
6	X6	2	3	27	47	21	100
7	X7	1	8	28	42	21	100
8	X8	7	15	32	36	10	100
9	X9	7	23	32	27	11	100
10	X10	5	22	35	24	14	100
11	X11	3	12	42	37	6	100
12	X12	3	9	40	39	9	100
13	X13	3	35	31	26	5	100
<b>Total</b>		<b>33</b>	<b>175</b>	<b>405</b>	<b>497</b>	<b>190</b>	<b>1300</b>

**Tabel 9**

Tingkat kesesuaian antara tingkat kepentingan dengan tingkat kinerja						
No	Item Pertanyaan	Kinerja (X)	Kepentingan (Y)	Tingkat Kesesuaian (%)	X rerata	Y rerata
1	X1	377	438	86,07	3,77	4,38
2	X2	386	416	92,79	3,86	4,16
3	X3	405	437	92,68	4,05	4,37
4	X4	346	397	87,15	3,46	3,97
5	X5	339	412	82,28	3,39	4,12
6	X6	382	425	89,88	3,82	4,25
7	X7	374	435	85,98	3,74	4,35
8	X8	327	436	75,00	3,27	4,36
9	X9	312	432	72,22	3,12	4,32
10	X10	320	453	70,64	3,20	4,53
11	X11	331	415	79,76	3,31	4,15
12	X12	342	419	81,62	3,42	4,19
13	X13	295	399	73,93	2,95	3,99
<b>X dan Y rerata</b>					<b>3,49</b>	<b>4,24</b>

Selanjutnya dilakukan pemetaan antara tingkat kepentingan (*importance*) dan tingkat kinerja (*performance*) ke dalam diagram kartesius *Importance Performance Analysis*. Diagram kartesius *Importance Performance Analysis* dapat dilihat pada Gambar 5 di bawah. Tiga belas *item* pertanyaan terbagi dalam empat kuadran, antara lain:

- a. Kuadran I menunjukkan bahwa atribut X1, X3, X6 dan X7 sudah dianggap sesuai oleh para pengguna dengan berhasil memberikan layanan yang memenuhi standar kinerja pengguna di area yang dianggap relevan oleh pengguna Trans Banyumas. Faktor – faktor pelayanan pada kuadran ini harus tetap dipertahankan atau bahkan harus ditingkatkan karena faktor - faktor tersebut mewakili kekuatan utama dan keunggulan kompetitif potensial Trans Banyumas yang harus dipertahankan atau dimanfaatkan. Atribut yang ada pada kuadran I antara lain:
  - 1) Waktu tunggu kedatangan bus di halte
  - 2) Waktu pelayanan bus
  - 3) Ketersediaan layanan informasi posisi bus
  - 4) Ketersediaan layanan informasi rute dan jadwal perjalanan bus
- b. Kuadran II menunjukkan bahwa atribut X2 (lama perjalanan dalam bus) bukan merupakan sesuatu yang dianggap penting oleh pengguna Trans Banyumas, tetapi pelayanan yang diberikan berlebihan. Pada kondisi di lapangan sesuai pengamatan dari ketiga koridor, lama perjalanan bus rata-rata berada pada 1-1,5 jam. Menurut SK Dirjen Perhubungan Darat Republik Indonesia nomor 271/HK.105/DRJD/96 tahun 1996, waktu perjalanan Trans Banyumas masih tergolong baik dimana waktu perjalan maksimum yang disyaratkan berada pada 2 - 2,5 jam. Dibutuhkan strategi untuk mengurangi sumber daya dan upaya sehingga dapat digunakan kembali pada tempat yang dibutuhkan.

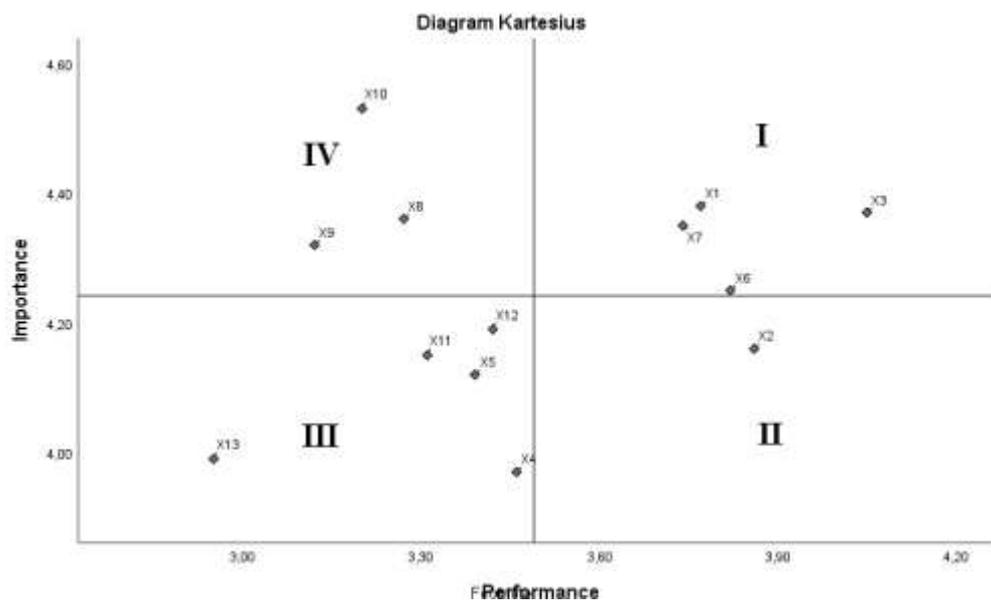
c. Kuadran III menunjukkan bahwa atribut X4, X5, X11, X12 dan X13 bukan merupakan sesuatu yang dianggap penting oleh pengguna Trans Banyumas, serta kinerja pelayanan yang diberikan juga tidak terlalu baik. Pada kuadran III, peningkatan faktor-faktor yang ada pada kuadran ini perlu dipertimbangkan kembali karena pengaruh terhadap manfaat yang dirasakan oleh pengguna sangat kecil. Atribut yang ada pada kuadran III antara lain:

- 1) Ketersediaan angkutan lain untuk mencapai halte awal naik bus
- 2) Ketersediaan angkutan lain untuk mencapai tujuan akhir setelah turun dari bus
- 3) Kedekatan antara lokasi asal (rumah) dengan halte awal naik bus
- 4) Kedekatan antara halte turun dari bus dengan lokasi tujuan
- 5) Ketersediaan area parkir di dekat halte

d. Kuadran IV menunjukkan bahwa atribut X8, X9, dan X10 merupakan faktor yang penting bagi pengguna tetapi pengguna belum mendapatkan kepuasan kinerja layanan yang diberikan. Atribut yang ada pada kuadran IV antara lain:

- 1) Ketersediaan jalur pejalan kaki
- 2) Tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki
- 3) Tingkat keselamatan jalur pejalan kaki

Pada kondisi di lapangan, jalur pejalan kaki masih terkonsentrasi di area pusat kota/CBD Purwokerto. Masih banyaknya PKL yang berjualan di atas jalur pejalan kaki membuat ruang bagi pejalan kaki semakin berkurang dan dapat menurunkan tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki.



**Gambar. 5**  
**Diagram kartesius Importance Performance Analysis**

### *Customer Satisfaction Index (CSI)*

Berdasarkan hasil perhitungan nilai CSI, maka diperoleh nilai CSI sebesar 82,31% ( $80\% < X \leq 84\%$ ; *good*). Hal ini berarti secara keseluruhan atribut - atribut pelayanan jasa yang diberikan oleh Trans Banyumas dalam kondisi yang baik (memuaskan). Namun jika dilihat masing-masing atribut, masih terdapat beberapa atribut yaitu ketersediaan, kenyamanan, dan keselamatan jalur pejalan kaki, jarak lokasi asal dan tujuan terhadap halte, serta ketersediaan area parkir di dekat halte yang masih dianggap buruk oleh pengguna. Dibutuhkan strategi untuk dapat meningkatkan kepuasan pengguna terhadap layanan Trans Banyumas terutama dengan mengalihkan sebagian sumber daya pada atribut - atribut pelayanan yang masuk pada kuadran II dan berfokus melakukan perbaikan pada atribut - atribut pelayanan yang masuk pada kuadran IV. Analisis nilai CSI secara lengkap dapat dilihat pada Tabel 5.15 berikut.

**Tabel. 10**  
**Analisis nilai Customer Satisfaction Index (CSI)**

No	Item Pertanyaan	Kinerja (X)	Kepentingan (Y)	Tingkat Kesesuaian (%)	Kesimpulan
1	X1	377	438	86,07	<i>Very good</i>
2	X2	386	416	92,79	<i>Excelent</i>
3	X3	405	437	92,68	<i>Excelent</i>
4	X4	346	397	87,15	<i>Excelent</i>
5	X5	339	412	82,28	<i>Good</i>
6	X6	382	425	89,88	<i>Excelent</i>
7	X7	374	435	85,98	<i>Very good</i>
8	X8	327	436	75,00	<i>Cause for concern</i>
9	X9	312	432	72,22	<i>Cause for concern</i>
10	X10	320	453	70,64	<i>Poor</i>
11	X11	331	415	79,76	<i>Borderline</i>
12	X12	342	419	81,62	<i>Good</i>
13	X13	295	399	73,93	<i>Cause for concern</i>
<b>Nilai CSI keseluruhan</b>				<b>82,31</b>	

### Kesimpulan

Setelah mengetahui hasil penelitian dari proses analisis tentang konektivitas dan aksesibilitas Trans Banyumas berdasarkan persepsi pengguna, dapat diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Tingkat konektivitas dan aksesibilitas Trans Banyumas sudah baik (memuaskan) yang digambarkan dengan nilai CSI sebesar 82,31% ( $80\% < X \leq 84\%$ ; *good*) sehingga kondisi ini harus tetap dipertahankan atau bahkan ditingkatkan.
2. Faktor yang berhubungan dengan tersediaan, kenyamanan, dan keselamatan jalur pejalan kaki dirasa penting bagi pengguna tetapi pelayanan yang diberikan masih kurang memuaskan.
3. Untuk meningkatkan kepuasan pengguna terhadap layanan Trans Banyumas dapat dilakukan strategi dengan mengalihkan sebagian sumber daya pada lama perjalanan

dalam bus dan berfokus melakukan perbaikan pada pelayanan yang masuk pada ketersediaan, kenyamanan, dan keselamatan jalur pejalan kaki. Hal ini menjadi sesuatu yang penting, karena kualitas berjalan kaki merupakan salah satu faktor penentu tingkat aksesibilitas dalam konsep pengguna menggunakan angkutan umum.

#### **BIBLIOGRAFI**

Abdullah, S., dan Sutanto, T., 2015, Statistika Tanpa Stres, Jakarta : Transmedia Pustaka.

- Azzopardi, E., dan Nash, E., 2013, A Critical Evaluation of Importance-Performance Analysis, *Tourism Management* Vol.35, 222-233.
- Badan Pusat Statistik, 2020, Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin di Kabupaten Banyumas,  
<https://banyumaskab.bps.go.id/statictable/2021/03/06/304/jumlah-penduduk-menurut-kecamatan-dan-jenis-kelamin-di-kabupaten-banyumas-2020.html> Diakses Oktober 2021.
- Badan Pusat Statistik, 2020, Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan,  
<https://banyumaskab.bps.go.id/statictable/2020/01/07/205/penduduk-dan-laju-pertumbuhan-penduduk-menurut-kecamatan-2010-dan-2018.html>  
Diakses Oktober 2021.
- Cheng, Y.H., dan Chen, S.Y., 2015, Perceived Accessibility, Mobility, and Connectivity of Public Transportation Systems, *Transportation Research Part A* 77, 386-403.
- Manoppo, M.R.E., dan Sendow T.K., 2011, Analisa Bangkitan Pergerakan Distribusi Perjalanan di Kota Manado, *Jurnal Ilmiah Media Engineering* Vol.1 No.1, 17-23.
- Mishra, S., Welch, T.F., dan Jha, M.K., 2012, Performance Indicators for Public Transit Connectivity in Multi-modal Transportation Network, *Transport Research Part A : Policy and Practice* 46 (7), 1066-1085.
- Permata, M.R., 2012, Analisa Ability to Pay dan Willingness to Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta - Manggarai, Tesis, Universitas Indonesia.
- Putri, M.N., 2017, Kriteria dan Indikator Sistem Konektivitas Kendaraan Tidak Bermotor (Sepeda) di Kawasan Wisata, *Jurnal Planesa* Vol.8 No.1, 12-25.
- Putro, A.R., 2013, Aksesibilitas Halte Trans Jogja Terhadap Potensi Kawasan, Tesis, Universitas Gadjah Mada.
- Putro, P.A., 2018, Kajian Tarif Operasional Bus Rapid Transit (BRT) Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan Willingness to Pay (WTP) (Studi Kasus: Koridor I Purwokerto – Purbalingga), Tugas Akhir, Universitas Jenderal Soedirman.
- Suhendra, A., dan Prasetyanto, D., 2016, Kajian Tingkat Kepuasan Pengguna Trans Metro Bandung Koridor 2 Menggunakan Pendekatan Importance-Performance Analysis, *Jurnal Online Institut Teknologi Nasional*, Vol.2 No.2, 59-70.
- Taryono., 2021, Koridor Pelayanan Bus Trans Banyumas, Hasil Wawancara Pribadi : 29 Oktober 2021, Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas.
- Transistari, R., 2016, The Use of Important Performance Analysis to Evaluate The Satisfaction Level of The User of Trans Jogja Bus, *Jurnal*, Vol.22 No.1, 95-108.

Winarno, B., dan Manullang, R., 2018, Parameter Penentu Penggunaan Transportasi Umum di Perkotaan Pati, Tata Loka Vol.20 No.1, 75-86.

---

**Copyright holders:**

Pandu Anggoro Putro, Siti Malkhamah, Imam Muthohar (2022)

**First publication right:**

Syntax Literate : Indonesian Scientific Journal

**This article is licensed under:**

