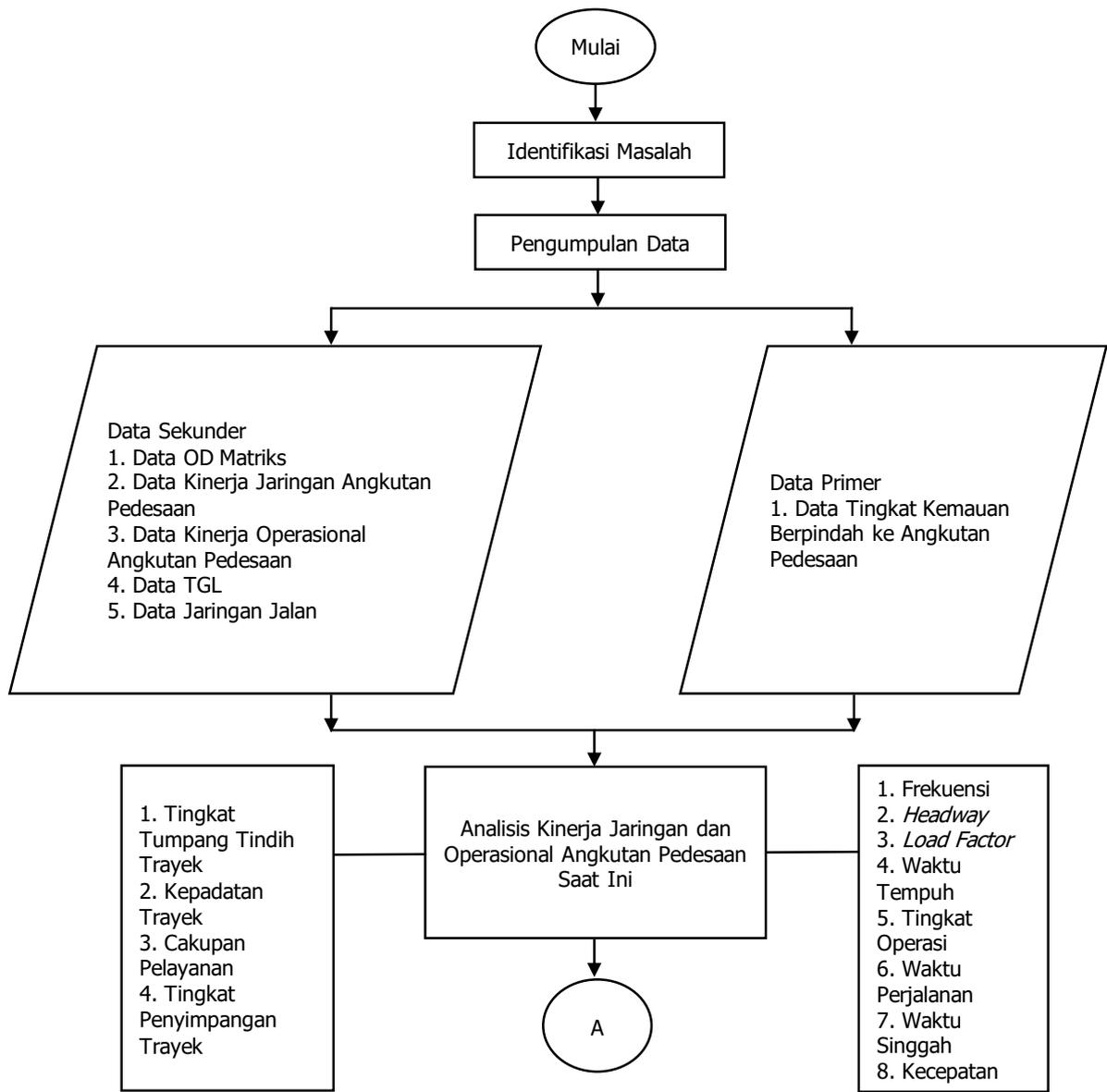


## **BAB IV**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **4.1 Desain Penelitian**

Dalam penelitian kali ini peneliti melakukan beberapa hal dalam alur pikir terhadap penelitiannya, diantaranya yaitu: Pertama, peneliti menemukan beberapa identifikasi masalah yang terdapat di lapangan terkait kondisi angkutan umum di Kabupaten Kebumen. Kedua, peneliti mengumpulkan data yang dibutuhkan dalam penelitian kali ini. Data yang dibutuhkan pada penelitian kali ini terbagi menjadi dua bagian yaitu data primer dan data sekunder. Ketiga, peneliti melakukan evaluasi terhadap data yang sudah terkumpul. Evaluasi yang dilakukan meliputi kinerja dari jaringan trayek dan kinerja operasional dari angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen. Keempat, peneliti melakukan analisis terhadap data yang sudah dikumpulkan baik data sekunder dan data primer. Dan menghasilkan rute usulan dari angkutan perdesaan. Kelima, peneliti melakukan analisis terhadap rute usulan yang telah didapatkan. Terkait jumlah armada, faktor muat rencana dan yang lainnya. Keenam, peneliti memberikan rekomendasi dan saran yang harus dipertimbangkan oleh instansi terkait dalam penyelenggaraan angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen. Berikut di bawah ini adalah bagan alir dari penelitian yang akan dilakukan.





**Gambar 4. 1** Bagan Alir Penelitian

## **4.2 Sumber Data**

Data yang diperlukan dalam penelitian kali ini terbagi menjadi 2 (dua) yaitu data sekunder dan data primer. Untuk data-data sekunder bersumber dari instansi-instansi terkait di Kabupaten Kebumen dan dari hasil analisis Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Kebumen Tahun 2022 yang dilakukan selama 3 (tiga) bulan dan dari data tersebut digunakan untuk menyusun Laporan Umum Transportasi Kabupaten Kebumen 2022.

## **4.3 Teknik Pengumpulan Data**

Metode dalam pengumpulan data untuk penelitian adalah dengan mengumpulkan beberapa data yang dibutuhkan, baik data sekunder dari instansi terkait, maupun data sekunder yang didapatlan dari melaksanakan survey yang diperlukan. Berikut ini adalah uraian terkait metode pengumpulan data-data tersebut:

### **a. Pengumpulan Data Sekunder**

Dalam mengumpulkan data sekunder ini diperoleh dari instansi-instansi terkait, pengumpulan data sekunder ini dilakukan untuk membantu dalam proses analisis yang akan dilakukan. Data sekunder yang dikumpulkan diperoleh dari beberapa instansi terkait:

#### **1. Dinas Pehubungan Kabupaten Kebumen**

Data yang diperoleh yaitu terkait jaringan trayek angkutan perdesaan Kabupaten Kebumen.

#### **2. Laporan Umum Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Kebumen Tahun 2022:**

##### **a) OD Matriks**

OD matriks atau matriks asal tujuan ini digunakan untuk mengetahui asal dan tujuan perjalanan masyarakat antar zona.

##### **b) Kinerja Jaringan Angkutan Umum**

Data dari kinerja jaringan ini nantinya akan digunakan untuk melakukan evaluasi dari kinerja jaringan angkutan perdesaan di Kabupaten Kebumen.

c) Kinerja Operasional Angkutan Umum

Sama halnya seperti kinerja jaringan, data ini nantinya akan digunakan dalam melakukan proses evaluasi tentang kinerja operasional angkutan perdesaan Kabupaten Kebumen.

d) Badan Pusat Statistik

Untuk data kependudukan dapat diperoleh lewat Badan Pusat Statistik Kabupaten Kebumen, data ini mencakup informasi jumlah penduduk, pertambahan penduduk, dan juga kepadatan penduduk per kilometer persegi wilayah Kabupaten Kebumen.

e) Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Kebumen

Data terkait jaringan jalan yang terdapat di Kabupaten Kebumen diperoleh dari Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Kebumen, data ini akan membantu dalam proses pembebanan perjalanan untuk membantu menyusun jaringan trayek.

f) Bappeda Kabupaten Kebumen

Untuk mendapatkan data terkait tata guna lahan diperoleh dari Bappeda atau Badan Perencanaan Pembangunan Daerah.

b. Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer merupakan pengumpulan data yang diperoleh dengan cara melakukan survey atau pengamatan secara langsung di lapangan terkait kondisi saat ini. Data primer tersebut dari melaksanakan survey, yaitu:

1. Survei *State of Preference*

Survei ini adalah survei dengan mewawancarai pengguna kendaraan pribadi. Maksud dari survey yang dilakukan ini adalah untuk mengetahui jumlah pengguna kendaraan pribadi yang mau berpindah moda menggunakan angkutan perdesaan apabila dilakukan peningkatan dan perbaikan terhadap pelayanan angkutan perdesaan.

#### 4.4 Teknik Analisis Data

Dalam melakukan analisis pada penelitian ini terhadap beberapa tahapan, adapun tahapan analisis yang dilakukan yaitu:

a. Analisis Permintaan

Analisis permintaan terdiri dari analisis *demand actual* dan *demand potensial*. *Demand Actual* merupakan permintaan pengguna jasa akan angkutan umum pada tahun *Eksisting* di wilayah studi. Data *demand actual* diperoleh dari hasil perjalanan asal tujuan orang dengan menggunakan angkutan umum berdasarkan survey dinamis yang sedang dilakukan saat Praktek Kerja Lapangan (PKL) di Kabupaten Kebumen diperoleh bahwa pengguna angkutan umum di Kabupaten Kebumen sebesar 9%.

Sedangkan *demand potensial* ini didapat dari jumlah pengguna angkutan umum di tambah dengan pengguna kendaraan pribadi yang berkeinginan berpindah menggunakan angkutan umum yang diperoleh dari data survei wawancara (*state of preference*).

Survei *state of preference* ini adalah survei dengan mewawancarai pengguna kendaraan pribadi. Maksud dari survey yang dilakukan ini adalah untuk mengetahui jumlah pengguna kendaraan pribadi yang mau berpindah moda menggunakan angkutan perdesaan apabila dilakukan peningkatan dan perbaikan terhadap pelayanan angkutan perdesaan.

1. *Demand* Potensial

Yang dimaksud dari *demand* potensial adalah potensi peningkatan pengguna angkutan umum yang berasal dari masyarakat yang bersedia pindah dari angkutan pribadi ke angkutan perdesaan apabila dilakukannya sebuah perbaikan pelayanan angkutan umum yang terdapat permasalahan. Data yang digunakan ini sesuai dengan jumlah data dalam survey *Home Interview* pada wilayah studi Kabupaten Kebumen.

## 2. Survei *State of Preference*

Survei ini adalah survei dengan mewawancarai pengguna kendaraan pribadi. Maksud dari survey yang dilakukan ini adalah untuk mengetahui jumlah pengguna kendaraan pribadi yang mau berpindah moda menggunakan angkutan perdesaan apabila dilakukan peningkatan dan perbaikan terhadap pelayanan angkutan perdesaan.

## 3. Target Data

- a) Asal tujuan perjalanan penduduk;
- b) Rute yang diinginkan;
- c) Tarif yang diinginkan;
- d) Waktu/jam pelayanan yang diinginkan;
- e) Waktu/jam perjalanan yang diinginkan;
- f) Jumlah armada yang diinginkan.

## 4. Persiapan Survey

Pelaksanaan survey *state of preference* terlebih dahulu dilakukan persiapan agar hasil dari survey yang dilakukan dapat benar-benar sesuai dengan data yang diperlukan dan keadaan yang sebenarnya dilapangan. Sehingga data yang diperoleh dapat mewakili kondisi yang sebenarnya. Persiapan-persiapan yang dilakukan sebelum melaksanakan survey *state of preference* adalah:

- a) Perlengkapan dan peralatan
- b) Penentuan zona penelitian

## 5. Pengambilan Sampel

Jumlah sampel yang dibutuhkan sebagai data primer ditentukan dengan menggunakan rumus Bruton. Penentuan sampel menurut rumus Bruton sebagai berikut:

**Tabel 4. 1** Rumus Bruton

Populasi	Besarnya Sampel yang Dianjurkan (Rumah Tangga)	Sampel Minimum (Rumah Tangga)
<50.000	1 dalam 5	1 dalam 10
50.000 - 150.000	1 dalam 8	1 dalam 20
150.000 - 300.000	1 dalam 10	1 dalam 35
300.000 - 500.000	1 dalam 15	1 dalam 50
500.000 - 1.000.000	1 dalam 20	1 dalam 70
>1.000.000	1 dalam 25	1 dalam 100

Sumber: Bruton (1985)

Sampel yang dibutuhkan berdasarkan jumlah pengguna kendaraan pribadi yang bersedia berpindah moda ke angkutan umum sebanyak 631.674 jiwa. Sehingga sampel yang dianjurkan adalah sebanyak 5% atau 1 dalam 20 dan sampel minimum ialah 1,4% atau 1 dalam 70. Sampel rencana yang diambil untuk melakukan survey ialah sebanyak 1,5% dari populasi penduduk, sehingga sampel untuk survey *state of preference* adalah sebesar 9.475 jiwa. Dimana dari sampel tersebut didapatkan proporsi pengguna motor sebesar 80% dengan jumlah sampel menjadi 7.580 jiwa dan proporsi pengguna mobil sebesar 20% dengan jumlah sampel menjadi 1.895 jiwa. Serta Perhitungan sampel yang sudah diklasifikasi ini akan dibagi menjadi 27 zona yang diteliti agar dapat mewakili pengguna kendaraan pribadi yang mau berpindah moda ke angkutan umum tiap zona.

b. Analisis Kinerja Jaringan Trayek saat ini

Analisa ini dilakukan agar dapat mengetahui kinerja dari jaringan trayek angkutan perdesaan saat ini yang mana hasil dari data yang diolah oleh Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Kebumen Tahun 2022. Untuk kriteria yang dianalisa yaitu:

1. Tingkat Tumpang Tindih Trayek

Tingkat tumpang tindih yaitu presentase antara panjang dari suatu rute trayek yang berhimpitan dengan rute trayek lainnya. Faktor ini menjadi bahan pertimbangan penentuan rute trayek angkutan perdesaan yang direncanakan.

$$Tumpang Tindih (100\%) = \frac{\text{panjang tumpang tindih}}{\text{panjang trayek}} \times 100\%$$

## 2. Kepadatan Trayek

Kepadatan trayek ialah perbandingan antara panjang trayek yang dilewati angkutan umum dengan panjang jalan sebenarnya di suatu zona.

$$\text{Kepadatan Trayek} = \frac{\text{panjang jalan angkutan umum}}{\text{panjang jalan dalam zona}}$$

## 3. Cakupan Pelayanan

Cakupan pelayanan jaringan trayek angkutan umum diukur berdasarkan jarak berjalan, tetapi bukan rute pelayanan melainkan ke perhentian. Jaringan pelayanan dikatakan baik jika cakupan pelayanan untuk daerah perkotaan ialah 70-75% penduduk tinggal 400 m berjalan ke perhentian. Sedangkan untuk daerah pinggiran kota dengan kepadatan yang agak rendah 50-60% penduduk tinggal pada jarak berjalan 700 m ke perhentian.

## 4. Tingkat Penyimpangan Trayek

Penyimpangan trayek ialah rute yang dilayani angkutan umum diluar dari rute yang telah pemerintah setempat tetapkan.

$$\text{Penyimpangan Trayek (100\%)} = \frac{\text{panjang penyimpangan trayek}}{\text{panjang trayek}} \times 100\%$$

## c. Analisis Operasional Angkutan Umum saat ini

Analisa ini digunakan agar dapat mengetahui kinerja operasional dari angkutan umum, beberapa indikator yang dinilai ialah:

### 1. Frekuensi

Frekuensi ialah banyaknya kendaraan angkutan umum yang melewati suatu titik tertentu pada suatu waktu tertentu yang dinyatakan dalam kendaraan/jam.

$$F = \frac{60}{\text{Headway}}$$

### 2. Headway

*Headway* atau waktu antar kendaraan yaitu selisih waktu keberangkatan atau kedatangan antar angkutan umum dengan angkutan umum berikutnya dalam suatu titik tertentu.

$$H = \frac{60}{F}$$

### 3. *Load Factor*

*Load Factor* atau faktor muat adalah perbandingan antara kapasitas angkutan umum yang terjual dengan kapasitas angkutan umum yang dinyatakan dalam persen.

$$\text{Load Factor} = \frac{\text{Jumlah Penumpang} \times 100\%}{\text{Kapasitas Kendaraan}}$$

### 4. Jarak dan Waktu Tempuh

Jarak dari suatu rute angkutan umum akan mempengaruhi waktu tempuh dari angkutan umum tersebut, dan kecepatan perjalanan juga berpengaruh terhadap waktu tempuh.

### 5. Tingkat Operasi

Tingkat operasi yaitu perbandingan antara jumlah kendaraan yang beroperasi dengan jumlah kendaraan mendurur izin dari pemerintah dalam bentuk persentase.

$$\text{Tingkat Operasi} = \frac{\text{Jumlah Kendaraan yang Beroperasi}}{\text{Jumlah kendaraan yang diizinkan}} \times 100\%$$

### 6. Waktu Perjalanan (*Round Trip Time*)

Waktu perjalanan adalah waktu yang diperlukan oleh angkutan umum untuk melakukan perjalanan dari terminal asal menuju terminal tujuan kemudian kembali lagi ke terminal asal.

$$\text{Round Trip Time} = (2 \times \text{Travel time}) + (2 \times \text{Lay over time})$$

### 7. Waktu Menunggu (*Lay Over Time*)

Merupakan waktu yang diperlukan penumpang untuk menunggu angkutan umum sampai datangnya angkutan tersebut.

### 8. Kecepatan

Kecepatan operasi merupakan kecepatan yang dicapai dari titik awal keberangkatan menuju titik akhir.

### d. Usulan Jaringan Trayek Baru

Usulan jaringan trayek baru ini menyesuaikan dengan hasil dari survey *state preference*, yang mana rute angkutan umum mempertemukan antara lokasi dengan permintaan angkutan umum yang besar sehingga

nantinya dapat meningkatkan kinerja operasional dari angkutan umum. Lalu dalam menentukan jaringan trayek baru perlu untuk mempertimbangkan beberapa hal yang telah ditetapkan dalam standar perhitungan sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

e. Kinerja Jaringan Trayek Usulan

Dalam menentukan jaringan trayek usulan diperlukan menganalisa kinerja jaringan trayek usulan tersebut, agar dapat mengetahui perbandingan antara kinerja dari jaringan trayek yang saat ini dan jaringan trayek usulan. Beberapa indikator yang dianalisa yaitu:

1. Tumpang Tindih Trayek

Dalam menentukan trayek yang direncanakan harus memperhatikan salah satunya yaitu tingkat tumpang tindih trayek usulan.

2. Kepadatan Zona Tiap Trayek

Kepadatan zona tiap trayek ini adalah perbandingan jumlah penduduk dengan luas dari suatu zona yang dilalui trayek.

3. Nisbah Kepadatan Trayek

Nisbah kepadatan trayek ini adalah perbandingan antara panjang trayek dengan luas dari suatu wilayah.

f. Kinerja Operasional Usulan

Analisa juga diperlukan terhadap kinerja operasional dari jaringan trayek usulan agar dapat diketahui perbandingan antara kinerja operasional angkutan umum saat ini dan kinerja operasional angkutan umum usulan. Indikatornya adalah sebagai berikut:

1. *Frekuensi*

*Frekuensi* ialah banyaknya kendaraan angkutan umum yang melewati suatu titik tertentu pada satuan waktu tertentu yang dinyatakan dalam kendaraan/jam.

2. *Headway*  
*Headway* atau waktu antar kendaraan yaitu selisih waktu keberangkatan atau kedatangan antar angkutan umum dengan angkutan umum berikutnya dalam suatu titik tertentu.
3. *Load Factor*  
*Load Factor* atau faktor muat adalah perbandingan antara kapasitas angkutan umum yang terjual dengan kapasitas angkutan umum, yang dinyatakan dalam persen.
4. Jarak dan Waktu Tempuh  
Jarak dari suatu rute angkutan umum akan mempengaruhi waktu tempuh dari angkutan umum tersebut, dan kecepatan perjalanan juga berpengaruh terhadap waktu tempuh.
5. Tingkat Operasi  
Tingkat Operasi yaitu perbandingan antara jumlah kendaraan yang beroperasi dengan jumlah kendaraan menurut izin dari pemerintah dalam bentuk persentase.
6. Waktu Perjalanan (*Round Trip Time*)  
Waktu perjalanan adalah waktu yang diperlukan oleh angkutan umum untuk melakukan perjalanan dari terminal asal menuju terminal tujuan kemudian kembali lagi ke terminal asal.
7. Waktu Menunggu (*Lay Over Time*)  
Merupakan waktu yang diperlukan penumpang untuk menunggu angkutan umum sampai datangnya angkutan tersebut.
8. Kecepatan  
Kecepatan operasi merupakan kecepatan yang dicapai dari titik awal keberangkatan menuju titik akhir.
- g. Analisis Biaya Operasional Kendaraan  
Perhitungan besarnya biaya operasi kendaraan mengacu pada keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknik Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Dalam Rute Tetap dan

Teratur. Biaya Operasional Kendaraan terdiri dari 2 (dua) biaya, yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung.

1. Komponen Biaya Langsung

a) Penyusutan Kendaraan

Penyusutan kendaraan angkutan umum dihitung dengan menggunakan metode garis lurus. Untuk kendaraan baru, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga kendaraan baru, termasuk BBM dan ongkos angkut, sedangkan untuk kendaraan lama, harga kendaraan dinilai berdasarkan harga perolehan.

$$\text{Biaya Penyusutan per Tahun} = \frac{\text{Harga kendaraan} - \text{Nilai residu}}{\text{Masa penyusutan}}$$

Sumber : SK DIRJENHUBDAT No: SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Keterangan:

Nilai residu angkutan adalah 20% dari harga kendaraan.

b) Bunga Modal

Bunga modal dihitung dengan rumus:

$$\text{Bunga Kredit} = \frac{\frac{n+1}{2} \times \text{Nilai Kredit} \times \text{Tingkat Bunga}}{\text{Masa Penyusutan}}$$

Sumber : SK DIRJENHUBDAT No: SK.687/AJ.206/DRJD/2002

Keterangan:

n = masa pengembalian pinjaman

c) Gaji dan Tunjangan Awak Kendaraan

Awak kendaraan terdiri dari sopir dan kondektur. Penghasilan kotor awak kendaraan berupa gaji tetap, tunjangan sosial dan uang dinas jalan/ tunjangan kerja operasi.

d) Bahan Bakar Minyak

Penggunaan BBM tergantung dari jenis kendaraan.

e) Ban

Ban yang digunakan sebanyak 10 unit untuk bus, dengan perincian 2 ban baru dan 8 vulkanisir dengan daya tempuh

25.000 km. Ban angkutan mobil penumpang umum sebanyak 4 buah dan ban baru dengan daya tempuh 25.000 km.

f) Servis kecil

Servis kecil dilakukan dengan patokan km tempuh antar-servis, yang disertai penggantian oli mesin dan penambahan gemuk serta minyak rem.

g) Servis besar

Servis besar dilakukan setelah beberapa kali servis kecil atau dengan patokan km tempuh, yaitu penggantian oli mesin, oli garden, oli transmisi, platina, busi, filter oli, kondesor.

h) Penambahan oli mesin

Penambahan oli mesin dilakukan setelah km-tempuh pada jarak km tertentu.

i) Suku cadang dan bodi

Biaya untuk keperluan suku cadang mesin, bagian rangka bawah (*chassis*) dan bagian bodi diperhitungkan per tahun sebesar 5% dari harga angkutan.

j) Cuci Bus

Angkutan kota sebaiknya dicuci setiap hari.

k) Restribusi terminal

Biaya restribusi terminal per angkutan diperhitungkan per hari atau per bulan.

l) STNK/ Pajak Kendaraan

Perpanjangan STNK dilakukan setiap lima tahun sekali, tetapi pembayaran pajak kendaraan dilakukan setiap tahun dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

m) Kir

Kir kendaraan dilakukan minimal sekali setiap enam bulan dan biayanya sesuai dengan peraturan yang berlaku.

n) Asuransi

1) Asuransi kendaraan

Asuransi kendaraan pada umumnya hanya dilakukan oleh perusahaan yang membeli kendaraan secara kredit bank. Namun, asuransi kendaraan perlu diperhitungkan sebagai pengamatan dalam menghadapi resiko. Biaya premi per angkutan per tahun.

2) Asuransi Awak Kendaraan

Pada umumnya awak kendaraan wajib diasuransikan oleh perusahaan angkutan.

2. Komponen Biaya Tidak Langsung

a) Biaya pegawai selain awak kendaraan

Tenaga selain awak kendaraan terdiri atas pimpinan, staf administrasi, tenaga teknis dan tenaga operasi.

Jumlah tenaga pimpinan, staf administrasi, tenaga teknik dan tenaga operasi tergantung dari besarnya armada yang dikelola. Biaya pegawai ini terdiri atas gaji/upah, uang lembur dan jaminan sosial.

Jaminan sosial berupa:

- Tunjangan perawatan kesehatan;
- Pakaian dinas;
- Asuransi kecelakaan;
- Tunjangan lain-lain.

b) Biaya pengelolaan

1) Penyusutan bangunan kantor

2) Penyusutan bangunan dan peralatan bengkel

3) Masa penyusutan inventaris/ alat kantor (diperhitungkan 5 tahun)

4) Masa penyusutan sarana bengkel (diperhitungkan selama 3 s/d 5 tahun)

5) Administrasi kantor (biaya surat menyurat, biaya alat tulis menulis)

- 6) Pemeliharaan kantor (misalnya pengecatan kantor)
  - 7) Pemeliharaan pool dan bengkel
  - 8) Listrik dan air
  - 9) Telepon dan telegram serta porto
- c) Biaya perjalanan dinas
- Biaya perjalanan dinas meliputi perjalanan dinas pimpinan, staf administrasi, teknisi dan tenaga operasi (noncrew).
- 1) Pajak perusahaan
  - 2) Izin trayek  
Izin trayek ditentukan berdasarkan peraturan daerah yang bersangkutan dan rute.
  - 3) Izin usaha
- d) Biaya pemasaran
- e) Biaya lain-lain
- Contoh adalah biaya pengelolaan yang tidak termasuk dalam unsur biaya pada butir (a) s.d (n)

b. Analisis Tarif

Penentuan Tarif:

1. Biaya pokok per Microbus/km merupakan jumlah dari biaya berikut ini;
2. Biaya langsung (Rp/km)
3. Biaya tidak langsung (Rp/km)
4. Biaya pokok per Pnp-Km diperoleh dari Biaya pokok/bus dibagi dengan jumlah seat, sehingga biaya pokok per penumpang adalah biaya pokok per Pnp-km dikali dengan jarak tempuh.

## 4.5 Formulir Suvey Penelitian

### FORMULIR SURVEY STATE PREFERENCE

1. Kendaraan yang digunakan saat berpergian
    - Sepeda Motor
    - Mobil
    - Angkutan Umum
- Jika jawaban poin pertama selain Angkutan Umum maka pertanyaan survey state preference dilanjutkan*
2. Jenis Kelamin
    - Laki-laki
    - Perempuan
  3. Tempat Tinggal (berdasarkan kelurahan)
  4. Tujuan Perjalanan (berdasarkan kelurahan)
  5. Ketersediaan berpindah dari kendaraan pribadi ke angkutan umum
    - Ya
    - Tidak
  6. Alasan Tidak mau berpindah
    - Lambat
    - Tidak Fleksibel
    - Mahal
  7. Rute yang diinginkan
    - Jl. HM Sarbini – Jl. Kutoarjo – Jl. Nasional 3 – Jl. Raya Tersobo
    - Jl. HM Sarbini – Jl. Raya Jemur – Jl. Raya Peniron – Jl. Widoropayung – Jl. Pejaten – Jl. Pemandian Barat – Jl. Ps. Indrakila
    - Jl. HM Sarbini – Jl. Pemandian Barat – Jl. Ps. Indrakila
    - Jl. HM Sarbini – Jl. Pemandian Barat – Jl. Pemandian Timur – Jl. Raya Wonokromo – Jl. Raya Kaliputih – Jl. Waduk Wadaslintang
    - Jl. HM Sarbini – Jl. Pemandian Timur – Jl. Raya Wonokromo – Jl. Raya Kaliputih – Jl. Waduk Wadaslintang
    - Jl. HM Sarbini – Jl. Kutoarjo – Jl. KRT Kertinegara – Jl. Raya Wonokromo – Jl. Waduk Wadaslintang
    - Jl. HM Sarbini – Jl. Karangsembung – Jl. Raya Sadang
    - Jl. HM Sarbini – Jl. Raya Jemur – Jl. Raya Peniron – Jl. Pejagoan Karanggayam – Jl. Kebakalan Karanggayam – Jl. Raya Logandu
    - Jl. HM Sarbini – Jl. Ronggowarsito – Jl. Raya Sokka – Jl. Raya Sruweng – Jl. Nasional 3 – Jl. Karanggayam – Jl. Karanggayam Kalirejo – Jl. Raya Kalirejo – Jl. Raya Logandu
    - Jl. Nasional 3 – Jl. Raya Kutoarjo Kebumen – Jl. HM Sarbini
    - Jl. HM Sarbini – Jl. Raya Sokka – Jl. Sokka Petanahan – Jl. Puring – Jl. Puring Petanahan – Jl. Puring Gombang – Jl. Sruweng Kuwarasan – Jl. Pantai Suwuk – Jl. Pangeran Diponegoro

- Jl. HM Sarbini – Jl. Raya Sokka – Jl. Nasional 3 – Jl. Petanahan Karanganyar – Jl. Pangeran Diponegoro
  - Jl. HM Sarbini – Jl. Raya Sokka – Jl. Raya Sruweng – Jl. Nasional 3
  - Jl. Karanggayam Kalirejo – Jl. Karanggayam – Jl. Raya Kalirejo – Jl. Raya Gunungsari
  - Jl. Raya Tersobo – Jl. Raya Wadaslintang – Jl. Jetak
  - Jl. Nasional 3 – Jl. Petanaha Karanganyar – Jl. Pantai Petanahan
  - Jl. Nasional 3 – Jl. Puring Gombong – Jl. Puring Petanahan
  - Jl. Nasional 3 – Jl. Sapta Marga – Jl. Raya Gombong Kenteng – Jl. Raya Kenteng – Jl. Gombong Lawangawu
  - Jl. Nasional 3 – Jl. Gunungsari 1A
  - Jl. Ayah Karangbolong
  - Jl. Nasional 3 – Jl. Sempor – Jl. Klampok Gombong
  - Jl. Kambalan – Jl. Deandels – Jl. Raya Mirit
  - Jl. HM Sarbini – Jl. Pemuda – Jl. Kejayan
  - Jl. Nasional 3 – Jl. Karangbolong – Jl. Ayah Karangbolong
  - Jl. Nasional 3 – Jl. Karangbolong – Jl. Raya Banyumudal – Jl. Redisari Katisari
  - Jl. Nasional 3 – Jl. Jogomulyo – Jl. Raya Nogoraji – Jl. Raya Banyumudal – Jl. Redisari Katisari
  - Jl. Nasional 3 – Jl. Karangbolong – Jl. Raya Banyumudal
  - Jl. Nasional 3 – Jl. Jogomulyo – Jl. Raya Ngogoraji – Jl. Raya Banyumudal
  - Jl. Nasional 3 – Jl. Ijo Jatijajar – Jl. Raya Banyumudal
8. Haraoan untuk peningkatan pelayanan angkutan perdesaan
  9. Tarif yang diharapkan
  10. Waktu pelayanan Angkutan Perdesaan