

**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KETERTARIKAN
MASYARAKAT TERHADAP ALAT TRANSPORTASI UMUM BUS TRANS
JOGJA**

SKRIPSI



Disusun Oleh :

Nama : Tuti Hidayah
Nim : 16313182
Program Studi : Ilmu Ekonomi

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
FAKULTAS BISNIS DAN EKONOMIKA
YOGYAKARTA
2020**

**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KETERTARIKAN
MASYARAKAT TERHADAP ALAT TRANSPORTASI UMUM BUS TRANS
JOGJA**

SKRIPSI

Disusun dan Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Ujian Akhir Guna Memperoleh Gelar
Sarjana Jenjang Strata 1 Program Studi Ilmu Ekonomi, Pada Fakultas Bisnis Dan
Ekonomika Universitas Islam Indonesia

Oleh:

Nama : Tuti Hidayah
Nomor Mahasiswa : 16313182
Program Studi : Ilmu Ekonomi

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
FAKULTAS BISNIS DAN EKONOMIKA
YOGYAKARTA
2020**

PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertandatangan dibawah ini menyatakan bahwa skripsi ini telah ditulis dengan sungguh-sungguh dan tidak ada bagian yang dapat dikategorikan dalam tindakan plagiasi seperti dimaksud dalam buku pedoman penulisan skripsi Program Studi Ilmu Ekonomi FBE UII. Apabila dikemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar maka Saya sanggup menerima hukuman/ sanksi apapun sesuai peraturan yang berlaku.

Yogyakarta, 6 Mei 2020

Penulis,



Tuti Hidayah

PENGESAHAN

Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Ketertarikan Masyarakat Terhadap Alat Transportasi Umum Bus Trans Jogja

SKRIPSI

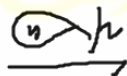
Oleh

Nama : Tuti Hidayah
Nomor Mahasiswa : 16313182
Program Studi : Ilmu Ekonomi

Yogyakarta, 15 Mei 2020

Telah disetujui dan disahkan oleh

Dosen Pembimbing,



Abdul Hakim S.E., M.Ec., Ph.D

BERITA ACARA UJIAN TUGAS AKHIR /SKRIPSI

SKRIPSI BERJUDUL

**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KETERTARIKAN MASYARAKAT
TERHADAP ALAT TRANSPORTASI UMUM BUS TRANS JOGJA**

Disusun Oleh : **TUTI HIDAYAH**

Nomor Mahasiswa : **16313182**

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji dan dinyatakan **LULUS**

Pada hari Selasa, tanggal: 16 Juni 2020

Penguji/ Pembimbing Skripsi: **Abdul Hakim, SE.,M.Ec., Ph.D.**



Penguji : **Rokhedi Priyo Santoso, SE., MIDEc**



Mengetahui

Dekan Fakultas Bisnis dan Ekonomika

Universitas Islam Indonesia



Prof. JakaSriyana, SE., M.Si, Ph.D.

MOTTO

“Sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan. Maka apabila engkau telah selesai (dari sesuatu urusan), tetaplah bekerja keras (untuk urusan yang lain),”

(Q.S Al-Insyirah : 6-7)

“dan bahwa manusia hanya memperoleh apa yang telah diusahakannya,”

(Q.S An-Najm : 39)

“... dan barang siapa betawakal kepada Allah, niscaya Allah akan mencukupkan (keperluan)nya ...”

(Q.S At-Talaq : 3)

“Percaya denganjalan Allah, karena yang terbaik bagi kita untuk kita, belum tentu terbaik bagi Allah untuk kita”

(Penulis)

البعثة الإسلامية
الابتداء بالاندية

HALAMAN PERSEMBAHAN

Bismillaahirrahmaanirrahiim

Alhamdulillah rabbil'alamin, Puji syukur selalu penulis panjatkan kehadiran Allah SWT. Yang Maha Esa atas segala nikmat dan karunia yang telah diberikan-Nya, Shalawat serta salam Penulis haturkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah memberikan syafa'atnya hingga hari akhir. Berkat ridho dan hidayah-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi ini penulis persembahkan untuk Kedua orang tua yang selalu saya hormati, saya sayangi dan saya cintai, Bapak H. Shobirin dan Ibu Hj. Roniah. Kakak dan adik saya Ella Siti Nurlaelah dan Nabila Putri Inayah. Serta seluruh keluarga Besar Bapak Nurkhadi dan Bapak Ahmadi. Juga kepada Bapak Abdul Hakim S.E., M.Ec., Ph.D. selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktunya ditengah kesibukannya untuk memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis dalam penulisan skripsi ini. Serta semua sahabat dan teman penulis yang tak bosan menerima keluhan penulis.

KATA PENGANTAR

Bismillaahirrahmaanirrahiim

Alhamdulillah rabbil'alamin, Puji syukur selalu penulis panjatkan kehadiran Allah SWT. Yang Maha Esa atas segala nikmat dan karunia yang telah diberikan-Nya, Shalawat serta salam Penulis haturkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah memberikan syafa'atnya di hari akhir. Berkat ridho dan hidayah-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul **“FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KETERTARIKAN MASYARAKAT TERHADAP ALAT TRANSPORTASI UMUM BUS TRANS JOGJA”**. Penulisan skripsi ini sebagai syarat memperoleh gelar S1 Jurusan Ilmu Ekonomi, Fakultas Bisnis dan Ekonomika, Universitas Islam Indonesia.

Penulis menyadari dalam proses penulisan skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan. Oleh karena itu, saran dan kritik dari berbagai pihak sangat bermanfaat demi kebaikan penulisan skripsi. Semoga skripsi ini dapat dijadikan sumbangsih untuk perkembangan ilmu pengetahuan.

Bersamaan dengan ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bantuan serta semangat kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini. Dengan segala kerendahan hati dan rasa hormat, penulis menyampaikan rasa terimakasih sebesar-besarnya kepada:

1. Allah SWT yang selalu memberikan ridho, hidayah, kesehatan, kemudahan, ilmu, pemahaman, serta petunjuk kepada penulis untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini.
2. Nabi Muhammad SAW yang memberikan banyak ilmu dan ajaran untuk memahami kehidupan.
3. Yth Bapak Prof. Jaka Sriyana SE., M.Si., Ph.D. selaku Dekan Fakultas Bisnis dan Ekonomika Universitas Islam Indonesia.
4. Yth Bapak Dr. Sahabudin Sidiq, MA. selaku Ketua Program Studi Ekonomi Pembangunan Program Sarjana.
5. Yth Bapak Abdul Hakim S.E., M.Ec., Ph.D. selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktunya ditengah kesibukannya untuk memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis dalam penulisan skripsi ini.
6. Yth Bapak-Ibu Dosen Prodi Ilmu Ekonomi yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat dan nasihat-nasihat kepada penulis selama studi di Universitas Islam Indonesia.
7. Kedua orang tua yang selalu saya hormati dan saya cintai, Bapak H. Shobirin dan Ibu Hj. Roniah. Kakak dan adik saya Ella Siti Nurlaelah dan Nabila Putri Inayah. Serta seluruh keluarga Besar Bapak Nurkhadi dan Bapak Ahmadi.

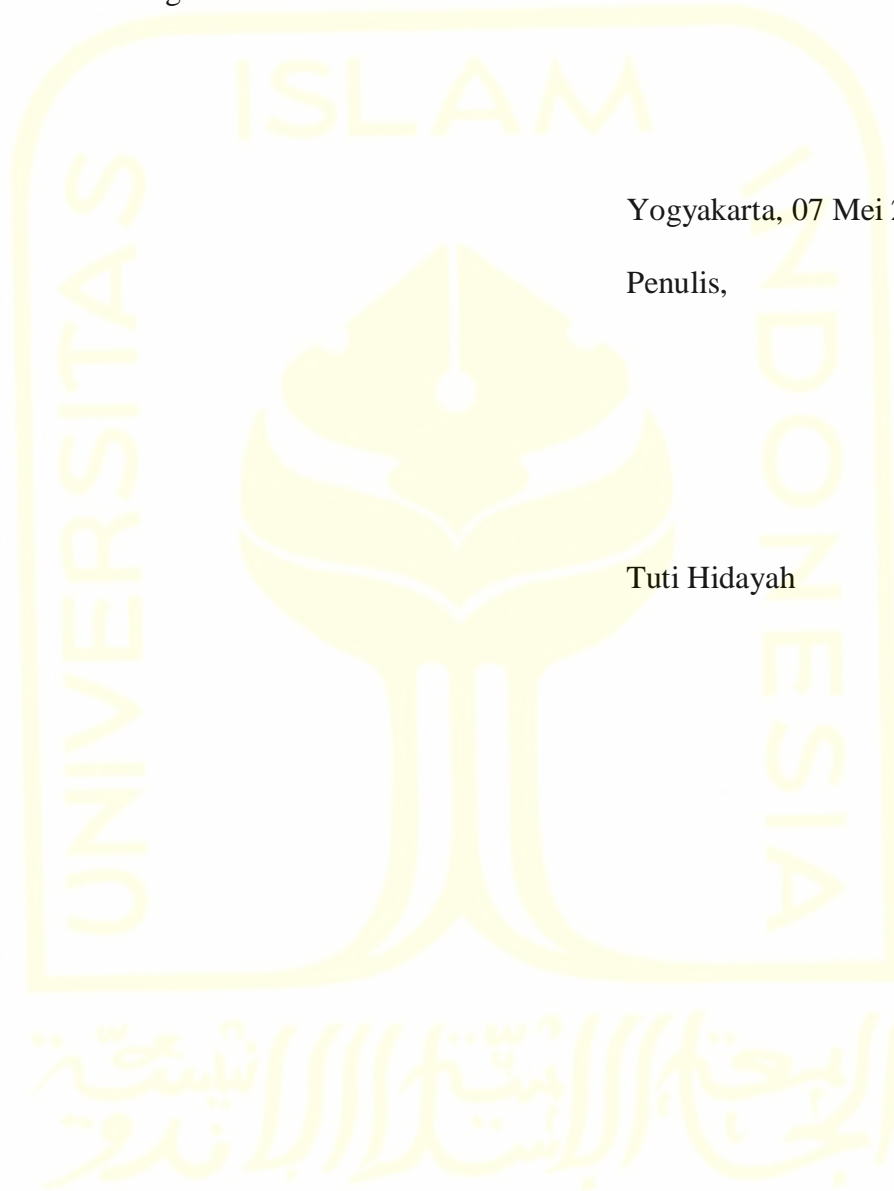
8. Sahabat yang sudah seperti keluarga, Tya Indriana, Nabila, dan Rifda. Terimakasih telah menjadi sahabat penulis dan selalu menjadi penyemangat penulis.
9. Sahabat seperjuangan selama di Yogyakarta Doubriena, Aisyah, Bela, Elma, Adit, Bobby, Bagus. Terimakasih telah menjadi sahabat penulis dan selalu menjadi penyemangat penulis.
10. Sahabat yang selalu membantu dan mengajak untuk kebaikan Nuha, Zahra, Hannyva, Shita, Ismi, Putri. Yang menjadi pendongkrak semangat saat penulis lelah.
11. Semua teman-teman Ilmu Ekonomi 2016 yang selalu membantu, mendukung, dan memberikan nasihat kepada penulis. Semoga kebaikan kalian dibalas oleh Allah SWT.
12. Teman-teman Lembaga Dakwah Fakultas JAM Al-Muqtashidin FBE Universitas Islam Indonesia. Terimakasih atas ilmu dan kekeluargaan yang telah diberikan. Semoga kebaikan kalian dibalas oleh Allah SWT dan semoga kita berkumpul di surga-Nya.
13. Teman-teman KKN unit 157, terimakasih atas pelajaran hidup yang diberikan selama satu bulan penuh di Desa Pelutan Purworejo. Semoga kebaikan kalian dibalas oleh Allah SWT.
14. Informan yang telah meluangkan waktunya untuk membantu penulis dalam melengkapi informasi yang dibutuhkan. Semoga kebaikan kalian dibalas oleh Allah SWT.

15. Dan kepada semua pihak yang telah membantu penulis untuk mendapatkan informan dan dapat menyelesaikan skripsi ini, terimakasih semoga Allah SWT membalas kebaikan kalian.

Yogyakarta, 07 Mei 2020

Penulis,

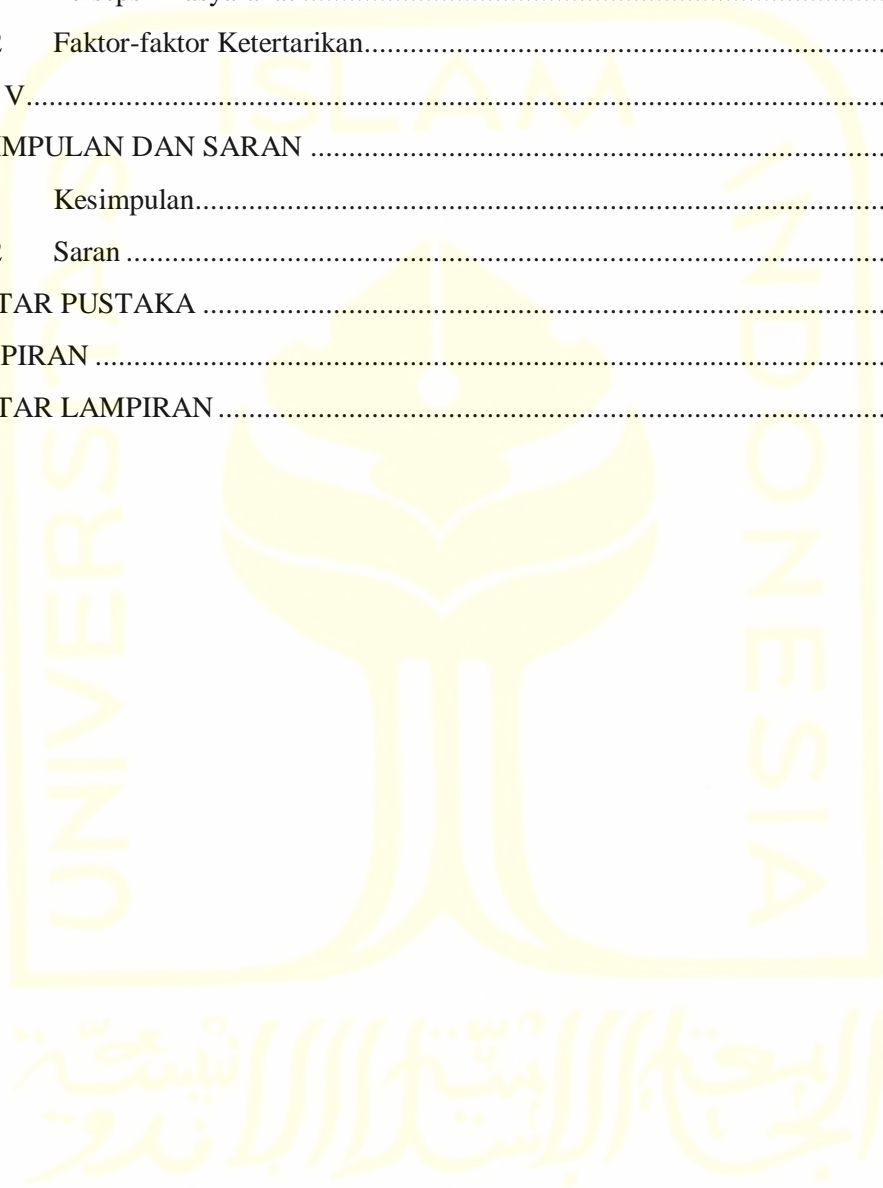
Tuti Hidayah



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	ii
PENGESAHAN.....	i
BERITA ACARA UJIAN TUGAS AKHIR /SKRIPSI.....	Error! Bookmark not defined.
MOTTO.....	i
HALAMAN PERSEMBAHAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
ABSTRAK	xi
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	5
1.4 Sistematika Penulisan	6
BAB I. PENDAHULUAN.....	6
BAB II.....	9
TINJAUAN PUSTAKA.....	9
2.1 Kajian Pustaka.....	9
2.2 Landasan Teori	13
BAB III.....	24
METODE PENELITIAN	24
3.1 Jenis Penelitian	24
3.2 Cara Pengumpulan Data.....	25
3.3 Populasi dan Sampel	26
3.4 Sumber Data.....	27
3.5 Lokasi Penelitian	28

3.6	Metode Analisis Penelitian.....	29
BAB IV		32
HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN		32
4.1	Persepsi Masyarakat	36
4.2	Faktor-faktor Ketertarikan.....	39
BAB V.....		52
KESIMPULAN DAN SARAN		52
5.1	Kesimpulan.....	52
5.2	Saran	53
DAFTAR PUSTAKA		54
LAMPIRAN		58
DAFTAR LAMPIRAN		59



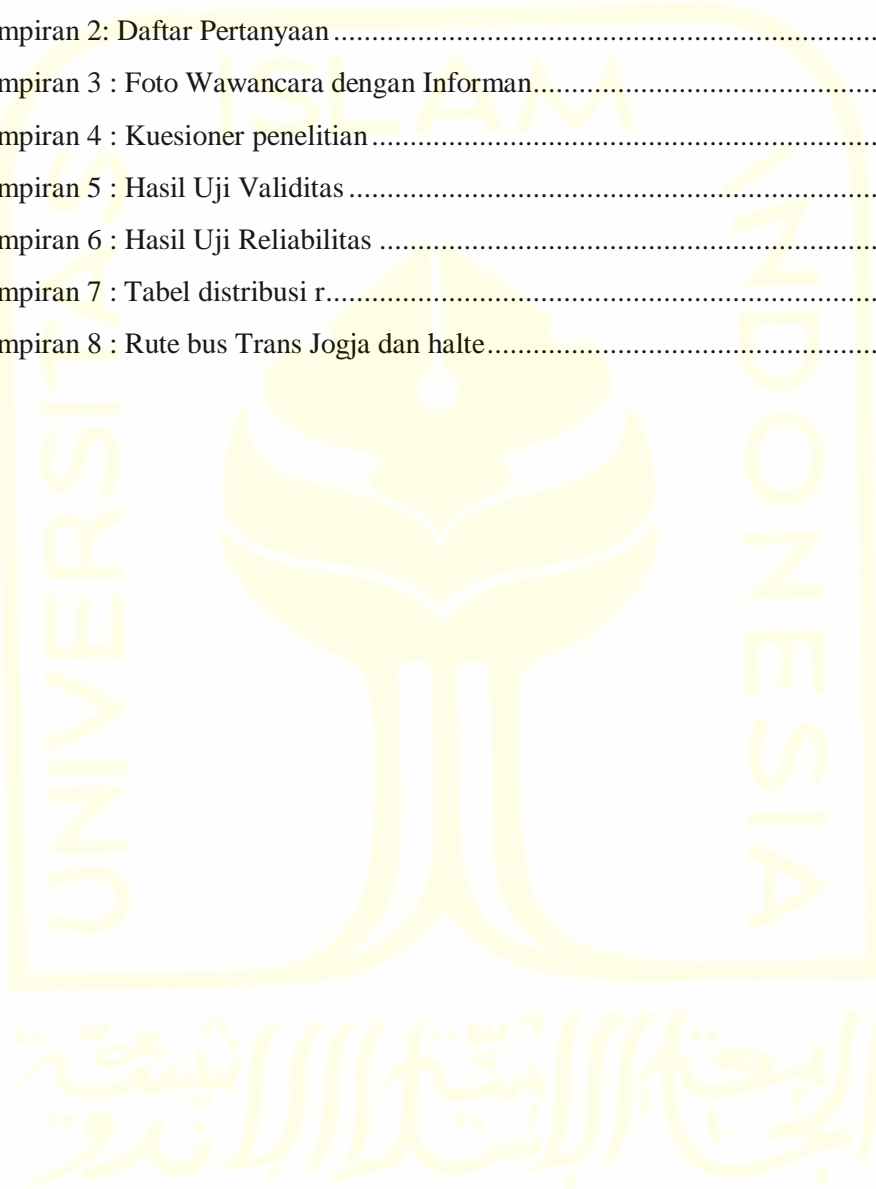
DAFTAR TABEL

2.1 Kajian Pustaka.....	15
4.1 Armada Bus Trans Jogja.....	51



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1: Surat Ijin Penelitian	59
Lampiran 2: Daftar Pertanyaan	60
Lampiran 3 : Foto Wawancara dengan Informan.....	62
Lampiran 4 : Kuesioner penelitian	64
Lampiran 5 : Hasil Uji Validitas	67
Lampiran 6 : Hasil Uji Reliabilitas	70
Lampiran 7 : Tabel distribusi r.....	72
Lampiran 8 : Rute bus Trans Jogja dan halte.....	80



ABSTRAK

Yogyakarta merupakan kota yang padat akan penduduk, memiliki objek wisata yang cukup tinggi sehingga banyak masyarakat luar yang berdatangan untuk mengunjungi Yogyakarta. Padatnya keadaan Yogyakarta dapat dibantu dengan adanya transportasi umum yang salah satunya adalah Trans Jogja. Dengan kondisi tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui ketertarikan masyarakat menggunakan transportasi umum Bus Trans Jogja dengan keadaan Yogyakarta yang mulai dipadati oleh masyarakat asli Yogyakarta maupun masyarakat pendatang.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, dengan sumber data primer wawancara dari informan untuk mengetahui informasi yang dibutuhkan dari masyarakat yang berada di kawasan Yogyakarta, seperti mahasiswa, pelajar, dan masyarakat umum baik yang pernah menggunakan Trans Jogja maupun yang belum pernah menggunakan Trans Jogja.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tarif yang murah, bus yang nyaman, halte yang mudah dijangkau dan nyaman untuk menunggu, pelayanan dari petugas merupakan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi masyarakat untuk menggunakan bus Trans Jogja. Bus Trans Jogja memberikan pelayanan, kemudahan serta kenyamanan penumpang dalam menggunakannya.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perubahan telah terjadi pada kota-kota besar, perkembangan zaman yang begitu cepat menimbulkan banyak dari berbagai kota mengalami perubahan menjadi kota yang begitu ramai. Kota-kota besar tumbuh menjadi pusat pendidikan, pusat wisata, pusat perindustrian, pusat perdagangan, dan lainnya. Sehingga dapat menimbulkan penambahan dan perubahan budaya. Perubahan-perubahan tersebut berkembang dari yang masih tradisional beralih menjadi masyarakat yang modern.

Masyarakat kota memiliki sifat yang individualis, dimana mereka lebih memilih untuk berdiri sendiri. Berbeda dengan masyarakat desa yang lebih banyak melakukan interaksi dengan masyarakat lain. Masyarakat desa cenderung memiliki sifat kekeluargaan terhadap orang yang berada di sekelilingnya, sehingga mereka jarang memiliki sifat individualis. Hal tersebut menyebabkan perbedaan antara masyarakat kota dan desa, begitu pula dengan transportasi yang dipilihnya. Mereka cenderung menggunakan transportasi pribadi dibandingkan dengan menggunakan transportasi umum.

Sistem transportasi merupakan elemen dasar dalam infrastruktur yang mempengaruhi pola pengembangan perkotaan. Pengembangan transportasi dan tata guna lahan memberikan peran penting dalam kebijakan dan program

pemerintah. Pengembangan infrastruktur dalam sektor transportasi pada akhirnya menimbulkan biaya tinggi. Keterlibatan masyarakat dalam membenahi sektor transportasi menjadi hal yang mendesak (Aminah S, 2011).

Transportasi merupakan alat atau transportasi yang dapat memindahkan suatu objek seperti manusia, barang, hewan, dan lainnya dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi banyak digunakan untuk membantu dalam memudahkan manusia menjalankan aktivitasnya. Perubahan transportasi yang signifikan terjadi dalam masyarakat, jika dahulu masih banyak masyarakat yang menggunakan alat transportasi tradisional seperti sepeda, becak, kuda (delman), bahkan banyak yang masyarakat yang masih memilih untuk berjalan kaki, namun hal tersebut mengalami perubahan seiring dengan berjalannya waktu. Keadaan tersebut pelan-pelan beralih pada sepeda motor, mobil, kereta api, pesawat terbang, dan lain-lain.

Permintaan transportasi manusia ataupun barang merupakan permintaan yang ditimbulkan karena adanya permintaan dari komoditas ataupun jasa, sehingga hal tersebut terjadi karena adanya faktor-faktor pendorongnya. Permintaan atas jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan karena adanya kepentingan lain (Morlok, 1984).

Yogyakarta merupakan kota pendidikan dengan banyaknya lembaga pendidikan seperti sekolah dan perguruan tinggi yang berada dalam kota

tersebut sehingga dapat menyebabkan banyaknya pendatang baru yang menimbulkan banyaknya transportasi pribadi yang memadatnya. Selain sebagai kota pendidikan, Yogyakarta juga merupakan kota wisata yang di dalamnya terdapat banyak tempat-tempat wisata yang dapat dikunjungi oleh wisatawan baik lokal maupun mancanegara kapan saja. Hal tersebut dapat menimbulkan semakin ramainya penghuni kota Yogyakarta dan hal tersebut dapat menyebabkan terjadinya kemacetan. Transportasi yang aman, cepat serta nyaman merupakan solusi dari permasalahan tersebut, hingga mampu menyerap pengguna transportasi pribadi menjadi pengguna transportasi umum seperti bus kota.

Transportasi umum merupakan salah satu transportasi massal yang dinilai cukup efektif karena dapat mengurangi dampak kemacetan dari pengguna transportasi pribadi. Tetapi hal tersebut membutuhkan adanya kesadaran masyarakat mengenai transportasi umum agar menciptakan kebebasan di jalanan dan terhindar dari gangguan lalu lintas. Mengubah dari pengguna transportasi pribadi menjadi pengguna transportasi umum. Menurut Jou and Chen dalam Azali, Ichwinskyah. Gunanto, E. Y. A. Nugroho (2018), menyatakan bahwa banyaknya pengguna transportasi pribadi dapat terjadi kemacetan lalu lintas serta pencemaran lingkungan, dan memberikan masalah pada kontribusi konsumsi energi yang tinggi.

Salah satu solusi dengan mengurangi penggunaan transportasi pribadi dan meningkatkan kesadaran masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi umum merupakan hal yang baik. Namun hal tersebut cukup sulit dengan stigma masyarakat Indonesia yang lebih bangga menggunakan transportasi pribadi. Sehingga membutuhkan solusi yang dapat menarik masyarakat agar lebih tertarik terhadap transportasi umum, agar dengan adanya transportasi umum keberadaannya tidak hanya sebagai sebuah formalitas umum dalam jalanan, tetapi dapat juga sebagai hal yang membuat masyarakat tertarik akan penggunaan transportasi umum. (Sutjahjo, 2014)

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan paragraf 5 Angkutan Massal Pasal 158 ayat 1 “Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Transportasi Bermotor Umum (setiap transportasi yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran) di kawasan perkotaan”. Yogyakarta merupakan salah satu kota yang telah menyediakan moda transportasi bus kota yang dapat digunakan oleh berbagai kalangan. (Undang Undang no. 22 tahun 2009)

Pada tanggal 18 Februari 2008 Yogyakarta telah memulai untuk diuji coba Bus Trans Jogja. Program Trans Jogja yang dijalankan oleh Yogyakarta dengan menunjuk PT. Jogja Tugu Trans (JTT) sebagai operator. Bus Trans

Jogja berlandaskan hukum perda nomor 1 tahun 2008 tentang “Peraturan Daerah pengangkutan orang dengan angkutan umum di jalan di wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta”.

Ketertarikan masyarakat untuk menggunakan transportasi umum seperti bus Trans Jogja didasari oleh beberapa faktor. Oleh karena itu dilakukan penelitian dengan judul “**Faktor-faktor yang Mempengaruhi Ketertarikan Masyarakat terhadap Alat Transportasi Umum Bus Trans Jogja**”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka rumusan masalah yang diperoleh sebagai berikut :

- 1.2.1. Bagaimana persepsi masyarakat mengenai adanya Trans Jogja?
- 1.2.2. Apa faktor-faktor yang mempengaruhi ketertarikan masyarakat untuk menggunakan Bus Trans Jogja?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.3.1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dipaparkan, maka tujuan penelitian yang akan diperoleh adalah :

1.3.1.1. Untuk mengetahui persepsi masyarakat mengenai adanya Trans Jogja.

1.3.1.2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi ketertarikan masyarakat untuk menggunakan Bus Trans Jogja.

1.3.2. Manfaat Penelitian

Manfaat Penelitian sebagai berikut:

1.3.2.1. Memberikan informasi mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi ketertarikan masyarakat untuk menggunakan Trans Jogja.

1.3.2.2. Sebagai referensi dan informasi bagi penelitian selanjutnya.

1.4 Sistematika Penulisan

BAB I. PENDAHULUAN

Pada pendahuluan menjelaskan beberapa pembahasan, yang di antaranya adalah latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan sistematika penulisan. Bagian latar belakang yang menjelaskan dasar dari judul yang telah diambil. Bagian rumusan masalah menjelaskan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian. Bagian tujuan dan manfaat penelitian menjelaskan tujuan dan manfaat yang akan diterima dari adanya penelitian.

Pada bagian sistematika penulisan menjelaskan gambaran umum dari penulisan skripsi.

BAB II. KAJIAN PUSTAKA dan LANDASAN TEORI

Kajian pustaka berisi tentang pengkajian hasil dari penelitian-penelitian yang telah dilakukan dan landasan teori menjelaskan tentang teori yang akan digunakan untuk membahas permasalahan dalam penelitian. Dalam landasan teori juga peneliti menghubungkan teori-teori dengan variabel yang digunakan dalam penelitian.

BAB III. METODE PENELITIAN

Pada metode penelitian menguraikan beberapa bagian. Di antaranya adalah jenis dan cara pengumpulan data, penjelasan variabel, dan metode yang digunakan dalam menganalisis penelitian. Dilakukan analisis dari wawancara yang telah peneliti lakukan, yang kemudian merangkum dari hasil wawancara.

BAB IV. HASIL ANALISIS dan PEMBAHASAN

Pada bagian hasil analisis dan pembahasan menjelaskan pemaparan hasil data dari wawancara ataupun data yang didapat secara tidak langsung yang kemudian dijelaskan secara rinci.

BAB V. KESIMPULAN dan SARAN

Pada bagian kesimpulan dan saran menjelaskan tentang kesimpulan-kesimpulan dari hasil pembahasan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya. Kesimpulan tersebut menjelaskan tentang masalah-masalah yang telah diangkat dalam penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Pustaka

Transportasi merupakan perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan yang dibutuhkan. Secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan suatu barang ataupun bukan barang dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana (Bowersox, 1981).

Kurnia Wahyu Astuti (2012) telah melakukan penelitian dengan judul “Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Minat Masyarakat dalam Memilih Angkutan Trans Jogja di Malioboro”. Penelitian yang dilakukan di kawasan Malioboro tersebut menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan sumber data kata-kata dan tindakan, sumber tertulis dan foto/dokumentasi. Penelitian ini dalam pengumpulan datanya dilakukan dengan melakukan observasi, wawancara dan dokumentasi. Menggunakan *purposive sampling* dalam pengambilan sampel serta menggunakan teknik triangulasi dalam pengujian keabsahan data. Dari penelitian yang telah dilakukan didapatkan hasil bahwa persepsi masyarakat dengan adanya Trans Jogja masyarakat sangat antusias karena terdapat kelebihan yang Trans Jogja miliki. Faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat dalam pemilihan Trans Jogja ini karena Trans Jogja memiliki fasilitas yang nyaman bagi penumpang, juga karena tarif dan sarana

prasarana yang memadai. Keterlambatan Trans Jogja merupakan faktor lain sebagai penghambat, serta kurangnya halte-halte yang ada sehingga cukup sulit untuk masyarakat jangkau. Tidak adanya jalur khusus yang digunakan bus Trans Jogja juga merupakan penghambat seseorang untuk menggunakan bus Trans Jogja.

Dibawah ini merupakan rangkuman dari beberapa penelitian terdahulu yang digunakan oleh penulis sebagai acuan dalam penulisan skripsi ini:

Tabel 2.1

Kajian Pustaka

Nama Peneliti	Judul	Metode	Variabel	Hasil Penelitian
Ichwinsyah Azali, Edy Yusuf Agung Gunanto, Nugroho SBM (2018)	Preferensi Konsumen terhadap Transportasi Publik (studi kasus <i>Bus Rapid Transit (BRT)</i> Kota Semarang).	Metode Kuantitatif. Model analisis komponen utama atau <i>Principal component Analysis</i> , Model analisis regresi logistik.	Variabel Dependen: Pemilihan moda transportasi umum <i>Bus Rapid Transit (BRT)</i> Trans Semarang dan transportasi umum non BRT (Bus Kota dan Angkutan Kota). Variabel Independen: Pemilihan moda transportasi, Harga transportasi umum, Kenyataan transportasi umum, Keandalan transportasi umum, Aksesibilitas transportasi umum, Keamanan transportasi umum.	Variabel harga berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pemilihan moda <i>Bus Rapid Transit (BRT)</i> , sedangkan variabel kenyamanan, keandalan, aksesibilitas, dan keamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan moda <i>Bus Rapid Transit (BRT)</i> .

Nama Peneliti	Judul	Metode	Variabel	Hasil Penelitian
Ichsan Alrusydi (2018)	Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Minat Masyarakat Yogyakarta Terhadap Trans Jogja.	Metode Kuantitatif. Model regresi linear berganda.	Variabel dependen: Minat masyarakat. Variabel independen: Kualitas pelayanan, aksesibilitas halte dan fasilitas, tarif, pendapatan masyarakat.	Variabel independen yaitu kualitas pelayanan, aksesibilitas halte dan fasilitas, tarif, serta pendapatan masyarakat memiliki pengaruh positif sehingga apabila terjadi kenaikan maka akan menyebabkan minat masyarakatpun mengalami peningkatan.
Kurnia Wahyu Astuti (2012)	Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Minat Masyarakat dalam Memilih Angkutan Trans Jogja di Malioboro.	Metode Kualitatif. Model analisis deskriptif	Sarana dan prasarana, harga, aksesibilitas halte.	Persepsi masyarakat terhadap adanya Trans Jogja membuat masyarakat dengan hadirnya Trans Jogja hal tersebut karena terdapat kelebihan dari Trans Jogja seperti sarana dan prasarananya yang cukup memadai dan harga yang dapat dijangkau oleh masyarakat. Sedangkan faktor lainnya adalah karena fasilitas yang sangat nyaman, serta adanya tarif yang ekonomi juga terdapat jandran yang bertugas mengatur lalu lintas demi kelancaran dan menjaga keamanan, tetapi terdapat juga faktor penghambat seperti keterlambatan bus, kurangnya halte-halte yang disediakan sehingga sulit untuk dijangkau masyarakat. Selain itu tidak adanya jalur khusus yang digunakan Trans Jogja menyebabkan

Nama Peneliti	Judul	Metode	Variabel	Hasil Penelitian
				terhambatnya seseorang menggunakan Trans Jogja karena terjebak macet sehingga menimbulkan ketidakefisienan waktu dalam perjalanan menuju tempat tujuan.
Cahyo Nugroho (2013)	Aksesibilitas Halte dan Kualitas Pelayanan Trans Jogja dengan Keputusan Pengguna.	Metode Kuantitatif. Model analisis deskriptif	Variabel dependen: keputusan pengguna. Variabel independen: Aksesibilitas halte, Kualitas pelayanan Trans Jogja,	Adanya hubungan yang signifikan antara aksesibilitas halte dan keputusan pengguna. Adanya hubungan yang signifikan antara kualitas pelayanan Trans Jogja dengan keputusan pengguna. Adanya hubungan yang signifikan antara aksesibilitas halte dan kualitas pelayanan Trans Jogja secara bersama-sama dengan keputusan pengguna.
Shandy Ibnu Zakaria (2013)	Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kepuasan Konsumen terhadap Pengguna Jasa Transportasi (studi kasus pada pengguna Bus Trans Jogja di Kota Yogyakarta).	Metode kuantitatif. Model analisis regresi berganda	Variabel dependen: Kepuasan konsumen Variabel independen: Kualitas pelayanan, Persepsi harga, Citra merek	Variabel kualitas pelayanan, persepsi harga, dan citra merek berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepuasan konsumen.

2.2 Landasan Teori

2.2.1. Minat

Salah satu faktor psikologis manusia yang sangat penting untuk suatu kemajuan dan keberhasilan seseorang adalah minat. Seperti seseorang yang berminat terhadap profesi tertentu akan memperoleh hasil yang lebih baik daripada yang kurang atau tidak berminat terhadap pekerjaan tersebut, dengan adanya minat pada diri seseorang untuk melakukan sesuatu agar mencapai apa yang diinginkan dan apa yang diharapkan. (Astuti, K, W. 2012)

Menurut Walgito (1994: 38) mengungkapkan bahwa minat merupakan suatu keadaan di mana seseorang memiliki perhatian akan sesuatu dan disertai dengan perasaan yang senang untuk kemudian mengetahui dan mempelajari maupun membuktikan lebih lanjut terhadap objek tersebut. Sehingga dari pengertian tersebut mempunyai 2 poin bahwa minat memiliki 2 aspek yakni perhatian terhadap hal tersebut dan memiliki keingin-tahuan serta ingin mempelajarinya.

2.2.2. Transportasi

Transportasi merupakan usaha untuk pemindahan, penggerakan, mengangkut, serta mengalihkan suatu objek dari satu tempat ke tempat lainnya, di tempat lain ini objek tersebut lebih dapat bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan tertentu. Transportasi

juga merupakan sebuah proses, di antaranya adalah proses pindah, gerak, angkut dan mengalihkan, dimana proses ini tidak dapat lepas dari keperluan alat pendukung untuk menjamin kelancaran proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan. Alat pendukung dapat dipakai untuk melakukan proses pindah, gerak, angkut dan alih bisa bervariasi tergantung pada:

1. Bentuk objek yang akan dipindahkan,
2. Jarak antara suatu tempat ke tempat lain,
3. Maksud objek yang akan dipindahkan.

Alat-alat pendukung yang digunakan untuk proses pindah harus sesuai dengan objek, jarak, dan maksud objek baik dari segi kualitas maupun kuantitasnya (Miro, F. 2005:5)

2.2.3. Tarif

Harga menurut Swastha dan Irawan (2005) adalah sejumlah uang dikeluarkan agar bisa mendapatkan apa yang dibutuhkan atas barang dan pelayanan. Salim (2013: 46) mengatakan bahwa tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga-harga bagi para pengguna jasa angkutan yang tersusun secara teratur. Kebijakan tarif angkutan dibagi menjadi 3, di antaranya:

1. *Cost of Service Pricing.*

Tarif yang berdasarkan pada besar kecilnya biaya yang digunakan untuk menghasilkan jasa serta dengan tambahan tingkat keuntungan yang wajar.

2. *Value of Service Pricing.*

Tarif yang berdasarkan pada besar kecilnya nilai jasa angkutan yang diberikan oleh pemakai jasa angkutan.

3. *Charging What The Traffic Will Bear*

Tarif angkutan yang didasarkan pada penentuan suatu hal yang dapat menghasilkan hasil penerimaan bersih yang menguntungkan dengan volume angkutan tertentu.

2.2.4. Aksesibilitas

Aksesibilitas dijelaskan menurut Tamin dalam Miro (2009:18) menjelaskan bahwa aksesibilitas merupakan kemudahan penghubungan antar lokasi melalui jaringan transportasi yang tersedia, dapat berupa prasarana jalan dan alat angkut yang bergerak di atasnya.

Menurut Black dalam Miro F (2009: 18) menjelaskan bahwa aksesibilitas merupakan pengkombinasian konsep sistem tata guna lahan secara geografis dan sistem jaringan yang menggabungkannya, perubahan tata guna lahan dapat menimbulkan zona dan jarak geografis di suatu wilayah atau kota yang dapat

memudahkan menghubungkan dengan penyediaan prasarana atau sarana pengangkutan.

Aksesibilitas halte Trans Jogja menurut Nugroho (2013) berkaitan erat dengan memilih lokasi yang menjadi penempatan halte. Lokasi yang dipilih sangat vital karena halte merupakan alat dalam pendistribusian pelayanan Trans Jogja. Penambahan halte bus Trans Jogja terus dilakukan sejak dioperasikannya Trans Jogja tahun 2008. Dari beberapa halte yang tersedia, terdapat halte POS (*Point of Sales*) yaitu halte yang melayani masyarakat yang ingin membeli karcis/*smart card* berlangganan bus Trans Jogja. Trans Jogja melakukan bekerjasama dengan bank juga minimarket dalam pembuatan serta pemasaran *smart card* Trans Jogja.

Selain jarak, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi tingkat aksesibilitas. Menurut Miro (2009:20) faktor-faktor tersebut yaitu:

1. Faktor Waktu Tempuh

Faktor waktu tempuh tergantung dengan ketersediaan prasarana transportasi juga sarana transportasi yang diandalkan, seperti jaringan jalan yang berkualitas serta terjaminnya armada yang siap untuk melayani kapan saja.

2. Faktor biaya/ongkos perjalanan

Biaya perjalanan ikut andil dalam penentuan mudah atau tidaknya tempat tujuan dicapai, hal itu dikarenakan ongkos perjalanan yang tidak terjangkau dapat berakibat masyarakat sulit untuk melakukan perjalanan.

3. Faktor intensitas (kepadatan) guna lahan

Padatnya kegiatan suatu lahan yang telah diisi dengan berbagai macam kegiatan dapat mempengaruhi pada dekatnya jarak tempuh berbagai kegiatan tersebut dan secara tidak langsung hal tersebut ikut mempertinggi tingkat kemudahan pencapaian tujuan.

4. Faktor pendapatan orang yang melakukan perjalanan

Orang yang mudah melakukan perjalanan dengan didukung oleh kondisi ekonomi yang mapan walaupun jarak perjalanan secara fisik jauh.

2.2.5. Kualitas pelayanan

Kualitas adalah suatu faktor yang perusahaan berikan untuk para konsumennya. Menurut Mowen. C, John dan Michail (2002), kualitas yang tinggi yang dapat dikendalikan oleh konsumen merupakan unsur yang paling penting dalam suatu produk atau jasa karena hal tersebut perusahaan harus menilai persepsi konsumen atas kualitas.

Kualitas pelayanan merupakan instrumen serta strategi yang diberikan perusahaan dalam menarik minat konsumen untuk mengkonsumsi produk atau jasa yang diberikan, umumnya konsumen yang mengkonsumsi produk atau jasa, konsumen dapat melihat dari kualitas yang diberikan serta pelayanannya, jika kualitas pelayanan dapat memuaskan konsumen maka dapat menimbulkan rasa keinginan tercapainya harapan mereka sehingga muncul perasaan puas dengan produk atau jasa tersebut (Zakaria, 2013). Kotler (2009) mengungkapkan bahwa kualitas jasa atau pelayanan harus dimulai dari kebutuhan pelanggan dan berakhir pada persepsi pelanggan, persepsi pelanggan terhadap kualitas jasa merupakan penilaian menyeluruh atas keunggulan suatu pelayanan.

Konsep *buy the service* merupakan konsep yang diterapkan oleh Trans Jogja, sehingga faktor penarik lainnya adalah kualitas pelayanan. Kualitas pelayanan bisa dimaknai sebagai bentuk realisasi harapan konsumen terhadap barang atau jasa yang diinginkan. Produk yang ditawarkan oleh Trans Jogja merupakan jasa sehingga kualitas pelayanan adalah sumber utama penarik dari perusahaan. Kualitas pelayanan yang baik dapat berpengaruh terhadap konsumen agar dapat menarik konsumen untuk menggunakan jasa yang telah ditawarkan oleh Trans Jogja. Sedangkan jika kualitas yang kurang baik maka akan menjauhkan

dari konsumen, konsumen enggan untuk menggunakan layanan dari jasa tersebut. (Nugroho, 2013)

2.2.6. Lokasi

Menurut Sjafrizal (2018), penentuan lokasi dan penggunaan lahan menjadi sangat penting karena tanah dipertanian mahal sehingga hal tersebut berdampak pada biaya produksi kegiatan ekonomi. Penentuan lokasi untuk pembangunan halte sangat berpengaruh untuk banyaknya penumpang yang akan naik. Jika lokasi yang pembangunan halte strategis maka akan dapat membantu penumpang untuk naik bus Trans Jogja. Dimana untuk dapat naik bus Trans Jogja, penumpang harus dari halte yang telah disiapkan oleh pihak Trans Jogja.

2.2.7. Permintaan

Nasution dalam Azali et. al., (2018) mengatakan bahwa kebutuhan terhadap transportasi berbeda dengan kebutuhan sandang pangan, disebabkan kepuasan terhadap kebutuhan sandang pangan bisa dirasakan secara langsung, dan penggunaan jasa transportasi menciptakan kepuasan terhadap kebutuhan transportasi. Terjadinya permintaan terhadap transportasi karena adanya perbedaan nilai marginal akan suatu barang di mana terjadi saat barang satu tinggi dan barang lainnya rendah.

Permintaan akan jasa transportasi memiliki sifat khusus yang dapat membedakan dengan permintaan barang lain. Di antaranya:

1. *Derived demand*, di mana permintaan jasa transportasi adalah suatu permintaan yang bersifat turunan. Permintaan terhadap jasa transportasi dapat timbul bila terdapat sesuatu dibalik permintaan tersebut. Contohnya keinginan untuk melakukan liburan, *shopping*, sekolah.
2. Permintaan terhadap jasa transportasi pada dasarnya adalah seketika atau tidak mudah digeser atau ditunda dan sangat dipengaruhi oleh fluktuasi waktu yang bersifat harian, mingguan, bulanan atau bahkan tahunan.
3. Elastisitas pendapatan dapat mempengaruhi permintaan terhadap jasa transportasi.
4. Terjadi perbedaan antara tingkat biaya transportasi bagi penumpang dan bagi angkutan barang.
5. Jasa transportasi merupakan jasa campuran, di mana permintaan akan jasa transportasi bukan hanya berlandaskan keinginan dalam pemindahan dari suatu tempat ke tempat lainnya, melainkan adanya faktor-faktor lain yang dapat mempengaruhi keinginan untuk pemindahan barang tersebut.

Cole dalam Azali et. al., (2018) menjelaskan bahwa terdapat beberapa faktor yang menentukan permintaan terhadap transportasi.

Di antaranya:

1. Karakteristik fisik

Dimana dalam kasus komoditas, karakteristik fisik barang mempengaruhi dalam pemilihan moda transportasi. Ketika barang bernilai tinggi dan muatan tidak terlalu banyak maka akan memilih menggunakan jasa jalur udara. Sedangkan jika barang bernilai rendah dan memiliki muatan yang cukup banyak maka akan lebih memilih menggunakan jasa jalur darat ataupun laut.

2. Harga

Banyaknya orang yang menuntut layanan transportasi yang ditawarkan karena rendahnya harga transportasi.

3. Perbedaan harga relatif yang alat transportasi berikan

Transfer bisnis ini antara moda dalam angkutan penumpang ditentukan oleh sebagian besar pada tingkat relatif dari tarif pada layanan udara, kapal, kereta api, bus, dan biaya yang dirasakan dari mobil travel (yaitu harga bensin dan biaya parkir).

4. Pendapatan penumpang

Jika pendapatan penumpang meningkat hal tersebut dapat meningkatkan jumlah perjalanan orang baik untuk berbisnis ataupun untuk berlibur.

5. Kecepatan layanan

Dalam memilih transportasi, faktor waktu juga menjadi pertimbangan penumpang untuk memilih moda transportasi. Bagi mereka yang memiliki sedikit waktu maka akan lebih memilih transportasi yang lebih cepat, hal itu akan lebih menghemat waktunya. Sehingga faktor kecepatan menjadi penentu dalam pemilihan moda transportasi.

6. Kualitas pelayanan

a. Frekuensi

Frekuensi berangkat dan datang dari moda transportasi yang tinggi membuat pengguna jasa transportasi memiliki lebih banyak pilihan.

b. Pelayanan baku

Pelayanan baku yang diberikan jika dilakukan secara konsisten dapat menarik penumpang sehingga dapat disenangi oleh pengguna transportasi. Kualitas

pelayanan menjadi strategi yang dilakukan dalam pemasaran.

c. Kenyamanan

Standar hidup mayoritas menjadi cerminan oleh operator untuk terus dapat menarik permintaan dari layanan.

d. Ketepatan

Ketepatan merupakan salah satu yang menjadi utama. Berkurangnya atau menghilangnya konsumen dapat disebabkan karena ketidaktepatan dalam penyampaian. Contohnya seperti barang yang akan dikirim ataupun layanan jasa tidak sampai pada waktu yang telah ditetapkan.

e. Keamanan

Keamanan juga menjadi minat bagi konsumen. Jika sering terjadi insiden maka dapat menurunkan permintaan atas jasa tersebut.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini termasuk dalam jenis penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif merupakan prosedur yang memberikan hasil data deskriptif berupa kata-kata tertulis ataupun lisan dari orang-orang yang akan diamati (Astuti, 2012). Data yang digunakan merupakan data primer yang memiliki tujuan untuk mendapatkan informasi, serta keterangan tentang hal-hal yang diperlukan dan dibutuhkan. Data tersebut diperoleh dengan cara melakukan observasi pada tempat yang menjadi objek penelitian dan melakukan penyebaran kuesioner baik secara online maupun datang ke lokasi bersangkutan serta melakukan wawancara dengan beberapa informan. Data yang diambil adalah data yang memiliki keterkaitan yang besar dengan kebutuhan penelitian.

Menjelaskan suatu fenomena yang sedalam-dalamnya serta dengan cara mengumpulkan data yang sedalam-dalamnya juga merupakan tujuan dari penelitian kualitatif, sehingga hal tersebut menunjukkan bahwa pentingnya kedalaman serta detail dari suatu data yang diteliti. Penelitian kualitatif tidak hanya untuk memenuhi keinginan peneliti untuk mendapatkan gambaran atau penjelasan, tetapi juga membantu untuk mendapatkan penjelasan yang lebih dalam (Sofaer 1999, dalam DJKNKK 2019).

Penelitian kualitatif secara umum dapat digunakan untuk penelitian tentang kehidupan masyarakat, sejarah, tingkah laku, fungsionalisasi organisasi, aktivitas sosial, dan lain-lain. Sehingga dengan menggunakan pendekatan penelitian kualitatif ini peneliti dapat menemukan dan memahami apa yang tersembunyi dari fenomena yang terdapat kesulitan untuk dipahami secara memuaskan. Penelitian kualitatif cocok dalam penelitian ini, karena peneliti dapat menggali informasi yang tanpa batas kepada objek yang diteliti dengan cara peneliti terjun langsung ke lapangan untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan.

3.2 Cara Pengumpulan Data

3.2.1 Observasi

Observasi merupakan pengamatan secara langsung ke tempat yang akan dijadikan objek penelitian. Dalam penelitian ini tempat yang akan didatangi dan diamati adalah halte bus yang akan menjadi lalu lalang penumpang bus Trans Jogja.

3.2.2 Kuesioner

Kuesioner merupakan metode pengumpulan data yang berupa pemberian pertanyaan yang harus diisi oleh penumpang moda transportasi Trans Jogja.

3.2.3 Wawancara

Wawancara merupakan metode pengumpulan data dengan cara melakukan tanya jawab pada subjek atau para pengguna bus Trans Jogja. Wawancara dilakukan untuk memberikan pertanyaan secara langsung untuk mendapatkan informasi.

3.3 Populasi dan Sampel

3.3.1 Populasi

Populasi merupakan obyek atau subyek yang mempunyai kualitas pada suatu wilayah generalisasi serta memiliki karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2017:80). Dalam penelitian ini populasi yang digunakan adalah seluruh orang yang ada di Yogyakarta.

3.3.2 Sampel

Menurut Sugiyono (2017:81) menjelaskan bahwa sampel merupakan bagian dari jumlah dan karakter yang dimiliki oleh populasi tersebut. Teknik pengambilan sampel memiliki 2 macam cara, yaitu *probability sampling* dan *non probability sampling*.

Probability sampling merupakan teknik pengambilan sampel dengan memberikan kesempatan yang sama kepada tiap anggota dan

unsur populasi agar dipilih menjadi anggota sampel. Sedangkan *non probability sampling* merupakan teknik pengambilan sampel yang tidak memberikan peluang atau kesempatan yang sama kepada tiap anggota atau unsur populasi agar dipilih menjadi sampel.

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini yaitu *simple random sampling* yang masuk dalam *probability sampling*, di mana *simple random sampling* merupakan teknik pengambilan sampel yang sederhana karena sampel anggota populasi yang diambil dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang terdapat dalam populasi tersebut. Dalam penelitian ini informan berasal dari beberapa kalangan profesi seperti mahasiswa, siswa, dan masyarakat umum.

3.4 Sumber Data

Sumber utama dari penelitian kualitatif adalah tindakan dan kata-kata, kemudian ditambah dengan data tambahan seperti dokumen dan lain-lain (Moeloeng, 2003:157).

3.2.1 Data Primer

Data primer merupakan data yang diambil oleh peneliti langsung untuk mencari informasi. Tujuannya agar peneliti dapat menggali langsung informasi yang dibutuhkan. Sumber yang

dimaksud merupakan kata-kata serta tindakan dari suatu sampel. Peneliti menggali data secara langsung dengan cara melakukan wawancara dengan 10 penumpang bus Trans Jogja.

3.2.2 Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2015:137), data sekunder merupakan data yang peneliti peroleh secara tidak langsung, dapat diperoleh dengan membaca, mempelajari, serta memahami media lain seperti literatur, buku-buku ataupun dokumen perusahaan.

3.5 Lokasi Penelitian

Penelitian ini mengambil lokasi pada kawasan Malioboro, ring road barat hingga ring road utara. Tanpa dipungkiri banyak yang akan datang ke kawasan Malioboro baik pengunjung yang akan menikmati kawasan Malioboro ataupun pedagang yang akan mulai untuk menjajakan dagangannya atau bahkan penumpang yang akan berganti bus di halte Malioboro. Kawasan Malioboro merupakan kawasan yang padat pengunjung serta sehingga terdapat beberapa tempat seperti Pasar Malioboro, Pasar Brinjarjo, Benteng Vredeburg, Gedung Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Istimewa Yogyakarta. Banyak moda transportasi yang bisa mengantarkan pengunjung ke kawasan Malioboro. Salah satunya dengan Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta menyediakan bus Trans Jogja sebagai

transportasi umum. Hal tersebut juga didukung oleh fasilitas yang cukup lengkap di wilayah Malioboro seperti halte di berbagai titik kawasan Malioboro.

Lokasi selanjutnya adalah ring road jogja atau jalan lingkar, merupakan jalan yang melingkari kawasan Kota Yogyakarta. Dalam jalan terdapat beberapa kampus serta tempat umum lain seperti Rumah Sakit, Pabrik, Pusat Perbelanjaan, dan tempat lainnya yang dilintasi oleh bus Trans Jogja. Dimana terdapat banyak halte yang dapat digunakan penumpang untuk menunggu kedatangan bus Trans Jogja.

3.6 Metode Analisis Penelitian

3.5.1 Validitas Data

Validitas data dilakukan agar dapat mempertanggungjawabkan kebenaran data yang telah diperoleh dari lapangan (Astuti, 2012). Validitas data dapat dilakukan dengan teknis triangulasi. Menurut Sugiyono (2013:330), triangulasi teknik berarti peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berbeda-beda untuk mendapatkan data dari sumber data yang sama.

3.5.2 Teknik Analisis Data

Analisis data dapat dilakukan dengan cara menggunakan versi Miles dan Huberman, dalam Sugiyono (2013:337) menjelaskan bahwa

aktivitas menganalisis data kualitatif dapat dilakukan dengan interaktif juga berlangsung secara terus menerus hingga selesai. Aktivitas tersebut di antaranya reduksi data (*data reduction*), penyajian data (*data display*), dan penarikan kesimpulan (*verification*).

a. Reduksi data (*data reduction*)

Merangkum, pemilihan hal-hal pokok, berfokus pada hal yang penting, mencari tema dan pola serta menghilangkan hal yang tidak perlu. Dengan begitu data yang direduksi akan memberikan gambaran yang jelas serta dapat mempermudah melakukan pengumpulan data lainnya.

b. Penyajian data (*data display*)

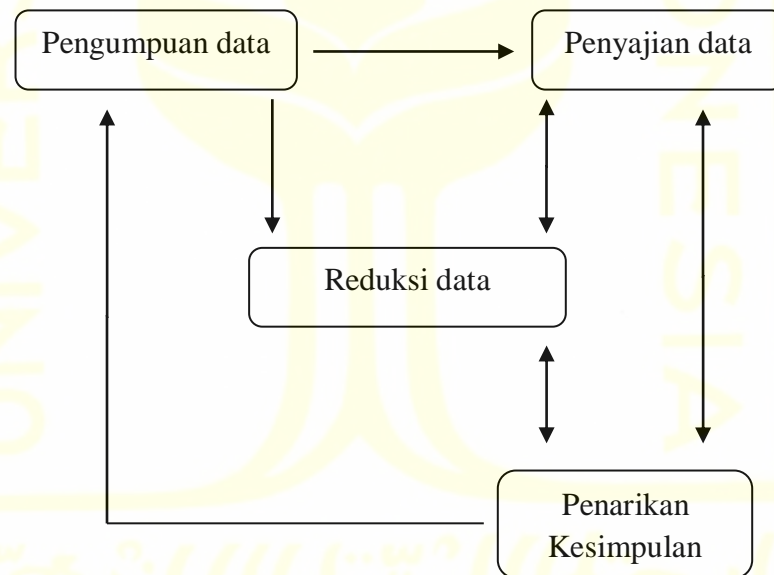
Didalam penelitian metode kualitatif, dalam menyajikan data dapat dilakukan dengan bentuk menguraikan secara singkat, bagan, hubungan antar kategori, serta *flowchart* dan sejenisnya. Dalam penelitian ini peneliti melakukan pemaparan hasil wawancara secara naratif dan menggabungkan beberapa informasi sehingga mudah dipahami.

c. Penarikan kesimpulan (*verification*)

Penarikan kesimpulan awal ini bersifat sementara dan dapat berubah jika ditemukan bukti-bukti yang lebih kuat untuk mendukung pada tahap pengumpulan selanjutnya. Tapi jika kesimpulan yang ada pada tahap awal telah mendukung bukti-

bukti dengan valid maka kesimpulan yang telah dibuat merupakan kesimpulan yang kredibel atau valid. Dengan begitu kesimpulan tersebut dapat memberikan jawaban atas rumusan masalah yang ada, namun bisa juga tidak karena didalam penelitian kualitatif rumusan masalah masih bersifat sementara dan dapat berkembang lagi setelah penelitian berada di lapangan.

Langkah-langkah analisis data tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 3.1. Analisis Data

Sumber : Sugiyono (2013:338)

BAB IV

HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini berlokasi dikawasan Malioboro, ring road barat hingga ring road utara. Kawasan Malioboro merupakan kawasan yang padat pengunjung, di mana kawasan Malioboro memiliki beberapa tempat seperti Pasar Malioboro, Pasar Bringharjo, Benteng Vredenburg, Gedung Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Istimewa Yogyakarta. Beragam moda transportasi untuk bisa sampai ke kawasan Malioboro. Salah satunya dengan Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta menyediakan bus Trans Jogja sebagai transportasi umum. Hal tersebut juga didukung oleh fasilitas yang cukup lengkap di wilayah Malioboro seperti halte di berbagai titik kawasan Malioboro.

Penelitian juga dilakukan pada daerah ring road jogja atau jalan lingkar, merupakan jalan yang melingkari kawasan Kota Yogyakarta. Dalam jalan terdapat beberapa kampus serta tempat umum lain seperti Rumah Sakit, Pabrik, Mall, dan lain-lain yang dilintasi oleh bus Trans Jogja. Di mana terdapat banyak halte yang dapat digunakan penumpang untuk menunggu kedatangan bus Trans Jogja.

Penelitian ini mengambil 10 informan sebagai sumber primer untuk dimintai pendapatnya tentang bus Trans Jogja. Informan dalam penelitian ini antara lain pelajar, mahasiswa, pedagang, dan pekerja swasta.

a. Ninis (nama samaran)

Ninis (perempuan) adalah penumpang bus Trans Jogja yang berusia 21 tahun. Ninis merupakan mahasiswi dari sebuah Universitas Swasta di Yogyakarta. Universitas tersebut terdapat 2 kampus yang setiap kuliah harus Ninis datangi, terletak di wilayah Kota Yogyakarta dan Sleman yang dilintasi oleh bus Trans Jogja, sehingga memudahkan Ninis dalam menggunakan moda transportasi bus Trans Jogja. Ninis menggunakan bus Trans Jogja dari kampus pertama ke kampus dua sejak kuliah sekitar tahun 2018. Menggunakan bus Trans Jogja karena tidak memiliki kendaraan pribadi.

b. Wati (nama samaran)

Wati (perempuan) usia 25 tahun. Ia adalah seorang pengajar yang beralamatkan di Magelang, tetapi ia mengajar di Yogyakarta pada tiap harinya. Wati menggunakan bus Trans Jogja sejak awal kuliah yaitu pada tahun 2014 hingga kini ia menjadi seorang pengajar. Alasan menggunakan bus Trans Jogja adalah karena murah dan dapat menikmati Kota Yogyakarta tanpa lelah karena menggunakan kendaraan pribadi.

c. Rama (nama samaran)

Rama merupakan penumpang bus Trans Jogja yang berjenis kelamin laki-laki dengan usia 18 tahun. Rama merupakan seorang pelajar kelas di Kota Yogyakarta, sejak awal sekolah SMA, Rama selalu menaiki bus Trans Jogja sebagai alat transportasi berangkat dan pulang dari sekolahnya. Alasannya ia

menggunakan bus Trans Jogja dikarenakan tarif yang dikenakan bagi pelajar cukup murah sehingga ia lebih tertarik untuk menunggangi bus Trans Jogja.

d. Nani (nama samaran)

Ibu Nani adalah seorang perempuan dengan usia 53 tahun. Beliau adalah warga Magelang yang tinggal di Yogyakarta karena sang suami bekerja di Yogyakarta. Ibu Nani di Jogja bekerja sebagai penjual gombal di Pasar Bringharjo, dalam perjalanan menuju Pasar Bringharjo maupun pulang dari Pasar Bringharjo Bu Nani selalu dengan bus Trans Jogja karena tidak ada yang mengantar ataupun menjemput beliau untuk pulang dan pergi dari berdagang tersebut, dengan menggunakan bus Trans Jogja juga dapat mengurangi pengeluaran yang seharusnya bisa lebih mahal jika menggunakan transportasi lain.

e. Susi (nama samaran)

Susi merupakan perempuan yang berusia 22 tahun, ia adalah warga Klaten yang bekerja di Yogyakarta. Setiap harinya dalam perjalanan menuju tempat kerja ataupun pulang dari tempat kerja, Susi selalu menggunakan bus Trans Jogja sebagai alat transportasi utamanya. Alasannya selalu menggunakan bus Trans Jogja karena menurut Susi menggunakan Trans Jogja lebih aman apalagi dengan keadaan jalanan Kota Yogyakarta yang semakin lama semakin ramai.

f. Mukti (nama samaran)

Mukti adalah seorang *freelancer* asal Jogja yang berjenis kelamin laki-laki. Sekarang ia berusia 21 tahun, ia telah menggunakan bus Trans Jogja sejak tahun 2012. Mukti menggunakan bus Trans Jogja dikarenakan tidak mempunyai kendaraan pribadi sebagai transportasi yang ia gunakan untuk sehari-hari.

g. Yahya (nama samaran)

Yahya berjenis kelamin laki-laki. Yahya adalah pengguna Trans Jogja sejak tahun 2016. Yahya merupakan mahasiswa di salah satu universitas swasta di Yogyakarta. Yahya berusia 22 tahun, ia berasal dari Kota Demak dan tinggal di Yogyakarta di daerah Gamping, Sleman. Jarak yang harus ia tempuh untuk sampai ke kampusnya cukup jauh dan ia memilih untuk menggunakan bus Trans Jogja dengan alasan untuk menghindari kemacetan, dan ia juga menggunakan bus Trans Jogja karena tidak ada kendaraan pribadi.

h. Ara (nama samaran)

Ara berjenis kelamin perempuan dengan usia 22 tahun. Ara merupakan mahasiswi dari salah satu kampus yang ada di Kota Yogyakarta. Saat ini Ara sedang menjalani kegiatan magang, dalam perjalanan menuju tempat magangnya tersebut ia selalu menggunakan bus Trans Jogja. Ara menggunakan bus Trans Jogja karena bus Trans Jogja lebih murah dibandingkan dengan transportasi lain seperti ojek online yang sekarang ini sedang ramai. Ia juga beralasan jika menggunakan bus Trans Jogja dapat

membantu ia jika cuaca sedang hujan, karena jika sedang hujan ia dapat sampai pada tempat magang dengan selamat dan murah.

i. Didi (nama samaran)

Didi berjenis kelamin laki-laki yang berusia 19 tahun. Didi merupakan pelajar asal Kepulauan Riau yang sedang mencari Universitas untuk ia melanjutkan pendidikannya. Ia sudah menggunakan bus Trans Jogja sejak bulan Agustus 2019. Alasan Didi menggunakan bus Trans Jogja adalah karena murah.

j. Iis (nama samaran)

Iis berjenis kelamin perempuan dengan usia 22 tahun. Iis adalah mahasiswa di salah satu Kampus Yogyakarta. Iis sudah menggunakan bus Trans Jogja sejak awal kuliah yaitu sejak tahun 2016. Ia menggunakan bus Trans Jogja untuk bepergian di daerah jogja karena ia adalah mahasiswa yang berasal dari Kota Lampung, alasannya menggunakan bus Trans Jogja karena nyaman dan murah.

4.1 Persepsi Masyarakat

Persepsi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah suatu tanggapan atau penerimaan secara langsung. Suatu proses untuk mengetahui berbagai hal dengan panca indranya (DepPenNas, 2008). Dari hasil penelitian yang telah dilakukan diperoleh persepsi masyarakat yang bermacam-macam

terhadap transportasi umum bus Trans Jogja yang telah disediakan oleh Pemerintah Yogyakarta.

Bus Trans Jogja adalah angkutan umum yang terdapat di Yogyakarta yang disediakan oleh pihak Pemerintah Kota Yogyakarta. Bus Trans Jogja merupakan bus yang nyaman untuk digunakan dalam semua kalangan dari segi sarana maupun prasarananya. Trans Jogja juga mempunyai keunggulan lain seperti yang dikatakan oleh Mukti “bagus ya, transportasi umum yang murah, mudah dijangkau lokasinya.” (wawancara dengan Mas Mukti pada tanggal 5 Maret 2020 pukul 12:40). Begitupun yang telah diungkapkan oleh Yahya “Trans Jogja itu cukup nyaman dan cukup enak *lah* dibandingkan kendaraan umum yang lain.” (wawancara dengan Mas Yahya pada tanggal 11 Maret 2020 pukul 07:38).

Informan menjelaskan bahwa bus Trans Jogja memiliki keunggulan tersendiri dibandingkan dengan transportasi umum lain. Dengan tarif yang sangat terjangkau dapat menembus semua kalangan serta keadaan bus yang nyaman membuat bus Trans Jogja diminati masyarakat. Dengan keadaan Kota Yogyakarta yang cukup padat dapat membantu dalam mengurangi kemacetan kota dan polusi udara.

Dengan hadirnya bus Trans Jogja ini merupakan bantuan Pemerintah dalam memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi umum. Dengan adanya bus Trans Jogja ini dapat membantu masyarakat untuk menuju ke kegiatannya dengan berbagai fasilitas yang telah ada. Terdapat kelebihan serta

keuntungan yang diperoleh masyarakat dari adanya bus Trans Jogja ini, seperti yang diungkapkan oleh Ara.

“Trans Jogja *tuh sebenarnya tuh ngebantu banget buat* kita yang misalkan jarak dari tempat kita ke tujuan *tuh* lumayan jauh terus sedangkan *kalo* naik kendaraan online mahal, daripada boros *mending kan pake* Trans Jogja, jadi tarifnya terjangkau terus juga dia halte-haltenya *tuh ditempatin* ditempatinnya *tuh* ditempat yang *emang* bakal banyak orang yang *kesitu gitu*, turun *disitu*.”(wawancara dengan Mba Ara pada tanggal 11 Maret 2020 pukul 17:03)

Begitupun juga yang dikatakan oleh Susi tentang bus Trans Jogja,

“bus Trans Jogja sudah cukup bagus untuk yang sekarang dari pada yang dulu, dari mulai kondisi bus yang sudah cukup baik, interval kedatangan cukup baik juga.” (wawancara dengan Mba Susi pada tanggal 4 Maret 2020 pukul 12:20).

Bus Trans Jogja selain memiliki kelebihan dan keunggulan, bus Trans Jogja juga memiliki kekurangan yang dirasakan oleh masyarakat. Beberapa masyarakat menyatakan bahwa bus Trans Jogja memiliki kekurangan seperti cukup lama untuk menunggu kedatangan bus selanjutnya, supir bus yang kadang ugal-ugalan. Hal itu seperti yang telah dikatakan oleh Wati.

“Lumayan lama, menghabiskan waktu, juga *kalo* dibandingkan dengan daerah DKI *engga* sebanding sih, *kalo* di Jogja karena mereka *engga* punya tempat untuk jalan jadi dibandingkan dengan transportasi lain, motor dan yang lain mereka sejalan kan maksudnya *engga* ada kelebihan karena itu bisa jadi kelebihan *kalo* sekarang mereka sama aja jadi mereka *engga* punya nilai tawar” (wawancara dengan Mba Wati pada tanggal 2 Maret 2020).

Wati menjelaskan bahwa terdapat perbedaan bus trans di Jogja dan bus trans Jakarta. Jika di Jakarta terdapat jalur khusus yang dapat dilintasi oleh bus trans sedangkan bus trans di Kota Yogyakarta masih menyatu jalurnya dengan kendaraan lain.

Berdasarkan dari beberapa wawancara yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa bus Trans Jogja merupakan transportasi yang murah dan nyaman, serta dengan adanya bus Trans Jogja juga dapat membantu masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi untuk bisa pergi ke tempat yang tujuan dengan mudah. Selain murah dan nyaman, bus Trans Jogja memiliki kekurangan yaitu seringnya terjadi keterlambatan kedatangan pada halte-halte.

4.2 Faktor-faktor Ketertarikan

4.2.1 Pendapatan

Pendapatan adalah hasil kerja (usaha dan sebagainya) (DepPenKeb, 2008). Sedangkan menurut Soekartawi (2002), menjelaskan bahwa pendapatan mempengaruhi sedikit banyaknya konsumsi masyarakat, sehingga dengan bertambahnya pendapatan bukan hanya terjadi penambahan konsumsi melainkan akan terjadi kenaikan kualitas juga.

Dalam penelitian ini, berdasarkan wawancara yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa pendapatan ataupun uang saku masyarakat yang menggunakan bus Trans Jogja berkisar Rp1.000.000,00 - Rp2.500.000,00 per bulan. Di mana dengan pendapatan tersebut masyarakat mampu untuk menggunakan bus Trans Jogja.

4.2.2 Tarif

Menurut Philip Kotler (2008), menjelaskan bahwa harga merupakan total semua nilai yang pelanggan berikan agar mendapat keuntungan dari memiliki ataupun menggunakan produk atau jasa. Trans Jogja memberikan tarif yang berbeda kepada penumpang umum biaya, berlangganan, dan pelajar. Hal tersebut dapat disebut dengan adanya diskriminasi harga. Diskriminasi harga terjadi saat pemberian harga yang berbeda atas produk atau jasa yang sama untuk dijual pada segmen konsumen (Awh, 1976).

Tarif yang ditetapkan pihak Trans Jogja yakni Rp3.500,00 untuk penumpang umum, Rp2.700,00 untuk penumpang berlangganan dengan memiliki kartu Trans Jogja berlangganan, serta Rp2.000,00 untuk para pelajar Yogyakarta. Tarif tersebut dapat dijangkau oleh berbagai kalangan.

Trans Jogja memberikan biaya yang sangat rendah perjalanan yang ia tawarkan. Sehingga banyak dari masyarakat yang tertarik

dengan adanya bus Trans Jogja. Penumpang dapat menghemat biaya perjalanan karena penumpang hanya perlu membayar 1 kali, jika rute bus yang ditunggangi tidak melewati tempat yang akan dituju maka penumpang dapat berhenti di halte lain untuk menaiki bus dengan rute yang akan ditujunya. Penumpang hanya perlu memberi tahu pada kondektur jika akan berganti bus.

Menurut wawancara yang dilakukan dengan Wati, mengatakan bahwa “normal (tarif), *engga* mahal dibanding dengan transportasi umum yang sejenis” (wawancara dengan Mba Wati pada tanggal 2 Maret pukul 14.00). Begitu pula dengan pendapat Mas Rama sebagai pelajar Jogja yang mengatakan bahwa “tarifnya murah banget apalagi buat pelajar kaya saya ini mbak, lumayan lah buat kantong pelajar karena buat pelajar emang lebih murah *kan.*” (wawancara dengan Mas Rama pada tanggal 5 Maret 2020 pukul 16.20)

Seperti yang telah dikatakan oleh Mukti “tidak punya kendaraan pribadi, dan murah” (wawancara dengan Mas Mukti pada tanggal 5 Maret 2020 pukul 12:40). Begitu juga dengan Rama yang mengatakan bahwa tarif/biaya yang ditetapkan cukup murah. Wati mengatakan jika alasannya menggunakan bus Trans Jogja karena murah dan dapat berkeliling jogja “lebih murah, terus bisa keliling jogja tanpa cape karena *engga* usah menggunakan motor.” (wawancara dengan Mba Wati pada tanggal 2 Maret 2020 pukul 14:00).

Hal yang serupa juga diungkapkan oleh Ninis yang mengatakan bahwa biaya/tarif yang dikenakan murah,

“Alasan saya yang pertama karena saya enggak ada motor juga, enggak ada transportasi disini jadi gunain Trans Jogja selain itu Trans Jogja lebih murah untuk jarak dekat dan untuk jauh, untuk jarak jauh juga masih efisien harganya.”(wawancara dengan Mba Ninis pada tanggal 1 Maret 2020 pukul 19.04).

Hasil wawancara dengan Ibu Nani, beliau mengatakan bahwa tarif yang ditetapkan sudah murah. Apalagi dengan menggunakan kartu berlangganan, tarif yang dikenakan lebih rendah lagi dibandingkan penumpang umum biasa. Hal serupa juga dikatakan oleh Susi,

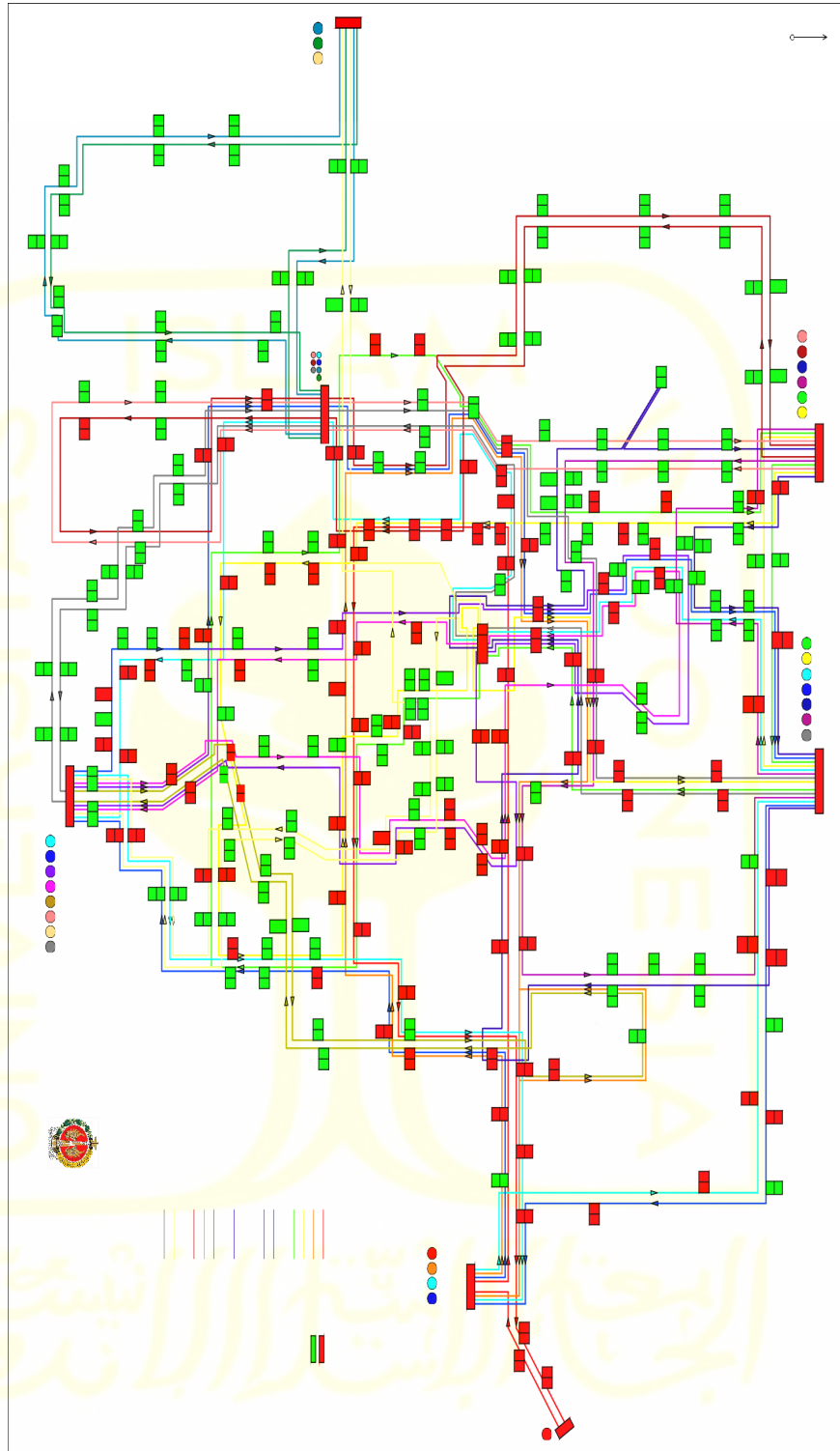
“Untuk saya cukup baik, sudah pas dibanding angkutan lainnya. Tarifnya dibedakan antara pembayaran yang reguler atau biasa dengan yang sudah mempunyai kartu langganan. Pembayaran juga bisa menggunakan e-money atau sejenisnya yang cukup memudahkan”. (wawancara dengan Mba Susi pada tanggal 4 Maret 2020 pukul 12:20).

Seperti yang telah dijelaskan oleh Kenanthis (2013) bahwa kenaikan tingkat harga dapat mempengaruhi pengurangan permintaan. Selaras dengan hukum permintaan yang menjelaskan bahwa semakin tinggi tingkat harga maka dapat menyebabkan semakin rendahnya jumlah permintaan.

Berdasarkan beberapa pendapat dari hasil wawancara dapat disimpulkan bahwa tarif yang ditetapkan dapat menjangkau semua kalangan, sehingga semua orang dapat menggunakan bus Trans Jogja. Tarif yang rendah juga dapat mempengaruhi masyarakat dalam memilih transportasi tersebut, sehingga dengan Trans Jogja menetapkan tarif yang cukup rendah tersebut masyarakat memilih menggunakannya.

4.2.3 Fasilitas

Halte merupakan tempat pemberhentian dari bus Trans Jogja. Penumpang dapat naik dan turun dari bus Trans Jogja hanya melalui halte yang telah disediakan oleh pihak bus Trans Jogja. Bus Trans Jogja tidak akan melakukan pemberhentian pada sembarang tempat melainkan hanya di halte. Pemerintah telah mendirikan halte yang melintasi Kota Yogyakarta dan sekitarnya sebagai rute bus Trans Jogja. Terdapat 267 halte di antaranya merupakan halte besar di mana penumpang dapat membeli atau mengisi ulang kartu berlangganan atau disebut dengan selter, dan terdapat juga halte portable di mana merupakan halte yang tidak memiliki tempat untuk menunggu serta tidak memiliki atap.



Sumber : dishub (2020)

Gambar diatas merupakan rute serta penempatan selter (halte besar) dan halte portabel. Selter Trans Jogja ditandai dengan kotak warna merah sedangkan halte portabel ditandai dengan kotak warna hijau.

Memberikan kenyamanan penuh pada penumpang merupakan tujuan dari Trans Jogja yang merupakan wujud untuk membantu masyarakat dari Pemerintah. Hal itu diwujudkan dengan adanya fasilitas-fasilitas yang cukup nyaman seperti bus dengan AC, halte dengan tempat duduk, halte portable agar memudahkan untuk bisa naik bus Trans Jogja tanpa harus ke halte utama. Seperti yang diungkapkan oleh Ibu Nani “enak, nyaman, murah.” (wawancara dengan Ibu Nani pada tanggal 8 Maret 2020 pukul 16:04).

Diungkapkan juga oleh Ara bahwa,

“*Kalo* naik Trans Jogja *enggga* perlu mikir naik gochar atau apa soalnya kan aman, nyaman *enggga* keujanan juga.” (wawancara dengan Ara pada tanggal 11 Maret 2020 pukul 17.03)

Saat ini bus Trans Jogja telah memiliki 129 armada. 12 di antaranya digunakan sebagai cadangan. Bus Trans Jogja memiliki 17 jalur yang mengitari kota Yogyakarta dan sekitarnya. 17 jalur tersebut di antaranya adalah jalur 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4A, 4B, 5A, 5B, 6A,

6B, 7, 8, 9, 10, 11. Setiap jalur memiliki beberapa armada yang di antaranya sebagai berikut:

Tabel 4.1

Armada bus Trans Jogja

No	Nama Trayek	Jumlah Armada
1	Jalur 1A	15
2	Jalur 1B	9
3	Jalur 2A	10
4	Jalur 2B	10
5	Jalur 3A	11
6	Jalur 3B	11
7	Jalur 4A	5
8	Jalur 4B	6
9	Jalur 5A	4
10	Jalur 5B	4
11	Jalur 6A	4
12	Jalur 6B	4
13	Jalur 7	3
14	Jalur 8	5
15	Jalur 9	6
16	Jalur 10	6
17	Jalur 11	4
18	Cadangan	12
Total		129

Sumber : dishub (2020)

Dengan sarana dan prasarana yang telah diberikan Trans Jogja dan tarif yang murah, sehingga membuat masyarakat memilih bus Trans Jogja. Seperti yang dikatakan oleh Yahya yang mengatakan jika halte Trans Jogja sudah cukup dengan masyarakat untuk bisa naik Trans Jogja,

“Kalo menurut saya itu haltenya itu cukup dekat ya dan jadi masyarakat itu jangkanya itu cukup enak, enak disini maksud saya itu *engga* terlalu jauh menuju halte tapi ya turunnya itu kadang ada yang sulit karena di turun yang paling dekat itu *engga* ada haltenya” (wawancara dengan Mas Yahya pada tanggal 11 Maret 2020 pukul 07:38)

Sedangkan menurut hasil wawancara dengan Ninis mengatakan bahwa,

“*Engga* ada tempat duduknya seperti itu, banyak juga titik-titik halte yang jaraknya itu jauh untuk ditempuhnya itu jadi penumpangnya *tuh* harus jalan jauh dulu untuk sampai halte tersebut” (wawancara dengan Mba Ninis pada tanggal 1 Maret 2020 pukul 19:04)

Pendapat yang serupa diungkapkan oleh Ara,

“Sebenarnya penempatan haltenya itu udah sesuai karena udah apa ya, per jarak berapa meter kan sebenarnya udah langsung ada lagi haltenya. Cuman kekurangannya petugas di haltenya tu *engga* semua ada, terus jadi *kan kasian kalo* misalkan *kaya* yang masih baru itu tanya-tanyanya itu *kaya* gimana itu kurang, terus juga kadang ada halte yang atau udah *engga* layak, udah *engga* ada lampunya, penerangannya, jadi *kalo* misalkan yang *pake* Trans Jogja *malem* itu jadi *engga* keliatan” (wawancara dengan Mbak Ara pada tanggal 11 Maret 2020 pukul 17:03).

Tetapi menurutnya halte-halte yang telah disediakan oleh Pemerintah cukup untuk dijangkau oleh penumpang. Iapun

menambahkan bahwa harus ada pengorbanan sedikit untuk mendapatkannya,

“Ya *emang* harus ada pengorbanan dari masyarakatnya jadi *kan* mereka harus jalan dulu karena halte selanjutnya, jadi misalkan dari rumah ke haltenya *agak* jauh jadi ya mau *engga* mau harus jalan dulu atau mungkin dianter dulu sama kerabatnya untuk ke halte kaya gitu, *emang* sebenarnya masalah halte itu kan sama pihak Trans Jogjanya juga kan *disediain* halte portable jadi itu *tu* lumayan *ngebantu* masyarakat” (wawancara dengan Mbak Ara pada tanggal 11 Maret 2020 pukul 17:03).

Hasil wawancara dengan Iis mengatakan bahwa menambah halte lagi,

“Menurut saya kurang *diperdekat* atau lebih dibangun di daerah yang *agak* sepi gitu kan, kan biasanya itu dibangun di pinggiran ring road atau di mana itu harusnya lebih ke daerah-daerah yang kayak misal jalan kaliurang itu mba kan besar, orang-orang juga kan kesusahan buat menuju ke lokasinya” (wawancara dengan Mbak Iis pada tanggal 14 Maret 2020 pukul 18:40).

Berdasarkan beberapa pendapat wawancara dari berbagai informan disimpulkan bahwa fasilitas halte dan halte yang telah disediakan oleh Pemerintah untuk penumpang dapat dijangkau karena jaraknya yang tidak terlalu jauh dari tempat-tempat yang dibutuhkan masyarakat dan fasilitas yang telah diberikan cukup membantu seperti

dibeberapa halte terdapat tempat duduk untuk menunggu sehingga penumpang dapat menunggu kedatangan bus Trans Jogja dengan nyaman.

4.2.4 Kualitas Pelayanan

Kualitas pelayanan merupakan kenyamanan, keamanan, ketepatan yang diperoleh oleh penumpang. Pelayanan yang diberikan oleh pihak Trans Jogja kepada para penumpang. Membantu jika penumpang mengalami kebingungan dengan rute ataupun apapun tentang bus Trans Jogja. Iis berpendapat bahwa pelayanan yang diberikan sudah cukup baik seperti pelayannya AC yang menyala, bus dan halte yang bersih sehingga membuat penumpang nyaman.

Berbeda dengan pendapat Yahya yang mengatakan bahwa,

“Kalo dari bisnya sendiri nyaman dibandingkan dengan kendaraan umum yang lainnya tetapi untuk pelayanan bagi karyawannya itu bagi saya masih butuh ditingkatkan lagi, terus dibagian menunggu tempat haltenya, baik itu di terminal atau di pinggir kurang nyaman, karena itu orang yang nunggu disitu itu kurang betah, nunggu sebentar itu *dahengga* betah karena kadang itu panas dan duduknya itu kurang nyaman. Iya musim panas kepanasan, musim ujan keujanan” (wawancara dengan Mas Yahya pada tanggal 11 Maret 2020 pukul 07:38)

Begitu pula yang dikatakan oleh Susi,

“Pelayanan petugas atau sumber daya manusianya, karena menurut saya tidak semua petugas baik penjaga halte maupun pramugara atau pramugari itu ramah

kepada konsumen. Banyak pramugara atau pramugari yang belum memahami rute bus dengan baik juga. Intinya keramahan petugas masih sangat perlu ditingkatkan. Masih sering ada yang marah-marah soalnya” (wawancara dengan Mba Susi pada tanggal 4 Maret 2020 pukul 12.20).

Hasil wawancara dengan Ara, ia mengungkapkan bahwa dengan adanya petugas tersebut dapat banyak membantu, serta dapat menjelaskan rute-rute yang harus ia lewati untuk bisa sampai di tujuan dengan cepat,

“Petugasnya banyak *ngebantu*, jadi misalkan kita masih baru *pake* Trans Jogja kan kita engga semuanya hafal rutanya mau kemana-mana gitu terus petugasnya juga bantu *ngasih tau* alternatif *kalo* pengen lebih cepet kaya gimana gitu” (wawancara dengan Mbak Ara pada tanggal 11 Maret 2020 pukul 17:03).

Ia juga mengatakan bahwa pihak Trans Jogja kurang mensosialisasikan kepada masyarakat tentang adanya aplikasi yang baru baru ini dikeluarkan oleh Trans Jogja, menurutnya itu dapat membantu petugas dalam melayani penumpang, karena dari aplikasi tersebut penumpang dapat mengetahui bus yang akan ia naiki sedang berlokasi di mana,

“Jadi kan ternyata, aku juga sebenarnya baru *tau sih kalo* misalkan kita tuh sebagai penumpang bisa *tau* keberadaan bisnya di mana soalnya sekarang udah ada aplikasi tu, aplikasi Trans Jogja. Jadi kita sebenarnya kita

tu udah bisa ngecek bis yang kita pengen itu titiknya ada di mana, kira-kira nyampe ke halte kita *tu* berapa lama lagi, *nah* selama ini *tu* *engga* *disosialisasiin* kalo ternyata ada aplikasi itu yang bisa di download di hp masyarakat umum kaya gitu, jadi masyarakat lebih seringnya tanya ke petugasnya, *ngedumelnya* ke petugasnya *kok* bisnya lama padahal sebenarnya udah bisa dicek terus kalo misalkan emang *engga* mau *disosialisasiin* kenapa *engga* dengan cara pasang kaya istilahnya tv *kek* atau apa yang *ngasih* secara langsung, jadi informasinya secara langsung misalkan dipasang di tv-tv di halte buat ngecek si bus” (wawancara dengan Mbak Ara pada tanggal 11 Maret 2020 pukul 17:03).

Berdasarkan dari beberapa wawancara yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa pelayanan yang diberikan oleh pihak Trans Jogja dalam segi keramahan terhadap penumpang masih kurang. Penumpang masih banyak yang mengeluhkan jika petugas masih kurang ramah terhadap para penumpang. Serta meningkatkan kembali sosialisasi agar masyarakat mengetahui aplikasi yang telah disediakan oleh Trans Jogja agar jika terdapat penumpang yang belum mengetahui jadwal Trans Jogja maupun masyarakat yang ingin menggunakan bus Trans Jogja dapat melihat lokasi serta rute yang harus ia gunakan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Dengan adanya bus Trans Jogja merupakan salah satu bentuk Pemerintah dalam membantu memberikan solusi dari adanya kemacetan. Hal tersebut dapat menjadi solusi untuk mengurangi masalah kemacetan yang terjadi, serta membantu penyediaan fasilitas umum yang dapat digunakan bagi siapapun tanpa terkecuali.
2. Persepsi atau pendapat masyarakat tentang bus Trans Jogja mengatakan jika bus Trans Jogja merupakan alat transportasi umum yang murah serta nyaman. Adanya bus Trans Jogja membantu masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi.
3. Pendapatan, tarif yang murah, bus yang nyaman, halte yang mudah dijangkau dan nyaman untuk menunggu bus, dan pelayanan dari petugas merupakan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi masyarakat untuk menggunakan bus Trans Jogja. Bus Trans Jogja memberikan pelayanan, kemudahan dan kenyamanan penumpang dalam menggunakannya sehingga masyarakat tertarik untuk berkontribusi ikut menggunakan bus Trans Jogja. Juga terdapat faktor penghambat seperti supir bus Tran Jogja yang mengendarai bus dengan ugal-ugalan serta interval kedatangan dan keberangkatan yang mengalami keterlambatan.

5.2 Saran

Dengan adanya penelitian terdapat beberapa saran, yaitu:

1. Masyarakat dapat menjaga fasilitas yang telah disediakan oleh Trans Jogja seperti halte dan bus agar dapat terjaga dengan rapi dan dapat digunakan dengan nyaman.
2. Dengan adanya penelitian ini diharapkan pihak Trans Jogja dapat meningkatkan kualitas pelayanan yang diberikan kepada penumpang agar penumpang lebih merasakan kenyamanan dalam menggunakan bus Trans Jogja.
3. Dapat mensosialisasikan lebih luas tentang aplikasi yang dapat diunduh secara gratis dalam *smartphone* kepada penumpang bus agar tidak banyak penumpang yang mengeluh mengenai interval kedatangan maupun keberangkatan dari bus Trans jogja.
4. Perluasan responden atau informan serta penambahan jumlah informan sehingga akan lebih banyak mendapatkan informasi untuk menunjang penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- Alrusydi, Ichsan. 2018. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Minat Masyarakat Yogyakarta Terhadap Trans Jogja. Skripsi Ilmu Ekonomi. Universitas Islam Indonesia.
- Aminah, Siti. 2011. *Transportasi Publik Dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan*. Jurnal Jurusan Ilmu Politik FISIP, Universitas Airlangga.
- Astuti, Kurnia W. 2012. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Minat Masyarakat Dalam Memilih Angkutan Trans Jogja Di Malioboro*. Skripsi. Universitas Negeri Yogyakarta
- Awh, Robert Y. 1976. *Microeconomics: Theory and Applications*, John Wiley & Sons Inc, New York, NY.
- Azali, Ichwinsyah. Gunanto, E. Y. A. Nugroho. 2018. Preferensi Konsumen Terhadap Transportasi Publik (Studi Kasus Bus Rapid Transit (BRT) Kota Semarang). Media Ekonomi dan Manajemen.
- Bowersox, C. 1981. *Introduction to Transportation*. New York: Macmillan Publishing Co, Inc.
- Departemen Pendidikan Nasional. 2008. *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) puser bahasa, cetakan pertama edisi 4*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. 2008. *Kamus Besar bahasa Indonesia*.

Jakarta: Balai Pustaka.

Dinas Perhubungan Yogyakarta. 2020. Data Trans Jogja di

<https://dishub.jogjaprov.go.id/trans-jogja> (diakses 4 Januari 2020)

Direktorat Jenderal Kekayaan Negara Kementerian Keuangan. 2019. Memahami

Metode Penelitian Kualitatif.

<https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/12772/Memahami-Metode->

[Penelitian-Kualitatif.html](https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/12772/Memahami-Metode-Penelitian-Kualitatif.html). Diakses pada 20 Juni 2020.

Djoko Setijowarno, R. B. Frazila. 2001. *Pengantar Sistem Transportasi*, Semarang:

Universitas Katolik Soegijapranata.

Doekawati. 2012. *Faktor-faktor Produksi*. Jakarta: Salemba Empat.

Kenanthus, Tutus. 2013. *Analisis Preferensi Masyarakat Bus Rapid Transit (BRT)*

Trans Semarang. Fakultas Ekonomika dan Bisnis. Universitas Diponegoro Semarang.

Kotler, Philip. 2008. *Manajemen pemasaran Edisi 12 jilid 2*. Jakarta: Indeks.

Kotler, Philip dan K. L Keller. 2009. *Marketing Management, Thirteenth Edistion*.

Jakarta: Erlangga.

Miro F. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Padang: Erlangga.


- Miro F. 2009. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Prakisi*. Jakarta: Erlangga.
- Moleong Lexy J. 2008. *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Bandung: Remaja Persada Karya.
- Mowen. C, John dan Michail. 2002. *Perilaku Konsumen*. Jakarta: Erlangga.
- Morlok Edward K. 1984. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Nugrogo, C. 2013. *Aksesibilitas Halte dan Kualitas Pelayanan Trans Jogja dengan Keputusan Pengguna*. Skripsi Ilmu Sosial.
- Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tambahan lembaran Negara RI Tahun 2009 Nomor 5025*. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Salim, Abbas. 2013. *Manajemen Transportasi, cetakan ke-11*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Sjafrizal. 2018. *Analisis Ekonomi Regional dan Penerapannya di Indonesia*. Depok: PT. RajaGrafindo Persada.
- Soekartawi. 2002. *Faktor-Faktor Produksi*. Jakarta: Salemba empat

- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sutjahjo, A. R. A. W. 2014. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Minat Pengguna Terhadap Pelayanan Bus Trans Jogja*. Diunduh dari <http://etd.repository.ugm.ac.id/>. Diakses 20 Desember 2019.
- Swastha, Basu dan Irawan. 2005. *Manajemen Pemasaran Modern*. Liberty. Yogyakarta.
- Walgito, Bimo. 1994. *Psikologi Sosial Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Fakultas Psikologi UGM.
- Walgito, Bimo. 2008. *Bimbingan dan Penyuluhan Disekolah*. Yogyakarta: Andi Office.
- Zakaria S, I. 2013. *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kepuasan Konsumen Terhadap Pengguna Jasa Transportasi*. Skripsi Ekonomika dan Bisnis



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1: Surat Ijin Penelitian

**UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA**

**FAKULTAS
EKONOMI**

Gedung Prof. Dr. Ace Partadiredja
Ringroad Utara Condong Catur Depok
Sleman Yogyakarta 55283
T. (0274) 881546, 885376, 883087;
F. (0274) 882389
E. fecon@uii.ac.id
W. fecon.uii.ac.id

Nomor : 030/DEK/10/Div.URT/I/2020
Hal : PERMOHONAN IJIN PENELITIAN

Kepada Yth.
Pimpinan
PT. ANINDYA MITRA INTERNASIONAL

Assalamu 'alaikum wr.wb.

Diberitahukan dengan hormat, bahwa mahasiswa sebelum mengakhiri pendidikan di Fakultas Ekonomi UII Yogyakarta diwajibkan membuat karya ilmiah berupa riset/penelitian. Sehubungan dengan hal itu mahasiswa kami di bawah ini :

Nama : Tuti Hidayah
No. Mahasiswa : 16313182
Program Studi : Ekonomi Pembangunan
Jenjang : Sarjana
Alamat : Kost Putri Muslimah Nogosaren rt.07 rw.022 no.202c desa. Nogotirto
kec. GAMPING

Bermaksud mohon keterangan/data pada Instansi/Perusahaan yang Bapak/Ibu pimpin untuk keperluan menyusun skripsi dengan judul :

“Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Ketertarikan Masyarakat Terhadap Moda Transportasi Trans Jogja”


Dosen Pembimbing : Abdul Hakim., S.E., M.Ec., Ph.D

Hasil karya ilmiah tersebut semata-mata bersifat dan bertujuan keilmuan dan tidak disajikan kepada pihak luar. Oleh karena itu kami mohon perkenan Saudara untuk dapat memberikan data /keterangan yang diperlukan oleh mahasiswa tersebut.

Atas perkenan dan bantuan Bapak/Ibu, kami ucapkan terima kasih.

Wassalamu 'alaikum wr.wb

Yogyakarta, 24 Januari 2020


Dekan
Jaka Sriyana, S.E., M.Si., Ph.D.
NIK. 93 313 0101

Lampiran 2: Daftar Pertanyaan

DAFTAR PERTANYAAN

Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Ketertarikan Masyarakat Terhadap Alat Transportasi Umum Bus Trans Jogja

Tanggal wawancara :

Waktu wawancara :

Tempat :

a. Identitas :

1. Nama :
2. Jenis kelamin :
3. Umur :
4. Alamat :
5. Alamat asal :
6. Pekerjaan :
7. Pendapatan :

b. Pertanyaan :

1. Sudah sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?
2. Apakah anda sering menggunakan Trans Jogja?
3. Bagaimana pendapat anda mengenai Trans Jogja?
4. Apa alasan anda menggunakan Trans Jogja?
5. Apakah anda merasa nyaman dengan menggunakan Trans Jogja?
6. Menurut anda lebih nyaman menggunakan Trans Jogja atau transportasi umum lainnya?
7. Bagaimana pendapat anda tentang tarif Trans Jogja?

8. Apakah menurut anda tarif yang dikenakan sudah sesuai dengan yang konsumen dapatkan?
9. Bagaimana menurut anda tentang halte Trans Jogja yang telah disediakan?
10. Apakah dapat menjangkau bagi masyarakat/konsumen?
11. Apakah pelayanan Trans Jogja perlu untuk ditingkatkan dan diperbaiki lagi?
12. Jika ada, apa saja yang harus ditingkatkan dan diperbaiki?
13. Apakah menurut anda sosialisasi yang telah diberikan petugas Trans Jogja sudah baik?
14. Menurut anda apa perbedaan antara Trans Jogja dengan transportasi umum lainnya?
15. Apa motivasi anda menggunakan Trans Jogja?

Lampiran 3 : Foto Wawancara dengan Informan



البحثة الامتداد الانميعة



Lampiran 4 : kuesioner penelitian

KUESIONER PENELITIAN

Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Ketertarikan Masyarakat Terhadap Alat Transportasi Umum Bus Trans Jogja

Assalamu'alaikum Wr Wb.

Dengan hormat,

Perkenalkan saya Tuti Hidayah mahasiswa Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi, Universitas Islam Indonesia. Dalam rangka penyusunan skripsi dengan menganalisis "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Ketertarikan Masyarakat terhadap alat transportasi umum bus Trans Jogja.

Oleh karena itu, saya memohon bantuan Bapak/Ibu/Sdr/Sdri untuk mengisi kuesioner penelitian ini. Identitas serta semua tanggapan Bapak/Ibu/Sdr/Sdri akan dijamin kerahasiannya dan hanya dipergunakan untuk kepentingan penyusunan penelitian saja.

Atas ketersediaan Bapak/Ibu/Sdr/Sdri dalam meluangkan waktunya untuk mengisi kuesioner ini saya ucapkan terimakasih. Semoga kebaikan Bapak/Ibu/Sdr/Sdri mendapatkan balasan serta pahala dari Allah SWT. Aamiin

Wassalamu'alaikum Wr Wb.

1. Data Responden

A. Nama

B. Jenis Kelamin:

a. Pria

b. Wanita

C. Usia

D. No. Hp

E. Pendapatan per bulan / uang saku

Petunjuk Pengisian:

Berilah tanda centang (√) pada pilihan jawaban anda

Keterangan:

1. Sangat tidak setuju
2. Tidak setuju
3. Ragu-ragu
4. Setuju
5. Sangat setuju

Pertanyaan:

Apakah anda pernah menggunakan moda transportasi umum bus Trans Jogja?

a. Ya

b. Tidak

Berapa kali anda menggunakan moda transportasi bus Trans Jogja dalam sebulan?

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban				
		1	2	3	4	5
		Sangat tidak setuju	Tidak setuju	Ragu-ragu	Setuju	Sangat setuju
1	Tarif yang ditentukan oleh pihak bus Trans Jogja sesuai dengan kebutuhan penumpang					

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban				
2	Tarif yang ditentukan oleh pihak bus Trans Jogja sesuai dengan harapan penumpang					
3	Tarif bus Trans Jogja sudah sesuai dengan fasilitas yang telah diberikan					
4	Tarif yang diterapkan bus Trans Jogja sesuai dengan jarak yang ditempuh penumpang					
5	Fasilitas dalam halte sudah memenuhi kebutuhan penumpang					
6	Halte bus Trans Jogja yang disediakan telah memenuhi harapan penumpang					
7	Halte bus Trans Jogja yang disediakan nyaman dan bersih					
8	Keberadaan halte bus dapat terjangkau oleh penumpang					
9	Petugas bus Trans Jogja selalu menjaga kesopanan kepada penumpang					
10	Petugas bus Trans Jogja memberikan pelayanan secara adil					
11	Petugas bus Trans Jogja dan penumpang memiliki komunikasi yang baik					
12	Petugas supir bus mengendarai bus dengan baik					

Lampiran 5 : Hasil Uji Validitas

1. X1 tarif

Correlations

		X1A	X1B	X1C	X1D	TOTAL
X1A	Pearson Correlation	1	,548**	,447**	,484**	,757**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100
X1B	Pearson Correlation	,548**	1	,614**	,537**	,843**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100
X1C	Pearson Correlation	,447**	,614**	1	,502**	,801**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000	,000
	N	100	100	100	100	100
X1D	Pearson Correlation	,484**	,537**	,502**	1	,801**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000		,000
	N	100	100	100	100	100
TOTAL	Pearson Correlation	,757**	,843**	,801**	,801**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	
	N	100	100	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

2. X2 aksesibilitas halte

Correlations

		X2A	X2B	X2C	X2D	TOTAL
X2A	Pearson Correlation	1	,744**	,557**	,444**	,808**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100
X2B	Pearson Correlation	,744**	1	,648**	,676**	,908**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100
X2C	Pearson Correlation	,557**	,648**	1	,602**	,831**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000	,000
	N	100	100	100	100	100
X2D	Pearson Correlation	,444**	,676**	,602**	1	,820**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000		,000
	N	100	100	100	100	100
TOTAL	Pearson Correlation	,808**	,908**	,831**	,820**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	
	N	100	100	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

3. X3 Kualitas pelayanan

Correlations

		X3A	X3B	X3C	X3D	TOTAL
X3A	Pearson Correlation	1	,719**	,718**	,522**	,860**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100
X3B	Pearson Correlation	,719**	1	,740**	,473**	,850**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000	,000
	N	100	100	100	100	100
X3C	Pearson Correlation	,718**	,740**	1	,485**	,862**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000	,000
	N	100	100	100	100	100
X3D	Pearson Correlation	,522**	,473**	,485**	1	,783**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000		,000
	N	100	100	100	100	100
TOTAL	Pearson Correlation	,860**	,850**	,862**	,783**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	
	N	100	100	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran 6 : Hasil Uji Reliabilitas

1. Variabel tarif

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	100	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	100	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,812	4

2. Variabel aksesibilitas halte

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	100	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	100	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,861	4

3. Variabel kualitas pelayanan

Case Processing Summary

	N	%
Valid	100	100,0
Cases Excluded ^a	0	,0
Total	100	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,842	4

Lampiran 7 : Tabel distribusi r

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
1	0.9877	0.9969	0.9995	0.9999	1.0000
2	0.9000	0.9500	0.9800	0.9900	0.9990
3	0.8054	0.8783	0.9343	0.9587	0.9911
4	0.7293	0.8114	0.8822	0.9172	0.9741
5	0.6694	0.7545	0.8329	0.8745	0.9509
6	0.6215	0.7067	0.7887	0.8343	0.9249
7	0.5822	0.6664	0.7498	0.7977	0.8983
8	0.5494	0.6319	0.7155	0.7646	0.8721
9	0.5214	0.6021	0.6851	0.7348	0.8470
10	0.4973	0.5760	0.6581	0.7079	0.8233
11	0.4762	0.5529	0.6339	0.6835	0.8010
12	0.4575	0.5324	0.6120	0.6614	0.7800
13	0.4409	0.5140	0.5923	0.6411	0.7604
14	0.4259	0.4973	0.5742	0.6226	0.7419
15	0.4124	0.4821	0.5577	0.6055	0.7247
16	0.4000	0.4683	0.5425	0.5897	0.7084
17	0.3887	0.4555	0.5285	0.5751	0.6932
18	0.3783	0.4438	0.5155	0.5614	0.6788
19	0.3687	0.4329	0.5034	0.5487	0.6652
20	0.3598	0.4227	0.4921	0.5368	0.6524
21	0.3515	0.4132	0.4815	0.5256	0.6402
22	0.3438	0.4044	0.4716	0.5151	0.6287
23	0.3365	0.3961	0.4622	0.5052	0.6178
24	0.3297	0.3882	0.4534	0.4958	0.6074
25	0.3233	0.3809	0.4451	0.4869	0.5974

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
26	0.3172	0.3739	0.4372	0.4785	0.5880
27	0.3115	0.3673	0.4297	0.4705	0.5790
28	0.3061	0.3610	0.4226	0.4629	0.5703
29	0.3009	0.3550	0.4158	0.4556	0.5620
30	0.2960	0.3494	0.4093	0.4487	0.5541
31	0.2913	0.3440	0.4032	0.4421	0.5465
32	0.2869	0.3388	0.3972	0.4357	0.5392
33	0.2826	0.3338	0.3916	0.4296	0.5322
34	0.2785	0.3291	0.3862	0.4238	0.5254
35	0.2746	0.3246	0.3810	0.4182	0.5189
36	0.2709	0.3202	0.3760	0.4128	0.5126
37	0.2673	0.3160	0.3712	0.4076	0.5066
38	0.2638	0.3120	0.3665	0.4026	0.5007
39	0.2605	0.3081	0.3621	0.3978	0.4950
40	0.2573	0.3044	0.3578	0.3932	0.4896
41	0.2542	0.3008	0.3536	0.3887	0.4843
42	0.2512	0.2973	0.3496	0.3843	0.4791
43	0.2483	0.2940	0.3457	0.3801	0.4742
44	0.2455	0.2907	0.3420	0.3761	0.4694
45	0.2429	0.2876	0.3384	0.3721	0.4647
46	0.2403	0.2845	0.3348	0.3683	0.4601
47	0.2377	0.2816	0.3314	0.3646	0.4557
48	0.2353	0.2787	0.3281	0.3610	0.4514
49	0.2329	0.2759	0.3249	0.3575	0.4473
50	0.2306	0.2732	0.3218	0.3542	0.4432
51	0.2284	0.2706	0.3188	0.3509	0.4393

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
52	0.2262	0.2681	0.3158	0.3477	0.4354
53	0.2241	0.2656	0.3129	0.3445	0.4317
54	0.2221	0.2632	0.3102	0.3415	0.4280
55	0.2201	0.2609	0.3074	0.3385	0.4244
56	0.2181	0.2586	0.3048	0.3357	0.4210
57	0.2162	0.2564	0.3022	0.3328	0.4176
58	0.2144	0.2542	0.2997	0.3301	0.4143
59	0.2126	0.2521	0.2972	0.3274	0.4110
60	0.2108	0.2500	0.2948	0.3248	0.4079
61	0.2091	0.2480	0.2925	0.3223	0.4048
62	0.2075	0.2461	0.2902	0.3198	0.4018
63	0.2058	0.2441	0.2880	0.3173	0.3988
64	0.2042	0.2423	0.2858	0.3150	0.3959
65	0.2027	0.2404	0.2837	0.3126	0.3931
66	0.2012	0.2387	0.2816	0.3104	0.3903
67	0.1997	0.2369	0.2796	0.3081	0.3876
68	0.1982	0.2352	0.2776	0.3060	0.3850
69	0.1968	0.2335	0.2756	0.3038	0.3823
70	0.1954	0.2319	0.2737	0.3017	0.3798
71	0.1940	0.2303	0.2718	0.2997	0.3773
72	0.1927	0.2287	0.2700	0.2977	0.3748
73	0.1914	0.2272	0.2682	0.2957	0.3724
74	0.1901	0.2257	0.2664	0.2938	0.3701
75	0.1888	0.2242	0.2647	0.2919	0.3678
76	0.1876	0.2227	0.2630	0.2900	0.3655
77	0.1864	0.2213	0.2613	0.2882	0.3633

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
78	0.1852	0.2199	0.2597	0.2864	0.3611
79	0.1841	0.2185	0.2581	0.2847	0.3589
80	0.1829	0.2172	0.2565	0.2830	0.3568
81	0.1818	0.2159	0.2550	0.2813	0.3547
82	0.1807	0.2146	0.2535	0.2796	0.3527
83	0.1796	0.2133	0.2520	0.2780	0.3507
84	0.1786	0.2120	0.2505	0.2764	0.3487
85	0.1775	0.2108	0.2491	0.2748	0.3468
86	0.1765	0.2096	0.2477	0.2732	0.3449
87	0.1755	0.2084	0.2463	0.2717	0.3430
88	0.1745	0.2072	0.2449	0.2702	0.3412
89	0.1735	0.2061	0.2435	0.2687	0.3393
90	0.1726	0.2050	0.2422	0.2673	0.3375
91	0.1716	0.2039	0.2409	0.2659	0.3358
92	0.1707	0.2028	0.2396	0.2645	0.3341
93	0.1698	0.2017	0.2384	0.2631	0.3323
94	0.1689	0.2006	0.2371	0.2617	0.3307
95	0.1680	0.1996	0.2359	0.2604	0.3290
96	0.1671	0.1986	0.2347	0.2591	0.3274
97	0.1663	0.1975	0.2335	0.2578	0.3258
98	0.1654	0.1966	0.2324	0.2565	0.3242
99	0.1646	0.1956	0.2312	0.2552	0.3226
100	0.1638	0.1946	0.2301	0.2540	0.3211
101	0.1630	0.1937	0.2290	0.2528	0.3196
102	0.1622	0.1927	0.2279	0.2515	0.3181
103	0.1614	0.1918	0.2268	0.2504	0.3166

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
104	0.1606	0.1909	0.2257	0.2492	0.3152
105	0.1599	0.1900	0.2247	0.2480	0.3137
106	0.1591	0.1891	0.2236	0.2469	0.3123
107	0.1584	0.1882	0.2226	0.2458	0.3109
108	0.1576	0.1874	0.2216	0.2446	0.3095
109	0.1569	0.1865	0.2206	0.2436	0.3082
110	0.1562	0.1857	0.2196	0.2425	0.3068
111	0.1555	0.1848	0.2186	0.2414	0.3055
112	0.1548	0.1840	0.2177	0.2403	0.3042
113	0.1541	0.1832	0.2167	0.2393	0.3029
114	0.1535	0.1824	0.2158	0.2383	0.3016
115	0.1528	0.1816	0.2149	0.2373	0.3004
116	0.1522	0.1809	0.2139	0.2363	0.2991
117	0.1515	0.1801	0.2131	0.2353	0.2979
118	0.1509	0.1793	0.2122	0.2343	0.2967
119	0.1502	0.1786	0.2113	0.2333	0.2955
120	0.1496	0.1779	0.2104	0.2324	0.2943
121	0.1490	0.1771	0.2096	0.2315	0.2931
122	0.1484	0.1764	0.2087	0.2305	0.2920
123	0.1478	0.1757	0.2079	0.2296	0.2908
124	0.1472	0.1750	0.2071	0.2287	0.2897
125	0.1466	0.1743	0.2062	0.2278	0.2886
126	0.1460	0.1736	0.2054	0.2269	0.2875
127	0.1455	0.1729	0.2046	0.2260	0.2864
128	0.1449	0.1723	0.2039	0.2252	0.2853
129	0.1443	0.1716	0.2031	0.2243	0.2843

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
130	0.1438	0.1710	0.2023	0.2235	0.2832
131	0.1432	0.1703	0.2015	0.2226	0.2822
132	0.1427	0.1697	0.2008	0.2218	0.2811
133	0.1422	0.1690	0.2001	0.2210	0.2801
134	0.1416	0.1684	0.1993	0.2202	0.2791
135	0.1411	0.1678	0.1986	0.2194	0.2781
136	0.1406	0.1672	0.1979	0.2186	0.2771
137	0.1401	0.1666	0.1972	0.2178	0.2761
138	0.1396	0.1660	0.1965	0.2170	0.2752
139	0.1391	0.1654	0.1958	0.2163	0.2742
140	0.1386	0.1648	0.1951	0.2155	0.2733
141	0.1381	0.1642	0.1944	0.2148	0.2723
142	0.1376	0.1637	0.1937	0.2140	0.2714
143	0.1371	0.1631	0.1930	0.2133	0.2705
144	0.1367	0.1625	0.1924	0.2126	0.2696
145	0.1362	0.1620	0.1917	0.2118	0.2687
146	0.1357	0.1614	0.1911	0.2111	0.2678
147	0.1353	0.1609	0.1904	0.2104	0.2669
148	0.1348	0.1603	0.1898	0.2097	0.2660
149	0.1344	0.1598	0.1892	0.2090	0.2652
150	0.1339	0.1593	0.1886	0.2083	0.2643
151	0.1335	0.1587	0.1879	0.2077	0.2635
152	0.1330	0.1582	0.1873	0.2070	0.2626
153	0.1326	0.1577	0.1867	0.2063	0.2618
154	0.1322	0.1572	0.1861	0.2057	0.2610
155	0.1318	0.1567	0.1855	0.2050	0.2602

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
156	0.1313	0.1562	0.1849	0.2044	0.2593
157	0.1309	0.1557	0.1844	0.2037	0.2585
158	0.1305	0.1552	0.1838	0.2031	0.2578
159	0.1301	0.1547	0.1832	0.2025	0.2570
160	0.1297	0.1543	0.1826	0.2019	0.2562
161	0.1293	0.1538	0.1821	0.2012	0.2554
162	0.1289	0.1533	0.1815	0.2006	0.2546
163	0.1285	0.1528	0.1810	0.2000	0.2539
164	0.1281	0.1524	0.1804	0.1994	0.2531
165	0.1277	0.1519	0.1799	0.1988	0.2524
166	0.1273	0.1515	0.1794	0.1982	0.2517
167	0.1270	0.1510	0.1788	0.1976	0.2509
168	0.1266	0.1506	0.1783	0.1971	0.2502
169	0.1262	0.1501	0.1778	0.1965	0.2495
170	0.1258	0.1497	0.1773	0.1959	0.2488
171	0.1255	0.1493	0.1768	0.1954	0.2481
172	0.1251	0.1488	0.1762	0.1948	0.2473
173	0.1247	0.1484	0.1757	0.1942	0.2467
174	0.1244	0.1480	0.1752	0.1937	0.2460
175	0.1240	0.1476	0.1747	0.1932	0.2453
176	0.1237	0.1471	0.1743	0.1926	0.2446
177	0.1233	0.1467	0.1738	0.1921	0.2439
178	0.1230	0.1463	0.1733	0.1915	0.2433
179	0.1226	0.1459	0.1728	0.1910	0.2426
180	0.1223	0.1455	0.1723	0.1905	0.2419
181	0.1220	0.1451	0.1719	0.1900	0.2413

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
182	0.1216	0.1447	0.1714	0.1895	0.2406
183	0.1213	0.1443	0.1709	0.1890	0.2400
184	0.1210	0.1439	0.1705	0.1884	0.2394
185	0.1207	0.1435	0.1700	0.1879	0.2387
186	0.1203	0.1432	0.1696	0.1874	0.2381
187	0.1200	0.1428	0.1691	0.1869	0.2375
188	0.1197	0.1424	0.1687	0.1865	0.2369
189	0.1194	0.1420	0.1682	0.1860	0.2363
190	0.1191	0.1417	0.1678	0.1855	0.2357
191	0.1188	0.1413	0.1674	0.1850	0.2351
192	0.1184	0.1409	0.1669	0.1845	0.2345
193	0.1181	0.1406	0.1665	0.1841	0.2339
194	0.1178	0.1402	0.1661	0.1836	0.2333
195	0.1175	0.1398	0.1657	0.1831	0.2327
196	0.1172	0.1395	0.1652	0.1827	0.2321
197	0.1169	0.1391	0.1648	0.1822	0.2315
198	0.1166	0.1388	0.1644	0.1818	0.2310
199	0.1164	0.1384	0.1640	0.1813	0.2304
200	0.1161	0.1381	0.1636	0.1809	0.2298

الجامعة الإسلامية

Lampiran 8 : rute bus Trans Jogja dan halte

