BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Uji Kualitas dan Instrumen Data

Uji kualitas dilakukan untuk mengetahui apakah data yang digunakan telah memenuhi kriteria validitas dan reliabilitas. Berikut ini merupakan hasil pengujiannya:

1. Uji Validitas

Tujuan dilkaukannya uji ini adalah untuk mengetahui apakah pertanyaan dalam kuesioner yang digunakan dapat mengukur secara tepat apa yang hendak diukur. Setiap pertanyaan akan dianggap valid apabila koefisien korelasi antara skor butir dan total skor positif dan signifikan pada level 5%. Berikut adalah hasil dari variabel – variabel yang diuji kevaliditasanya:

a. Variabel Pendapatan

Berdasarkan hasil analisis faktor yang diperoleh dari tabulasi data, maka nilai validitas variabel pendapatan adalah sebagai berikut:

Tabel 5.1
Nilai KMO Pendapatan

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0,769
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	183,768
	Df	6
	Sig.	0,000

Sumber: Lampiran 11

Dari tabel 5.1 dapat diketahui bahwa nilai KMO dari variabel pendapatan sebesar 0,769 yang berarti bahwa instrument valid karena nilai tersebut lebih besar daripada batas ketentuan yaitu 0,5 (0,769 > 0,5).

Tabel 5.2
Hasil Analisis Faktor Pendapatan

Item	Anti Image	Component Matrix
X11	0,849	0,796
X12	0,758	0,866
X13	0,718	0,905
X14	0,791	0,753

Sumber: Lampiran 11

Dengan melihat komponen matrik dan nilai anti image pada tabel 5.2 dapat diketahui bahwa seluruh butir pertanyaan pada variabel pendapatan memiliki nilai yang cukup tinggi yaitu diatas 0,50. Dengan demikian dapat dibuktikan bahwa 4 butir pertanyaan valid dan menunjukan korelasi yang kuat dari masing-masing butir pertanyaan.

b. Variabel Tarif

Berdasarkan hasil analisis faktor yang diperoleh dari tabulasi data, maka nilai validitas variabel tarif adalah sebagai berikut:

Tabel 5.3
Nilai KMO Tarif

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.730
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	121.867
	Df	6
	Sig.	.000

Sumber: Lampiran 12

Dari tabel 5.3 dapat diketahui bahwa nilai KMO dari variabel tarif sebesar 0,730 yang berarti bahwa instrument valid karena nilai tersebut lebih besar daripada batas ketentuan yaitu 0,5 (0,730 > 0,5).

Tabel 5.4
Hasil Analis Faktor Tarif

Item	Anti Image	Component Matrix
X21	0,778	0,774
X22	0,697	0,851
X23	0,712	0,857
X24	0,775	0,603

Sumber: Lampiran 12

Dengan melihat komponen matrik pada tabel 5.4 dapat diketahui bahwa seluruh butir pertanyaan pada variabel tarif memiliki loading faktor yang besar yaitu diatas 0,50. Dengan demikian dapat dibuktikan bahwa 4 butir pertanyaan valid dan menunjukan korelasi yang kuat dari masing-masing butir pertanyaan.

c. Variabel Tarif Angkutan lain

Berdasarkan hasil analisis faktor yang diperoleh dari tabulasi data, maka nilai validitas variabel tariff angkutan lain adalah sebagai berikut:

Tabel 5.5
Nilai KMO Tarif Angkutan Lain

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.776
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	193.568
	Df	6
	Sig.	.000

Sumber: Lampiran 13

Tabel 5.5 menunjukan bahwa nilai KMO yaitu 0,776 pada variabel tarif angkutan lain. Nilai KMO variabel angkutan lain lebih besar daripada nilai batas yang ditetapkan yaitu 0,5. Dapat disimpulkan bahwa instrumen pada variabel tarif angkutan lain adalah valid karena 0,776 > 0,5

Tabel 5.6
Hasil Analis Faktor Tarif Angkutan Lain

Item	Anti Image	Component Matrix
X31	0,792	0,852
X32	0,746	0,862
X33	0,772	0,881
X34	0.807	0,761

Sumber: Lampiran 13

Tabel 5.6 menunjukan nilai komponen matrik variabel tarif angkutan lain. Dari tabel tersebut kita dapat mengetahui bahwa nilai masing-masing butir pertanyaan lebih dari batas yang ditetapkan yaitu 0,5. Dengan demikian dapat dibuktikan bahwa 4 butir pertanyaan adalah valid dan masing-masing butir menunjukkan adanya korelasi yang kuat.

d. Variabel Kualitas Pelayanan

Berdasarkan hasil analisis faktor yang diperoleh dari tabulasi data, maka nilai validitas variabel kualitas pelayanan dapat digambarkan melalui tabel 5.7 yaitu sebagai berikut:

Tabel 5.7
Nilai KMO Kualitas Pelayanan

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0,789
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	172.611
	Df	10
	Sig.	.000

Sumber: Lampiran 14

Pada tabel 5.7 diketahui bahwa nilai KMO lebih besar daripada 0,5 (0,789 > 0,5). Nilai KMO sebesar 0,789 membuktikan bahwa instrument valid karena memenuhi batas 0,5.

Tabel 5.8
Hasil Analisis Faktor Kualitas Pelayanan

Item	Anti Image	Component Matrix
X41	0,770	0,767
X42	0,759	0,741
X43	0,855	0,791
X44	0.784	0,784
X45	0,776	0,734

Sumber: Lampiran 13

Komponen matrik pada tabel 5.8 menunjukan bahwa masing-masin butir pertanyaan pada variabel kualitas pelayanan lebih besar dari batas yang ditetapkan yaitu 0,5. Dengan demikian 5 butir pertanyaan dalam variabel ini adalah valid dan masing-masing butir menunjukkan adanya korelasi yang kuat.

e. Variabel Halte

Berdasarkan hasil analisis faktor yang diperoleh dari tabulasi data, maka nilai validitas variabel halte adalah sebagai berikut:

Tabel 5.9
Nilai KMO Lokasi Halte

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0,814
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square Df Sig.	211.738 6 .000

Sumber: Lampiran 14

Dari tabel 5.7 dapat diketahui bahwa nilai KMO dari variabel lokasi halte sebesar 0,814 yang berarti bahwa instrument valid karena nilai tersebut lebih besar daripada batas ketentuan yang ditetapkan yaitu 0,5 (0,814 > 0,5).

Tabel 5.10
Hasil Analisis Faktor Lokasi Halte

Item	Anti Image	Component Matrix
X51	0,871	0,774
X22	0,783	0,898
X53	0,826	0,847
X54	0.799	0,896

Sumber: Lampiran 14

Dengan melihat komponen matrik pada tabel 5.10 terlihat bahwa seluruh butir pertanyaan pada variabel halte memiliki loading faktor yang besar yaitu diatas 0,5. Dengan demikan dapat dibuktikan bahwa masing-masing butir pertanyaan valid dan masing-masing butir menunjukkan adanya korelasi yang kuat.

f. Variabel Penggunaan Trans Jogja

Berdasarkan hasil analisis faktor yang diperoleh dari tabulasi data, maka nilai validitas variabel penggunaan Trans Jogja adalah sebagai berikut:

Tabel 5.11
Nilai KMO Penggunaan Trans Jogja

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.733
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	90.497
	Df	10
	Sig.	.000

Sumber: Lampiran 16

Suatu instrumen dikatakan valid apabila nilai KMO sudah memenuhi batas 0,50. Pada tabel 5.11 Variabel penggunaan Trans Jogja adalah sebesar 0,733 dan lebih besar dari 0,50 maka variabel valid.

Tabel 5.12
Hasil Analisis Faktor Penggunaan Trans Jogja

Item	Anti Image	Component Matrix
Y1	0,704	0,761
Y2	0,796	0,707
Y3	0,691	0,753
Y4	0.776	0,587
Y5	0,748	0,590

Sumber: Lampiran 16

Dengan melihat tabel 5.12 dapat diketahui bahwa komponen matrik pada seluruh butir pertanyaan pada variabel penggunaan trans jogja adalah valid. Masing-masing butir pertanyaan valid karena

memiliki nilai yang lebih besar dari 0,5 masing-masing butir menunjukkan adanya korelasi yang kuat.

2. Uji Reliabilitas

Uji Reliabilitas dalam penelitian ini diukur sesuai nilai dari koefisien *Cronbach's Alpha*. Suatu instrument akan dinyatakan memiliki reliabilitas ketika koefisien *Cronbach's Alpha* lebih besar daripada 0,7(Ghozali, 2013).

a. Variabel Pendapatan

Berdasarkan hasil analisis realibilitas yang diperoleh dari tabulasi data, maka nilai reliabilitas variabel pendapatan dapat dijelaskan melalui tabel 5.13 yaitu sebagai berikut:

Tabel 5.13
Statitik Reliabilitas Pendapatan

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0,851	4

Sumber: Lampiran 17

Hasil pengujian pada tabel 5.13 menunjukan bahwa nilai koefisian *Cronbach's Alpha* pada variabel pendapatan adalah 0,851. Nilai *Cronbach's Alpha* lebih besar daripada 0,7 (0,851 > 0,7) maka dapat dikatan bahwa variabel pendapatan yang digunakan adalah reliabel.

b. Variabel Tarif

Berdasarkan hasil analisis realibilitas yang diperoleh dari tabulasi data, maka nilai reliabilitas variabel tarif dapat dijelaskan melalui tabel 5.14 yaitu sebagai berikut:

Tabel 5.14

Statitik Reliabilitas Tarif

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0,779	4

Sumber: Lampiran 18

Tabel 5.14 menunjukkan bahwa nilai koefisien *Cronbach's Alpha* lebih besar dari 0,7 yaitu sebesar 0,779. Dengan demikian variabel Tarif merupakan variabel yang reliabel.

c. Variabel Tarif Angkutan Lain

Berdasarkan hasil analisis realibilitas yang diperoleh dari tabulasi data, maka nilai reliabilitas variabel tarif angkutan lain dapat dijelaskan melalui tabel 5.15 yaitu sebagai berikut:

Tabel 5.15
Statitik Reliabilitas Tarif Angkutan Lain

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0,862	4

Sumber: Lampiran 19

Hasil pengujian pada tabel 5.15 menunjukan bahwa nilai koefisian *Cronbach's Alpha* pada variabel tarif angkutan lain adalah 0,862. Nilai *Cronbach's Alpha* lebih besar daripada 0,7 (0,862 > 0,7) maka dapat dikatan bahwa variabel yang digunakan adalah reliabel.

d. Variabel Kualitas Pelayanan

Berdasarkan hasil analisis realibilitas yang diperoleh dari tabulasi data, maka nilai reliabilitas variabel kualitas pelayanan dapat dijelaskan melalui tabel 5.16 yaitu sebagai berikut:

Tabel 5.16
Statitik Reliabilitas Kualitas Pelayanan

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.820	5

Sumber: Lampiran 20

Berdasarkan tabel 5.16 dapat diketahui bahwa nilai koefisien *Cronbach's Alpha* adalah sebesar 0,820. Variabel kualitas pelayanan dapat dikatakan reliabel karena memiliki nilai lebih besar dari batas yang telah ditetapkan yaitu 0,7.

e. Variabel Halte

Berdasarkan hasil analisis realibilitas yang diperoleh dari tabulasi data, maka nilai reliabilitas variabel halte dapat dijelaskan melalui tabel 5.17 yaitu sebagai berikut:

Tabel 5.17
Statitik Reliabilitas Lokasi Halte

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.875	4

Sumber: Lampiran 21

Hasil uji pada tabel 5.17 menunjukkan bahwa nilai koefisien *Cronbach's Alpha* adalah sebesar 0,875. Berdasarkan nilai koefisien *Cronbach's Alpha* tersebut variabel lokasi halte dinyatakan valid, karena lebih besar dari nilai koefisien yang telah ditetapkan yaitu 0,7.

f. Variabel Penggunaan Trans Jogja

Berdasarkan hasil analisis realibilitas yang diperoleh dari tabulasi data, maka nilai reliabilitas variabel penggunaan Trans Jogja dapat dijelaskan melalui tabel 5.18 yaitu sebagai berikut:

Tabel 5.18
Statitik Reliabilitas Penggunaan Trans Joga

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.710	5

Sumber: Lampiran 22

Hasil pengujian pada tabel 5.18 menunjukan bahwa nilai koefisian *Cronbach's Alpha* pada variabel penggunaan Trans Jogja adalah 0,710. Nilai *Cronbach's Alpha* lebih besar daripada batas

yang ditentukan yaitu 0,7. Variabel penggunaan Trans Jogja adalah reliabel karena 0,710 > 0,70 .

B. Analisa Statistik Deskriptif

Berdasarkan hasil uji statistik deskriptif melalui data yang diperoleh melalui pengisian kuesioner maka gambaran mengenai masing-masing variabel dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Penggunaan Trans Jogja

Berikut ini merupakan pengujian dengan menggunakan analisis statistik deskriptif untuk mengetahui nilai *mean, median, mode,* dan standar deviasi sepeti pada tabel berikut:

Tabel 5.14
Analisa Deskriptif Penggunaan Trans Jogja

Aspek Penilaian	Mean	Median	Mode	Std. Deviasi
Tingkat pendapatan	3,74	4,00	4,00	0,5
Tarif Trans Jogja	3,65	4,00	4,00	0,61
Tarif angkutan lain	3,65	4,00	4,00	0,56
Kualitas pelayanan Trans jogja	4,19	4,00	4,00	0,56
Halte Trans Jogja	4,00	4,00	4,00	0,47

Sumber: Lampiran 24

Berdasarkan tabel 5.14 diketahui bahwa statistik deskriptif reresponden dalam memberikan penilaian tentang variabel penggunaan Trans Jogja menunjukkan nilai rata-rata(*mean)* terhadap indikator pendapatan adalah sebesar 3,74 dengan nilai tengah(*median)* serta nilai yang paling sering muncul(*mode*) adalah masing-masing

sebesar 4, sementara nilai standar deviasi adalah sebesar 0,5. Nilai tersebut menunjukkan bahwa tingkat pendapatan mempengaruhi keputusan masyarakat dalam menggunakan angkutan umum Trans Jogja.

Nilai rata-rata(*mean*) terhadap indikator tarif adalah sebesar 3,65 dengan nilai tengah(*median*) serta nilai yang sering muncul(*mode*) masing-masing sebesar 4, sementara nilai standar deviasi adalah sebesar 0,61. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa tingkat tarif Trans Jogja mempengaruhi keputusan masyarakat dalam menggunakan Trans Jogja.

Indikator tarif angkutan umum lain memiliki nilai *mean* sebesar 3,65 sementara nilai *median* dan *mode* masing-masing adalah sebesar 4, dengan nilai standar deviasi adalah sebesar 0,56. Berdasarkan nilai terdensi sentral serta nilai varian maka dapat diketahui bahwa tarif angkutan umum lain selain Trans Jogja berpengaruh terhadap keputusan masyarakat dalam menggunakan Trans Jogja.

Nilai rata-rata(*mean)* terhadap indikator kualitas pelayanan adalah sebesar 4,19 dengan nilai tengah(*median)* serta nilai yang paling sering muncul(*mode*) adalah masing-masing sebesar 4, sementara nilai standar deviasi adalah sebesar 0,56. Nilai tersebut menunjukkan bahwa kualitas pelayanan yang diberikan Trans Jogja mempengaruhi

keputusan masyarakat dalam menggunakan angkutan umum Trans Jogja.

Indikator halte Trans Jogja memiliki nilai *mean, median,* dan *mode* masing-masing adalah sebesar 4, dengan nilai standar deviasi adalah sebesar 0,47. Berdasarkan nilai terdensi sentral serta nilai varian maka dapat diketahui bahwa kondisi halte dan ketersediaan halte Trans Jogja berpengaruh terhadap keputusan masyarakat dalam menggunakan Trans Jogja.

2. Tingkat Pendapatan

Berikut merupakan hasil pengujian statistik deskriptif pada variabel pendapatan:

Tabel 5.15
Analisa Deskriptif Pendapatan

Aspek Penilaian	Mean	Median	Mode	Std. Deviasi
Saya merasa pendaatan saya saat ini mencukupi untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari	3,47	4,00	4,00	0,74
Bagi saya keinginan dalam menggunakan Trans Jogja dipengaruhi oleh naik turunya pendapatan	3,45	4,00	4,00	0,77
Apabila terjadi kenaikan pendapatan saya lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi	3,44	4,00	4,00	0,77
Apabila terjadi penurunan pendapatan saya lebih memilih menggunakan Trans Jogja	3,66	4,00	4,00	0,71

Sumber: Lampiran 24

Berdasarkan tabel 5.15 aspek penilaian pertama memiliki nilai mean sebesar 3,47 sedangkan nilai median dan modus masing-masing adalah sebesar 4, sementara itu nilai standar deviasi adalah sebesar 0,74. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa responden memiliki kecenderungan cukup setuju atas pernyataan yang menyebutkan bahwa pendapatan yang didapatkan setiap bulanya adalah cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari.

Aspek penilaian kedua memiliki nilai rata-rata(*mean)* sebesar 3,45 dengan nilai tengah(*median*) serta nilai yang sering muncul(*mode)* adalah sebesar 4, sementara itu nilai standar deviasi adalah sebesar 0,77. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa responden memiliki kecenderungan yang cukup setuju untuk pernyataan yang menyebutkan bahwa dalam keputusan untuk menggunakan angkutan umum Trans Jogja dipengaruhi oleh fluktuasi pendapatan yang diperoleh.

Aspek penilaian ketiga memiliki nilai *mean* sebesar 3,44 dengan nilai *median* dan *mode* adalah sebesar 4, sedangkan nilai standar deviasi adalah sebesar 0,77. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa jawaban responden memiliki kecenderungan cukup setuju terhadap pernyataan yang menyebutkan bahwa apabila terjadi kenaikan pendapatan maka akan lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan menggunakan Trans Jogja.

Aspek penilaian keempat memiliki nilai rata-rata(*mean)* sebesar 3,66 dengan nilai tengah(*median*) serta nilai yang sering muncul(*mode)* adalah sebesar 4, sementara itu nilai standar deviasi adalah sebesar 0,71. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa responden memiliki kecenderungan yang cukup setuju untuk pernyataan yang menyebutkan bahwa apabila pendapatan mengalami penurunanan maka responden akan lebih memilih untuk menggunakan angkutan umum Trans Jogja.

3. Tarif Trans Jogja

Hasil statistik deskriptif terhadap variabel Tarif Trans Jogja dapat diuraikan sebagai berikut:

Tabel 5.16
Analisa Deskriptif Tarif Trans Jogja

Aspek Penilaian	Mean	Median	Mode	Std. Deviasi
Saya merasa tarif Trans Jogja saat ini cukup terjangkau	3,48	4,00	4,00	0,75
Saya tidak keberatan jika terdapat sedikit kenaikan tarif Trans Jogja	3,45	4,00	4,00	0,78
Saya akan senang apabila terjadi penurunan tarif Trans Jogja	3,42	4,00	4,00	0,79
Keputusan saya menggunakan Trans Jogja dipengaruhi oleh kenaikan atau penurunan tarif Trans Jogja	3,62	4,00	4,00	0,74

Sumber: Lampiran 24

Berdasarkan tabel 5.16 dapat diketahui bahwa keseluruhan aspek penilaian memiliki nilai tengah(*median*) dan nilai yang paling sering muncul(*mode*) adalah 4. Nilai 4 memiliki arti bahwa kebanyakan dari responden setuju terhadap seluruh pernyataan yang ada di kuesioner.

Nilai rata-rata(*mean*) dan standar deviasi atas pernyataan pertama adalah masing masing sebesar 3,48 dan 0,75. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa responden cukup setuju atas pernyataan yang menyebutkan bahwa tarif Trans Jogja saat ini cukup terjangkau.

Nilai rata-rata(*mean*) dan standar deviasi atas pernyataan kedua masing masing adalah sebesar 3,45 dan 0,78. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa responden cukup setuju atas pernyataan yang menyebutkan bahwa responden tidak merasa keberatan apabila terjadi sedikit peningkatan tarif Trans Jogja.

Penyataan ketiga memiliki nilai rata-rata(*mean*) dan standar deviasi masing masing sebesar 3,42 dan 0,79. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa rata-rata responden yang ada cukup setuju atas pernyataan yang menyebutkan bahwa responden akan senang apabila terjadi penurunan tarif dari angkutan umum Trans Jogja.

Penyataan keempat memiliki nilai rata-rata(*mean*) dan standar deviasi masing masing sebesar 3,62 dan 0,74. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa rata-rata responden yang ada

cukup setuju atas pernyataan yang menyebutkan bahwa keputusan untuk menggunakan Trans Jogja dipengaruhi oleh fluktuasi dari tariff yang ditetapkan oleh operator Trans Jogja.

4. Tarif Angkutan Lain

Berikut merupakan hasil pengujian statistik deskriptif pada variabel pendapatan:

Tabel 5.17
Analisa Deskriptif Tarif Angkutan Lain

Aspek Penilaian	Mean	Median	Mode	Std. Deviasi
Jika terdapat angkutan lain dengan tarif jauh lebih rendah dari Trans Jogja, Saya akan menggunakannuya	3,42	4,00	4,00	0,75
Saya merasa tarif angkutan lain menjadi salah satu pertimbangan saya dalam menggunakan Trans Jogja	3,43	4,00	4,00	0,79
Jika tarif Trans Jogja meningkat saya lebih memilih menggunakan angkutan lain	3,43	4,00	4,00	0,74
Jika tarif angkutan lain terlalu tinggi saya akan beralih menggunakan Trans Jogja	3,65	4,00	4,00	0,72

Sumber: Lampiran 24

Berdasarkan tabel 5.17 aspek penilaian pertama memiliki nilai mean sebesar 3,42 sedangkan nilai median dan modus masing-masing adalah sebesar 4, sementara itu nilai standar deviasi adalah sebesar 0,75. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa responden memiliki kecenderungan cukup setuju atas pernyataan yang menyebutkan bahwa apabila terdapat angkutan lain dengan tariff yang

lebih rendah daripada Trans Jogja, maka responden akan menggunakan angkutan tersebut.

Aspek penilaian kedua memiliki nilai rata-rata(*mean)* sebesar 3,43 dengan nilai tengah(*median*) serta nilai yang sering muncul(*mode)* adalah sebesar 4, sementara itu nilai standar deviasi adalah sebesar 0,79. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa responden memiliki kecenderungan yang cukup setuju untuk pernyataan yang menyebutkan bahwa tarif angkutan lain menjadi salah satu pertimbangan dalam menggunakan Trans Jogja.

Aspek penilaian ketiga memiliki nilai *mean* sebesar 3,43 dengan nilai *median* dan *mode* adalah sebesar 4, sedangkan nilai standar deviasi adalah sebesar 0,77. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa jawaban responden memiliki kecenderungan cukup setuju terhadap pernyataan yang menyebutkan bahwa apabila tarif Trans Jogja meningkat maka responden akan lebih memilih untuk menggunakan angkutan umum lainnya.

Aspek penilaian keempat memiliki nilai rata-rata(*mean)* sebesar 3,65 dengan nilai tengah(*median*) serta nilai yang sering muncul(*mode)* adalah sebesar 4, sementara itu nilai standar deviasi adalah sebesar 0,72. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa responden memiliki kecenderungan yang cukup setuju untuk pernyataan yang menyebutkan bahwa apabila tarif angkutan umum meningkat maka responden akan menggunakan Trans Jogja.

5. Kualitas Pelayanan

Berikut ini merupakan pengujian variabel kualitas pelayanan dengan menggunakan analisis statistik deskriptif untuk mengetahui nilai *mean, median, mode,* dan standar deviasi sepeti pada tabel berikut:

Tabel 5.18
Analisa Deskriptif Kualitas Pelayanan

Aspek Penilaian	Mean	Median	Mode	Std. Deviasi
Saya akan senang jika Trans Jogja menawarkan fasilitas (AC,tempat duduk,dll) yang baik	4,40	4,00	4,00	0,49
Saya merasa senang jika petugas pelayanan Trans Jogja cukup ramah	4,50	5,00	5,00	0,52
Saya merasa lebih aman dan nyaman jika tingkat kejahatan pada Trans Jogja dapat diminimalkan	4,54	5,00	5,00	0,52
Saya merasa lebih senang jika supir Trans Jogja mengendarai dengan baik dan tertib	4,56	5,00	5,00	0,54
Saya merasa senang jika dalam menggunakan Trans Jogja cukup cepat dan tepat waktu sampai ke tempat tujuan	4,54	5,00	5,00	0,58

Sumber: Lampiran 24

Berdasarkan tabel 5.18 dapat diketahui bahwa dalam aspek penilaian pertama variabel kualitas pelayanan Trans Jogja menunjukkan nilai rata-rata(*mean)* adalah sebesar 4,40 dengan nilai tengah(*median)* serta nilai yang paling sering muncul(*mode*) adalah

masing-masing sebesar 4, sementara nilai standar deviasi adalah sebesar 0,49. Nilai tersebut menunjukkan bahwa masyarakat akan lebih menyukai untuk menggunakan Trans Jogja apabila fasilitas yang ditawarkan seperti AC, tempat duduk, dan sebagainya semakin baik.

Nilai rata-rata(*mean*) terhadap aspek penilaian kedua adalah sebesar 4,50 dengan nilai tengah(*median*) serta nilai yang sering muncul(*mode*) masing-masing sebesar 5, sementara nilai standar deviasi adalah sebesar 0,52. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa responden sangat setuju pada pernyataan yang menyebutkan bahwa masyarakat akan senang menggunakan Trans Jogja apabila operator Trans Jogja ramah dalam memberikan pelayanan terhadap penumpangnya.

Aspek penlaian ketiga memiliki nilai rata-rata(*mean)* sebesar 4,54 sementara nilai tengah(*median*) dan nilai yang paling sering muncul(*mode)* masing-masing adalah sebesar 5, dengan nilai standar deviasi adalah sebesar 0,52. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa masyarakat akan sangat senang dalam menggunakan Trans Jogja apabila operator Trans Jogja senantiasa menjaga keamanan dari kejahatan yang mungkin dapat terjadi dalam bus Trans Jogja.

Nilai rata-rata(*mean)* terhadap aspek pemilaian keempat adalah sebesar 4,56 dengan nilai tengah(*median)* serta nilai yang paling

sering muncul(*mode*) adalah masing-masing sebesar 5, sementara nilai standar deviasi adalah sebesar 0,54. Nilai tersebut menunjukkan bahwa responden memiliki kecenderungan jawaban yang sangat setuju atas penyataan yang menyebutkan bahwa masyarakat akan lebih senang apabila supir Trans Jogja dapat mengendarai bus dengan baik dan tertib.

Aspek penilaian kelima memiliki nilai *mean* sebesar 0,45 dengan nilai *median,* dan *mode* masing-masing adalah sebesar 5, sementara itu nilai standar deviasi adalah sebesar 0,58. Berdasarkan nilai terdensi sentral serta nilai varian maka dapat diketahui bahwa responden memiliki kecenderungan jawaban yang sangat setuju terhadap pernyataan yang mneyebutkan bahwa masyarakat akan merasa senang apabila dalam menggunakan Trans joga cukup cepat dalam mencapai tempat tujuan serta kedatangan bus Trans Jogja dapat lebih tepat waktu.

6. Halte Trans Jogja

Berikut ini merupakan pengujian statistik deskriptif keempat aspek penilaian dari variabel halte Trans Jogja. Berdasarkan hasil statistik deskruptif maka nilai *mean, median, mode,* dan standar deviasi yang diperoleh adalah sepeti pada tabel berikut:

Tabel 5.19
Analisa Deskriptif Halte Trans Jogja

Aspek Penilaian	Mean	Median	Mode	Std. Deviasi
Saya merasa jumlah halte Trans Jogja belum cukup banyak	4,00	4,00	4,00	0,5856
Saya lebih menyukai jika jarak halte dengan tempat tinggal saya menjadi lebih dekat	4,20	4,00	4,00	0,5860
Saya merasa senang jika selalu terdapat Halte Trans Jogja pada semua tempat tujuan yang ingin saya tuju	4,17	4,00	4,00	0,5870
Saya akan merasa senang jika halte Trans Jogja lebih banyak	4,22	4,00	4,00	0,5427

Sumber: Lampiran 24

Berdasarkan tabel 5.19 aspek penilaian pertama memiliki nilai mean sebesar 4,00 sedangkan nilai median dan modus masing-masing adalah sebesar 4, sementara itu nilai standar deviasi adalah sebesar 0,5856. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa responden memiliki kecenderungan setuju atas pernyataan yang menyebutkan bahwa jumlah halte Trans Jogja yang ada saat ini belum cukup banyak.

Aspek penilaian kedua memiliki nilai rata-rata(*mean)* sebesar 4,20 dengan nilai tengah(*median*) serta nilai yang sering muncul(*mode)* adalah sebesar 4, sementara itu nilai standar deviasi adalah sebesar 0,5860. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa responden memiliki kecenderungan setuju atas pernyataan yang

menyebutkan bahwa masyarakat akan lebih senang apabila jarak halte terhadap tempat tinggal adalah dekat.

Aspek penilaian ketiga memiliki nilai *mean* sebesar 4,17 dengan nilai *median* dan *mode* adalah sebesar 4, sedangkan nilai standar deviasi adalah sebesar 0,5870. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa jawaban responden memiliki kecenderungan setuju terhadap pernyataan yang menyebutkan bahwa masyarakat akan senang jika terdapat banyak halte pada setiap tempat yang sering dikunjungi oleh masyarakat.

Aspek penilaian keempat memiliki nilai rata-rata(*mean)* sebesar 4,22 dengan nilai tengah(*median*) serta nilai yang sering muncul(*mode)* adalah sebesar 4, sementara itu nilai standar deviasi adalah sebesar 0,5427. Berdasarkan nilai tersebut maka dapat diketahui bahwa responden memiliki kecenderungan setuju untuk pernyataan yang menyebutkan bahwa apabila semakin banyak halte Trans Jogja maka akan semakin baik.

C. Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh antara pendapatan, tarif, tarif angkutan lain, kualitas pelayanan, dan halte terhadap keputusan menggunakan Trans Jogja.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti, terdapat hal-hal yang melatarbelakangi keputusan masyarakat dalam menggunakan

angkutan umum Trans Jogja yaitu pendapatan, tarif Trans Jogja, tarif angkutan lain, kualitas pelayanan, dan halte Trans Jogja. Hasil uji statistik deskriptif menunjukkan bahwa masyarakat memiliki kecenderungan setuju terhadap pernyataan tersebut.

Variabel pendapatan memiliki pengaruh terhadap keputusan masyarakat dalam menggunakan Trans Jogja. Responden cukup setuju terhadap pernyataan dalam kuesioner yang menyebutkan bahwa fluktuasi pendapatan yang diterima memiliki pengaruh terhadap keputusan dalam menggunakan Trans Jogja. Responden juga setuju terhadap pernyataan yang menyebutkan bahwa apabila terjadi kenaikan pendapatan maka keinginan untuk menggunakan Trans Jogja akan menurun, dan sebaliknya apabila terjadi penurunan pendapatan maka keinginan untuk menggunakan Trans Jogja akan semakin meningkat.

Pendapatan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi suatu permintaan. Meningkat atau menurunya pendapatan dapat memiliki pengaruh yang berbeda terhadap suatu permintaan sesuai dengan jenis suatu barang itu sendiri. Dua jenis barang yang memiliki pengaruh yang berbeda terhadap permintaan akibat perubahan pendapatan adalah barang normal dan barang inferior. Barang normal adalah barang yang akan meningkat jumlah permintaannya sesuai dengan meningkatnya pendapatan,dan sebaliknya. Sementara itu, barang inferior adalah barang yang akan meningkat jumlah permintaanya ketika semakin rendah tingkat pendapatan seseorang, dan sebaliknya. Pada penilitian ini tiket angkutan

umum Trans Jogja merupakan barang inferior atau barang yang permintaan akan turun apabila pendapatan naik atau barang yang permintaannya naik apabila pendapatan menurun, jika semua hal lain tidak berubah. Maka dapat disumpulkan, ketika pendapatan meningkat maka kemungkinan besar seseorang akan memilih membeli mobil atau menggunakan taksi dibandingkan memilih angkutan umum Trans Jogja. Sementara itu, ketika pendapatan menurun maka seseorang akan lebih memilih menggunakan angkutan umum seperti Trans Jogja daripada membeli kendaraan pribadi atau menggunakan taksi.

Variabel tarif dalam penelitian memiliki pengaruh terhadap keputusan masyarakat dalam menggunakan angkutan umum Trans Jogja. Tarif yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah harga tiket Trans Jogja. Harga merupakan salah satu faktor utama yang mempengaruhi tingkat permintaan.

Berdasarkan hukum permintaan, harga memiliki hubungan yang berlawanan arah dengan banyaknya permintaan. Apabila faktor-faktor lain tetap, permintaan akan menurun ketika harga suatu barang meningkat dan permintaan akan meningkat ketika harga suatu barang menurun. Berdasarkan dari hasil penelitian ini, diketahui bahwa perubahan tarif Trans Jogja akan mempengaruhi keputusan seseorang dalam menggunakan Trans jogja secara negatif. Jika faktor-faktor lain tetap, adanya kenaikan tarif Trans Jogja akan berdampak pada semakin berkurangnya keinginan seseorang untuk menggunakan Trans Jogja dan

apabila tarif Trans Jogja menurun maka keinginan menggunakan Trans Jogja akan semakin meningkat.

Variabel tarif angkutan lain memiliki pengaruh n terhadap keputusan masyarakat dalam menggunakan Trans Jogja. Angkutan lain merupakan barang subtitusi dari Trans Jogja. Barang subtitusi memiliki hubungan yang searah terhadap permintan. Ketika faktor-faktor lain tetap, kenaikan harga barang subtitusi akan menyebabkan semakin meningkatnya permintaan suatu barang dan sebaliknya. Apabila tarif angkutan lain semakin tinggi maka keputusan penggunaan Trans juga akan semakin tinggi dan apabila tarif angkutan lain semakin rendah maka keputusan untuk menggunakan Trans Jogja juga semakin rendah.

Variabel Kualitas Pelayanan dan variabel halte memiliki pengaruh positif signifikan terhadap keputusan menggunakan Trans Jogja. Responden cenderung setuju terhadap pernyataan yang menyatakan bahwa masyarakat akan lebih senang apabila fasilitas yang diberikan oleh operator Trans Jogja semakin baik, operator Trans Jogja ramah dalam memberikan pelayanan, supir Trans Jogja tertib dalam berkendara serta kedatangan Trans dapat lebih tepat waktu. Semakin baiknya kualitas pelayanan yang diberikan oleh Trans Jogja tersebut selanjutnya akan semakin meningkatkan kepuasan konsumen dalam menggunakan Trans Jogja.

Variabel halte memiliki pengaruh terhadap keputusan masyarakat dalam menggunakan Trans Jogja. Halte merupakan tempat perhentian yang disediakan oleh operator angkutan umum untuk memudahkan dalam menaikkan atau menurunkan penumpang. Berdasarkan hasil analisa statistik deskriptif masyarakat merasa bahwa ketersediaan halte Trans Jogja saat ini belum cukup memadai. Masyarakat akan lebih senang apabila halte Trans Jogja yang tersedia semakin banyak sehingga akan semakin memudahkan masyarakat dalam menjangkau seluruh tempat yang ingin dituju dan mengurangi waktu berjalan menuju halte yang kemudian akan semakin meningkatkan keputusan masyarakat dalam menggunakan angkutan umum Trans Jogja.

Hubungan tingkat pendapatan dengan keputusan menggunakan Trans Jogja adalah negatif, hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Paulley(2006). Paulley(2006) menyatakan bahwa semakin tinggi pendapatan maka akan semakin tinggi penggunaan kendaraan pribadi sehingga permintaan angkutan umum akan menurun. Hubungan variabel Tarif terhadap keputusan memggunakan Trans Jogja adalah negatif, hal ini sesuai dengan penilitian yang dilakukan Sugiyanto(2009) yang menyatakan bahwa semakin tinggi biaya perjalan atau tarif angkutan umum maka akan semakin rendah permintaan dalam menggunakan angkutan umum tersebut. Hubungan variabel tarif angkutan lain dan kualitas pelayanan terhadap penggunaan angkutan umum sesuai dengan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Herry Judi Pratikno(2006).

Penelitian Herry Judi Pratikno menunjukkan bahwa terdapat pengaruh antara variabel angkutan lain dan kualitas pelayanan terhadap intensitas penggunaan angkutan umum bus.

Secara umum hasil penelitian ini menunjukkan hasil yang cukup memuaskan. Hasil penelitian menunjukkan gambaran mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat dalam menggunakan angkutan umum Trans Jogja yaitu pendapatan, tarif Trans Jogja, tarif angkutan lain, kualitas pelayanan, serta halte Trans Jogja. Nilai terdensi sentral yang diperoleh dari responden memiliki nilai yang cukup tinggi menunjukkan bahwa responden setuju terhadap pernyataan yang terdapat dalam kuesioner penelitian.