

BAB V

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Data Hasil Survei

Total kuisisioner selama 3 hari yang disebarakan 1400 lembar, kembali kepada peneliti berjumlah 1220 lembar atau 87,14 persen dari total kuisisioner yang disebarakan. Setelah dianalisis, data kuisisioner yang dapat dipakai sebanyak 802 lembar atau lebih dari 375 jumlah sampel yang dibutuhkan. Hal ini sesuai dengan *Krejcie* dalam melakukan perhitungan ukuran sampel lihat Tabel 3.1. Tabel *Krejcie* menunjukkan dengan jumlah populasi penumpang 15.000 orang, sampel yang dibutuhkan adalah 375 sampel. Sedangkan sesuai dengan asumsi DisHubKomInfo jumlah penumpang sebagai populasi untuk mencari jumlah responden adalah 14.000 orang, artinya sampel yang dibutuhkan melebihi kebutuhan penelitian.

B. Karakteristik Penumpang

1. Jenis Kelamin Penumpang

Hasil analisis penumpang berdasarkan jenis kelamin penumpang dapat dilihat pada Tabel 5.1, Tabel 5.2 dan Gambar 5.1 :

Tabel 5.1 Jenis Kelamin Penumpang (Responden)

Waktu	Jenis Kelamin Penumpang		
	Wanita	Pria	Total
Pagi	155	125	280
Siang	126	140	266
Malam	125	131	256
Total	406	396	802

Sumber : Hasil survei penelitian 2009

Համակ : ԱՎՊ համայնություն 2000

ԼՈՒՍ	100	300	205
ԲՈՒՄ	152	121	324
ՉԻՍՅ	150	140	300
ՑՈՒ	122	102	300
ԱՅԿԱ	1100	1100	1000
	ԴՆՈՒՄ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ		

ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԿՐԻՏԱԿ ԿՆՆԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ (ԿՐԵԼՈՒՅԵՆ)

զգեստ գնիմար զգեստ ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԼՅԲԵԻ 2-Ն զգեստ Գնիմար 2-Ն :

Իրանի ստեղծելու բնասիվները ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ

ԻՎ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ

ԲՎ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ

գնիմարի ստեղծելու կորուստի ծախսեր

ստեղծելու ծախսերը ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ

զգեստի ստեղծելու ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ

ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ

ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ

ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ

ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ

ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ

ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ

ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ ԿՐԻՏԱԿ ԲՆԱՍԻՆՈՒՄ

ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԼՅԲԵԻ 2-Ն

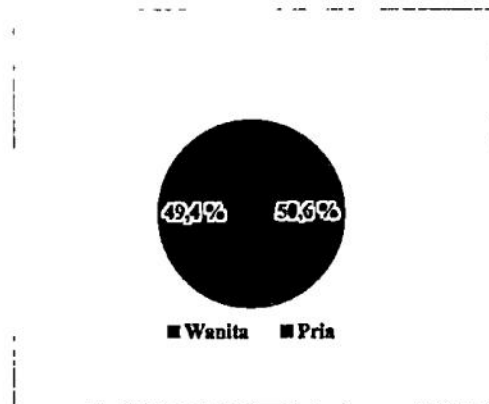
ԼՅԲԵԻ 2-Ն ԼՅԲԵԻ 2-Ն

ԲՅԵ Ա

Tabel 5.2 Jenis Kelamin Penumpang (Persen)

Waktu	Jenis Kelamin		
	Wanita	Pria	Total
Pagi	19,3	15,6	34,7
Siang	15,7	17,5	33,2
Malam	15,6	16,3	31,9
Total	50,6	49,4	100,0

Sumber : Hasil survai penelitian 2009



Gambar 5.1 Persentase Jenis Kelamin Penumpang

Hasil analisis data pada Tabel 5.1, Tabel 5.2 dan Gambar 5.1 di atas menunjukkan bahwa 50,6 persen (406 responden) penumpang angkutan umum Trans Jogja jalur 2B adalah wanita, sedangkan untuk penumpang pria sebesar 49,4 persen (396 responden).

2. Usia Penumpang

Hasil analisis penumpang berdasarkan usia penumpang dapat dilihat pada Tabel 5.3, Tabel 5.4 dan Gambar 5.2 :

Tabel 5.3 Usia Penumpang (Responden)

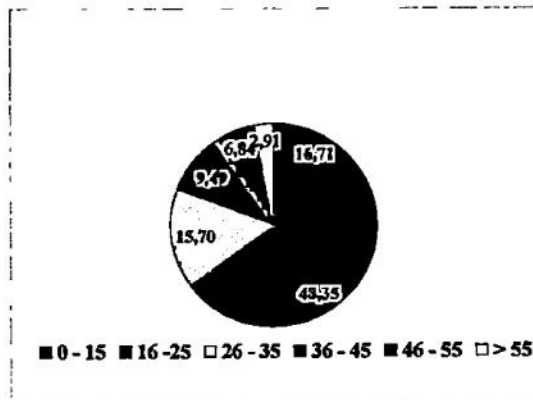
Waktu	Kategori Usia (Tahun)						Total
	0 - 15	16 -25	26 - 35	36 - 45	46 - 55	> 55	
Pagi	50	123	46	30	16	9	274
Siang	63	114	42	25	20	9	273
Malam	19	145	39	23	21	8	255
Total	132	382	127	78	57	26	802

Sumber : Hasil survai penelitian 2009

Tabel 5.4 Usia Penumpang (Persen)

Waktu	Kategori Usia (Tahun)						Total
	0 - 15	16 -25	26 - 35	36 - 45	46 - 55	> 55	
Pagi	6,33	15,57	5,82	3,67	1,90	1,01	34,30
Siang	7,97	14,43	4,94	3,04	2,41	1,01	33,80
Malam	2,41	18,35	4,94	2,78	2,53	0,89	31,90
Total	16,71	48,35	15,70	9,49	6,84	2,91	100,00

Sumber : Hasil survai penelitian 2009



Gambar 5.2 Persentase Usia Penumpang

Hasil analisis data pada Tabel 5.3, Tabel 5.4 dan Gambar 5.2 berdasarkan usia penumpang menunjukkan bahwa usia 16 – 25 tahun sebesar 48,35 persen (382 responden) merupakan kategori usia penumpang produktif pengguna layanan bus Trans Jogja jalur 2B,

sedangkan usia lebih dari 55 tahun sebesar 2,91 persen (26 responden) merupakan kategori usia penumpang kurang produktif.

3. Asal Domisili Penumpang

Hasil analisis berdasarkan asal domisili penumpang dapat dilihat pada Tabel 5.5, Tabel 5.6 dan Gambar 5.3 :

Tabel 5.5 Asal Domisili Penumpang (Responden)

Waktu	Asal Domisili		
	Yogyakarta	Luar Yogyakarta	Total
Pagi	153	124	277
Siang	156	112	268
Malam	135	122	257
Total	444	358	802

Sumber : Hasil survai penelitian 2009

Tabel 5.6 Asal Domisili Penumpang (Persen)

Waktu	Asal Domisili		
	Yogyakarta	Luar Yogyakarta	Total
Pagi	19,15	15,39	34,54
Siang	19,52	14,02	33,54
Malam	16,65	15,27	31,91
Total	55,32	44,68	100,00

Sumber : Hasil survai penelitian 2009



Gambar 5.3 Persentase Asal Domisili Penumpang

Hasil analisis data di atas menunjukkan bahwa penumpang asal domisili dari luar Yogyakarta (*migrant*) sebesar 44,68 persen (358 responden) sedangkan penumpang asal domisili Yogyakarta berjumlah sebesar 55,32 persen (444 responden).

4. Profesi Penumpang

Hasil analisis data berdasarkan profesi penumpang dapat dilihat pada Tabel 5.7, Tabel 5.8 dan Gambar 5.4 :

Tabel 5.7
Profesi Penumpang (Responden)

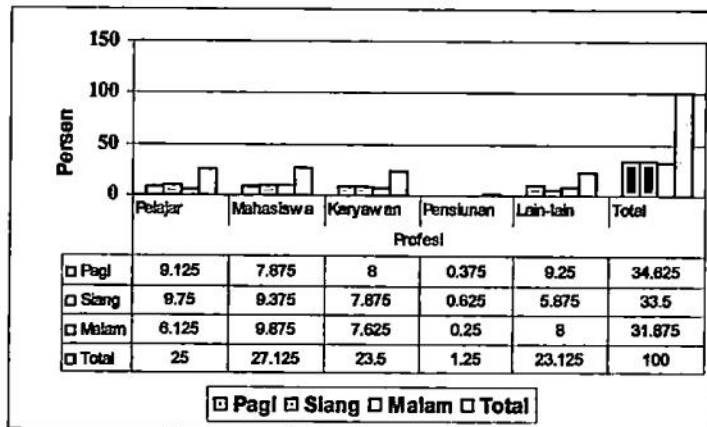
Waktu	Profesi Penumpang					Total
	Pelajar	Mahasiswa	Karyawan	Pensiunan	Lain-lain	
Pagi	73	63	64	3	74	277
Siang	78	75	63	5	47	268
Malam	49	79	61	2	66	257
Total	200	217	188	10	187	802

Sumber : Hasil survai penelitian 2009

Tabel 5.8
Profesi Penumpang (Persen)

Waktu	Profesi Penumpang					Total
	Pelajar	Mahasiswa	Karyawan	Pensiunan	Lain-lain	
Pagi	9,125	7,875	8	0,375	9,25	34,625
Siang	9,75	9,375	7,875	0,625	5,875	33,5
Malam	6,125	9,875	7,625	0,25	8	31,875
Total	25	27,125	23,5	1,25	23,125	100

Sumber : Hasil survai penelitian 2009



Gambar 5.4 Persentase Profesi Penumpang

Hasil analisis profesi penumpang berdasarkan data diatas menunjukkan persentase tertinggi adalah penumpang yang berprofesi sebagai mahasiswa sebesar 27,125 persen (217 responden), sedangkan persentase profesi penumpang terendah pengguna layanan bus Trans Jogja yaitu, pensiunan sebesar 1,25 persen (10 responden).

5. Tipe Penumpang

(a) *Captive User*

Pertanyaan:

“ Apa alasan Anda menggunakan Jasa angkutan umum Trans Jogja ?”

Keterangan Option jawaban:

- 1) Option A : Tidak Memiliki Kendaraan Pribadi,
- 2) Option B : Tidak memiliki SIM,
- 3) Option C : Trauma akibat mengalami kecelakaan,

4) Option D : Faktor usia,

5) Option E : Tidak dapat mengemudi

Hasil analisis data berdasarkan tipe penumpang *Captive User*, dapat dilihat pada Tabel 5.9, Tabel 5.10 dan Gambar 5.5:

Tabel 5.9 Tipe Penumpang *Captive User* (Responden)

Waktu	Option Jawaban					Total
	A	B	C	D	E	
Pagi	105	41	2	13	19	180
Siang	108	35	0	7	13	163
Malam	129	19	2	7	7	164
Total	342	95	4	27	39	507

Sumber : Hasil survei penelitian 2009

Tabel 5.10 Tipe Penumpang *Captive User* (Persen)

Waktu	Option Jawaban					Total
	A	B	C	D	E	
Pagi	20,71	8,09	0,39	2,56	3,75	35,50
Siang	21,30	6,90	0,00	1,38	2,56	32,15
Malam	25,44	3,75	0,39	1,38	1,38	32,35
Total	67,46	18,74	0,79	5,33	7,69	100,00

Sumber : Hasil survei penelitian 2009



Gambar 5.5 Persentase Tipe Penumpang *Captive User*

Hasil jawaban responden golongan penumpang *Captive Users* persentase tertinggi sebesar 67,46 persen (342 responden) yaitu option

jawaban A (Tidak memiliki kendaraan pribadi), sedangkan persentase terendah sebesar 0,79 persen (4 responden) yaitu option jawaban C (Trauma akibat mengalami kecelakaan) atau berjumlah.

(b) Choice User

Pertanyaan:

“ Apa alasan anda menggunakan jasa angkutan umum Trans Jogja ?”

Keterangan option jawaban :

- 1) **Option A : Untuk menghemat BBM**
- 2) **Option B : Kendaraan saya mengalami kerusakan**
- 3) **Option C : Kendaraan saya sedang dipinjam**
- 4) **Option D : Faktor Kesehatan (Sakit, Mengandung,dll)**
- 5) **Option E : Kelengkapan surat (STNK/SIM) dalam proses diperbaharui perizinannya**

Hasil analisis data berdasarkan tipe penumpang *Choice User*, dapat dilihat pada Tabel 5.11, Tabel 5.12 dan Gambar 5.6 :

Tabel 5.11

Tipe Penumpang *Choice User* (Responden)

Waktu	Option Jawaban					Total
	A	B	C	D	E	
Pagi	67	3	21	2	3	96
Siang	69	14	18	0	4	105
Malam	59	8	20	1	3	91
Total	195	25	59	3	10	292

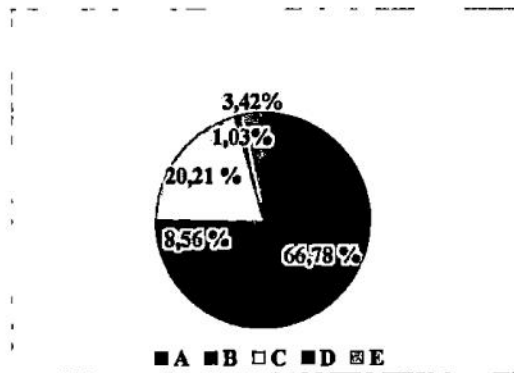
Sumber : Hasil survai penelitian 2009

Tabel 5.12

Tipe Penumpang *Choice User* (Persen)

Waktu	Option Jawaban					Total
	A	B	C	D	E	
Pagi	22,95	1,03	7,19	0,68	1,03	32,88
Siang	23,63	4,79	6,16	0,00	1,37	35,96
Malam	20,21	2,74	6,85	0,34	1,03	31,16
Total	66,78	8,56	20,21	1,03	3,42	100,00

Sumber : Hasil survai penelitian 2009



Gambar 5.6

Persentase Tipe Penumpang *Choice Users*

Hasil jawaban responden golongan penumpang *Choice Users* dalam menggunakan jasa Sarana Angkutan Umum Masa (SAUM) Trans Jogja, persentase tertinggi sebesar 66,78 persen (195 responden) yaitu option jawaban A (Untuk menghemat bahan bakar minyak, sedangkan persentase terendah sebesar 1,03 persen (3 responden) yaitu option jawaban D (Faktor kesehatan antara lain; sakit, mengandung dan lain – lainnya).

C. Karakteristik Perjalanan

1. Tujuan Perjalanan

Hasil analisis data berdasarkan tujuan perjalanan penumpang jalur 2B dapat dilihat pada Tabel 5.13, Tabel 5.14 dan Gambar 5.7 :

Tabel 5.13 Tujuan Perjalanan Penumpang (Responden)

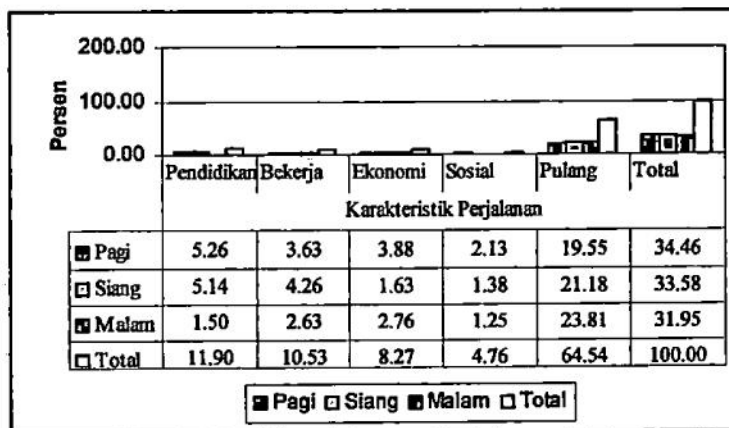
Waktu	Tujuan Perjalanan					
	Pendidikan	Bekerja	Ekonomi	Sosial	Pulang	Total
Pagi	42	30	31	17	156	276
Siang	41	34	15	11	169	270
Malam	12	22	22	10	190	256
Total	95	86	68	38	515	802

Sumber : Hasil survei penelitian 2009

Tabel 5.14 Tujuan Perjalanan Penumpang (Persen)

Waktu	Tujuan Perjalanan					
	Pendidikan	Bekerja	Ekonomi	Sosial	Pulang	Total
Pagi	5,26	3,63	3,88	2,13	19,55	34,46
Siang	5,14	4,26	1,63	1,38	21,18	33,58
Malam	1,50	2,63	2,76	1,25	23,81	31,95
Total	11,90	10,53	8,27	4,76	64,54	100,00

Sumber: Hasil survei penelitian 2009



Gambar 5.7 Persentase Tujuan Perjalanan Penumpang

Hasil analisis tujuan perjalanan penumpang berdasarkan Tabel 5.12, Tabel 5.13 dan Gambar 5.7 menunjukkan persentase tertinggi yaitu, tujuan perjalanan pulang sebesar 64,54 persen (515 responden), sedangkan tujuan perjalanan sosial adalah tujuan perjalanan terendah dengan persentase sebesar 4,76 persen (38 responden).

2. Frekuensi penumpang

Hasil analisis data berdasarkan frekuensi penumpang, dapat dilihat pada Tabel 5.15, Tabel 5.16 dan Gambar 5.8 :

Tabel 5.15
Frekuensi Penumpang Menggunakan Jasa Trans Jogja
Dalam Waktu 1 Minggu (Responden)

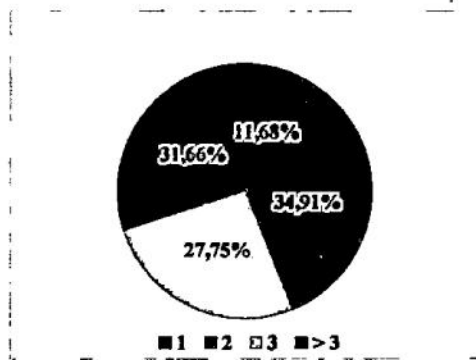
Waktu	Frekuensi Penggunaan				Total
	1 kali	2 kali	3 kali	> 3 kali	
Pagi	36	95	66	79	276
Siang	22	78	70	97	267
Malam	27	89	67	76	259
Total	85	262	203	252	802

Sumber : Hasil survei penelitian 2009

Tabel 5.16
Frekuensi Penumpang Menggunakan Jasa Trans Jogja
Dalam Waktu 1 Minggu (Persen)

Waktu	Frekuensi Penggunaan				Total
	1 kali	2 kali	3 kali	> 3 kali	
Pagi	4,52	11,93	8,29	9,92	34,67
Siang	2,76	9,80	8,79	12,19	33,54
Malam	3,39	11,18	7,66	9,55	31,78
Total	11,68	34,91	27,75	31,66	100,00

Sumber : Hasil survei penelitian 2009



Gambar 5.8

**Persentase Frekuensi Penumpang menggunakan Trans Jogja
Dalam Waktu 1 Minggu**

Frekuensi penumpang tertinggi menggunakan jasa Trans Jogja dalam waktu 1 minggu adalah lebih dari 2 (dua) kali dalam seminggu, yaitu sebesar 34,91 persen (262 responden), sedangkan frekuensi penumpang terendah menggunakan jasa Trans Jogja dalam waktu 1 minggu adalah 1 (satu) kali dalam seminggu, yaitu sebesar 11,68 persen (85 responden). Artinya, mobilitas dan aksesibilitas halte terhadap fungsi tataguna lahan cukup tinggi.

Jalur 2B menempatkan halte pada tempat – tempat yang berfungsi menerima dan mendistribusikan ke jalur B lainnya. Contohnya halte KH.Ahmad Dahlan adalah halte bangkitan transit, hal ini disebabkan karena limpahan penumpang jalur 3A yang berasal dari malioboro hanya memiliki pilihan transit di halte KH.Ahmad Dahlan jika akan mencapai ke terminal jombor.

3. Perjalanan Ulang - Alik

Hasil analisis data tentang perjalanan ulang – alik dapat dilihat pada Tabel 5.17, Tabel 5.18 dan Gambar 5.9 :

Tabel 5.17 Perjalanan Ulang – Alik (Responden)

Waktu	Option Jawaban		Total
	Selalu	Tidak selalu	
Pagi	107	170	277
Siang	117	150	267
Malam	93	165	258
Total	317	485	802

Sumber: Hasil survei penelitian 2009

Tabel 5.18 Perjalanan Ulang – Alik (Persen)

Waktu	Option Jawaban		Total
	Selalu	Tidak selalu	
Pagi	13,39	21,28	34,67
Siang	14,64	18,77	33,42
Malam	11,51	20,40	31,91
Total	39,55	60,45	100,00

Sumber: Hasil survei penelitian 2009



Gambar 5.9

Persentase Perjalanan Ulang – Alik Penumpang

Hasil analisis terhadap pelaku perjalanan ulang-alik penumpang, yaitu sebesar 39,55 persen (317 responden) selalu melakukan perjalanan ulang – alik, sedangkan 60,45 persen (485 responden) tidak selalu melakukan perjalanan ulang – alik.

Rendahnya persentase penumpang yang selalu melakukan perjalanan ulang-alik tersebut dikarenakan oleh pertimbangan penumpang dalam efektifitas waktu, hal ini diketahui berdasarkan wawancara langsung kepada responden yang berprofesi sebagai pelajar ataupun karyawan. penumpang yang berprofesi sebagai pelajar ataupun karyawan tertuntut oleh jadwal yang tetap atau terikat oleh waktu khususnya untuk waktu pagi (Jam kerja dan jam masuk sekolah).

Mayoritas dari mereka untuk saat ini, di waktu jam kerja dan jam masuk sekolah lebih memilih diantar menggunakan kendaraan pribadi (motor/mobil) oleh orang tua, kakak, kerabat, atau membonceng teman dan alternatif pemilihan moda lainnya. Namun saat perjalanan pulang ke rumah mereka cenderung menggunakan jasa bus Trans Jogja, hal inilah yang mempengaruhi tinggi dan rendahnya persentase penumpang yang selalu/tidak selalu melakukan perjalanan ulang alik menggunakan jasa bus Trans Jogja.

D. Persepsi Penumpang Terhadap Trans Jogja

1. Ketergantungan Penumpang Terhadap Bus Trans Jogja

Tabel 5.19
Ketergantungan Penumpang Terhadap Bus Trans Jogja
(Responden)

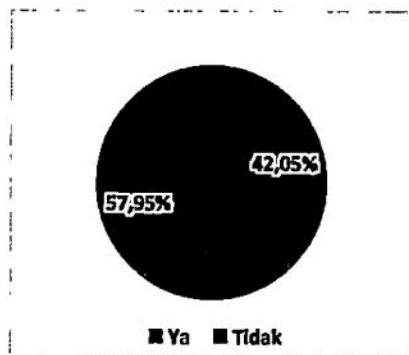
Waktu	Option Jawaban		
	Ya	Tidak	Total
Pagi	116	161	277
Siang	126	145	271
Malam	97	157	254
Total	339	463	802

Sumber : Hasil survai penelitian 2009

Tabel 5.20
Ketergantungan Penumpang Terhadap Trans Jogja
(Persen)

Waktu	Option Jawaban		
	Ya	Tidak	Total
Pagi	14,52	20,15	34,67
Siang	15,39	18,15	33,54
Malam	12,14	19,65	31,79
Total	42,05	57,95	100,00

Sumber : Hasil survai penelitian 2009.



Gambar 5.10

Persentase Ketergantungan Penumpang Terhadap Trans Jogja

Dari hasil analisis persepsi responden tentang ketergantungan penumpang bus Trans Jogja dalam mendukung aktivitas sehari – hari, sebesar 42,05 persen (339 responden) menjawab ‘Ya’ (tergantung pada jasa layanan Trans Jogja) dan sebesar 57,95 persen (463 responden) menjawab ‘Tidak’ (tidak tergantung pada jasa layanan Trans Jogja), artinya penumpang jalur 2B tidak memiliki ketergantungan terhadap pelayanan bus Trans Jogja cukup tinggi.

2. Persepsi Penumpang Tentang Keterlambatan Kedatangan

Hasil analisis data berdasarkan keterlambatan jadwal kedatangan dapat dilihat pada Tabel 5.21, Tabel 5.22 dan Gambar 5.11 :

Tabel 5.21
Persepsi Penumpang Tentang Keterlambatan Kedatangan
(Responden)

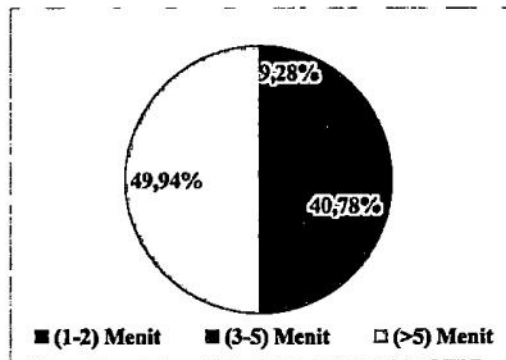
Waktu	Option Jawaban (Menit)			Total
	(1-2) Menit	(3-5) Menit	(>5) Menit	
Pagi	28	100	150	278
Siang	19	123	125	267
Malam	26	108	123	257
Total	73	331	398	802

Sumber : Hasil survai penelitian 2009

Tabel 5.22
Persepsi Penumpang Tentang Keterlambatan Kedatangan
(Persen)

Waktu	Option Jawaban (Menit)			Total
	(1-2) Menit	(3-5) Menit	(>5) Menit	
Pagi	3,51	12,55	18,82	34,88
Siang	2,38	15,43	15,68	33,50
Malam	3,39	12,80	15,43	31,62
Total	9,28	40,78	49,94	100,00

Sumber : Hasil survai penelitian 2009



Gambar 5.11

Persepsi Penumpang Tentang Keterlambatan Kedatangan

Persentase tertinggi sebesar 49,94 persen (398 responden), yaitu penumpang yang menjawab bus Trans Jogja mengalami keterlambatan lebih dari 5 menit, sedangkan persentase terendah sebesar 9,28 persen (73 responden) menjawab bus Trans Jogja mengalami keterlambatan kedatangan antara 1 – 2 menit.

Tingginya persentase jawaban penumpang yang menjawab keterlambatan kedatangan bus Trans Jogja lebih dari 5 menit menunjukkan bahwa kedatangan bus Trans Jogja dipengaruhi oleh beberapa sebab, yaitu:

- (a) Bus Trans Jogja Tidak Memiliki Jalur Khusus
- (b) Arus lalu lintas yang padat dan ruas jalan yang sempit
- (c) Pemahaman terhadap prioritas angkutan umum masih rendah
- (d) Faktor hambatan samping

3. Persepsi Penumpang Terhadap Puas/Tidaknya Pelayanan Operator

Halte

Hasil analisis data dapat dilihat pada Tabel 5.23, Tabel 5.24 dan Gambar 5.12 :

Tabel 5.23
Persepsi Penumpang Terhadap Puas/Tidaknya Pelayanan Operator Halte
(Responden)

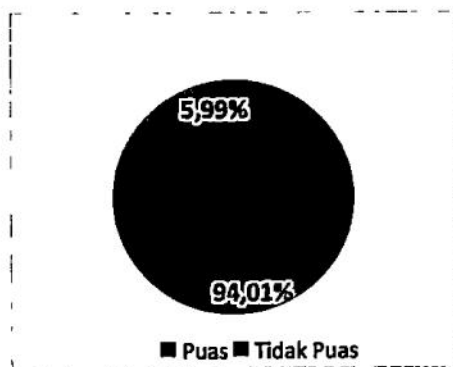
Waktu	Option Jawaban		Total
	Puas	Tidak Puas	
Pagi	261	18	279
Siang	250	17	267
Malam	242	14	256
Total	753	49	802

Sumber : Hasil survai penelitian 2009

Tabel 5.24
Persepsi Penumpang Terhadap Puas/Tidaknya Pelayanan Operator Halte
(Persen)

Waktu	Option Jawaban		Total
	Puas	Tidak Puas	
Pagi	32,58	2,25	34,83
Siang	31,21	2,12	33,33
Malam	30,21	1,62	31,84
Total	94,01	5,99	100,00

Sumber : Hasil survai penelitian 2009



Gambar 5.12
Persentase Penumpang Terhadap Puas/Tidaknya Pelayanan Operator Halte

Hasil analisis data pada Tabel 5.23, Tabel 5.24 dan Gambar 5.12 menunjukkan pelayanan jasa yang diberikan oleh operator halte menurut persepsi penumpang telah menjalankan tugas dengan sangat baik. Hal ini terbukti dengan persentase penumpang yang berpersepsi/menjawab 'Puas' terhadap layanan yang diberikan operator halte sebesar 94,01 persen (753 responden) dan sebesar 5,99 persen (49 responden) menjawab 'tidak puas' terhadap layanan yang diberikan operator halte.

4. Persepsi Penumpang Terhadap Layanan Pramugara/Pramugari

Hasil analisis data tentang persepsi penumpang terhadap layanan pramugara/pramugari dapat dilihat pada Tabel 5.25, Tabel 5.26 dan Gambar 5.13 :

Tabel 5.25
Persepsi Penumpang Terhadap Layanan Pramugara/Pramugari
(Responden)

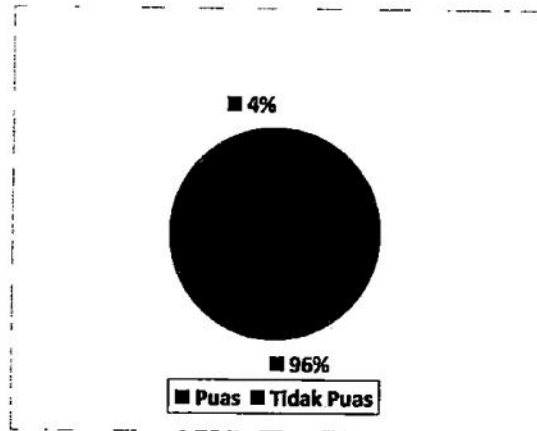
Waktu	Option Jawaban		Total
	Puas	Tidak Puas	
Pagi	265	13	278
Siang	256	12	268
Malam	248	8	256
Total	769	33	802

Sumber : Hasil survai penelitian 2009

Tabel 5.26
Persepsi Penumpang Terhadap Layanan Pramugara/Pramugari
(Persen)

Waktu	Option Jawaban		Total
	Puas	Tidak Puas	
Pagi	33,08	1,62	34,71
Siang	31,96	1,50	33,46
Malam	30,96	0,87	31,84
Total	96,00	4,00	100,00

Sumber : Hasil survai penelitian 2009



Gambar 5.13

**Persentase Penumpang Terhadap 'puas/tidaknya'
layanan pramugara/pramugari**

Berdasarkan hasil analisis data di atas menunjukkan sebesar 96,00 persen (769 responden), penumpang menjawab 'Puas' terhadap layanan yang diberikan oleh pramugara/pramugari, sedangkan 4,00 persen (33 responden), penumpang menjawab 'Tidak Puas' terhadap layanan pramugara/pramugari.

5. Persepsi Penumpang terhadap Kapasitas Ruang Halte

Hasil analisis data dapat dilihat pada Tabel 5.27, Tabel 5.28 dan Gambar 5.14 :

Tabel 5.27
Persepsi Penumpang terhadap Kapasitas Ruang Halte (Responden)

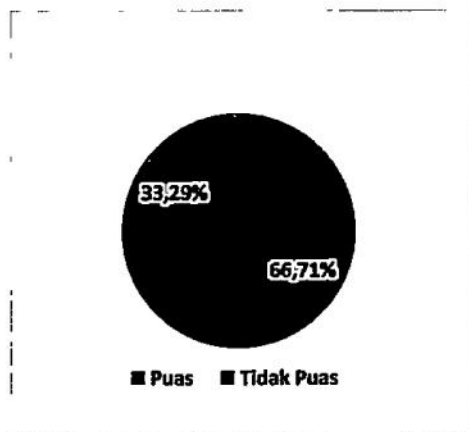
Waktu	Option Jawaban		Total
	Puas	Tidak Puas	
Pagi	177	102	279
Siang	177	91	268
Malam	181	74	255
Total	535	267	802

Sumber : Hasil survai penelitian 2009

Tabel 5.28
Persepsi Penumpang terhadap Kapasitas Ruang Halte
(Persen)

Waktu	Option Jawaban		Total
	Puas	Tidak Puas	
Pagi	22,07	12,72	34,79
Siang	22,07	11,35	33,42
Malam	22,57	9,23	31,80
Total	66,71	33,29	100,00

Sumber : Hasil survai penelitian 2009



Gambar 5.14 Persentase Penumpang Terhadap 'Puas/Tidaknya'

Kapasitas Ruang Halte

Hasil analisis data di atas menunjukkan sebesar 66,71 persen (535 responden), penumpang menjawab 'puas' terhadap kapasitas ruang halte bus Trans Jogja, sedangkan penumpang yang menjawab 'tidak puas' terhadap kapasitas ruang halte bus Trans Jogja sebesar 33,29 persen (267 responden).

6. Persepsi Penumpang Terhadap Fasilitas Halte

Hasil analisis data dapat dilihat pada Tabel 5.29, Tabel 5.30 dan Gambar 5.15 :

Tabel 5.29
Persepsi Penumpang Terhadap Fasilitas Halte (Responden)

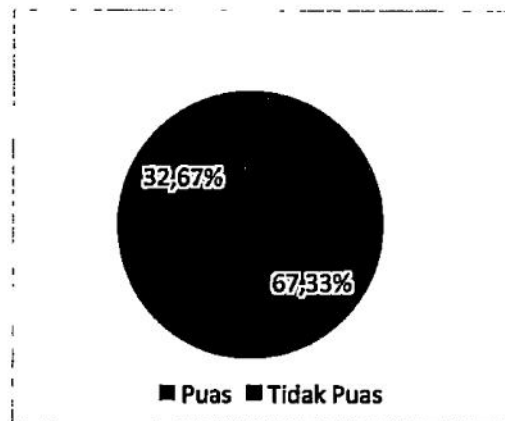
Waktu	Option Jawaban		Total
	Puas	Tidak Puas	
Pagi	178	101	279
Siang	173	95	268
Malam	189	66	255
Total	540	262	802

Sumber : Hasil survai penelitian 2009

Tabel 5.30
Persepsi Penumpang Terhadap Fasilitas Halte (Persen)

Waktu	Option Jawaban		Total
	Puas	Tidak Puas	
Pagi	22,19	12,59	34,79
Siang	21,57	11,85	33,42
Malam	23,57	8,23	31,80
Total	67,33	32,67	100,00

Sumber : Hasil survai penelitian 2009



Gambar 5.15

Persentase Penumpang Terhadap 'Puas/Tidaknya' Fasilitas Halte

Hasil analisis data pada Tabel 5.29, Tabel 5.30 dan Gambar 5.15 diatas menunjukkan persentase penumpang sebesar 67,33 persen (540 responden) menjawab 'puas' terhadap fasilitas halte bus Trans Jogja, sedangkan penumpang yang menjawab 'tidak puas' terhadap fasilitas halte bus Trans Jogja sebesar 32,67 persen (262 responden).

7. Persepsi Penumpang Terhadap 'Jauh/Tidaknya' Jarak Halte dengan Tempat Tinggal

Hasil analisis data dapat dilihat pada Tabel 5.31, Tabel 5.32 dan Gambar 5.16 :

Tabel 5.31
Persepsi Penumpang Terhadap Jarak Halte dengan Tempat Tinggal (Responden)

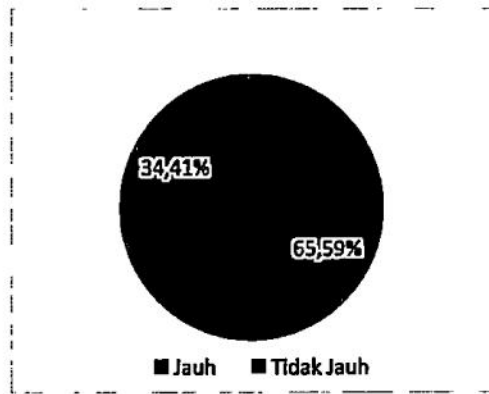
Waktu	Option Jawaban		Total
	Jauh	Tidak Jauh	
Pagi	195	84	279
Siang	168	100	268
Malam	163	92	255
Total	526	276	802

Sumber : Hasil survai penelitian 2009

Tabel 5.32
Persepsi Penumpang Terhadap Jarak Halte dengan Tempat Tinggal (Persen)

Waktu	Option Jawaban		Total
	Jauh	Tidak Jauh	
Pagi	24,31	10,47	34,79
Siang	20,95	12,47	33,42
Malam	20,32	11,47	31,80
Total	65,59	34,41	100,00

Sumber : Hasil survai penelitian 2009



Gambar 5.16

Persentase Penumpang Terhadap Jarak Halte dengan Tempat Tinggal

Hasil analisis data di atas menunjukkan sebesar 65,59 persen (526 responden) penumpang menjawab rumah atau tempat tinggal jauh dari halte, sedangkan yang berpersepsi jarak halte dengan tempat tinggal tidak jauh sebesar 34,41 persen (276 responden), artinya masih banyak penumpang yang menjawab 'jauh' antara jarak halte Trans Jogja dengan tempat tinggal.

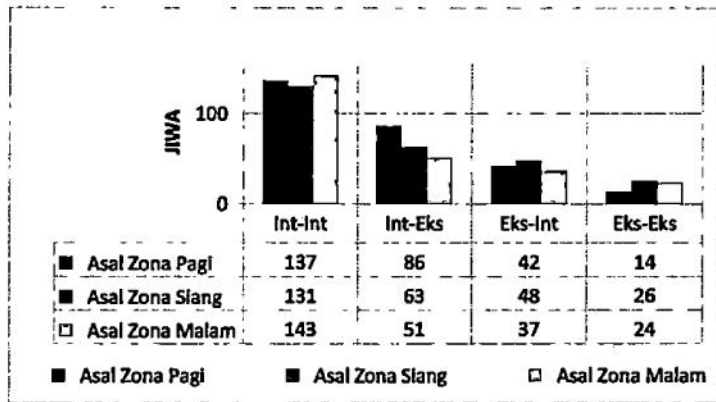
E. Analisis Pergerakan antar Zona

Hasil analisis data tentang pergerakan antar zona dilihat pada Tabel 5.33 dan Gambar 5.17:

Tabel 5.33 Pergerakan Penumpang Antar Zona

Asal Zona	Tujuan Zona				
	Waktu	Int-Int	Int-Eks	Eks-Int	Eks-Eks
Pagi		137	86	42	14
Siang		131	63	48	26
Malam		143	51	37	24
Total		411	200	127	64

Sumber : Hasil survai penelitian 2009



Gambar 5.17
Pergerakan Penumpang Antar Zona

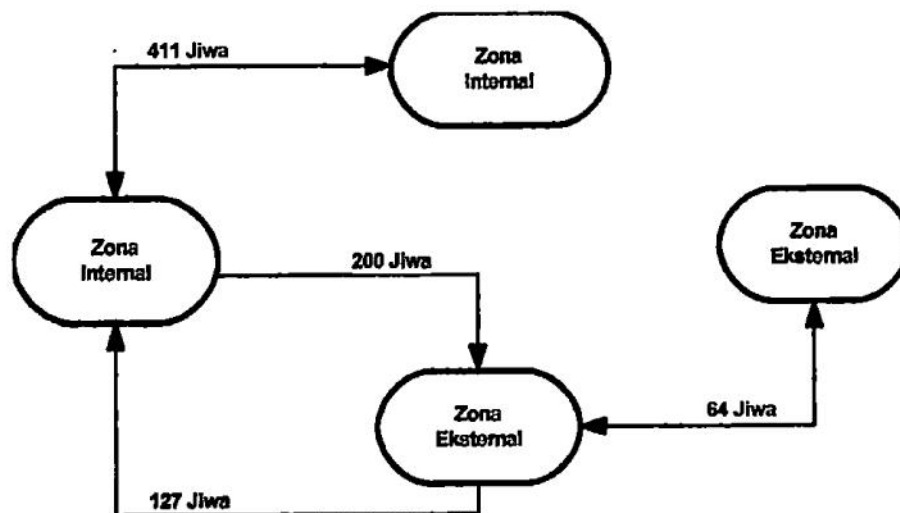
Hasil analisis data diatas menunjukkan pergerakan penumpang tertinggi yaitu zona internal – internal sebanyak 411 jiwa. Hal ini menunjukkan arus pergerakan penumpang masih berkonsentrasi pada zona kota (dalam lingkaran *ring road*), sedangkan arus pergerakan penumpang zona internal menuju zona eksternal (luar lingkaran *ring road*) juga cukup tinggi dengan jumlah sebesar 200 jiwa. Zona eksternal menuju internal sebesar 127 jiwa dan arus pergerakan penumpang yang rendah yaitu arus pergerakan penumpang dari dan menuju zona eksternal sebesar 64 jiwa.

F. Proyeksi Penumpang Masa Mendatang

Perhitungan dalam proyeksi ini menggunakan metode Furness atau metode faktor pertumbuhan (*Growth Factor Method*), dimana pola perjalanan antar zona sekarang (*eksisting*) dapat diproyeksikan ke masa yang akan datang dengan menggunakan faktor pertumbuhan zona,

sehingga nantinya penelitian ini juga dapat menerangkan secara *kuantitatif* (terukur) berapa jumlah arus lalu – lintas dari satu lokasi tertentu ke lokasi tertentu lainnya.

Angka pertumbuhan penduduk untuk proyeksi penumpang masa mendatang menggunakan tingkat pertumbuhan penduduk DI.Yogyakarta yaitu sebesar 1,88 persen pertahun (angka pertumbuhan penduduk,2006) untuk semua zona, baik zona asal maupun zona tujuan. Berdasarkan data hasil analisis pada Tabel 5.33 dan Gambar 5.17 tentang arus pergerakan penumpang antar zona, maka hasil proyeksi penumpang masa sekarang dan proyeksi penumpang masa mendatang dapat dilihat pada Gambar 5.18, Tabel 5.34, Tabel 5.35, Tabel 5.36, Tabel 5.37, Tabel 5.38 :



Gambar 5.18
Pergerakan Antar Zona Internal dan Eksternal

Tabel 5.34
Matriks Asal Tujuan Masa Sekarang dan Tingkat Pertumbuhan setiap
Zona

Zona	Internal	Eksternal	oi	Oi	Ei
Internal	411	200	611	1148,68	1,88
Eksternal	127	64	191	359,08	1,88
dd	538	264	802		
Dd	1011,44	496,32		1507,76	
E _d	1,88	1,88			1,88

Sumber : Hasil olah data penelitian 2009

Tabel 5.35 Matriks Asal Tujuan Masa Mendatang Hasil Iterasi 1

Zona	Internal	Eksternal	oi	Oi	Ei
Internal	772,68	376	1148,68	1148,68	1,00
Eksternal	238,76	120,32	359,08	359,08	1,00
dd	1011,44	496,32	1507,76		
Dd	1011,44	496,32		1507,76	
E _d	0,95	0,95			1,00

Sumber : Hasil olah data penelitian 2009

Tabel 5.36 Matriks Asal Tujuan Masa Mendatang Hasil Iterasi 2

Zona	Internal	Eksternal	oi	Oi	Ei
Internal	741,77	360,96	1148,68	1148,68	0,95
Eksternal	229,20	115,50	344,7	359,08	0,95
dd	970,97	476,46	1447,43		
Dd	1011,44	496,32		1507,76	
E _d	1,04	1,04			1,04

Sumber : Hasil olah data penelitian 2009

Tabel 5.37 Matriks Asal Tujuan Masa Mendatang Hasil Iterasi 3

Zona	Internal	Eksternal	oi	Oi	Ei
Internal	771,44	375,39	1146,83	1148,68	1,00
Eksternal	238,36	120,12	358,48	359,08	1,00
dd	1009,80	495,51	1505,31		
Dd	1011,44	496,32		1507,76	
E _d	1,00	1,00			1,00

Sumber : Hasil olah data penelitian 2009

Tabel 5.38 Matriks Asal Tujuan Masa Mendatang Hasil Iterasi 4

Zona	Internal	Eksternal	oi	Oi	Ei
Internal	771,44	375,39	1146,83	1148,68	1,00
Eksternal	238,36	120,12	358,48	359,08	1,00
dd	1009,80	495,51	1505,31		
Dd	1011,44	496,32		1507,76	
E _d	1,00	1,00			1,00

Sumber : Hasil olah data penelitian 2009

Ketelitian 5 % : iterasi dihentikan apabila = $0,95 < \text{faktor koreksi} < 1,05$

Ketelitian 10 % : iterasi dihentikan apabila = $0,90 < \text{faktor koreksi} < 1,10$

Keterangan:

Dd = Jumlah perjalanan pada masa mendatang dari zona i ke zona d

E_d = Faktor koreksi = perjalanan seharusnya/total perjalanan

dd = Jumlah perjalanan masa sekarang dari zona i ke zona d

E_i = Faktor pertumbuhan zona i

oi = Jumlah perjalanan masa sekarang

Oi = Proyeksi penumpang masa mendatang

Hasil proyeksi berdasarkan analisis data diatas terjadi kenaikan sebesar 53,19 persen, total pergerakan penumpang didalam daerah kajian meningkat dari 802 penumpang menjadi 1507 penumpang untuk distribusi perjalanan 5 tahun yang akan datang.