

BAB V

DATA DAN PEMBAHASAN

A. Rekapitulasi Data Hasil Survei

Pelaksanaan *survey* potensi penumpang Trans Jogja yang menggunakan integrasi tiket dari hasil survei penelitian berjumlah 1.012 lembar dan pelaksanaan *survey* potensi penumpang Prameks yang menggunakan integrasi tiket dari hasil survei penelitian berjumlah 256 lembar yang secara lengkap dilampirkan pada halaman lampiran data hasil *survey*. Meskipun jumlah sampel lebih rendah dari responden yang minimal harus diambil sebagai sampel berdasarkan Tabel *krejcie* yang berjumlah 1.053 responden pada Trans Jogja dan 351 responden pada Prameks, hal ini disebabkan oleh penumpang melakukan secara berombongan sehingga dari satu rombongan tersebut hanya diambil satu orang sebagai sampel karena umumnya mengawali perjalanannya berasal dari satu rumah yang sama, selain itu faktor tinggi penumpang peulang – alik sangat mempengaruhi dalam pengambilan sampel.

Data primer hasil penelitian meliputi beberapa hal yang dibutuhkan peneliti untuk menjadi bahan dasar evaluasi dan analisa. Hasil data primer tersebut antara lain Karakteristik penumpang, Karakteristik perjalanan, persepsi penumpang terhadap halte, persepsi penumpang terhadap biaya perjalanan, persepsi penumpang

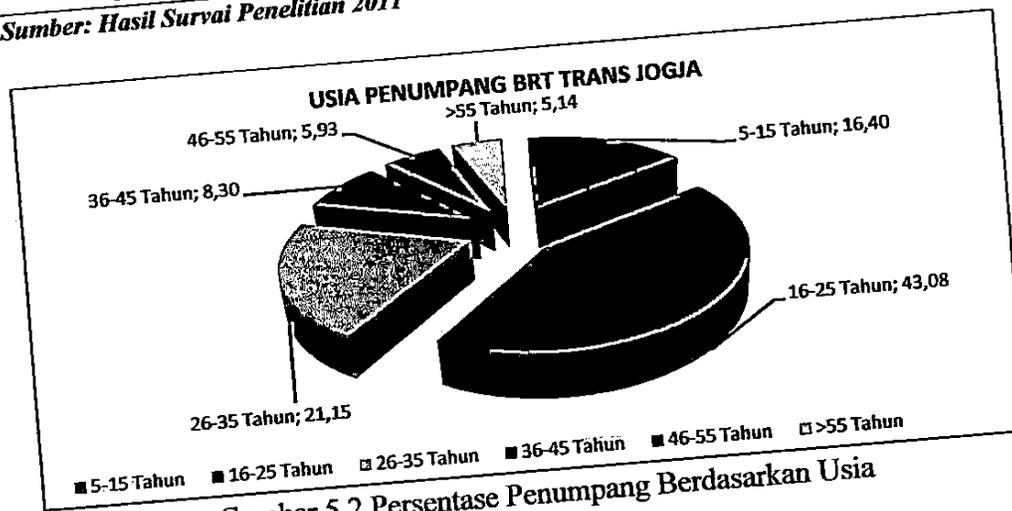
wanita umumnya tidak dapat mengemudikan kendaraan atau bahkan takut menggunakannya.

2. Usia penumpang BRT Trans Jogja

Tabel 5.2 Jumlah Penumpang Berdasarkan Usia

No	Waktu Pengamatan	Usia (Tahun)						Jumlah
		5-15	16-25	26-35	36-45	46-55	>55	
1	Pagi	49	173	81	41	19	23	386
2	Siang	98	156	68	28	23	11	384
3	Malam	19	107	65	15	18	18	242
Jumlah		166	436	214	84	60	52	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.2 Persentase Penumpang Berdasarkan Usia

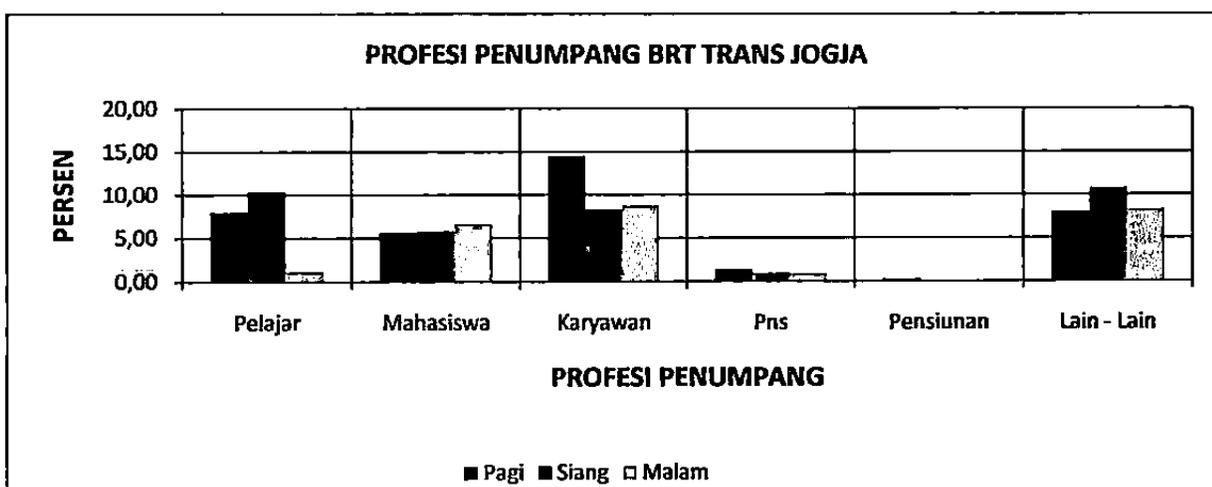
Persentase usia penumpang BRT Trans Jogja mayoritas tergolong usia yang produktif. Dari 1012 responden, kategori usia antara 16 – 25 tahun merupakan persentase tertinggi dengan 43,08 persen, sedangkan usia antara 26 – 35 tahun sebesar 21,15 persen. sedangkan usia penumpang yang lebih dari 55 tahun hanya 5,14 persen atau merupakan persentase penumpang yang paling rendah.

3. Profesi penumpang BRT Trans Jogja

Tabel 5.3 Jumlah Penumpang Berdasarkan Profesi

no	Profesi	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
1	Pelajar	81	105	12	198
2	Mahasiswa	57	59	67	183
3	Karyawan	147	84	89	320
4	Pns	14	10	9	33
5	Pensiunan	3	0	1	4
6	Lain - Lain	81	109	84	274
jumlah		383	367	262	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.3 Persentase Penumpang Berdasarkan Profesi

Dari 1012 responden diketahui profesi penumpang yang memiliki persentase tertinggi adalah karyawan dengan 31,62 persen, lalu pelajar sebesar 19,57 persen mahasiswa 18,08 persen, PNS 3,26 persen, pensiunan 0,88 persen dan penumpang seperti ibu rumah tangga, penumpang yang tidak memiliki pekerjaan, wiraswasta dll, termasuk dalam kategori profesi lain – lain memiliki

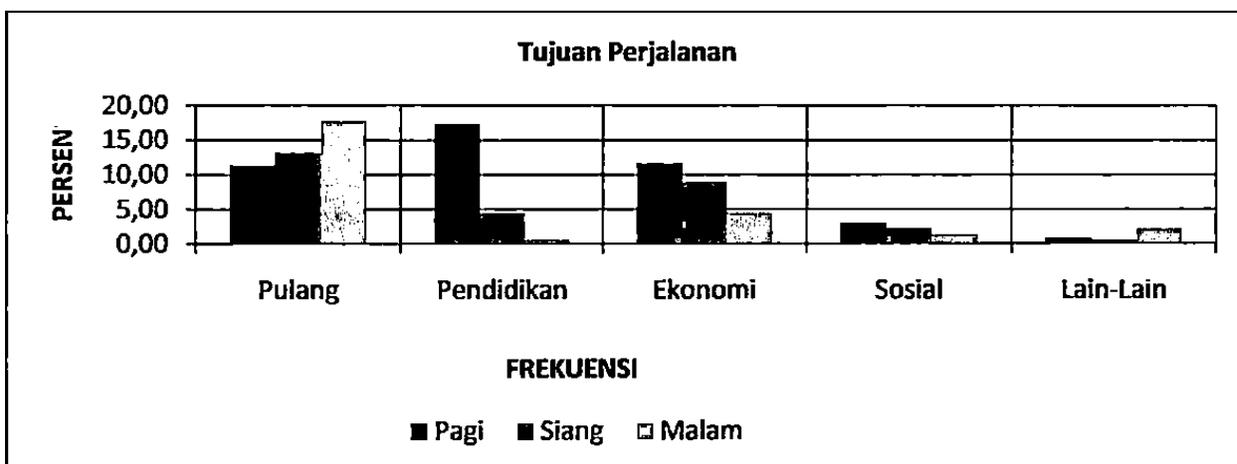
C. Karakteristik Perjalanan Penumpang

1. Tujuan perjalanan

Tabel 5.4 Jumlah Penumpang Berdasarkan Tujuan Perjalanan

	tujuan perjalanan					Jumlah
	pulang	pendidikan	ekonomi	sosial	lain	
pagi	115	176	118	31	8	448
siang	133	45	90	23	5	296
malam	180	6	46	14	22	268
jumlah	428	227	254	68	35	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.4 Persentase Penumpang Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Penumpang BRT Trans Jogja mayoritas menggunakan jasa pelayanannya untuk bertujuan pulang (dari tempat aktivitas untuk kembali ke rumah). Penumpang yang memiliki tujuan perjalanan tersebut mencapai 42,29 persen dari 1012 responden. Sedangkan perjalanan yang termasuk perjalanan ekonomi

(untuk tujuan belajar, mencari nafkah/kerja) sebesar 25,10 persen. Penumpang

yang bertujuan perjalanan pendidikan sebesar 22,43 persen, dan yang bertujuan perjalanan sosial sebesar 6,72 persen.

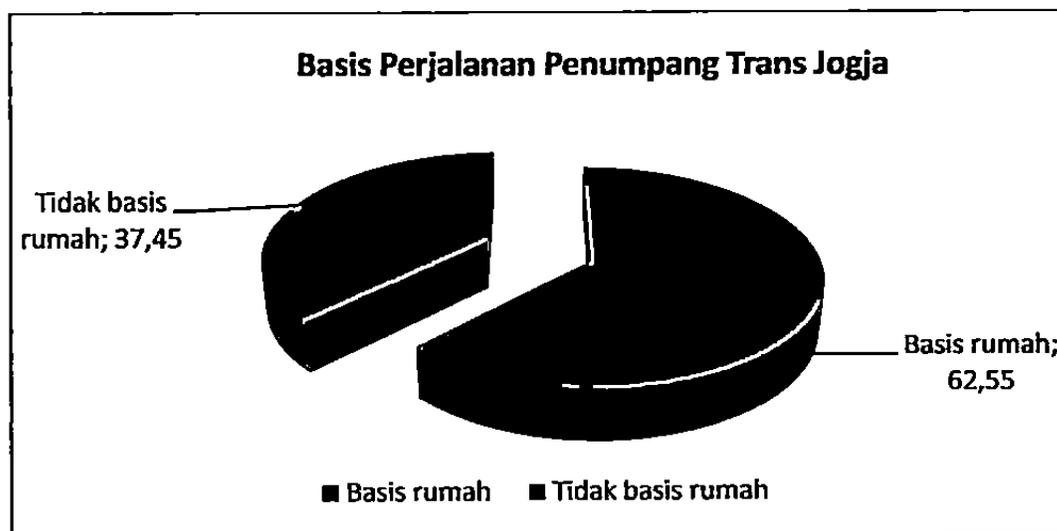
Pada pengamatan pagi penumpang yang bertujuan melakukan kegiatan pendidikan lebih tinggi daripada tujuan perjalanan lainnya dengan 17,39 persen, pada pengamatan siang penumpang yang bertujuan pulang meningkat menjadi 13,14 persen. Sedangkan tujuan perjalanan ekonomi menurun menjadi 8,89 persen. Pada pengamatan malam hari tujuan perjalanan penumpang mengalami penurunan, tujuan perjalanan ekonomi menurun menjadi 4,57 persen.

2. Basis perjalanan penumpang

Tabel 5.5 Jumlah Penumpang Berdasarkan Basis Perjalanan

no	waktu pengamatan	berbasis rumah	tidak berbasis rumah	jumlah
1	pagi	233	114	347
2	siang	199	98	397
3	malam	201	167	268
jumlah		663	379	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



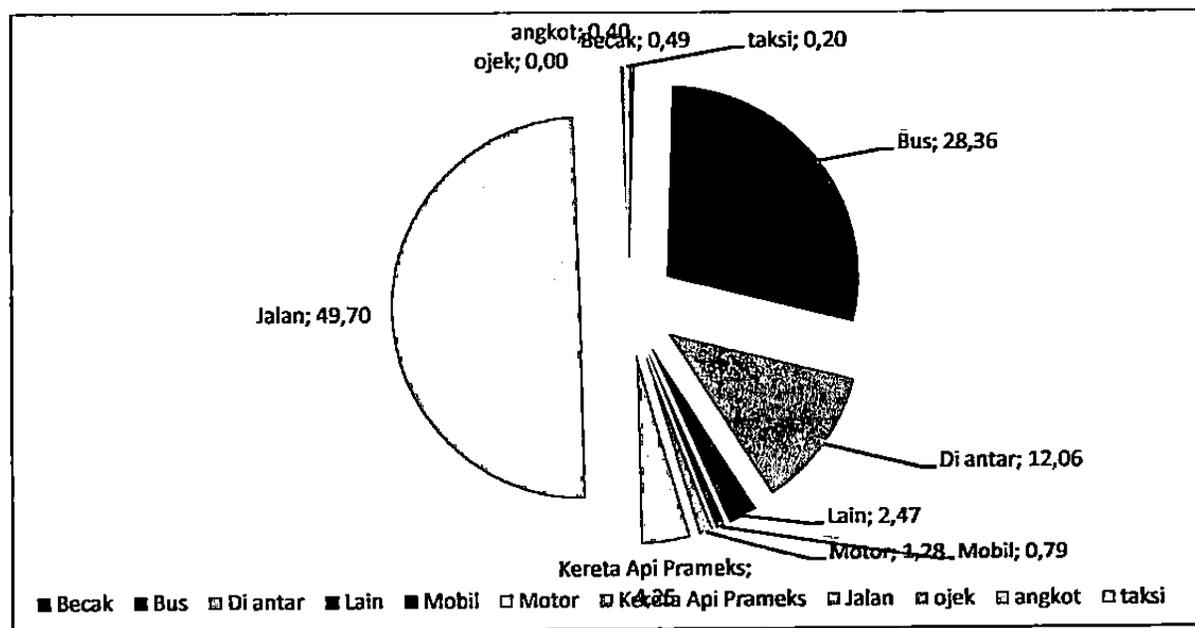
Basis perjalanan terbagi menjadi dua yakni basis perjalanan yang diawali dan diakhiri dari rumah, sedangkan basis perjalanan yang kedua merupakan basis perjalanan yang diawali bukan dari rumah. Dari 1012 responden, sebesar 62,55 persen perjalanan penumpang berbasiskan dari rumah, sedangkan 37,45 persen sisanya penumpang mengawali perjalanannya bukan dari rumah.

3. Akses dan egres Penumpang

Tabel 5.6 Jumlah Penumpang Berdasarkan Akses Perjalanan

No	Akses	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
		Responden			
1	Becak	1	3	1	5
2	Bus	112	109	66	287
3	Di antar	38	38	46	122
4	Lain	8	15	2	25
5	Mobil	5	2	1	8
6	Motor	9	2	2	13
7	Kereta Api Prameks	5	27	11	43
8	Jalan	191	174	138	503
9	ojek	0	0	0	0
10	angkot	4	0	0	4
11	taksi	0	1	1	2
Jumlah		373	371	268	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

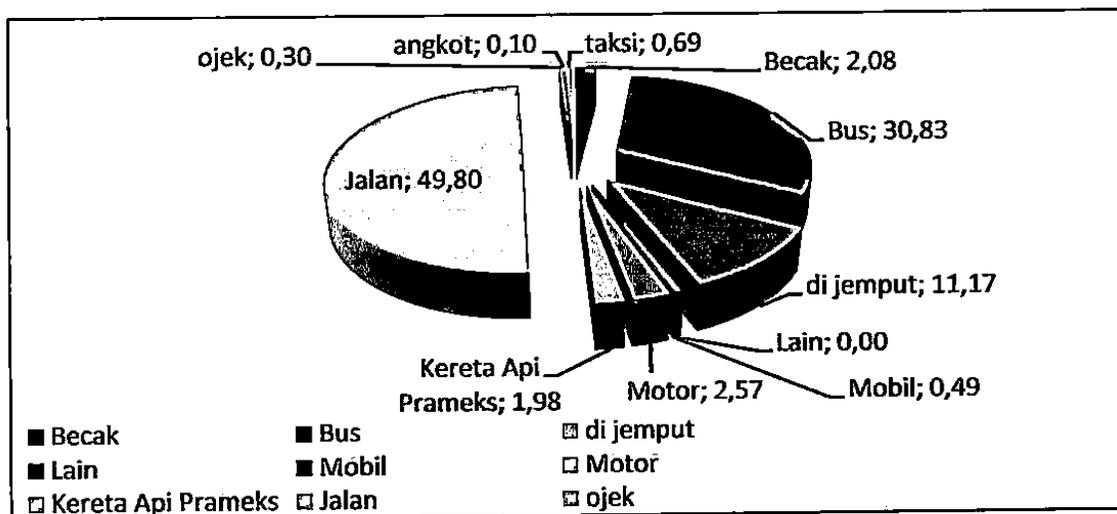


Pemilihan moda penumpang untuk mencapai halte sangat bergantung pada jauh/tidaknya halte tersebut dengan tempat tata guna lahan lokasi awal penumpang baik tata guna lahan pemukiman, ekonomi, dan pendidikan. Dari 1012 responden 49,70 persen penumpang memilih untuk berjalan kaki, sedangkan 28,36 persen menggunakan bus, 12,06 persen mencapai halte dengan diantar, dan 4,25 persen penumpang yang menggunakan Kereta Api Prameks. Persentase pemilihan moda lainnya penumpang menggunakan taksi,ojek, angkot, dan sepeda motor.

Tabel 5.7 Jumlah Penumpang Berdasarkan Egres Perjalanan

No	Egres	Responden			Jumlah
		Pagi	Siang	Malam	
1	Becak	9	4	8	21
2	Bus	123	101	88	312
3	di jemput	40	39	34	113
4	Lain	0	0	0	0
5	Mobil	3	1	1	5
6	Motor	6	13	7	26
7	Kereta Api Prameks	3	12	5	20
8	Jalan	187	196	121	504
9	ojek	2	1	0	3
10	angkot	1	0	0	1
11	taksi	4	1	2	7
Jumlah		378	368	266	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Penumpang yang telah mencapai halte tujuan selanjutnya akan memikirkan bagaimana cara untuk mencapai tempat tujuan akhirnya. Mereka tentu memikirkan biaya dan waktu dalam memilih moda transportasi untuk mencapainya. Dari 1012 responden diketahui memilih untuk berjalan kaki dengan 49,80 persen, artinya dengan begitu jarak tempat tujuan akhir penumpang tidak terlalu jauh, namun jika perjalanan masih memiliki jarak yang masih cukup jauh penumpang memilih menggunakan bus dengan persentase sebesar 32,81 persen.

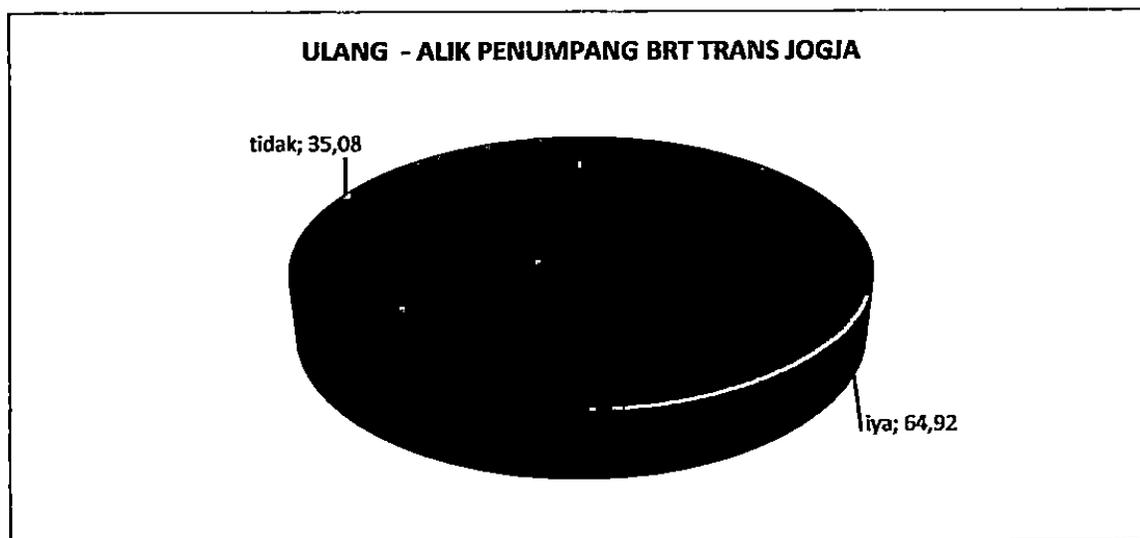
Alternatif pilihan moda lainnya seperti dijemput sebesar 11,17 persen dan lainnya memilih menggunakan motor, ojek, angkot, dan sepeda.

4. Peulang alik

Tabel 5.8 Jumlah Penumpang Berdasarkan Ulang Alik

Waktu	Ulang Alik Penumpang		Jumlah
	iya	tidak	
Pagi	259	144	403
Siang	247	123	370
Malam	151	88	239
Jumlah	657	355	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



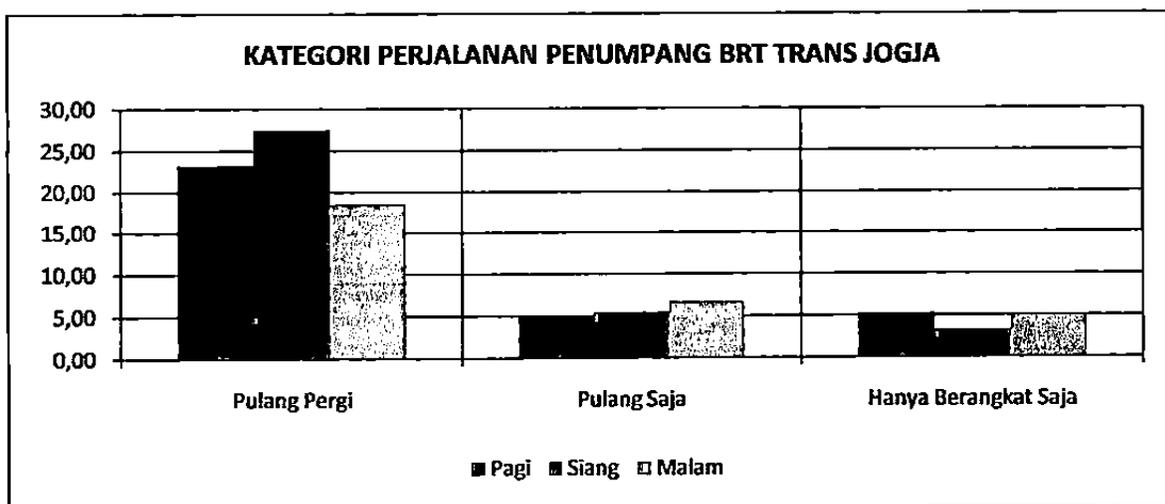
Penumpang BRT Trans Jogja merupakan pelaku perjalanan pulang alik, hal ini dapat dilihat dari hasil analisis data sebanyak 1012 responden, 64,92 persen melakukan perjalanan ulang alik, sedangkan 35,08 persen tidak melakukan perjalanan ulang alik.

5. Perjalanan ulang alik

Tabel 5.9 Jumlah Penumpang Berdasarkan Kategori Perjalanan Ulang Alik

No	Waktu	Kategori Perjalanan Penumpang			Jumlah
		Pulang Pergi	Pulang Saja	Hanya Berangkat Saja	
1	Pagi	235	51	53	339
2	Siang	278	55	33	366
3	Malam	188	68	51	307
Jumlah		701	174	137	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.9 Persentase Penumpang Berdasarkan Kategori Perjalanan Ulang Alik

Perjalanan ulang alik digunakan oleh penumpang yang memiliki jadwal tetap dan teratur, sehingga membutuhkan jasa transportasi untuk berangkat dan kembali lagi ke tempat asal. Analisis sebelumnya penumpang BRT Trans Jogja didominasi

Profesi tersebut memiliki jadwal yang tetap, sehingga dari hasil analisis perjalanan ulang alik dari 1012 responden 69,27 persen melakukan perjalanan pulang – pergi dengan menggunakan BRT Trans Jogja. Sedangkan 17,19 persen responden menggunakannya hanya untuk pulang saja dan 13,54 persen responden menggunakan BRT Trans Jogja hanya untuk berangkat saja.

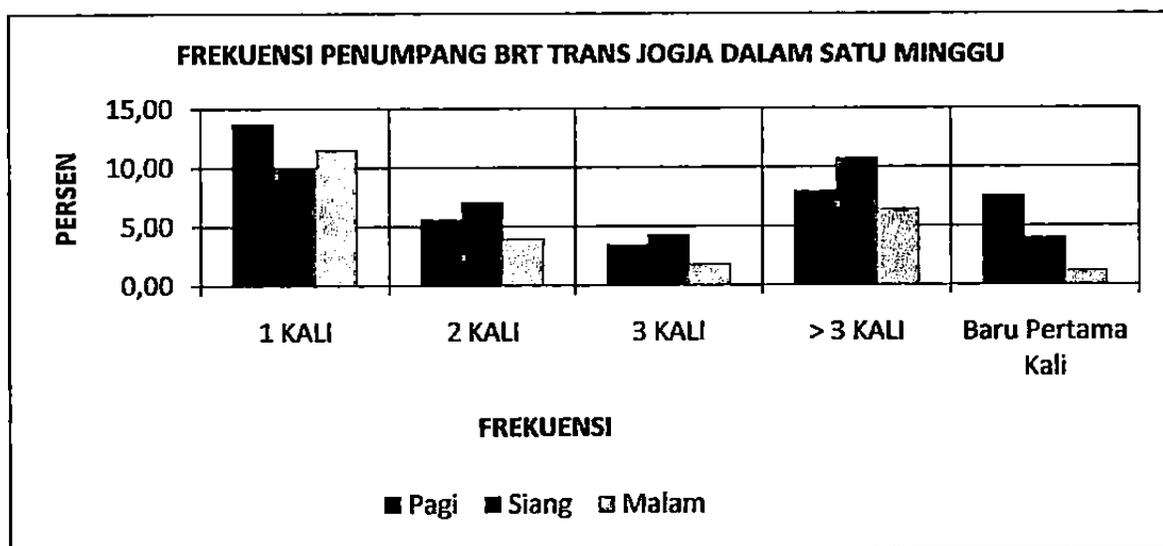
6. Frekuensi penumpang menggunakan BRT Trans Jogja

Tabel 5.10

Jumlah Penumpang Berdasarkan Frekuensi Perjalanan dalam 1 Minggu

No	Waktu	Frekuensi Penumpang				Baru Pertama Kali	Jumlah
		1 Kali	2 Kali	3 Kali	> 3 Kali		
1	Pagi	139	57	35	81	77	389
2	Siang	101	72	44	109	41	367
3	Malam	117	41	19	66	13	256
Jumlah		358	172	101	256	131	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.10

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya, BRT Trans Jogja memiliki karakteristik penumpang yang merupakan pelaku perjalanan peulang-alik. Para peulang – alik ini umumnya menggunakan jasa pelayanan BRT Trans Jogja untuk aktivitas sehari – harinya. Dalam seminggu penumpang yang menggunakan BRT Trans Jogja sebanyak satu kali sebesar 35,28 persen dua kali seminggu sebesar 16,80 persen, tiga kali seminggu 9,68 persen, lebih dari tiga kali seminggu sebesar 25,30 persen. namun, penumpang yang baru pertama kali menggunakan jasa layanan BRT Trans Jogja pun cukup tinggi yakni 12,94 persen.

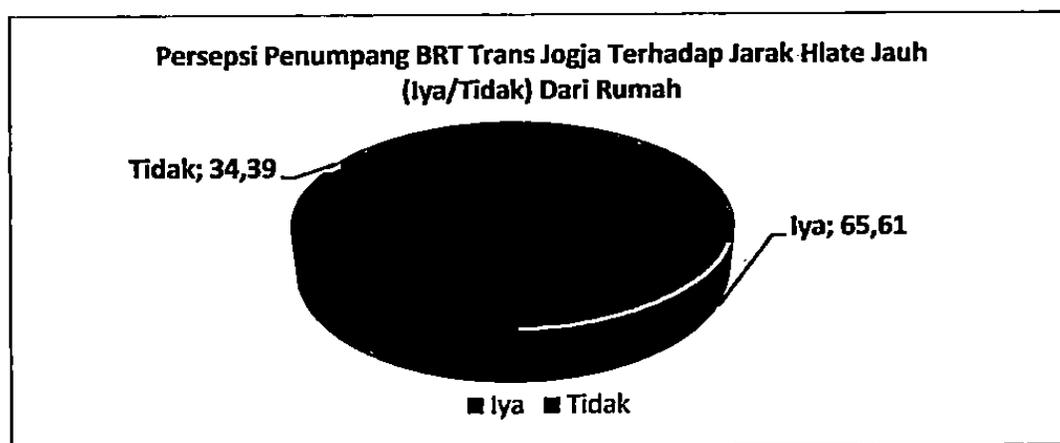
D. Persepsi Penumpang

1. Terhadap jauh (iya/tidak) halte dengan rumah

Tabel 5.11 Jumlah Penumpang Berdasarkan Jauh/tidaknya Halte dengan Rumah

No	Jarak Jauh Dari Rumah			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya	Tidak	
1	Pagi	289	134	423
2	Siang	239	127	366
3	Malam	136	87	223
Jumlah		664	348	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.11

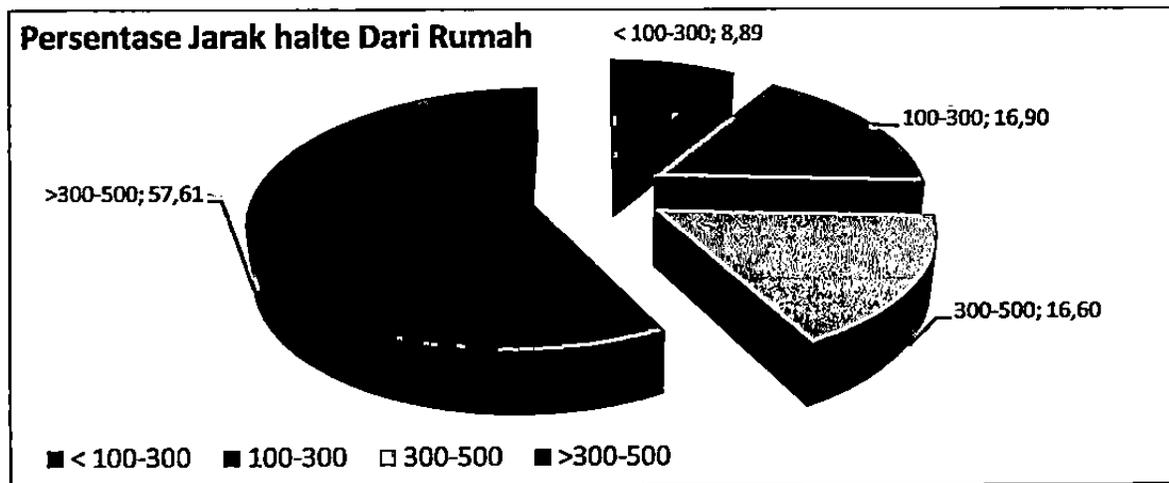
Hasil analisis data diketahui bahwa penumpang berpersepsi letak halte yang masih jauh dari rumah. Dari 1012 responden, penumpang yang berpersepsi letak halte masih jauh dari rumah sebesar 65,61 persen sedangkan 34,39 responden berpersepsi halte tidak jauh dari rumah.

2. Jarak halte dari tempat tinggal

Tabel 5.12 Jumlah Penumpang Berdasarkan Jarak Halte dengan Rumah

No	Waktu	Jarak Halte Dari Rumah (Meter)				Jumlah
		< 100	100-300	300-500	>500	
1	Pagi	38	62	67	246	413
2	Siang	41	73	59	165	338
3	Malam	11	36	42	172	261
Jumlah		90	171	168	583	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.12 Persentase Penumpang Berdasarkan Jarak Halte dengan Rumah

Pengukuran tentang letak halte jauh atau tidaknya sangatlah bersifat kualitatif. Kemampuan seseorang tentu sangat berbeda – beda dalam menafsirkan jarak dekat atau pun jauh letak suatu tempat. Sehingga dengan memberikan

halte dengan rumah/tempat tinggal peneliti dapat memperkirakan hasil analisis sebelumnya tentang persepsi jauh/tidaknya rumah dengan tempat tinggal.

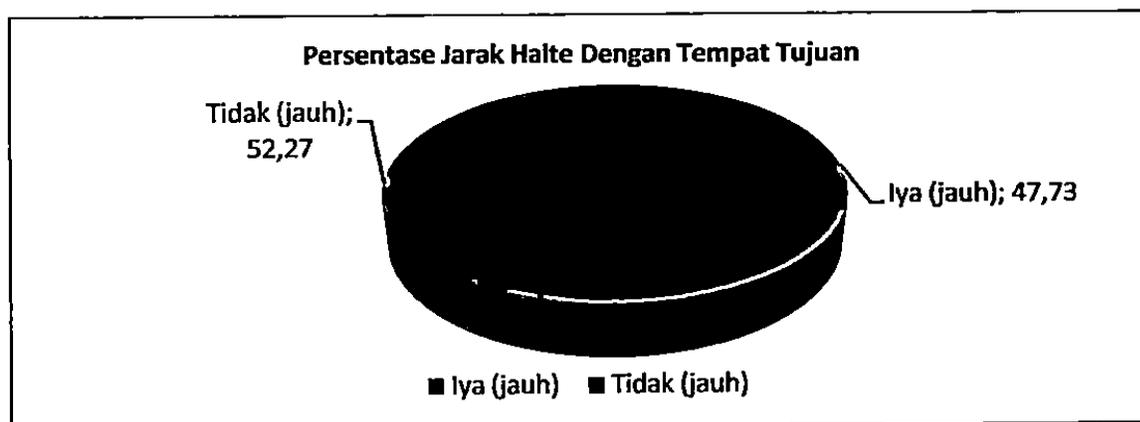
Hasil analisis sebelumnya, 65,61 persen responden berpersepsi rumah mereka jauh dari halte. Dari hasil analisis diatas perkiraan jarak jauhnya halte dengan rumah antara >500 meter. Hal itu berdasarkan pilihan responden terhadap perkiraan jarak letak halte dari rumah, sebanyak 57,61 persen responden memilih letak jarak tersebut. Letak jarak antara < 100 meter hanya sebesar 8,89 persen, jarak antara 100 – 300 meter sebesar 16,90 persen dan jarak antara 300 – 500 meter sebesar 16,60 persen. Tentu saja pengaruh jarak letak halte akan mempengaruhi pemilihan moda untuk akses dan egres penumpang. Namun dengan letak jarak tersebut penumpang BRT Trans Jogja memilih berjalan kaki untuk akses dan egresnya.

3. Jarak halte jarak halte jauh/tidak dengan tempat tujuan

Tabel 5.13 Jumlah Penumpang Berdasarkan Jauh/tidaknya Halte dengan Tujuan

No	Jarak Jauh Dari Tempat Tujuan			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya (jauh)	Tidak (jauh)	
1	Pagi	185	199	384
2	Siang	155	212	367
3	Malam	143	118	261
Jumlah		483	529	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



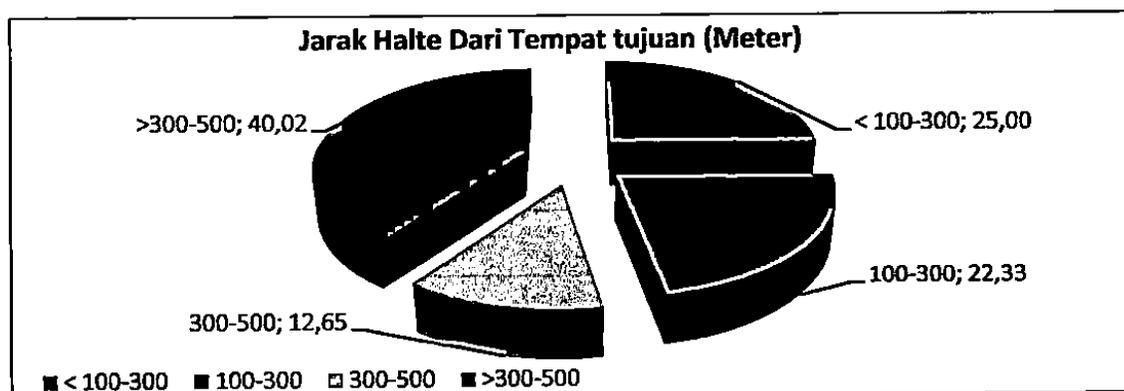
Pada analisis sebelumnya telah diuraikan dan diketahui bahwa letak halte dari rumah menurut penumpang yang menjadi responden 65,61 persen jauh dari rumah dengan jarak antara lebih dari 300 – 500 meter. Wilayah pemukiman yang tersebar luas menyebabkan perencanaan transportasi sulit untuk merencanakan letak yang sesuai dengan wilayah pemukiman. Namun, tata guna lahan yang sebagai tempat tujuan perjalanan tidak seluruhnya berpola menyebar. Identifikasi mengenai letak halte jauh/tidaknya dengan tempat tujuan selain rumah (sekolah, kantor, Mall), diketahui 52,27 persen responden berpersepsi bahwa halte akhir perjalanan tidak jauh dari tempat tujuan. Sedangkan 47,73 persen responden berpersepsi halte tujuan jauh dari tempat tujuan perjalanan.

4. Jarak halte dengan tempat tujuan

Tabel 5.14 Jumlah Penumpang Berdasarkan Jarak Halte dengan Tujuan

No	Waktu	Jarak Halte Dari Tempat tujuan (Meter)				Jumlah
		< 100	100-300	300-500	>500	
1	Pagi	87	73	41	149	350
2	Siang	97	86	47	134	364
3	Malam	69	67	40	122	298
Jumlah		253	226	128	405	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Menggunakan faktor hubungan transportasi yang dapat diartikan dalam beberapa hal, suatu tempat dapat dikatakan aksesibel jika sangat dekat dengan tempat lainnya, dan tidak aksesibel jika berjauhan. Ini adalah konsep paling sederhana, hubungan transportasi (aksesibilitas) dinyatakan dalam jarak (km), (Tamin, 2000).

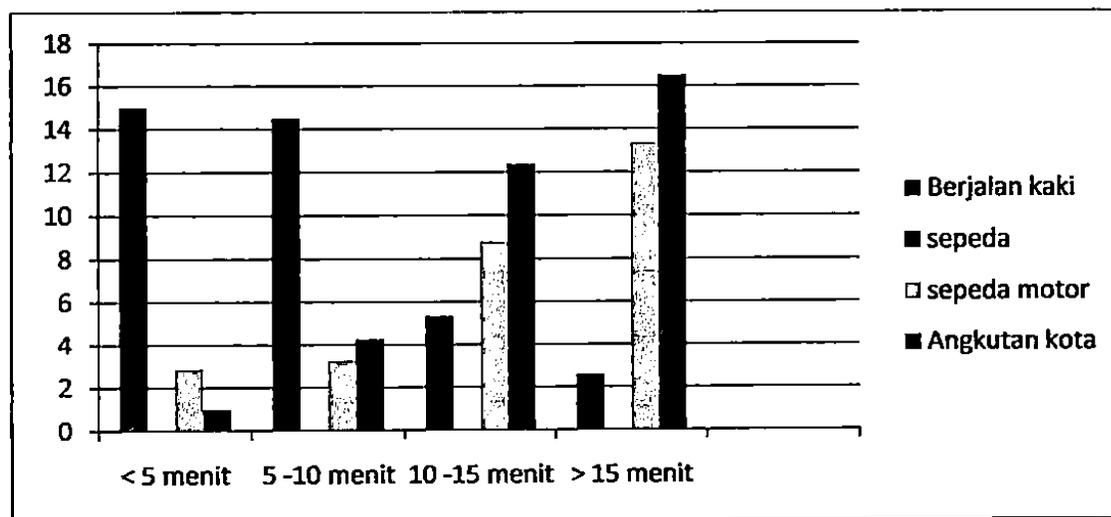
Berdasarkan hubungan transportasi tersebut, aksesibilitas letak halte dengan tujuan dinyatakan dalam bentuk jarak. hasil analisis data dari 1012 responden berpersepsi letak halte yang berjarak antara < 100 meter 25,00 persen, jarak halte antara 100 – 300 meter sebesar 22,33 persen, jarak halte antara 300 – 500 meter 12,65 persen dan >500 meter sebesar 40,02 persen.

5. Waktu tempuh akses penumpang

Tabel 5.15 Jumlah Penumpang Berdasarkan Waktu Tempuh

	Berjalan kaki	sepeda	sepeda motor	Angkutan kota	jumlah
< 5 menit	152	0	29	10	191
5 -10 menit	147	0	33	43	223
10 -15 menit	54	0	89	125	268
> 15 menit	26	0	51	169	330
jumlah	379	0	286	347	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.15 Persentase Penumpang Berdasarkan Waktu Tempuh

Perangkutan selalu memainkan peranan penting dan mempengaruhi kegiatan kehidupan sosial – ekonomi masyarakat. Perkembangan kemakmuran dan peningkatan penghasilan memungkinkan seseorang menyisihkan lebih banyak penghasilannya untuk keperluan angkutan dan menaikkan mobilitasnya. Pilihan bertempat tinggal tidak lagi terikat dengan lokasi tempat pekerjaan, bahkan cenderung memilih tempat yang tenang dan nyaman, biasanya berada di daerah pinggiran kota atau *suburb*. Jarak geografis bukan lagi menjadi masalah pokok, yang menjadi masalah pokok bergeser ke waktu tempuh, yang berarti tuntutan kecepatan perjalanan atau kelancaran lalu lintas (Warpani, 2002).

Permasalahan tersebut melahirkan pilihan moda transportasi yang akan digunakan baik akan dan kemabali tempat tujuannya. Umumnya penumpang akan memilih berjalan kaki jika mengukur jarak tempat tujuan relatif dekat, namun bila memikirkan waktu tempuh tentu akan memilih menggunakan moda transportasi bermotor maupun tidak bermotor baik kendaraan umum maupun pribadi.

Dari hasil analisis Tabel. 30 diketahui, penumpang yang akan mencapai halte kurang dari 5 menit lebih memilih berjalan kaki dengan persentase sebesar 15,02 persen. dalam hal ini penumpang mempertimbangkan biaya perjalanan karena waktu akses yang singkat. Ukuran waktu tempuh menuju halte (akses) antara 5- 10 menit penumpang pun masih memilih berjalan kaki menurun menjadi 14,52 persen, namun dengan rentang waktu tempuh tersebut pilihan moda transportasi mulai berkembang, dengan pilhan penumpang yang menggunakan

Pada analisis ukuran waktu tempuh ketiga yakni antara 10 -15 menit, penumpang yang memilih berjalan kaki mulai menurun dengan persentase sebesar 5,33 persen, sepeda motor meningkat menjadi 8,79 persen dan penumpang yang menggunakan angkutan umum meningkat menjadi 12,35 persen. sedangkan ukuran waktu tempuh antara lebih dari 10 -15 menit, penumpang yang berjalan kaki menurun manjadi 2,57 persen, sepeda motor meningkat menjadi 13,34 persen dan angkutan umum meningkat menjadi 16,50 persen.

6. Letak halte iya/tidaknya strategis dengan tata guna lahan

Tabel 5.16

Jumlah Penumpang Berdasarkan Iya/tidak Strategis Halte dengan Tata Guna Lahan

No	letak halte terhadap tata guna lahan			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya	Tidak	
1	Pagi	291	109	400
2	Siang	245	123	368
3	Malam	183	61	244
Jumlah		719	293	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.16 Persentase Penumpang Berdasarkan Iya/tidak Strategis Halte dengan

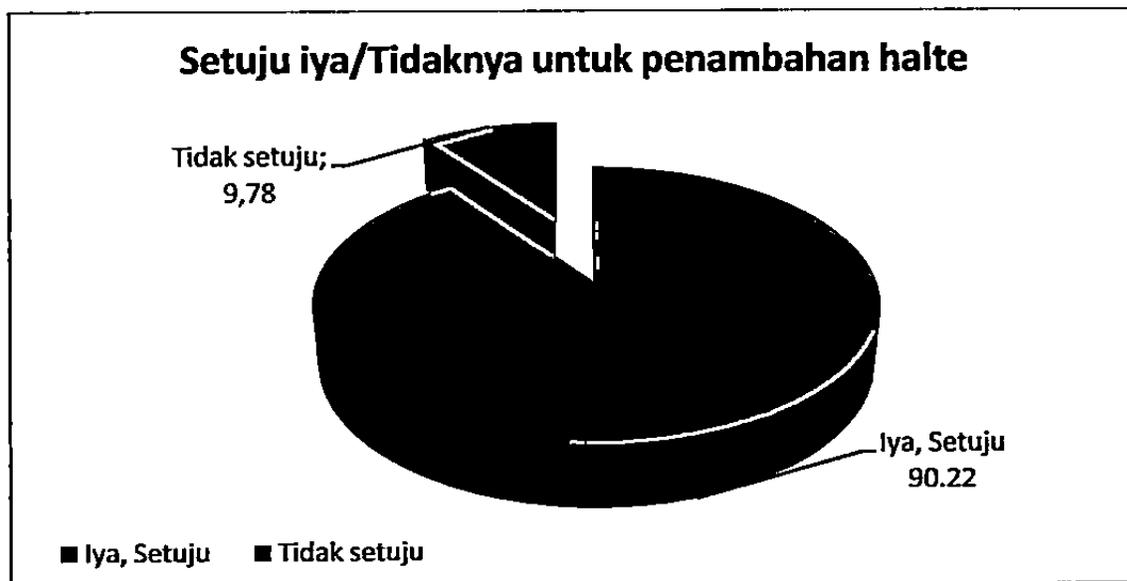
Keberadaan sarana dan prasarana transportasi yang berada dekat dengan tata guna lahan tentu akan membentuk jaringan transportasi yang baik. Dalam analisis tentang persepsi penumpang terhadap letak halte BRT Trans Jogja apakah telah sesuai dengan kebutuhan penumpang, 71,05 persen menjawab letak halte telah strategis atau sesuai dengan kebutuhan mereka. Sedangkan 28,95 persen penumpang masih berpersepsi letak halte belum sesuai atau belum strategis peletakkannya.

7. Setuju tidaknya ada penambahan halte

Tabel 5.17 Jumlah Penumpang Berdasarkan Setuju/tidak Penambahan Halte

No	Setuju iya/Tidaknya untuk penambahan halte			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya	Tidak	
1	Pagi	345	41	386
2	Siang	312	23	335
3	Malam	256	35	291
Jumlah		913	99	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Dalam mendukung perencanaan transportasi khususnya pada perencanaan BRT Trans Jogja di masa mendatang. Seperti, pengembangan penambahan halte atau pun jalur, harus terbentuk tindakan perencanaan yang sesuai dengan *demad transport* agar tercapai kondisi yang ideal. Hasil analisis tentang setuju tidaknya penambahan halte 90,22 persen responden menjawab setuju dan 9.78 persen menjawab tidak perlu karena halte yang ada pada saat ini telah sesuai/strategis.

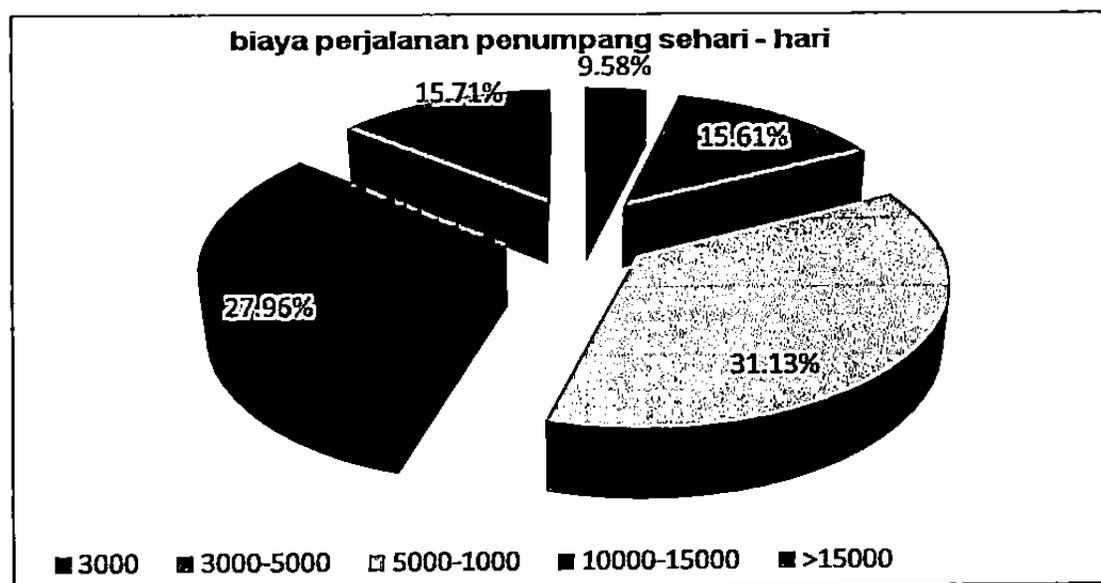
E. Persepsi Penumpang Terhadap Biaya Perjalanan

1. Biaya perjalanan penumpang sehari – hari

Tabel 5.18 Jumlah Penumpang Berdasarkan Biaya Perjalanan Sehari-hari

no	biaya	pagi	siang	malam	jumlah
1	3000	13	28	56	97
2	3000 - 5000	45	67	46	158
3	5000 - 10.000	121	101	93	315
4	10.000 - 15000	103	92	88	283
5	> 15.000	46	72	41	159
Jumlah		328	360	324	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Biaya perjalanan penumpang BRT Trans Jogja dalam sehari – hari memenuhi kebutuhan aktivitasnya jika meninjau dengan harga tarif BRT yang berlaku masih dapat terjangkau. Penumpang pulang – alik, akan membutuhkan biaya dua kali lipat dari harga tiket, karena akan menggunakannya untuk pulang dan pergi. Seorang pelajar yang mempunyai perjalanan ulang – alik akan membutuhkan biaya sebesar 5000 rupiah untuk pulang dan pergi, Sedangkan seorang karyawan membutuhkan biaya sebesar 6000 rupiah.

Biaya perjalanan tentu dipengaruhi pilihan moda selanjutnya, pilihan moda pada saat akan mencapai halte dan biaya yang diperlukan saat setelah tiba dihalte untuk mencapai tujuan akhirnya. Hasil analisis untuk akses dan egress penumpang BRT Trans Jogja diketahui lebih memilih berjalan kaki, sehingga akan mempengaruhi pada analisis tentang biaya perjalanan. Dari hasil analisis diketahui bahwa penumpang yang biasanya mengeluarkan biaya perjalanan sebanyak 3000 rupiah sebesar 9,58 persen, tentunya responden yang memilih biaya perjalanan ini adalah pelajar yang bukan golongan dari pulang –alik. Biaya perjalanan penumpang antara 3000 – 5000 rupiah sebesar 15,61 persen, biaya perjalanan 5000 – 10.000 rupiah sebesar 31,13 persen, penumpang yang mengeluarkan biaya perjalanan antara 10.000 – 15.000 sebesar 27,96 persen dan biaya perjalanan yang lebih dari 15.000 sebesar 15,71 persen. penumpang BRT

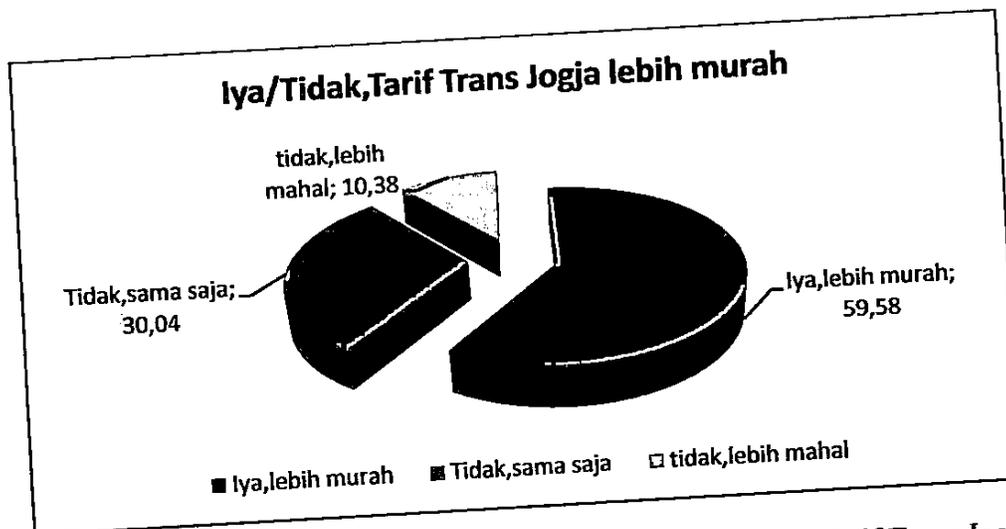
penumpang yang mengeluarkan biaya perjalanan sebesar 5000 – 10.000 untuk

2. perbandingan tarif Trans Jogja terhadap angkutan umum lainnya

Tabel 5.19 Jumlah Penumpang Berdasarkan Perbandingan Tarif Trans Jogja dengan Angkutan Umum Lainnya

No	Waktu	Iya/Tidak, Tarif Trans Jogja lebih murah			Jumlah
		Iya, lebih murah	Tidak, sama saja	tidak, lebih mahal	
1	Pagi	189	116	39	344
2	Siang	201	101	44	322
3	Malam	213	87	22	322
Jumlah		603	304	105	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.19 Persentase Penumpang Berdasarkan Perbandingan Tarif Trans Jogja dengan Angkutan Umum Lainnya

Keamanan, kenyamanan dan tarif yang murah akan menjadi daya tarik bagi para calon penumpang. Fasilitas tambahan didalam bus yang ber AC dan tersedianya prasarana halte tentu akan menjadi bahan pertimbangan masyarakat kota Yogyakarta untuk beralih menggunakan BRT Trans Jogja. harga tarif untuk penumpang umum sebesar 3000 rupiah dan 2500 rupiah untuk pelajar dan mahasiswa. Harga tarif tersebut dengan tambahan fasilitas yang disediakan 59,98

persen responden berpersepsi tarif tersebut terjangkau atau relatif murah. Namun, 10,37 persen penumpang berpersepsi tidak murah dan 30,04 persen berpersepsi sama saja dengan angkutan kota lainnya.

F. Persepsi Persepsi Pelayanan dan Fasilitas BRT Trans Jogja

1. Pengetahuan terhadap jadwal Trans Jogja

Tabel 5.20

Jumlah Penumpang Berdasarkan Pengetahuan Terhadap Jadwal Trans Jogja

No	Iya tahu/tidaknya penumpang tertang jadwal Trans Jogja			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya, tahu	Tidak,tahu	
1	Pagi	42	345	387
2	Siang	69	278	347
3	Malam	54	224	278
Jumlah		165	847	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.20 Persentase Penumpang Berdasarkan Pengetahuan Terhadap Jadwal Trans Jogja

Jadwal kedatangan dan keberangkatan bus merupakan fasilitas yang berguna untuk menginformasikan kepada penumpang, sehingga para penumpang

... dan keberangkatan bus

tersebut dapat mereka ketahui. Layanan informasi jadwal bus BRT Trans Jogja tidak semua atau hampir disemua halte tidak tersedia. Hal itu yang menyebabkan 83,70 persen penumpang berpersepsi tidak mengetahui informasi tentang jadwal bus BRT Trans Jogja. Sedangkan 16,30 persen penumpang berpersepsi mengetahui jadwal BRT Trans Jogja.

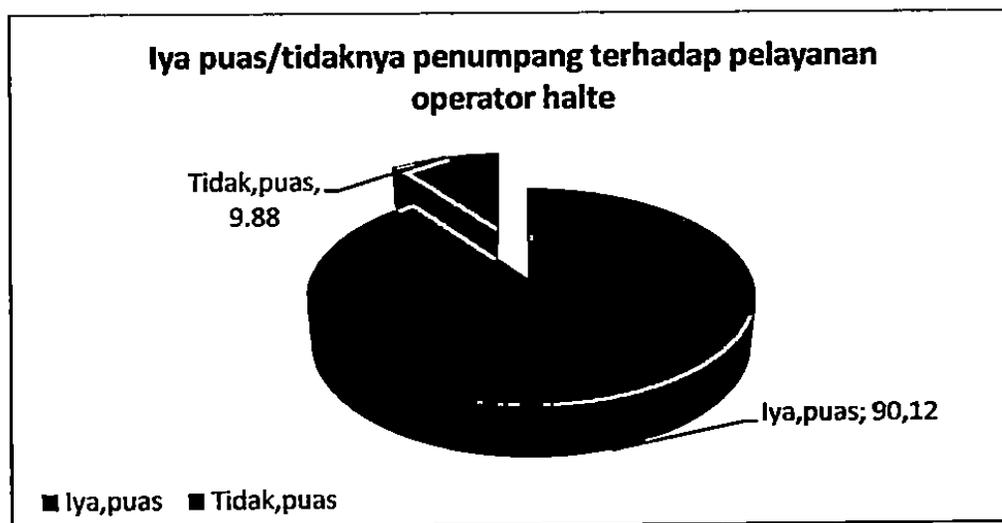
Penumpang yang memiliki jadwal tetap dan teratur seperti karyawan, mahasiswa dan pelajar tentunya akan sangat membutuhkan informasi tentang penjadwalan tersebut. Karena profesi penumpang tersebut umumnya menuntut kepastian jadwal yang tetap dan teratur.

2. Persepsi terhadap pelayanan operator halte Trans Jogja

Tabel 5.21 Jumlah Penumpang Berdasarkan Pelayanan Operator Halte

No	Iya puas/tidaknya penumpang terhadap pelayanan operator halte			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya,puas	Tidak,puas	
1	Pagi	319	48	367
2	Siang	349	32	381
3	Malam	244	20	264
Jumlah		912	100	1012

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Bentuk ukuran pelayanan secara non fisik merupakan ukuran yang sangat kualitatif, karena persepsi seseorang terhadap pelayanan yang diberikan tentu akan berbeda – beda. Namun, bentuk pelayanan tersebut dapat diukur secara kuantitatif yang hanya menggolongkan pilihan antara puas dan tidak puas terhadap pelayanan.

Secara ukuran kuantitatif dari 1012 responden, 90,12 persen memberikan persepsi yang positif menanggapi pelayanan operator halte dalam memberikan informasi perjalanan. Sebaliknya, hanya 9,88 persen penumpang yang berpersepsi tidak puas dengan pelayanan operator halte. Meskipun hanya ukuran kuantitatif, dengan mengetahui tanggapan penumpang terhadap pelayanan operator halte tersebut pihak pengelola dapat mengetahui hasil kinerja mereka yang telah memberikan layanan kepada para penumpang.

3. Persepsi desain dan ukuran halte

Tabel 5.22 Jumlah Penumpang Berdasarkan Desain dan Ukuran Halte

No	Iya puas/tidaknya penumpang terhadap desain dan ukuran halte			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya,puas	Tidak,puas	
1	Pagi	203	197	400
2	Siang	183	127	310
3	Malam	171	131	302
Jumlah		557	455	1012



Gambar 5.22 Persentase Penumpang Berdasarkan Desain dan Ukuran Halte

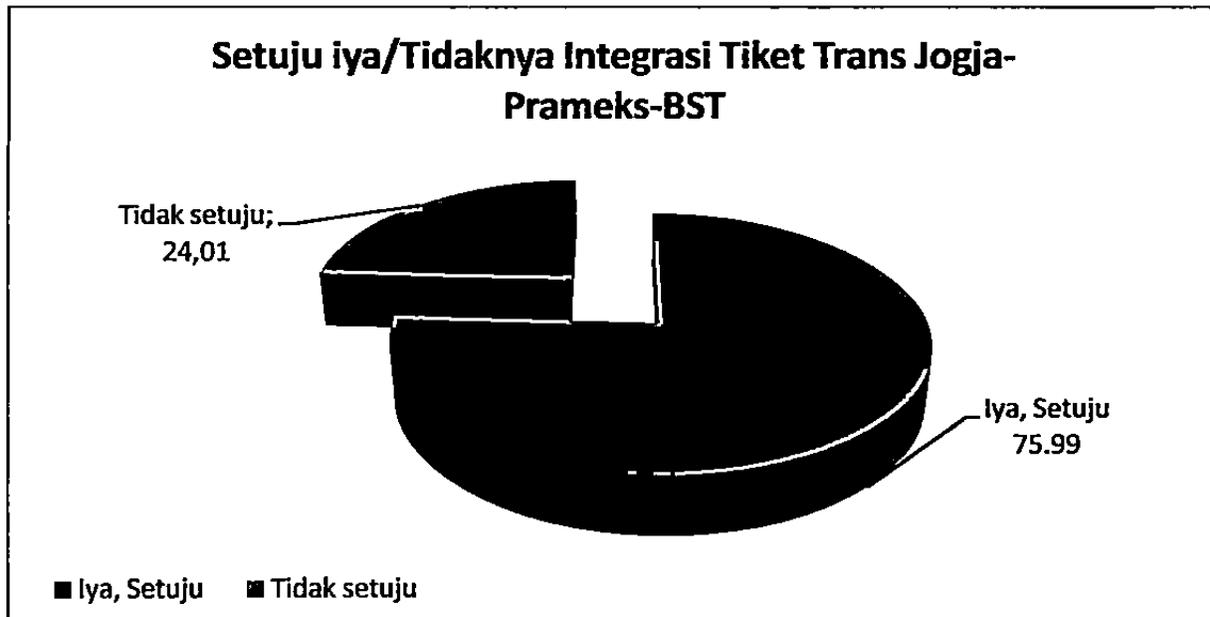
Bentuk analisis kinerja prasarana BRT Trans Jogja berupa persepsi penumpang tentang puas iya/tidaknya terhadap desain dan ukuran halte. Jumlah keseluruhan BRT Trans Jogja sebanyak 115 unit halte, namun tidak keseluruhannya memiliki ukuran yang sama bahkan rancangan atau desain.

Hal itulah yang dikeluhkan penumpang BRT Trans Jogja sehingga 44,96 persen penumpang berpersepsi tidak puas, namun secara umum 55,04 persen penumpang telah puas dengan desain dan ukuran halte yang telah tersedia untuk saat ini.

4. Setuju tidaknya dengan Integrasi Tiket Trans Jogja-Prameks-BST

Tabel 5.23 Jumlah Penumpang Berdasarkan Setuju/tidak dengan Integrasi Tiket

Waktu Pengamatan	Setuju iya/Tidaknya integrasi tiket		Jumlah
	Iya	Tidak	
Pagi	276	87	363
Siang	251	85	336
Malam	242	71	313
Jumlah	769	243	1012



Gambar 5.23 Persentase Penumpang Berdasarkan Setuju/tidak dengan Integrasi Tiket

Dalam mendukung perencanaan transportasi khususnya pada perencanaan program Integrasi Tiket Trans Jogja-Prameks-BST di masa mendatang. Seperti, pengembangan program tersebut harus terbentuk tindakan perencanaan yang sesuai dengan *demad transport* agar tercapai kondisi yang ideal. Hasil analisis tentang setuju tidaknya integrasi tiket Trans Jogja-Prameks-BST 75,99 persen responden menjawab setuju untuk menggunakan karena bisa lebih praktis dan tidak harus antri tiket untuk melakukan perjalanan dan 24,01 persen menjawab tidak setuju karena penumpang tersebut belum mempunyai perjalanan rutin

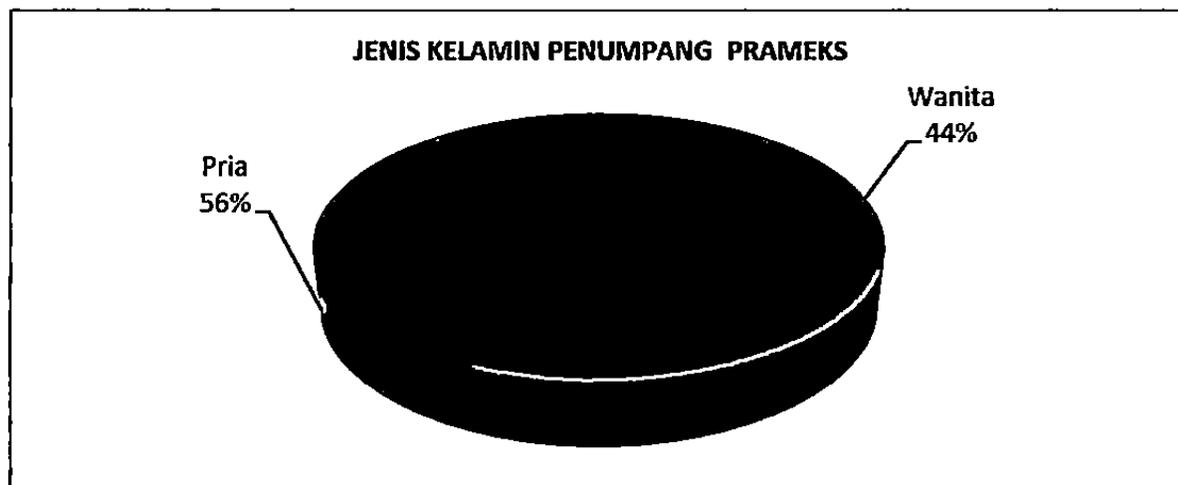
G. Karakteristik Penumpang Prameks

1. Jumlah penumpang prameks berdasarkan jenis kelamin

Tabel 5.24 Jumlah Penumpang Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Waktu Pengamatan	Jenis Kelamin		Jumlah
		Wanita	Pria	
1	Pagi	45	43	88
2	Siang	32	58	90
3	Sore	35	43	78
jumlah		112	144	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.24 Persentase Penumpang Berdasarkan Jenis Kelamin

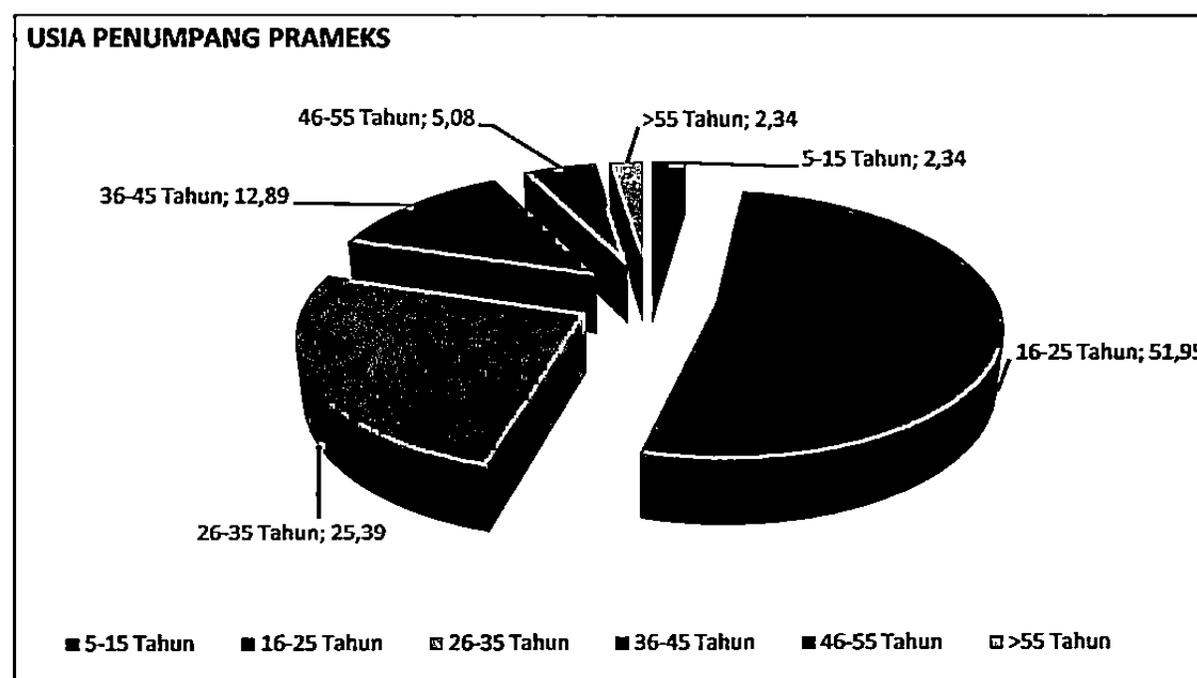
Persentase penumpang Prameks dari 256 responden terdiri 44 persen wanita dan 56 persen adalah pria. Pelayanan kenyamanan dan keamanan yang ditawarkan oleh pengelola KA Prameks merupakan salah daya tarik tersendiri bagi penumpang yang berjenis kelamin wanita. Pada umumnya kepemilikan. Namun disini lebih banyak penumpang berjenis kelamin pria itu disebabkan karena wanita lebih banyak melakukan perjalanan keluar kota dibandingkan penumpang

2. Usia penumpang prameks

Tabel 5.25 Jumlah Penumpang Berdasarkan Usia

No	Waktu Pengamatan	Usia (Tahun)						Jumlah
		5-15	16-25	26-35	36-45	46-55	>55	
1	Pagi	2	50	22	7	5	2	88
2	Siang	1	40	23	20	5	1	90
3	Malam	3	43	20	6	3	3	78
Jumlah		4	133	65	33	13	6	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.25 Persentase Penumpang Berdasarkan Usia

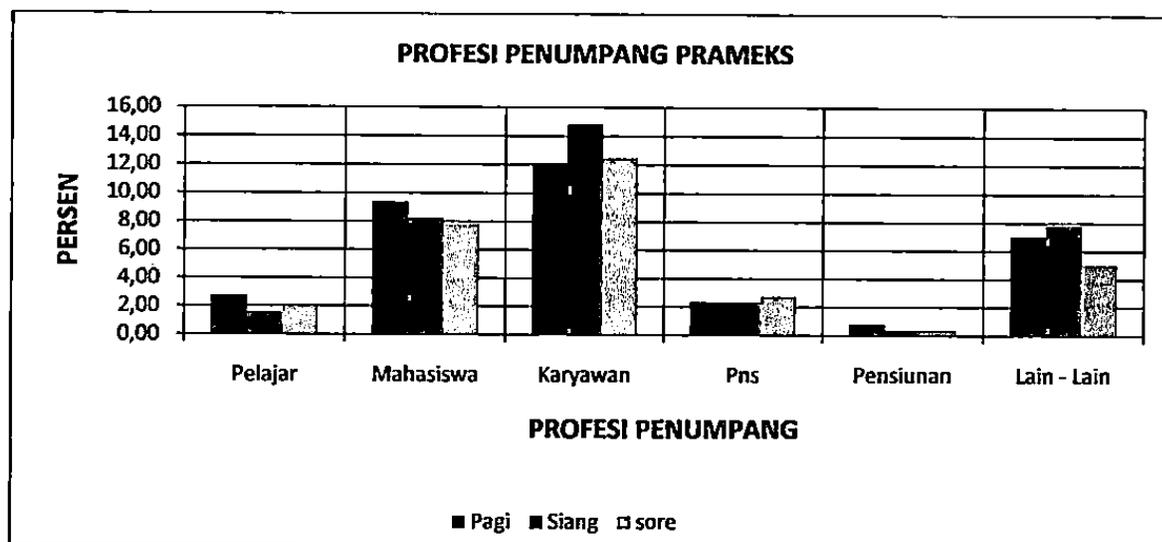
Persentase usia penumpang Prameks mayoritas tergolong usia yang produktif. Dari 256 responden, kategori usia antara 16 – 25 tahun merupakan persentase tertinggi dengan 51,95persen, sedangkan usia antara 26 – 35 tahun sebesar 25,39 persen. sedangkan usia penumpang yang lebih dari 55 tahun hanya

3. Profesi penumpang prameks

Tabel 5.26 Jumlah Penumpang Berdasarkan Profesi

no	Profesi	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
1	Pelajar	7	4	5	16
2	Mahasiswa	24	21	20	65
3	Karyawan	31	38	32	101
4	Pns	6	6	7	19
5	Pensiunan	2	1	1	4
6	Lain - Lain	18	20	13	51
jumlah		88	90	78	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.26 Persentase Penumpang Berdasarkan Profesi

Peletakan halte yang berdekatan dengan tata guna lahan tertentu seperti tata guna lahan pendidikan tentu akan menjadi daya tarik bagi penumpang yang berprofesi pelajar atau mahasiswa, Letak stasiun Purwosari sangat berdekatan dengan lokasi pendidikan contohnya UMS yang berjarak kurang dari 20 meter dari Kampus tersebut. Dari 256 responden diketahui profesi penumpang yang memiliki persentase tertinggi adalah karyawan dengan 39,45 persen, lalu Mahasiswa sebesar 25,39 persen, PNS 7,42 persen, Pelajar 6,25 persen, pensiunan

1,56 persen dan penumpang seperti ibu rumah tangga, penumpang yang tidak memiliki pekerjaan, wiraswasta dll, termasuk dalam kategori profesi lain – lain memiliki persentase sebesar 19,92 persen.

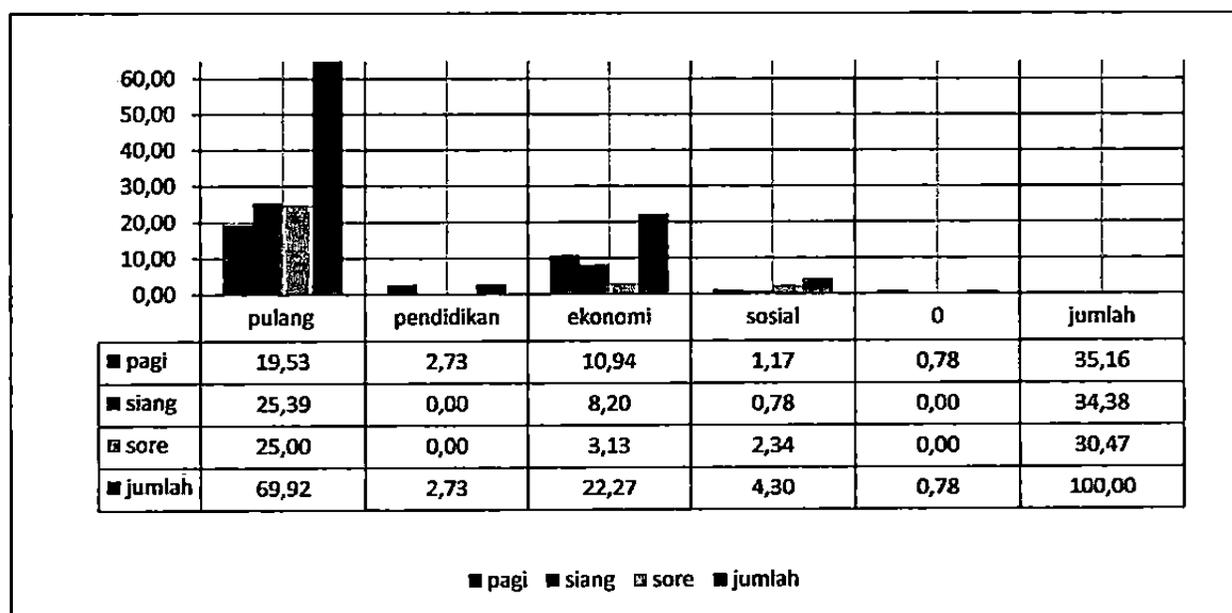
H. Karakteristik Perjalanan Penumpang Prameks

1. Tujuan perjalanan

Tabel 5.27 Jumlah Penumpang Berdasarkan Tujuan Perjalanan

	tujuan perjalanan					jumlah
	pulang	pendidikan	ekonomi	sosial	lain	
pagi	50	7	28	3	0	88
siang	65	0	21	2	2	90
sore	64	0	8	6	0	78
jumlah	179	7	57	11	2	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



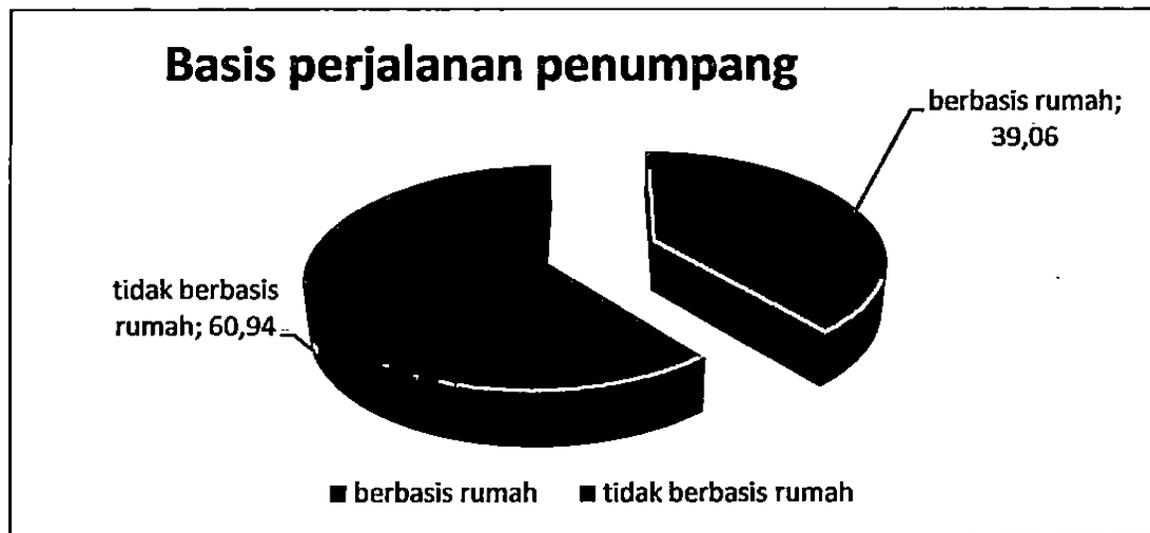
Penumpang Prameks mayoritas menggunakan jasa pelayanannya untuk bertujuan pulang (dari tempat aktivitas untuk kembali ke rumah). Penumpang yang memiliki tujuan perjalanan tersebut mencapai 69,92 persen dari 256 responden. Sedangkan perjalanan yang termasuk perjalanan ekonomi (seperti berbelanja, mencari nafkah/bekerja) sebesar 22,27 persen. Penumpang yang bertujuan perjalanan pendidikan hanya sebesar 2,73 persen, lebih rendah jika dibandingkan dengan tujuan perjalanan sosial (ke terminal, Bank, dan rumah sakit) memiliki 4,30 persen.

Pada pengamatan pagi penumpang yang bertujuan melakukan kegiatan ekonomi lebih tinggi daripada tujuan perjalanan lainnya dengan 10,94 persen, pada pengamatan siang penumpang yang bertujuan pulang meningkat menjadi 25,39 persen. Sedangkan tujuan perjalanan ekonomi menurun menjadi 8,20 persen. Pada pengamatan sore/malam hari tujuan perjalanan penumpang seluruhnya mengalami penurunan, perjalanan pulang menurun menjadi 25,00 persen dan tujuan perjalanan ekonomi menurun menjadi 3,13 persen.

2. Basis perjalanan penumpang

Tabel 5.28 Jumlah Penumpang Berdasarkan Basis Perjalanan

no	waktu pengamatan	berbasis rumah	tidak berbasis rumah	jumlah
1	pagi	33	55	88
2	siang	33	57	90
3	sore	34	44	78
	jumlah	100	156	256



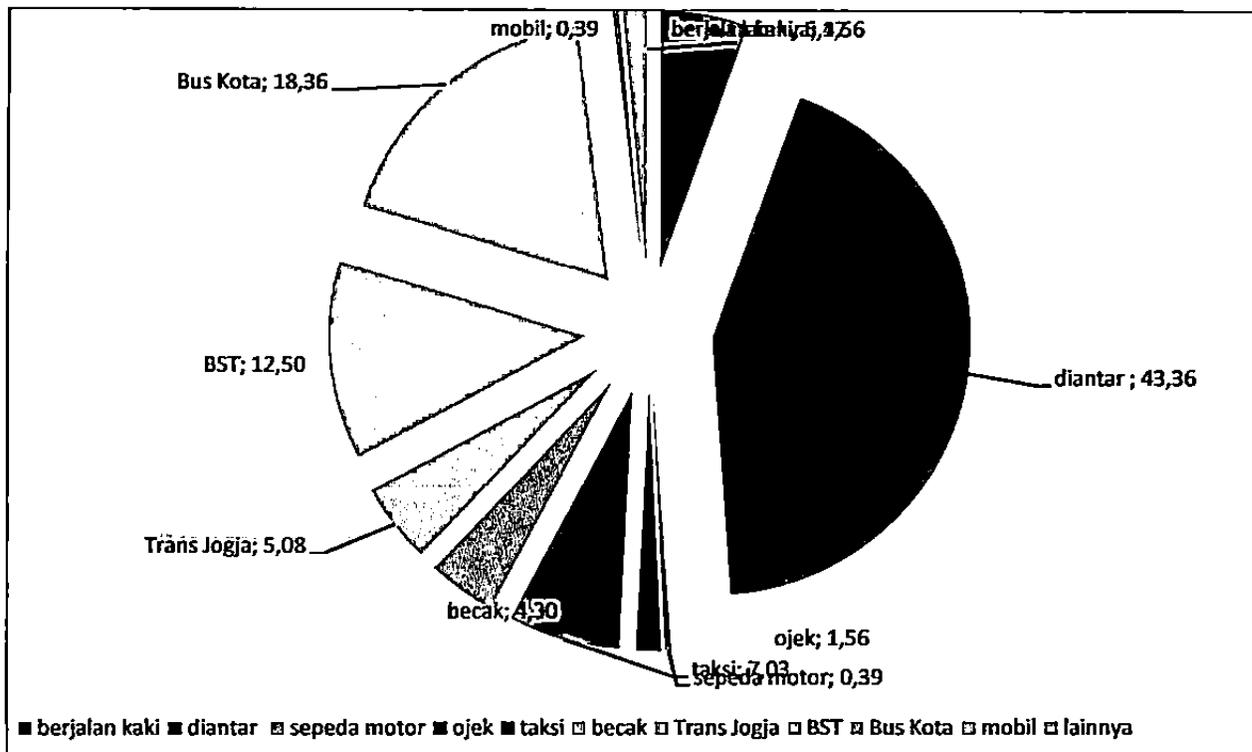
Gambar 5.28 Persentase Penumpang Berdasarkan Basis Perjalanan

Basis perjalanan terbagi menjadi dua yakni basis perjalanan yang diawali dan diakhiri dari rumah, sedangkan basis perjalanan yang kedua merupakan basis perjalanan yang diawali bukan dari rumah. Dari 256 responden, sebesar 39,06 persen perjalanan penumpang berbasiskan dari rumah, sedangkan 60,94 persen sisanya penumpang mengawali perjalanannya bukan dari rumah.

3. Akses dan egres penumpang

Tabel 5.29 Jumlah Penumpang Berdasarkan Akses Perjalanan

No	Akses	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
		Responden			
1	berjalan kaki	4	3	7	14
2	diantar	44	43	24	111
3	sepeda	1	0	0	1
4	ojek	0	1	3	4
5	taksi	9	3	6	18
6	becak	1	5	5	11
7	Trans Jogja	6	3	4	13
8	BST	11	12	9	32
9	Bus Kota	12	19	16	47
10	mobil	0	1	0	1
11	lainnya	0	0	4	4
	Jumlah	88	90	78	256



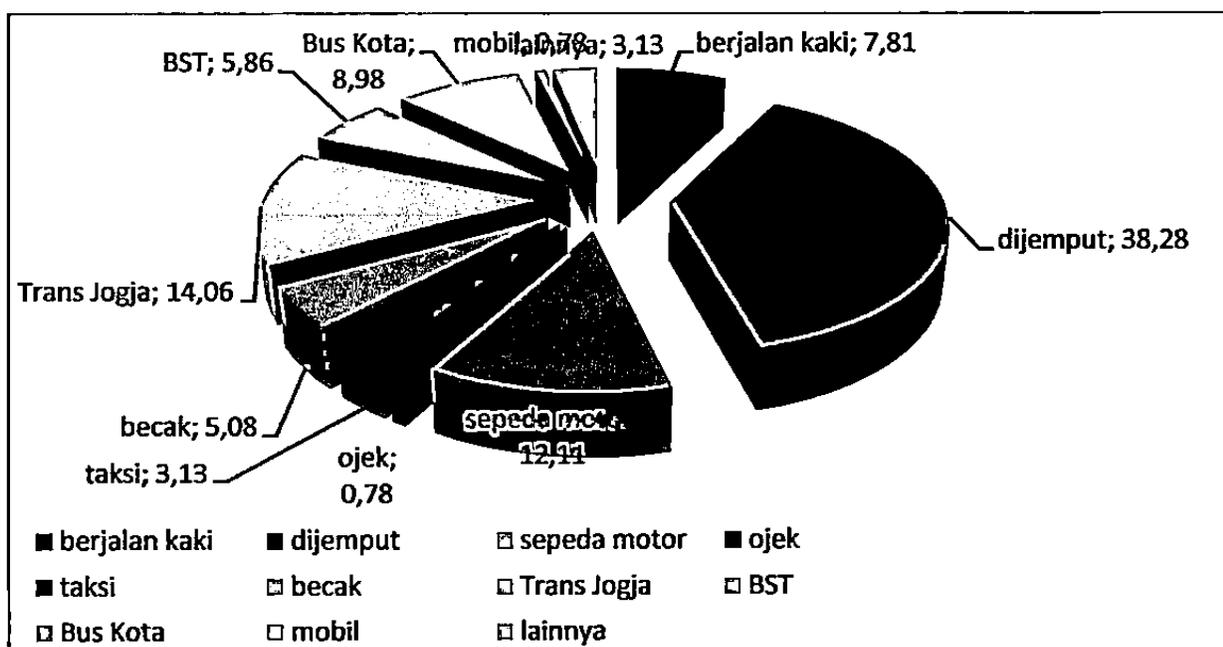
Gambar 5.29 Persentase Penumpang Berdasarkan Akses Perjalanan

Pemilihan moda penumpang untuk mencapai Stasiun sangat bergantung pada jauh/tidaknya stasiun tersebut dengan tempat tata guna lahan lokasi awal penumpang baik tata guna lahan pemukiman, ekonomi, dan pendidikan. Dari 256 responden 43,36 persen penumpang mencapai stasiun dengan diantar. 5,47 persen Penumpang memilih untuk berjalan kaki, sedangkan 18,36 persen menggunakan bus kota, 12,50 persen menggunakan BST, 5,08 persen menggunakan Trans Jogja. Sedangkan persentase pemilihan moda lainnya penumpang menggunakan

Tabel 5.30 Jumlah Penumpang Berdasarkan Egres Perjalanan

No	Egres	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
		Responden			
1	berjalan kaki	7	8	5	20
2	dijemput	35	34	29	98
3	sepeda motor	6	13	12	31
4	ojek	0	0	2	2
5	taksi	2	3	3	8
6	becak	4	5	4	13
7	Trans Jogja	12	16	8	36
8	BST	6	3	6	15
9	Bus Kota	9	7	7	23
10	mobil	1	0	1	2
11	lainnya	6	1	1	8
Jumlah		88	90	78	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.30 Persentase Penumpang Berdasarkan Egres Perjalanan

Penumpang yang telah mencapai Stasiun tujuan selanjutnya akan memikirkan bagaimana cara untuk mencapai tempat tujuan akhirnya. Mereka tentu memikirkan biaya dan waktu dalam memilih moda transportasi untuk

Dari 256 responden diketahui memilih untuk dijemput dengan

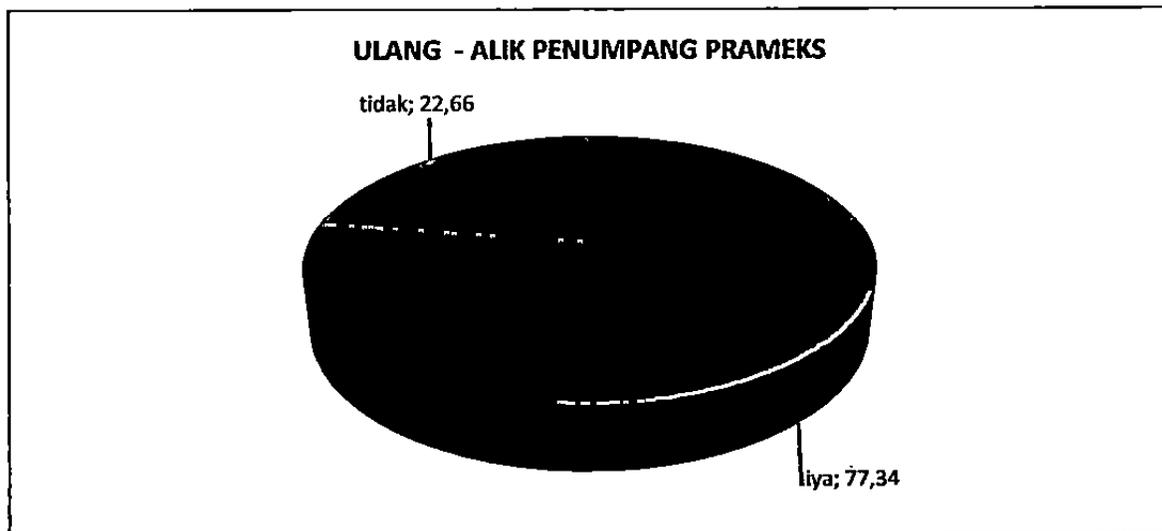
38,28 persen, artinya dengan begitu jarak tempat tujuan akhir penumpang tidak terlalu jauh, namun jika perjalanan masih memiliki jarak yang masih cukup jauh penumpang memilih menggunakan Trans Jogja dengan persentase sebesar 14,06 persen, alternatif pilihan moda lainnya seperti Sepeda Motor sebesar 12,11 persen dan lainnya memilih menggunakan ojek, Bus Kota, dan Becak.

4. Peulang alik

Tabel 5.31 Jumlah Penumpang Berdasarkan Perulang Alik

Waktu	Ulang Alik Penumpang		Jumlah
	iya	tidak	
Pagi	68	20	88
Siang	69	21	90
Sore	61	17	78
Jumlah	198	58	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.31 Persentase Penumpang Berdasarkan Perulang Alik

Penumpang Prameks merupakan pelaku perjalanan peulang alik, hal ini dapat dilihat dari hasil analisis data sebanyak 256 responden, 77,34 persen

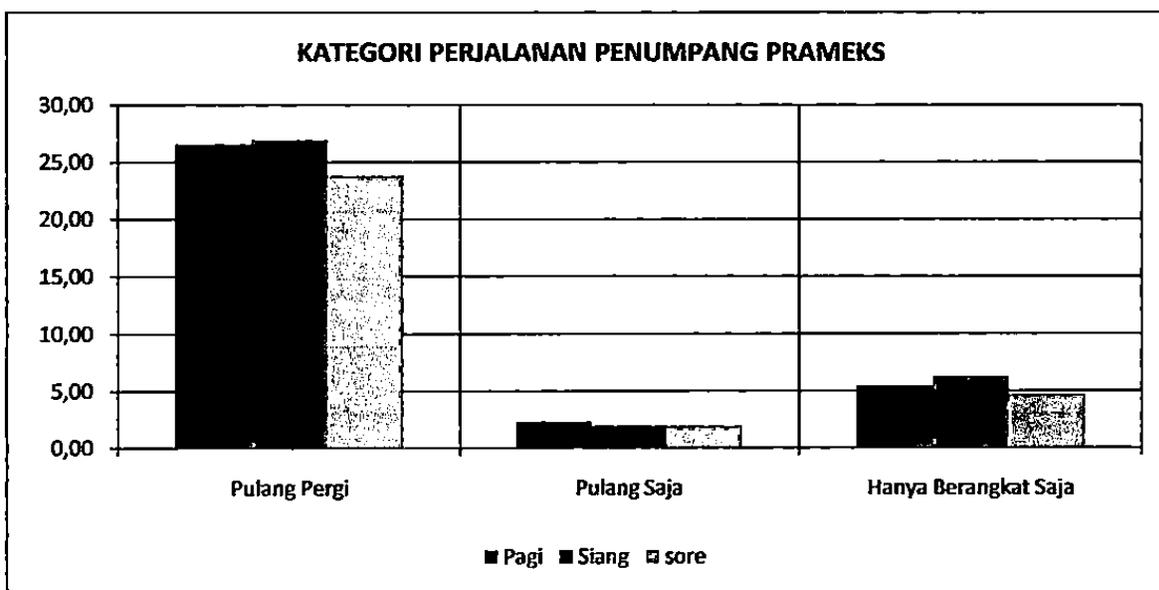
... .. 22,66 persen tidak melakukan

5. Perjalanan ulang alik

Tabel 5.32 Jumlah Penumpang Berdasarkan Kategori Perjalanan Perulang Alik

No	Waktu	Kategori Perjalanan Penumpang			Jumlah
		Pulang Pergi	Pulang Saja	Hanya Berangkat Saja	
1	Pagi	68	6	14	88
2	Siang	69	5	16	90
3	Sore	61	5	12	78
Jumlah		198	16	42	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.32 Persentase Penumpang Berdasarkan Kategori Perjalanan Perulang Alik

Perjalanan ulang alik digunakan oleh penumpang yang memiliki jadwal tetap dan teratur, sehingga membutuhkan jasa transportasi untuk berangkat dan kembali lagi ke tempat asal. Analisis sebelumnya penumpang Prameks didominasi oleh penumpang yang berprofesi sebagai karyawan, pelajar, dan mahasiswa. Profesi tersebut memiliki jadwal yang tetap, sehingga dari hasil analisis perjalanan ulang alik dari 256 responden 77,34 persen melakukan perjalanan pulang – pergi

1. Berangkat Saja. Sedangkan 6,25 persen responden

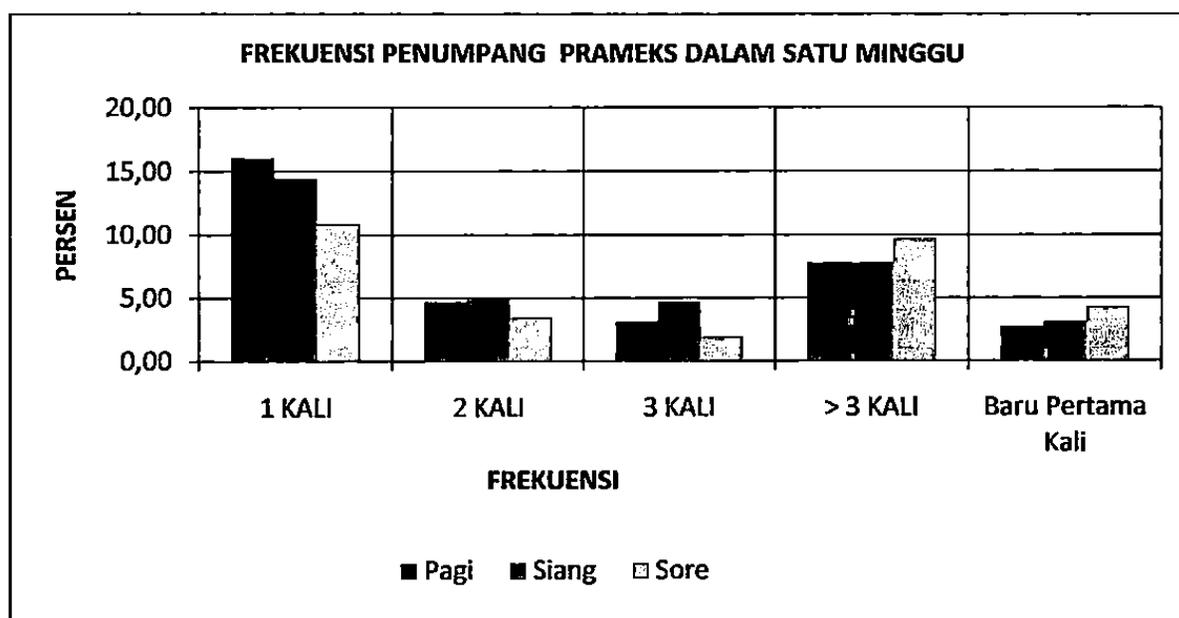
menggunakannya hanya untuk pulang saja dan 16,41 persen responden menggunakan Prameks hanya untuk berangkat saja.

6. Frekuensi penumpang menggunakan Prameks

Tabel 5.33 Jumlah Penumpang Berdasarkan Frekuensi dalam 1 Minggu

No	Waktu	Frekuensi Penumpang				Baru Pertama Kali	Jumlah
		1	2	3	> 3		
1	Pagi	41	12	8	20	7	88
2	Siang	37	13	12	20	8	90
3	Sore	28	9	5	25	11	78
Jumlah		107	36	28	65	26	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.33 Persentase Penumpang Berdasarkan Frekuensi dalam 1 Minggu

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya, Prameks memiliki karakteristik penumpang yang merupakan pelaku perjalanan pulang-alik. Para pulang – alik ini umumnya menggunakan jasa pelayanan Prameks untuk aktivitas sehari – harinya. Dalam seminggu penumpang yang menggunakan Prameks sebanyak satu

kali sebanyak 41,41%, dua kali seminggu sebesar 13,28%, tiga kali

seminggu 9,77 persen, lebih dari tiga kali seminggu sebesar 25,39 persen. namun, penumpang yang baru pertama kali menggunakan jasa layanan Prameks pun cukup tinggi yakni 10,16 persen.

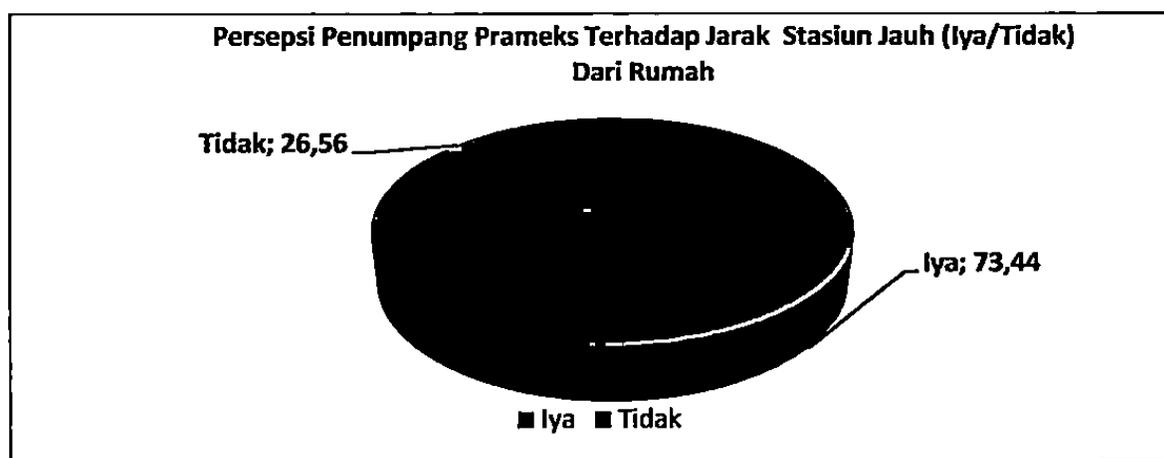
I. Persepsi Penumpang

1. Terhadap jauh (iya/tidak) stasiun dengan rumah

Tabel 5.34 Jumlah Penumpang Berdasarkan Jauh/tidak Stasiun dengan Rumah

No	Jarak Jauh Dari Rumah			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya	Tidak	
1	Pagi	61	27	88
2	Siang	69	21	90
3	Sore	58	20	78
Jumlah		188	68	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.34 Persentase Penumpang Berdasarkan Jauh/tidak Stasiun dengan Rumah

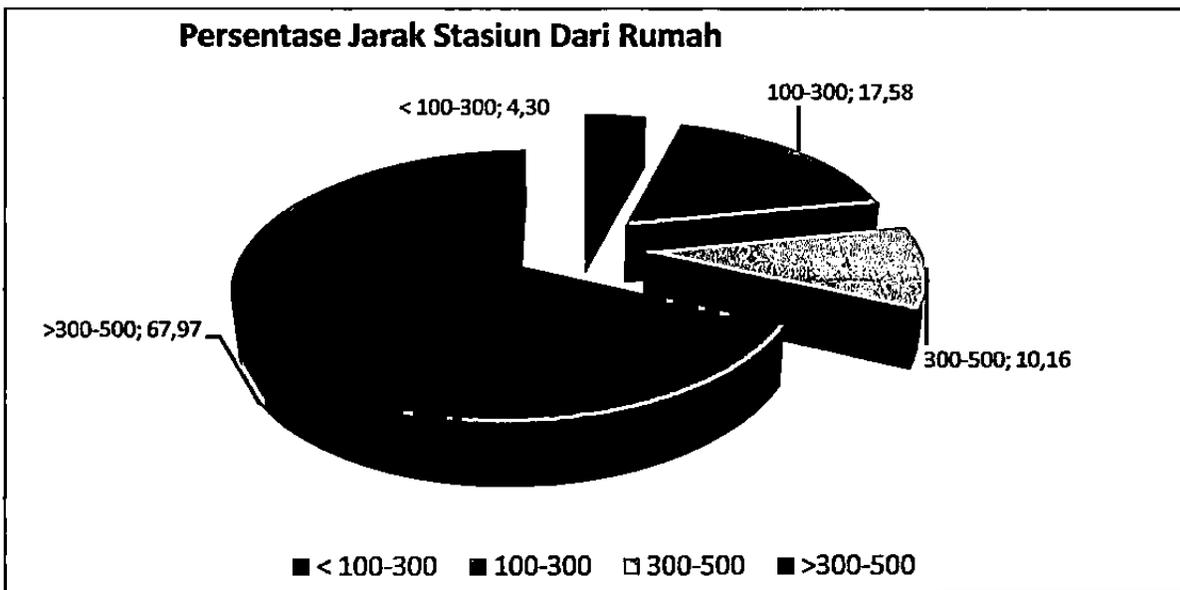
Hasil analisis data diketahui bahwa penumpang berpersepsi letak Stasiun yang masih jauh dari rumah. Dari 256 responden, penumpang yang berpersepsi letak stasiun masih jauh dari rumah sebesar 73,44 persen sedangkan 25,66

2. Jarak stasiun dari tempat tinggal

Tabel 5.35 Jumlah Penumpang Berdasarkan Jarak Stasiun dengan Rumah

No	Waktu	Jarak Stasiun Dari Rumah (Meter)				Jumlah
		< 100	100-300	300-500	>500	
1	Pagi	6	18	10	54	88
2	Siang	4	11	9	66	90
3	Sore	1	16	7	54	78
Jumlah		11	45	26	174	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.35 Persentase Penumpang Berdasarkan Jarak Stasiun dengan Rumah

Pengukuran tentang letak stasiun jauh atau tidaknya sangatlah bersifat kualitatif. Kemampuan seseorang tentu sangat berbeda – beda dalam menafsirkan jarak dekat atau pun jauh letak suatu tempat. Sehingga dengan memberikan pilihan jarak kepada responden mengenai persepsi tentang berapa jarak (meter) stasiun dengan rumah/tempat tinggal peneliti dapat memperkirakan hasil analisis

...tentang persepsi jauh/tidak jauh rumah dengan tempat tinggal

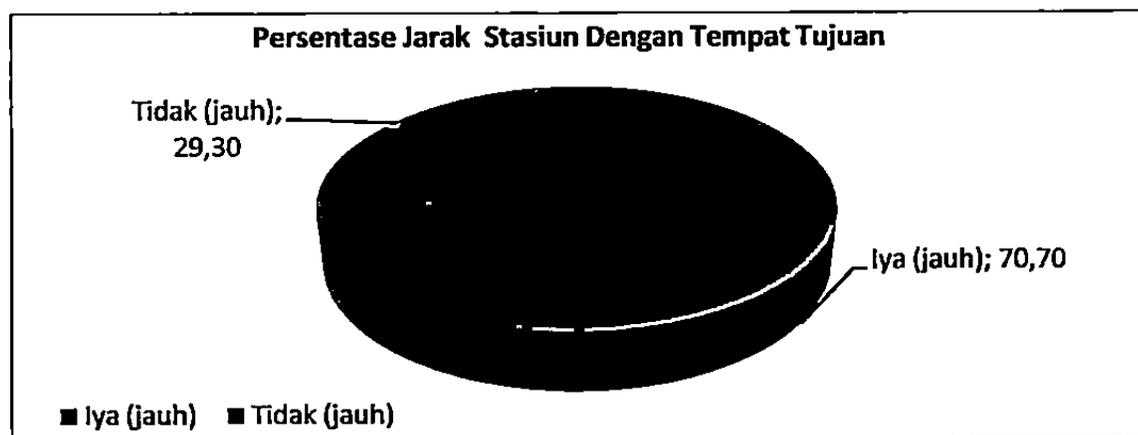
Hasil analisis sebelumnya, 73,44 persen responden berpersepsi rumah mereka jauh dari stasiun. Dari hasil analisis diatas perkiraan jarak jauhnya stasiun dengan rumah antara > 500 meter. Hal itu berdasarkan pilihan responden terhadap perkiraan jarak letak stasiun dari rumah, sebanyak 67,97 persen responden memilih letak jarak tersebut. Letak jarak antara < 100 meter hanya sebesar 4,30 persen, jarak antara 100 – 300 meter sebesar 17,58 persen dan jarak antara 300 – 500 meter sebesar 10,16 persen. tentu saja pengaruh jarak letak stasiun akan mempengaruhi pemilihan moda untuk akses dan egres penumpang. Namun dengan letak jarak tersebut penumpang Prameks memilih berjalan kaki untuk akses dan egresnya.

3. Jarak stasiun jauh/tidak dengan tempat tujuan

Tabel 5.36 Jumlah Penumpang Berdasarkan Jauh/tidak Stasiun dengan Tujuan

No	Jarak Jauh Dari Tempat Tujuan		Jumlah	
	Waktu Pengamatan	Iya (jauh)		Tidak (jauh)
1	Pagi	58	30	88
2	Siang	62	28	90
3	Sore	61	17	78
Jumlah		181	75	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

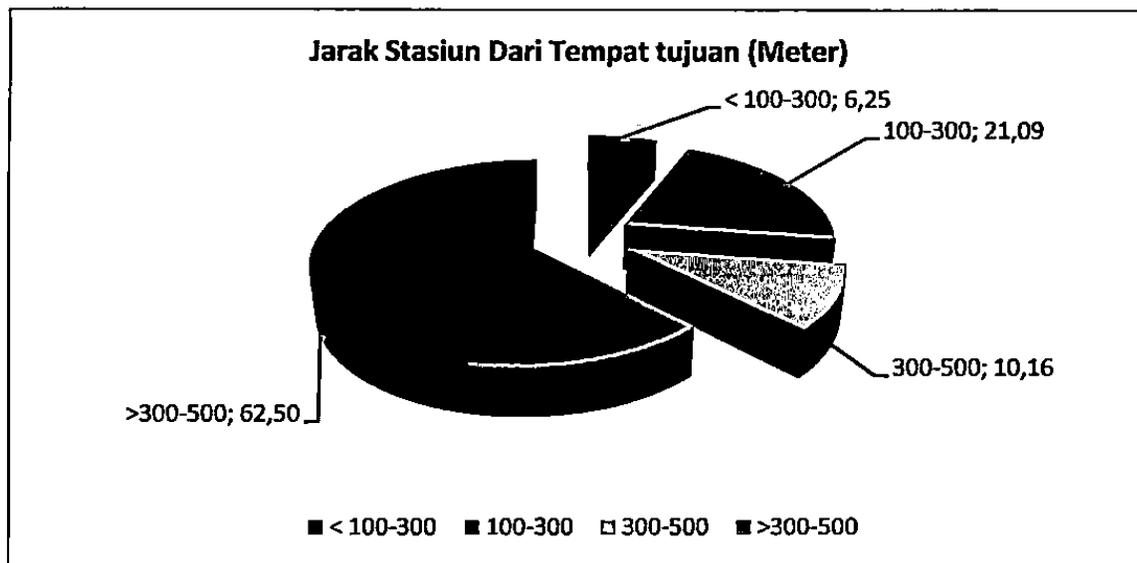


Pada analisis sebelumnya telah diuraikan dan diketahui bahwa letak stasiun dari rumah menurut penumpang yang menjadi responden 67,97 persen jauh dari rumah dengan jarak antara lebih dari 500 meter. Wilayah pemukiman yang tersebar luas menyebabkan perencanaan transportasi sulit untuk merencanakan letak yang sesuai dengan wilayah pemukiman. Namun, tata guna lahan yang sebagai tempat tujuan perjalanan tidak seluruhnya berpola menyebar. Identifikasi mengenai letak stasiun jauh/tidaknya dengan tempat tujuan selain rumah (sekolah, kantor, Mall), diketahui 29,30 persen responden berpersepsi bahwa stasiun akhir perjalanan tidak jauh dari tempat tujuan. Sedangkan 70,70 persen responden berpersepsi stasiun jauh dari tempat tujuan perjalanan. Meskipun begitu jika ditinjau dari hasil analisis akses dan egres letak stasiun tersebut masih terjangkau dengan berjalan kaki.

4. Jarak stasiun dengan tempat tujuan

Tabel 5.37 Jumlah Penumpang Berdasarkan Jarak Stasiun dengan Tujuan

No	Waktu	Jarak Stasiun Dari Tempat tujuan (Meter)				Jumlah
		< 100	100-300	300-500	>500	
1	Pagi	9	23	7	49	88
2	Siang	6	14	12	58	90
3	Sore	1	17	7	53	78
Jumlah		16	54	26	160	256



Gambar 5.37 Persentase Jumlah Penumpang Berdasarkan Jarak Stasiun dengan Tujuan

Menggunakan faktor hubungan transportasi yang dapat diartikan dalam beberapa hal, suatu tempat dapat dikatakan aksesibel jika sangat dekat dengan tempat lainnya, dan tidak aksesibel jika berjauhan. Ini adalah konsep paling sederhana, hubungan transportasi (aksesibilitas) dinyatakan dalam jarak (km), (Tamin, 2000).

Berdasarkan hubungan transportasi tersebut, aksesibilitas letak halte dengan tujuan dinyatakan dalam bentuk jarak. hasil analisis data dari 256 responden berpersepsi letak stasiun yang berjarak antara < 100 meter 6,25 persen, jarak stasiun antara 100 – 300 meter sebesar 21,09 persen, jarak stasiun antara 300 – 500 meter 10,16 persen dan > 500 meter sebesar 62,50 persen.

Dengan menggunakan ukuran aksesibilitas menggunakan jarak, aksesibilitas penumpang dapat dikatakan aksesibel. Hal itu berdasarkan tingginya persentase persepsi penumpang yang berpersepsi letak stasiun yang berjarak <100 – 300 dan 100 – 300 meter dengan stasiun. Seperti yang telah diuraikan dan dijabarkan

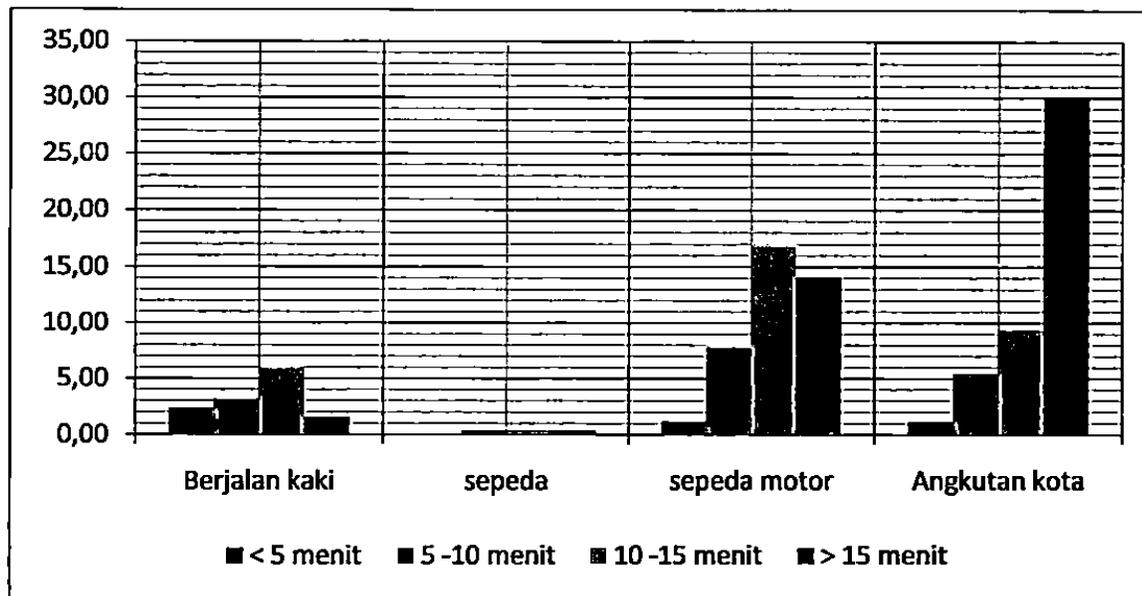
sebelumnya, penumpang Prameks lebih memilih berjalan kaki untuk mencapai tempat tujuan akhirnya.

5. Waktu tempuh akses penumpang

Tabel 5.38 Jumlah Penumpang Berdasarkan Waktu Tempuh

	Berjalan kaki	sepeda	sepeda motor	Angkutan kota	jumlah
< 5 menit	6	0	3	3	12
5 -10 menit	8	1	20	14	43
10 -15 menit	15	1	43	24	83
> 15 menit	4	1	36	77	118
jumlah	33	3	102	118	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.38 Persentase Penumpang Berdasarkan Waktu Tempuh

Perangkutan selalu memainkan peranan penting dan mempengaruhi kegiatan kehidupan sosio – ekonomi masyarakat. Perkembangan kemakmuran dan peningkatan penghasilan memungkinkan seseorang menyisihkan lebih banyak penghasilannya untuk keperluan angkutan dan menaikkan mobilitasnya. Pilihan bertempat tinggal tidak lagi terikat dengan lokasi tempat pekerjaan, bahkan cenderung memilih tempat yang tenang dan nyaman, biasanya berada di daerah

pinggiran kota atau *suburb*. Jarak geografis bukan lagi menjadi masalah pokok, yang menjadi masalah pokok bergeser ke waktu tempuh, yang berarti tuntutan kecepatan perjalanan atau kelancaran lalu lintas (Warpani, 2002).

Permasalahan tersebut melahirkan pilihan moda transportasi yang akan digunakan baik akan dan kemabali tempat tujuannya. Umumnya penumpang akan memilih berjalan kaki jika mengukur jarak tempat tujuan relatif dekat, namun bila memikirkan waktu tempuh tentu akan memilih menggunakan moda transportasi bermotor maupun tidak bermotor baik kendaraan umum maupun pribadi.

Dari hasil analisis Tabel. 84 diketahui, penumpang yang akan mencapai stasiun kurang dari 5 menit lebih memilih berjalan kaki dengan persentase sebesar 2,34 persen. dalam hal ini penumpang mempertimbangkan biaya perjalanan karena waktu akses yang singkat. Ukuran waktu tempuh menuju stasiun (akses) antara 5- 10 menit penumpang pun masih memilih berjalan kaki sebesar 3,13 persen, namun dengan rentang waktu tempuh tersebut pilihan moda transportasi mulai berkembang, dengan pilhan penumpang yang menggunakan sepeda sebesar 0,93 persen, sepeda motor sebesar 7,81 persen dan angkutan umum sebesar 5,47 persen.

Pada analisis ukuran waktu tempuh ketiga yakni antara 10 -15 menit, penumpang yang memilih berjalan kaki mulai meningkat dengan persentase sebesar 5,86 persen, menggunakan sepeda sebesar 0,39 persen, sepeda motor 16,80 persen dan penumpang yang menggunakan angkutan umum meningkat menjadi 9,38 persen. sedangkan ukuran waktu tempuh antara lebih dari 10 -15

menit penumpang yang berjalan kaki menurun menjadi 1,56 persen.

menggunakan sepeda 0,39 persen, sepeda motor 14,06 persen dan angkutan umum meningkat menjadi 30,08 persen.

6. Letak stasiun iya/tidaknya strategis dengan tata guna lahan

Tabel 5.39 Jumlah Penumpang Berdasarkan Iya/tidak Strategis Stasiun dengan Tata Guna Lahan

No	letak stasiun terhadap tata guna lahan			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya	Tidak	
1	Pagi	86	2	88
2	Siang	83	7	90
3	Sore	76	2	78
Jumlah		245	11	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.39 Persentase Penumpang Berdasarkan Iya/tidak Strategis Stasiun dengan Tata Guna Lahan

Keberadaan sarana dan prasarana transportasi yang berada dekat dengan tata guna lahan tentu akan membentuk jaringan transportasi yang baik. Dalam analisis tentang persepsi penumpang terhadap letak stasiun Prameks apakah telah sesuai dengan kebutuhan penumpang 95,70 persen menjawab letak stasiun telah

penumpang masih berpersepsi letak stasiun belum sesuai atau belum strategis peletakkannya.

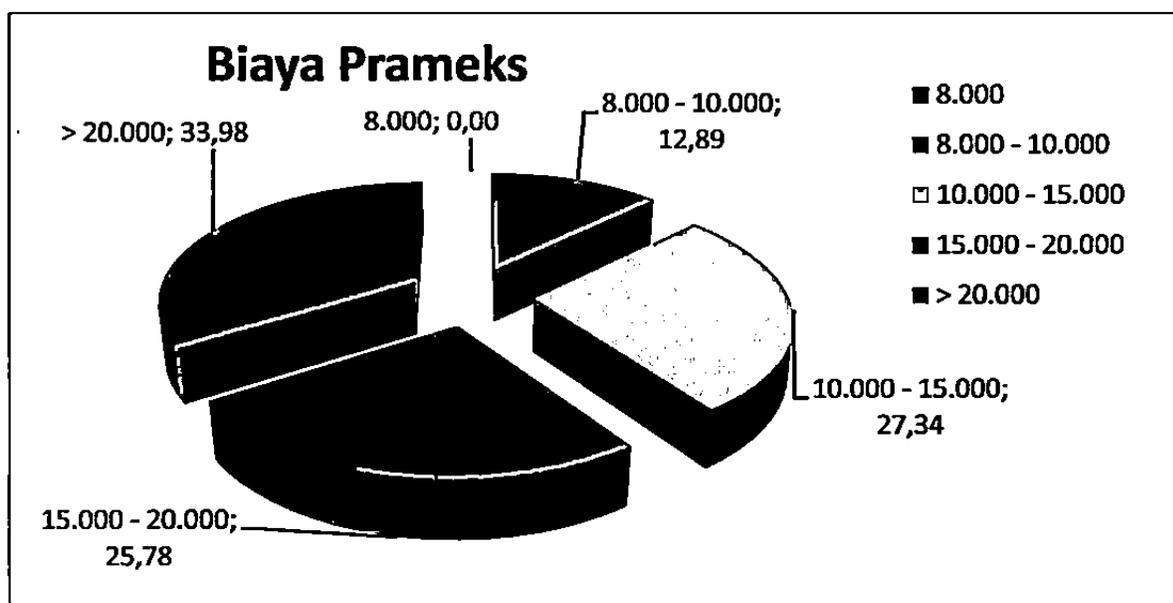
J. Persepsi Penumpang Terhadap Biaya Perjalanan

1. Biaya perjalanan penumpang sehari – hari

Tabel 5.40 Jumlah Penumpang Berdasarkan Biaya Sehari hari

no	biaya	pagi	siang	sore	Jumlah
1	8000	0	0	0	0
2	8000 - 10000	8	15	10	33
3	10000 - 15.000	28	23	19	70
4	15.000 - 20000	20	29	17	66
5	> 20.000	32	23	32	87
Jumlah		88	90	78	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.40 Persentase Penumpang Berdasarkan Biaya Sehari hari

Biaya perjalanan penumpang Prameks dalam sehari – hari memenuhi kebutuhan aktivitasnya jika meninjau dengan harga tarif Prameks yang berlaku masih dapat terjangkau. Penumpang pulang – alik, akan membutuhkan biaya dua kali lipat dari harga tiket, karena akan menggunakannya untuk pulang dan pergi. Setiap penumpang yang mempunyai perjalanan ulang – alik akan membutuhkan biaya sebesar 18000 rupiah untuk pulang dan pergi.

Biaya perjalanan tentu dipengaruhi pilihan moda selanjutnya, pilihan moda pada saat akan mencapai stasiun dan biaya yang diperlukan saat setelah tiba distasiun untuk mencapai tujuan akhirnya. Hasil analisis untuk akses dan egress penumpang prameks diketahui lebih memilih diantar atau dijemput, sehingga akan mempengaruhi pada analisis tentang biaya perjalanan. Dari hasil analisis diketahui bahwa penumpang yang biasanya mengeluarkan biaya perjalanan sebanyak 8.000-10.000 rupiah sebesar 12,89 persen, tentunya responden yang memilih biaya perjalanan ini adalah pelajar atau mahasiswa yang bukan golongan dari pulang –alok. Biaya perjalanan penumpang antara 10.000 – 15.000 rupiah sebesar 27,34 persen, biaya perjalanan 15.000 – 20.000 rupiah sebesar 25,78 persen, dan biaya perjalanan penumpang yang lebih dari 20.000 sebesar 33,98 persen. penumpang prameks memiliki biaya perjalanan umumnya sebesar 10.000

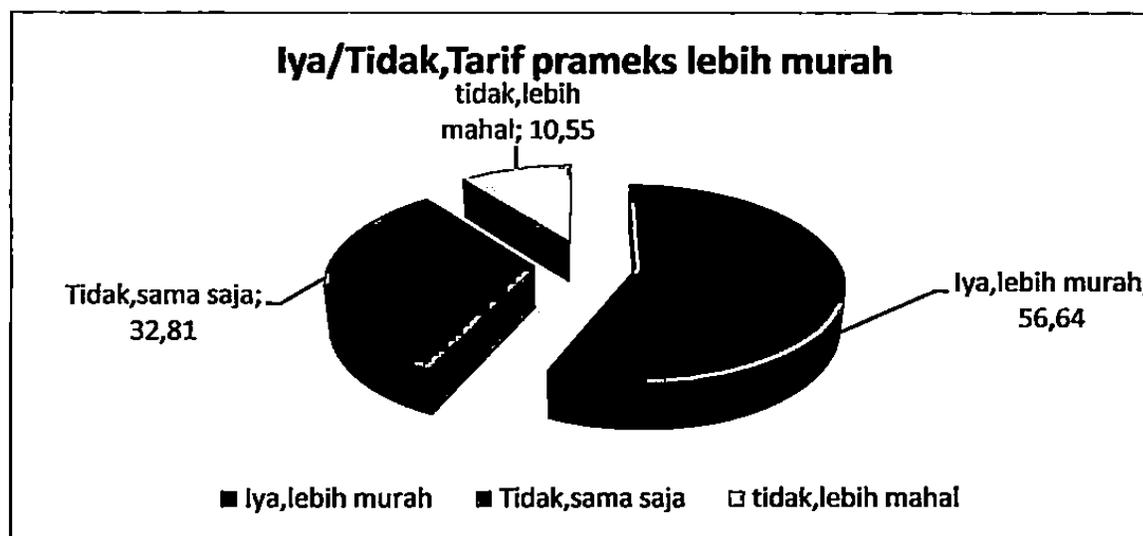
15.000 untuk setiap harinya

2. perbandingan tarif Prameks terhadap angkutan umum lainnya

Tabel 5.41 Jumlah Penumpang Berdasarkan Perbandingan Tarif Prameks dengan Angkutan Umum Lainnya

No	Waktu	Iya/Tidak, Tarif prameks lebih murah			Jumlah
		Iya, lebih murah	Tidak, sama saja	tidak, lebih mahal	
1	Pagi	60	23	5	88
2	Siang	45	35	10	90
3	sore	40	26	12	78
Jumlah		145	84	27	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.41 Persentase Penumpang Berdasarkan Perbandingan Tarif Prameks dengan Angkutan Umum Lainnya

Keamanan, kenyamanan dan tarif yang murah akan mejadi daya tarik bagi para calon penumpang. Fasilitas tambahan didalam Kereta Api Prameks yang ber AC dan tersedianya prasarana Stasiun tentu akan menjadi bahan pertimbangan masyarakat kota Jogja dan Surakarta untuk beralih menggunakan Prameks.harga tarif untuk penumpang sebesar 9.000 rupiah untuk semua penumpang. Harga tarif tersebut dengan tambahan fasilitas yang disediakan 56.64 persen responden

berpersepsi tarif tersebut terjangkau atau relatif murah. Namun, 10,55 persen penumpang berpersepsi tidak, lebih mahal dan 32,81 persen berpersepsi sama saja dengan angkutan kota lainnya.

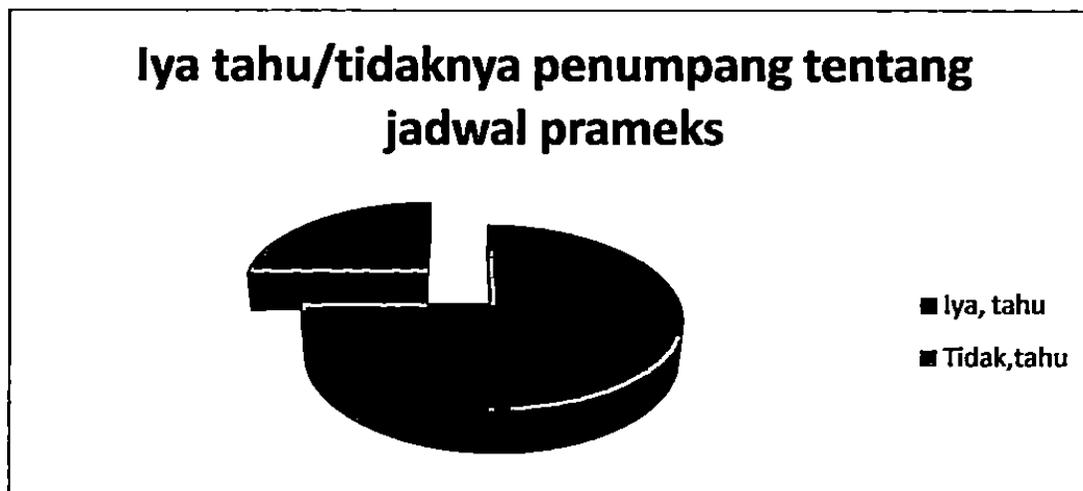
K. Persepsi Persepsi Pelayanan dan Fasilitas Prameks

1. Pengetahuan terhadap jadwal Prameks

Tabel 5.42 Jumlah Penumpang Berdasarkan Pengetahuan Terhadap Jadwal

No	Iya tahu/tidaknya penumpang tentang jadwal prameks			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya, tahu	Tidak,tahu	
1	Pagi	68	20	88
2	Siang	70	20	90
3	sore	54	24	78
Jumlah		192	64	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.42 Persentase Penumpang Berdasarkan Pengetahuan Terhadap Jadwal

Jadwal kedatangan dan keberangkatan KA Prameks merupakan fasilitas yang berguna untuk menginformasikan kepada penumpang, sehingga para penumpang dan calon penumpang dapat mengetahui kapan waktu tiba dan

keberangkatan Prameks tersebut dapat mereka ketahui. Layanan informasi jadwal KA Prameks tersedia disemua stasiun. Hal itu yang menyebabkan 75 persen penumpang berpersepsi mengetahui informasi tentang jadwal KA Prameks. Sedangkan 25 persen penumpang berpersepsi tidak mengetahui jadwal KA Prameks.

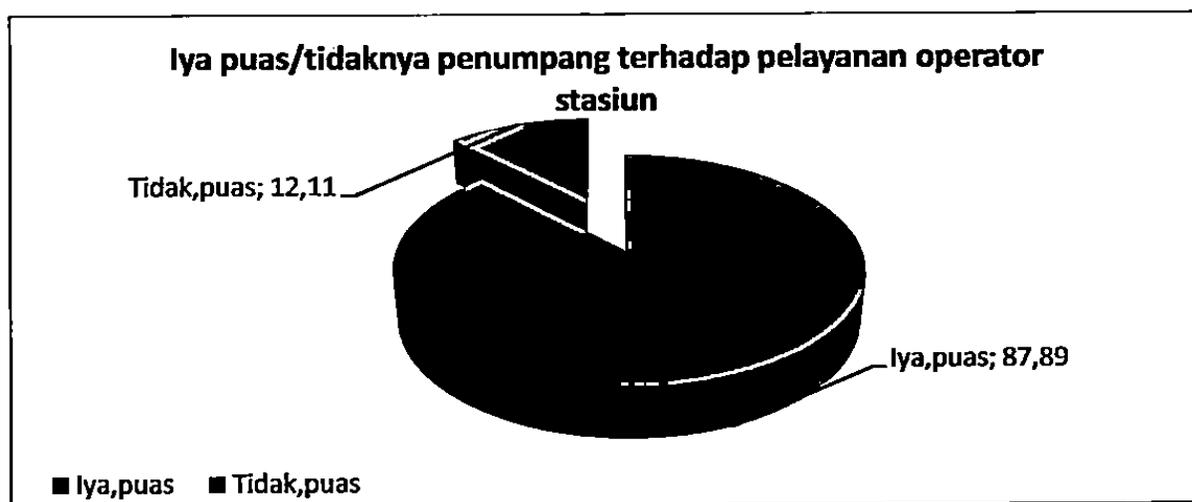
Penumpang yang memiliki jadwal tetap dan teratur seperti karyawan, mahasiswa dan pelajar tentunya akan sangat membutuhkan informasi tentang penjadwalan tersebut. Karena profesi penumpang tersebut umumnya menuntut kepastian jadwal yang tetap dan teratur.

2. Persepsi terhadap pelayanan operator Stasiun Prameks

Tabel 5.43 Jumlah Penumpang Berdasarkan Pelayanan Operator Stasiun

No	Iya puas/tidaknya penumpang terhadap pelayanan stasiun			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya,puas	Tidak,puas	
1	Pagi	81	7	88
2	Siang	82	8	90
3	sore	62	16	78
Jumlah		225	31	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



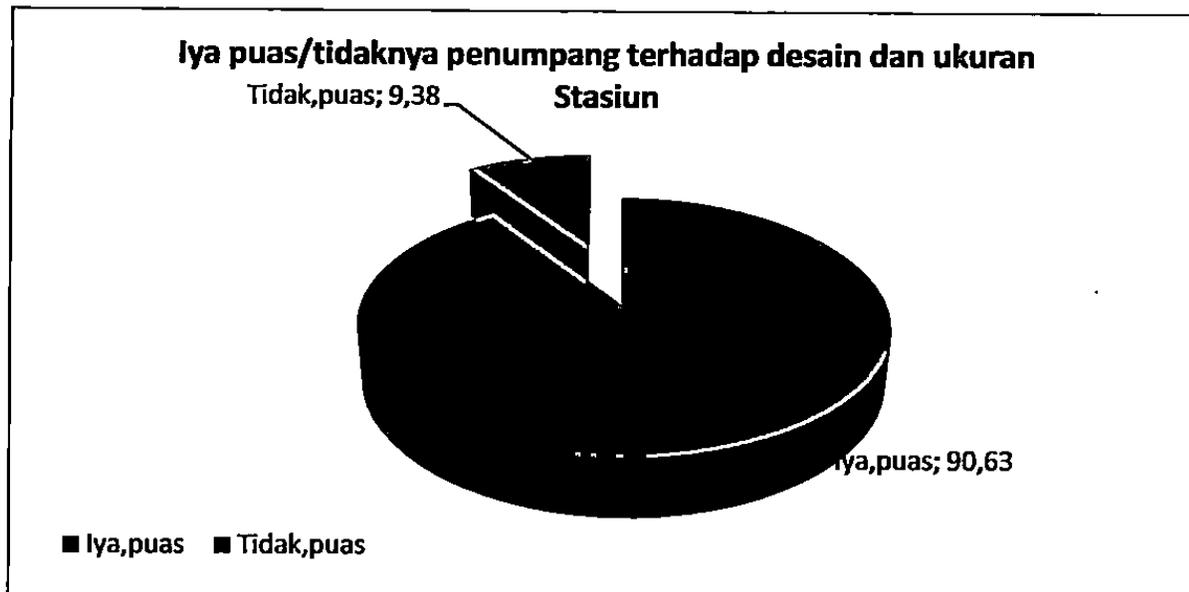
Bentuk ukuran pelayanan secara non fisik merupakan ukuran yang sangat kualitatif, karena persepsi seseorang terhadap pelayanan yang diberikan tentu akan berbeda – beda. Namun, bentuk pelayanan tersebut dapat diukur secara kuantitatif yang hanya menggolongkan pilihan antara puas dan tidak puas terhadap pelayanan.

Secara ukuran kuantitatif dari 256 responden, 87,89 persen memberikan persepsi yang positif menanggapi pelayanan operator stasiun dalam memberikan informasi perjalanan. Sebaliknya, hanya 12,11 persen penumpang yang berpersepsi tidak puas dengan pelayanan operator stasiun. Meskipun hanya ukuran kuantitatif, dengan mengetahui tanggapan penumpang terhadap pelayanan operator halte tersebut pihak pengelola dapat mengetahui hasil kinerja mereka yang telah memberikan layanan kepada para penumpang.

3. Persepsi desain dan ukuran Stasiun

Tabel 5.44 Jumlah Penumpang Berdasarkan Desain dan Ukuran Halte

No	Iya puas/tidaknya penumpang terhadap desain dan ukuran stasiun			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya,puas	Tidak,puas	
1	Pagi	83	5	88
2	Siang	82	8	90
3	sore	67	11	78
Jumlah		232	24	256



Gambar 5.44 Persentase Penumpang Berdasarkan Desain dan Ukuran Halte

Bentuk analisis kinerja prasarana Prameks berupa persepsi penumpang tentang puas iya/tidaknya terhadap desain dan ukuran Stasiun. Jumlah keseluruhan Stasiun sebanyak 6 unit, namun tidak keseluruhannya memiliki ukuran yang sama bahkan rancangan atau desain.

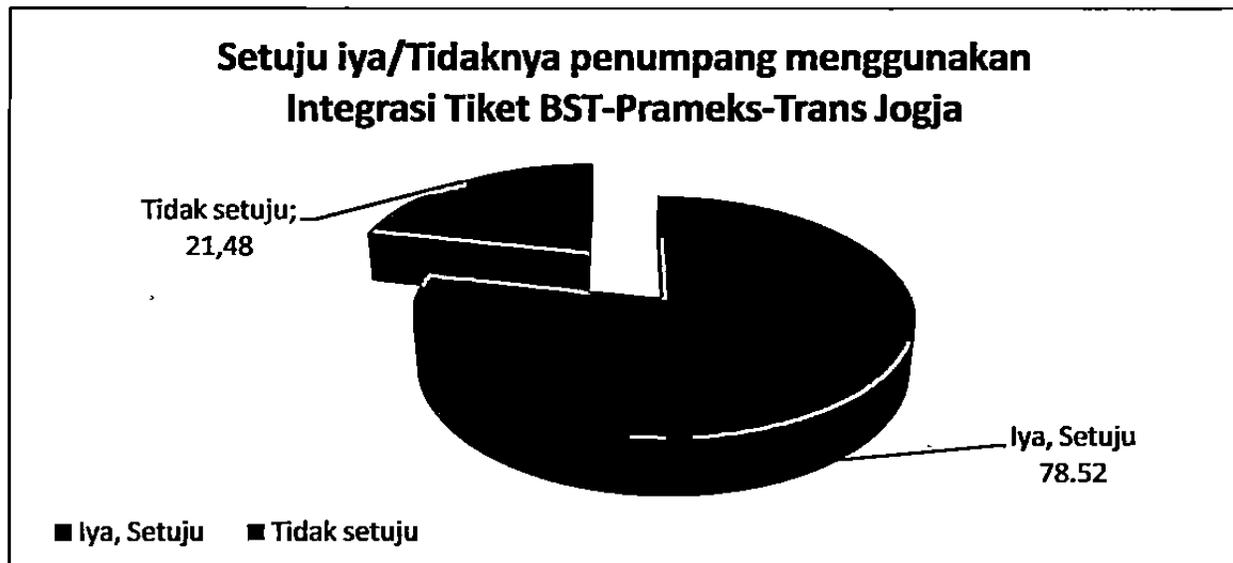
Hal itulah yang dikeluhkan penumpang Prameks sehingga 9,38 persen penumpang berpersepsi tidak puas, namun secara umum 90,62 persen penumpang telah puas dengan desain dan ukuran Stasiun yang telah tersedia untuk saat ini.

4. Setuju tidaknya penumpang menggunakan Integrasi Tiket BST –

Prameks – Trans Jogja

Tabel 5.45 Jumlah Penumpang Berdasarkan Setuju/tidak dengan Integrasi Tiket

Waktu Pengamatan	Setuju iya/Tidaknya menggunakan integrasi tiket		Jumlah
	Iya	Tidak	
Pagi	71	17	88
Siang	68	22	90
Sore	62	16	78
Jumlah	201	55	256



Gambar 5.45

Persentase Penumpang Berdasarkan Setuju/tidak dengan Integrasi Tiket

Dalam mendukung perencanaan transportasi khususnya pada perencanaan program Integrasi Tiket BST – Prameks – Trans Jogja di masa mendatang. Seperti, pengembangan program tersebut harus terbentuk tindakan perencanaan yang sesuai dengan *demad transport* agar tercapai kondisi yang ideal. Hasil analisis tentang setuju tidaknya integrasi tiket BST – Prameks – Trans Jogja dimasa mendatang 78,52 persen responden menjawab setuju untuk menggunakan karena bisa lebih praktis dan tidak harus antri tiket untuk melakukan perjalanan dan 21,48 persen menjawab tidak setuju karena penumpang tersebut belum mempunyai perjalanan rutin sehingga harus menggunakan integrasi tiket tersebut

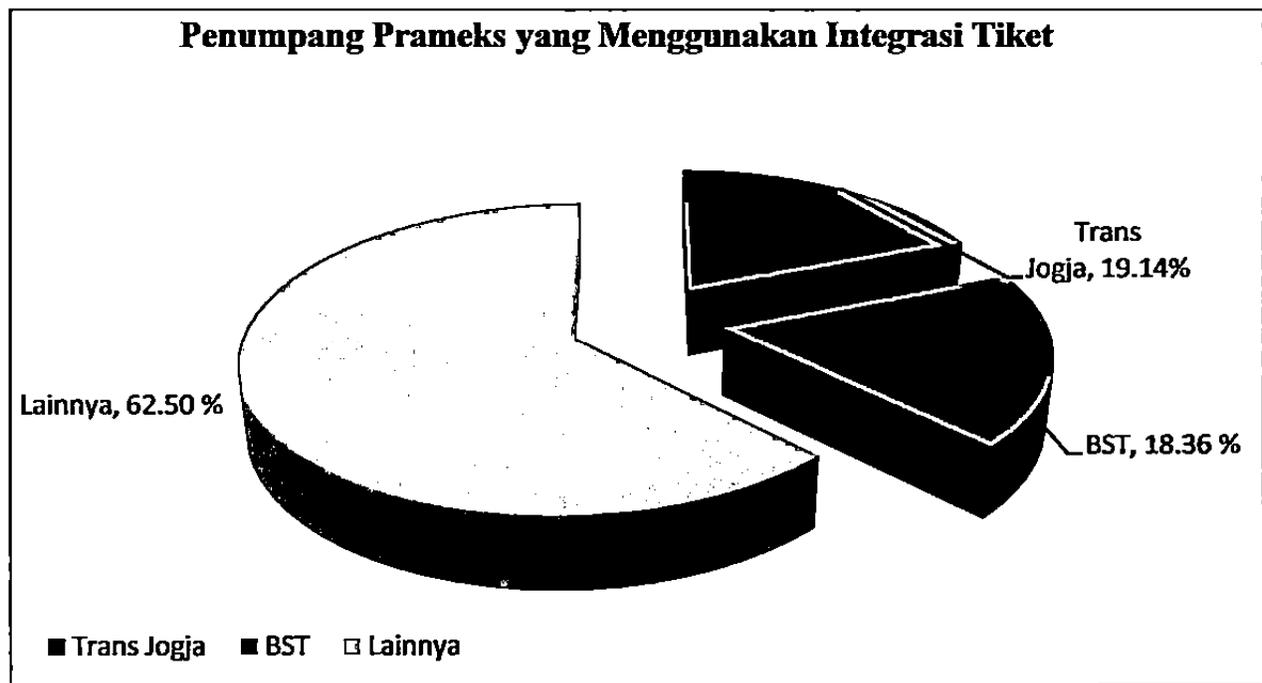
Dapat disimpulkan bahwa penumpang Trans Jogja yang menggunakan Integrasi tiket sebanyak 63 responden atau 6,23 persen dari 1012 responden.

2. Penumpang Prameks yang menggunakan Integrasi tiket

Tabel 5.47 Jumlah Penumpang Prameks yang Menggunakan Integrasi Tiket

No	Waktu	Penumpang Prameks yang menggunakan Integrasi Tiket			Jumlah
		Trans Jogja	BST	Lain lain	
1	Pagi	18	17	53	88
2	Siang	19	15	56	90
3	sore	12	15	51	78
Jumlah		49	47	160	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.47 Persentase Penumpang Prameks yang Menggunakan Integrasi Tiket

Dari 256 responden potensi penumpang Prameks yang menggunakan Integrasi tiket dari hasil analisis di dapat 19,14 persen responden yang

... menggunakan mode BST Trans Jogja 18,36 persen responden menggunakan

moda Batik Solo Trans dan sisanya yaitu 62,50 persen responden menggunakan pilihan moda lainnya seperti bus, motor, mobil, diantar, dijemput, jalan kaki dll.

Tabel 5.48 Kesimpulan Hasil Analisis Penelitian Trans Jogja

No	Kajian	Kategori	Nilai (persen)
A.	Karakteristik penumpang:		
1.	Jenis Kelamin Penumpang:	Wanita	59,88
2.	Usia Penumpang BRT Trans Jogja	16 – 25 Tahun	43,08
3.	Profesi Penumpang	Karyawan	31,62
B.	Karakteristik Perjalanan Penumpang		
1.	Tujuan perjalanan	Pulang	42,29
2.	Basis perjalanan	Rumah	62,55
3.	akses dan egres penumpang		
a)	Akses	Jalan kaki	49,70
b)	Egres	Jalan kaki	49,80
4.	peulang-alik	Ya, ulang alik	64,92
5.	perjalanan ulang alik	Pulang - pergi	69,27
6.	frekuensi penumpang menggunakan Trans Jogja	1 kali seminggu	35,28
C.	Persepsi penumpang terhadap halte BRT Trans Jogja		
1.	tentang jarak halte jauh dari tempat tinggal (Iya/tidak)	Ya, jauh dari rumah	65,61
2.	jarak halte dari tempat tinggal	> 500 meter	57,61
3.	jarak halte jauh/tidak dengan tempat tujuan	Tidak jauh	52,27
4.	jarak halte dengan tempat tujuan	> 500 meter	40,02
5.	waktu tempuh akses penumpang	>15 menit	32,41
6.	letak halte iya/tidaknya strategis dengan tata guna lahan	Iya, Strategis	71,05
7.	setuju tidaknya ada penambahan halte	Iya, setuju	90,02

Tabel 5.49 Lanjutan Kesimpulan Hasil Analisis Penelitian Trans Jogja

persepsi penumpang terhadap biaya perjalanan			
D.			
1.	biaya perjalanan penumpang sehari – hari	Rp. 5 – 10 ribu	31,13
2.	perbandingan tarif Trans Jogja terhadap angkutan umum lainnya	Ya, lebih murah	59,58
E.	Menganalisis persepsi pelayanan dan fasilitas BRT Trans Jogja		
1.	terhadap jadwal Trans Jogja	Tidak tahu	83,70
2.	pelayanan operator Trans Jogja	Iya, puas	90,12
3.	desain dan ukuran halte	Iya, puas	55,04
4.	setuju tidaknya adanya Integrasi Tiket Trans Jogja – Prameks - BST	Iya, setuju	75,99

Tabel 5.50 Kesimpulan Hasil Analisis Penelitian Prameks

No	Kajian	Kategori	Nilai (persen)
F.	Karakteristik penumpang:		
1.	Jenis Kelamin Penumpang:	Pria	56,25
2.	Usia Penumpang Prameks	16 – 25 Tahun	51,95
3.	Profesi Penumpang Prameks	Karyawan	39,45
G.	Karakteristik Perjalanan Penumpang		
1.	Tujuan perjalanan	Pulang	69,92
2.	Basis perjalanan	Tidak basis rumah	60,94
3.	akses dan egres penumpang		
c)	Akses	Di antar	43,36
d)	Egres	Di Jemput	38,28
4.	peulang-alik	Ya, ulang alik	77,34
5.	perjalanan ulang alik	Pulang - pergi	77,34
6.	frekuensi penumpang menggunakan Prameks	1 kali seminggu	41,41
H.	Persepsi penumpang terhadap stasiun Prameks		
1.	tentang jarak stasiun jauh dari tempat tinggal (Iya/tidak)	Ya, jauh dari rumah	73,44
2.	jarak stasiun dari tempat tinggal	> 500 meter	69,79

Tabel 5.51 Lanjutan Kesimpulan Hasil Analisis Penelitian Prameks

3.	jarak stasiun jauh/tidak dengan tempat tujuan	Iya jauh	70,70
4.	jarak stasiun dengan tempat tujuan	> 500 meter	62,50
5.	waktu tempuh akses penumpang	>15 menit	46,09
6.	letak stasiun iya/tidaknya strategis dengan tata guna lahan	Iya, Strategis	95,70
I.	persepsi penumpang terhadap biaya perjalanan		
1.	biaya perjalanan penumpang sehari – hari	Rp. >20.000	33,98
2.	perbandingan tarif Prameks terhadap angkutan umum lainnya	Ya, lebih murah	56,64
J.	Menganalisis persepsi pelayanan dan fasilitas Prameks		
1.	terhadap jadwal Prameks	Iya tahu	75,00
2.	pelayanan operator Prameks	Iya, puas	87,89
3.	desain dan ukuran stasiun	Iya, puas	90,63
4.	setuju tidaknya adanya integrasi tiket Trans Jogja – Prameks - BST	Iya, setuju	96,88
K.	Penggunaan integrasi tiket Trans Jogja – Prameks		
1.	Penumpang Trans Jogja yang menggunakan Integrasi tiket	Lainnya	93,77
2.	Penumpang Prameks yang Menggunakan Integrasi Tiket	Lainnya	62,50