

BAB V

DATA DAN PEMBAHASAN

A. Rekapitulasi data hasil Survai BST

Pelaksanaan *survey* Potensi Penumpang yang menggunakan integrasi tiket Trans Surakarta Koridor I, dari hasil survai penelitian berjumlah 116 lembar dan 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 150 responden, 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 pelayanan dan fasilitas, dan persepsi penumpang terhadap integrasi tiket.

Data hasil survai tersebut, kemudian dianalisis, secara kuantitatif dan Hasil analisis disajikan serta dijelaskan dalam Tabel dan Gambar diagram *pie* dan diagram batang.

B. Karakteristik Penumpang Batik Solo Trans

1. Jumlah Penumpang Batik Solo Trans berdasarkan jenis kelamin

Tabel 5.1 Jumlah Penumpang Batik Solo Trans berdasarkan Jenis Kelamin (Responden)

No.	Waktu Pengamatan	Jenis Kelamin		Jumlah
		Wanita	Pria	
1.	27 Februari 2011	22	11	33
2.	28 Februari 2011	35	24	59
3.	17 Maret 2011	11	13	24
Jumlah		68	48	116

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp I Hal 1

Tabel 5.2 Persentase Penumpang Batik Solo Trans berdasarkan Jenis Kelamin (%)

No.	Waktu Pengamatan	Jenis Kelamin		Jumlah
		Wanita	Pria	
1.	27 Februari 2011	18,97	9,48	28,45
2.	28 Februari 2011	30,17	20,69	50,86
3.	17 Maret 2011	9,48	11,21	20,69
Jumlah		58,62	41,38	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.1 Persentase Jumlah Penumpang Batik Solo Trans berdasarkan Jenis Kelamin

Pelayanan kenyamanan dan keamanan yang ditawarkan oleh pengelola BST merupakan salah daya tarik tersendiri bagi penumpang yang berjenis kelamin wanita. Pada umumnya kepemilikan kendaraan didalam keluarga dimiliki oleh pria, dan kecendrungan wanita umumnya tidak dapat mengemudikan kendaraan atau bahkan takut menggunakannya. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.1 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.1 didapat 59 % wanita dan 41 % adalah pria.

2. Usia Penumpang Batik Solo Trans

Tabel 5.3 Usia Penumpang Batik Solo Trans (Responden)

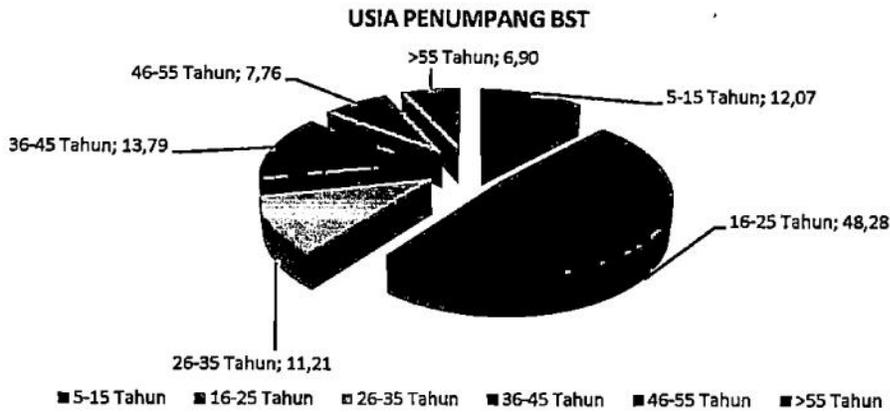
No.	Waktu Pengamatan	Usia (Tahun)						Jumlah
		5-15	16-25	26-35	36-45	46-55	>55	
1.	27 Februari 2011	1	18	5	1	3	4	32
2.	28 Februari 2011	10	26	5	10	6	4	61
3.	17 Maret 2011	3	12	3	5	0	0	23
Jumlah		14	56	13	16	9	8	116

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp. 1 Hal. 1

Tabel 5.4 Persentase Usia Penumpang Batik Solo Trans (%)

No.	Waktu Pengamatan	Usia						Jumlah (%)
		5-15	16-25	26-35	36-45	46-55	>55	
1.	27 Februari 2011	0,86	15,52	4,31	0,86	2,59	3,45	27,59
2.	28 Februari 2011	8,62	22,41	4,31	8,62	5,17	3,45	52,59
3.	17 Maret 2011	2,59	10,34	2,59	4,31	0,00	0,00	19,83
Jumlah		12,07	48,28	11,21	13,79	7,76	6,90	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.2 Persentase Usia Penumpang Batik Solo Trans

Persentase usia penumpang Batik Solo Trans mayoritas tergolong usia yang produktif. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.3 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.2 didapat kategori usia antara 16-25 tahun merupakan persentase tertinggi dengan 48,28 %, sedangkan usia antara 26-35 tahun sebesar 11,21 %. Kemudian usia penumpang yang lebih dari 55 tahun hanya 6,90 % atau merupakan persentase penumpang yang paling rendah.

3. Profesi Penumpang Batik Solo Trans

Tabel 5.5 Profesi Penumpang Batik Solo Trans (Responden)

No.	Profesi	Tanggal Pengamatan			Jumlah
		27 Feb '11	28 Feb '11	17 Maret '11	
1.	Pelajar	3	12	6	21
2.	Mahasiswa	12	19	3	34
3.	Karyawan	7	7	11	25
4.	PNS	2	10	1	13
5.	Pensiunan	0	0	0	0
6.	Lain - Lain	8	13	2	23

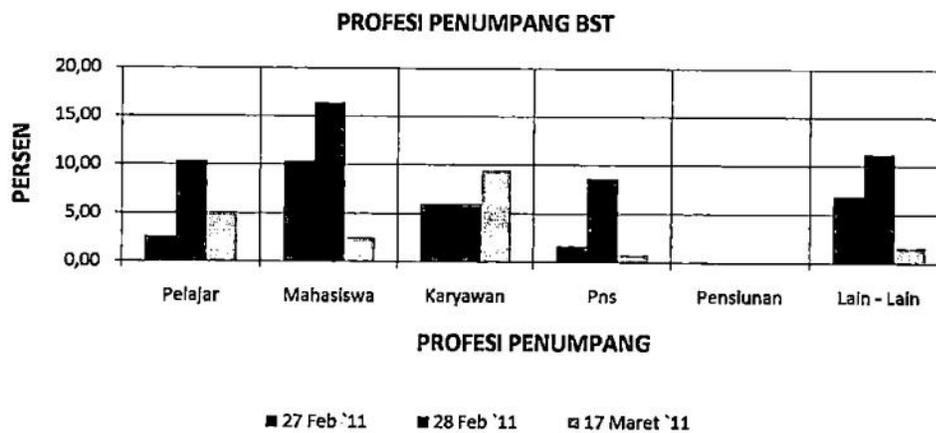
Jumlah	32	61	23	116
--------	----	----	----	-----

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp I. Hal 1

Tabel 5.6 Persentase Profesi Penumpang Batik Solo Trans (%)

No.	Profesi	Tanggal Pengamatan			Jumlah (%)
		27 Feb '11	27 Feb '11	27 Feb '11	
1.	Pelajar	2,59	10,34	5,17	18,10
2.	Mahasiswa	10,34	16,38	2,59	29,31
3.	Karyawan	6,03	6,03	9,48	21,55
4.	PNS	1,72	8,62	0,86	11,21
5.	Pensiunan	0,00	0,00	0,00	0,00
6.	Lain - Lain	6,90	11,21	1,72	19,83
Jumlah		27,59	52,58	19,83	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.3 Persentase Profesi Penumpang Batik Solo Trans

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, beberapa letak halte Batik Solo Trans sangat

berdekatan dengan lokasi pendidikan contohnya halte depan UMS dan UNS yang berjarak kurang dari 20 meter dari Kampus tersebut. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.5 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.3 diketahui profesi penumpang yang memiliki persentase tertinggi adalah mahasiswa dengan 29,31 %, lalu karyawan sebesar 21,55 %, pelajar 18,10 %, PNS 11,21 %, pensiunan 0 % dan penumpang seperti ibu rumah tangga, penumpang yang tidak memiliki pekerjaan, wiraswasta dan lain-lain, termasuk dalam kategori profesi lain- lain memiliki persentase sebesar 19,83 %.

C. Karakteristik Perjalanan Penumpang

1. Tujuan perjalanan

Kriteria Jenis Perjalanan Yaitu :

- a. Pulang : Rumah, Kost, Asrama dan Hotel.
- b. Pendidikan : Sekolah, Kampus dan Tempat Kursus.
- c. Ekonomi : Pasar, Mall/Minimarket, Kantor dan Pabrik.
- d. Sosial : Terminal, Bandara, Bank, Rumah Sakit, Stasiun dan Sarana Ibadah.
- e. Lain-lain

Tabel 5.7 Tujuan Perjalanan Penumpang Batik Solo Trans (Responden)

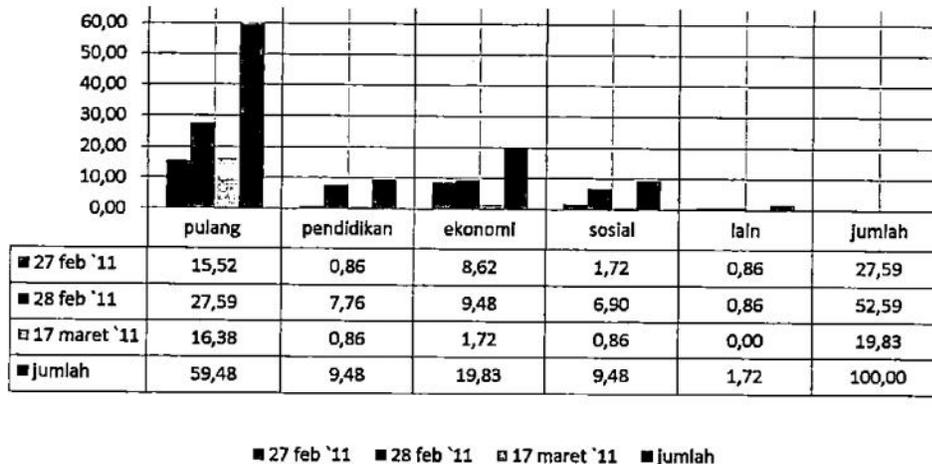
Waktu Pengamatan	Tujuan Perjalanan					
	Pulang	Pendidikan	Ekonomi	Sosial	Lain	Jumlah
27 Feb `11	18	1	10	2	1	32
28 Feb `11	32	9	11	8	1	61
17 Maret `11	19	1	2	1	0	23
Jumlah	69	11	23	11	2	116

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp. I Hal 1

Tabel 5.8 Persentase Tujuan Perjalanan Penumpang Batik Solo Trans (%)

Waktu Pengamatan	Tujuan Perjalanan					
	Pulang	Pendidikan	Ekonomi	Sosial	Lain	Jumlah
27 Feb `11	15,52	0,86	8,62	1,72	0,86	27,59
28 Feb `11	27,59	7,76	9,48	6,90	0,86	52,59
17 Maret `11	16,38	0,86	1,72	0,86	0,00	19,83
Jumlah	59,48	9,48	19,83	9,48	1,72	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.4 Persentase Tujuan perjalanan penumpang Batik Solo Trans

Penumpang Batik Solo Trans mayoritas menggunakan jasa pelayanannya untuk bertujuan pulang (dari tempat aktivitas untuk kembali ke rumah). Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.7 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.4 didapat Penumpang yang memiliki tujuan perjalanan tersebut mencapai 59,48 %. Sedangkan perjalanan yang termasuk perjalanan ekonomi (seperti berbelanja, mencari nafkah/bekerja) sebesar 19,83 %. Penumpang yang bertujuan perjalanan pendidikan hanya sebesar 9,48 %, sama dengan tujuan perjalanan sosial (ke terminal, Bank, dan rumah sakit) memiliki 9,48 %.

2. Basis perjalanan penumpang

Tabel 5.9 Basis Perjalanan Penumpang Batik Solo Trans (Responden)

No.	Waktu Pengamatan	Berbasis Rumah	Tidak Berbasis Rumah	Jumlah
1.	27 Feb `11	9	22	31
2.	28 Feb `11	7	54	61
3.	17 Maret `11	4	20	24
Jumlah		20	96	116

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp. II Hal 4

Tabel 5.10 Persentase Basis Perjalanan Penumpang Batik Solo Trans (%)

No.	Waktu Pengamatan	Berbasis Rumah	Tidak Berbasis Rumah	Jumlah
1.	27 Feb `11	7,76	18,97	26,72
2.	28 Feb `11	6,03	46,55	52,59
3.	17 Maret `11	3,45	17,24	20,69
Jumlah		17,24	82,76	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.5 Persentase Basis perjalanan penumpang Batik Solo Trans

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. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.9 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.5 didapat 17,24 % perjalanan penumpang berbasiskan dari rumah, sedangkan 82,76 % sisanya penumpang mengawali perjalanannya bukan dari rumah.

3. Akses Dan Egres Penumpang

Tabel 5.11 Akses Penumpang Batik Solo Trans (Responden)

No.	Akses	Tanggal Pengamatan			Jumlah
		27 Feb `11	28 Feb `11	17 Maret `11	
1.	Berjalan kaki	13	24	5	42
2.	Diantar kend. pribadi	1	2	2	5
3.	KA Prameks	0	2	16	18
4.	Ojek	0	0	0	0

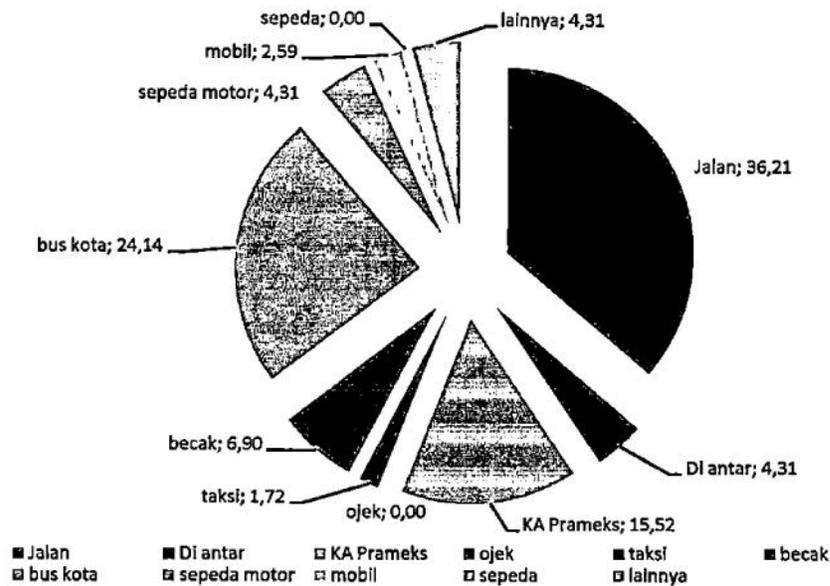
5.	Taksi	1	1	0	2
6.	Becak	3	5	0	8
7.	Bus Kota	7	20	1	28
8.	Sepeda Motor	2	3	0	5
9.	Mobil	2	1	0	3
10.	Sepeda	0	0	0	0
11.	Lain-lain	3	2	0	5
Jumlah		32	60	24	116

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp. II Hal 4

Tabel 5.12 Persentase Akses Penumpang Batik Solo Trans (%)

No.	Akses	Tanggal Pengamatan			Jumlah
		27 Feb '11	28 Feb '11	17 Maret '11	
1.	Berjalan kaki	11,21	20,69	4,31	36,21
2.	Diantar kend.pribadi	0,86	1,72	1,72	4,31
3.	KA Prameks	0,00	1,72	13,79	15,52
4.	Ojek	0,00	0,00	0,00	0,00
5.	Taksi	0,86	0,86	0,00	1,72
6.	Becak	2,59	4,31	0,00	6,90
7.	Bus Kota	6,03	17,24	0,86	24,14
8.	Sepeda Motor	1,72	2,59	0,00	4,31
9.	Mobil	1,72	0,86	0,00	2,59
10.	Sepeda	0,00	0,00	0,00	0,00
11.	Lain-lain	2,59	1,72	0,00	4,31
Jumlah		27,59	51,72	20,69	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.6 Persentase Akses Penumpang Batik Solo Trans

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. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.11 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.6 didapat 36,21 % penumpang memilih untuk berjalan kaki, sedangkan 24,14 % menggunakan bus, dan 4,31 % mencapai halte dengan diantar. Persentase pemilihan moda lainnya penumpang menggunakan taksi, ojek, angkot, sepeda motor dan sepeda.

Tabel 5.13 Egres Penumpang Batik Solo Trans (Responden)

No.	Egres	27 Feb '11	28 Feb '11	17 Mret '11	Jumlah
1.	Berjalan kaki	19	29	4	52
2.	Dijemput kend.pribadi	0	4	1	5
3.	KA Prameks	1	4	17	22
4.	Ojek	0	0	0	0

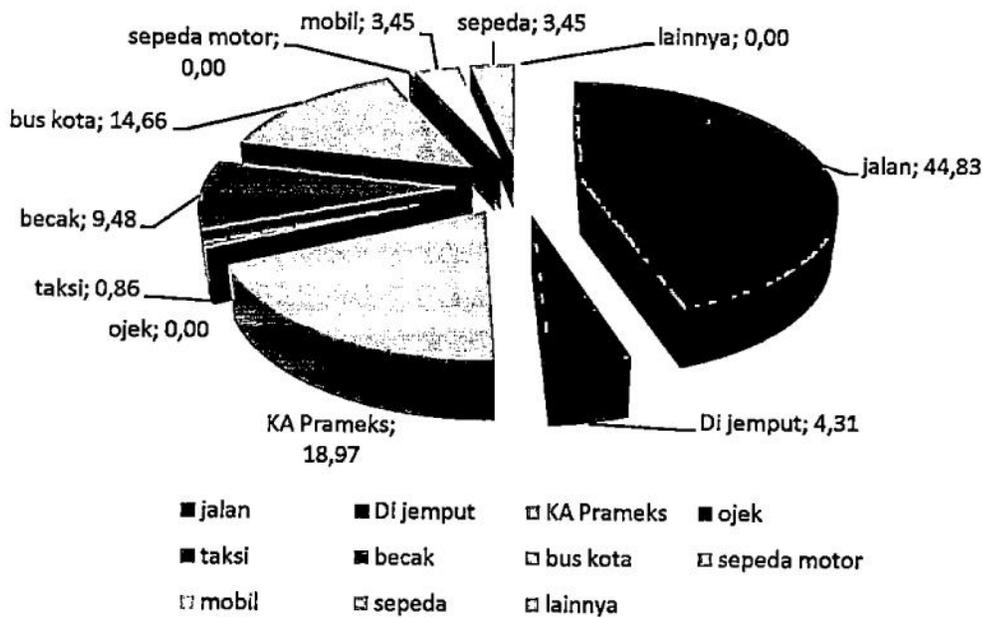
5.	Taksi	0	1	0	1
6.	Becak	2	8	1	11
7.	Bus Kota	5	11	1	17
8.	Sepeda Motor	0	0	0	0
9.	Mobil	4	0	0	4
10.	Sepeda	1	3	0	4
11.	Lain-lain	0	0	0	0
Jumlah		32	60	24	116

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp. II Hal 4

Tabel 5.14 Persentase Egres Penumpang Batik Solo Trans (%)

No.	Egres	27 Feb `11	28 Feb `11	17 Maret `11	Jumlah
1.	Berjalan kaki	16,38	25,00	3,45	44,83
2.	Dijemput kend.pribadi	0,00	3,45	0,86	4,31
3.	KA Prameks	0,86	3,45	14,66	18,97
4.	Ojek	0,00	0,00	0,00	0,00
5.	Taksi	0,00	0,86	0,00	0,86
6.	Becak	1,72	6,90	0,86	9,48
7.	Bus Kota	4,31	9,48	0,86	14,66
8.	Sepeda Motor	0,00	0,00	0,00	0,00
9.	Mobil	3,45	0,00	0,00	3,45
10.	Sepeda	0,86	2,59	0,00	3,45
11.	Lain-lain	0,00	0,00	0,00	0,00
Jumlah		27,59	51,72	20,69	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.7 Persentase Egres Penumpang Batik Solo Trans

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. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.13 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.7 diketahui memilih untuk berjalan kaki dengan 44,83 %, artinya dengan begitu jarak tempat tujuan akhir penumpang tidak terlalu jauh, namun jika perjalanan masih memiliki jarak yang masih cukup jauh penumpang memilih menggunakan Prameks dengan persentase sebesar 18,97 %. Alternatif pilihan moda lainnya seperti bus kota sebesar 14,66 % dan lainnya memilih menggunakan motor, ojek, angkot, dan sepeda.

4. peulang alik

Tabel 5.15 Kategori Perjalanan Penumpang (Responden)

Waktu Pengamatan	Ulang Alik Penumpang		Jumlah
	iya	tidak	
27 Feb `11	21	11	32
28 Feb `11	35	26	61
17 Maret `11	17	6	23
Jumlah	73	43	116

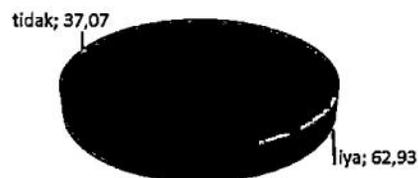
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011.Lamp II Hal. 4

Tabel 5.16 Persentase Kategori Perjalanan Penumpang (%)

Waktu Pengamatan	Ulang Alik Penumpang		Jumlah
	iya	tidak	
27 Feb `11	18,10	9,48	27,59
28 Feb `11	30,17	22,41	52,59
17 Maret `11	14,66	5,17	19,83
Jumlah	62,93	37,07	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

ULANG - ALIK PENUMPANG BST



Gambar 5.8 Persentase Peulang-alik Batik Solo Trans

Penumpang Batik Solo Trans merupakan pelaku perjalanan peulang alik, sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.15 yang digambarkan dalam bentuk grafik

sebagaimana pada Gambar 5.8 didapat 62,93 % melakukan perjalanan ulang alik, sedangkan 37,07 % tidak melakukan perjalanan ulang alik.

5. Perjalanan ulang alik

Tabel 5.17 Kategori Perjalanan Ulang Alik Penumpang (Responden)

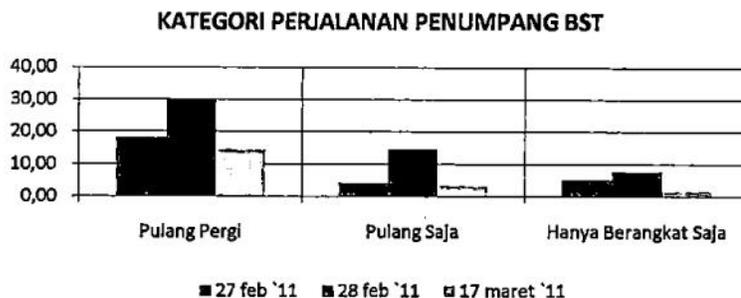
Waktu Pengamatan	Kategori Perjalanan Penumpang			Jumlah
	Pulang Pergi	Pulang Saja	Hanya Berangkat Saja	
27 Feb '11	21	5	6	32
28 Feb '11	35	17	9	61
17 Maret '11	17	4	2	23
Jumlah	73	26	17	116

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011.Lamp II Hal.4

Tabel 5.18 Persentase Kategori Perjalanan Ulang Alik Penumpang (%)

Waktu Pengamatan	Kategori Perjalanan Penumpang			Jumlah
	Pulang Pergi	Pulang Saja	Hanya Berangkat Saja	
27 Feb '11	18,10	4,31	5,17	27,59
28 Feb '11	30,17	14,66	7,76	52,59
17 Maret '11	14,66	3,45	1,72	19,83
Jumlah	62,93	22,41	14,66	100

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.9 Persentase Kategori Perjalanan Penumpang Batik Solo Trans

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 Batik Solo Trans didominasi oleh penumpang yang berprofesi sebagai karyawan, pelajar, dan mahasiswa. Profesi tersebut memiliki jadwal yang tetap, Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.17 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.9 didapat 62,93 % melakukan perjalanan pulang-pergi dengan menggunakan Batik Solo Trans. Sedangkan 22,41 % responden menggunakannya hanya untuk pulang saja dan 14,66 % responden menggunakan Batik Solo Trans hanya untuk berangkat saja.

6. Frekuensi penumpang menggunakan Batik Solo Trans

Tabel 5.19 Frekuensi Perjalanan Penumpang dalam 1 Minggu (Responden)

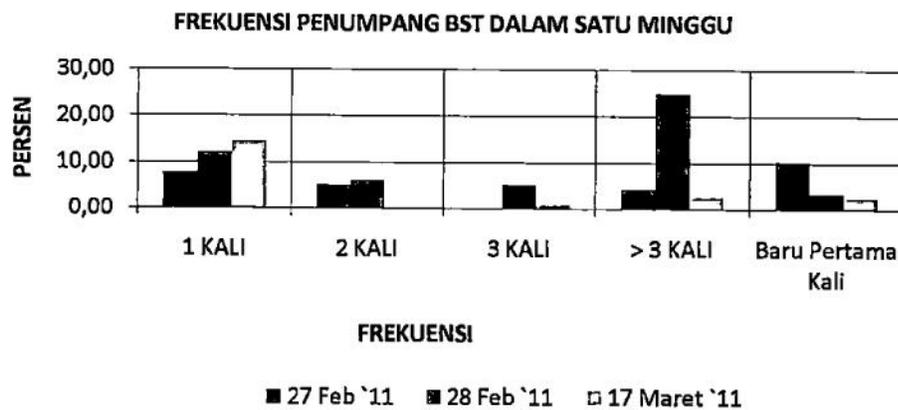
Waktu Pengamatan	Frekuensi Penumpang					Jumlah
	1	2	3	> 3	Baru Pertama Kali	
27 Feb `11	9	6	0	5	12	32
28 Feb `11	14	7	6	29	4	60
17 Maret `11	17	0	1	3	3	24
Jumlah	41	15	10	37	19	116

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp III Hal.7

Tabel 5.20 Persentase Frekuensi Perjalanan Penumpang dalam 1 Minggu (%)

Waktu Pengamatan	Frekuensi Penumpang					Jumlah
	1 KALI	2 KALI	3 KALI	> 3 KALI	Baru Pertama Kali	
27 Feb `11	7,76	5,17	0,00	4,31	10,34	27,59
28 Feb `11	12,07	6,03	5,17	25,00	3,45	51,72
17 Maret `11	14,66	0,00	0,86	2,59	2,59	20,69
Jumlah	34,48	11,21	6,03	31,90	16,38	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.10 Persentase Frekuensi Perjalanan Penumpang Dalam 1 Minggu

Batik Solo Trans memiliki karakteristik penumpang yang merupakan pelaku perjalanan peulang-alik. Seperti yang telah diuraikan sebelumnya, Para peulang-alik ini umumnya menggunakan jasa pelayanan Batik Solo Trans untuk aktivitas sehari-harinya. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.19 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.10 diketahui dalam seminggu penumpang yang menggunakan Batik Solo Trans sebanyak satu kali sebesar 34,48 % dua kali seminggu sebesar 11,21%, tiga kali seminggu 6,03 %, lebih dari tiga

kali seminggu sebesar 31,90 %. Namun, penumpang yang baru pertama kali menggunakan jasa layanan Batik Solo Trans pun cukup tinggi yakni 16,38 %.

7. Volume Terpadat

Tabel 5.21 Jam Sibuk Penumpang Batik Solo Trans

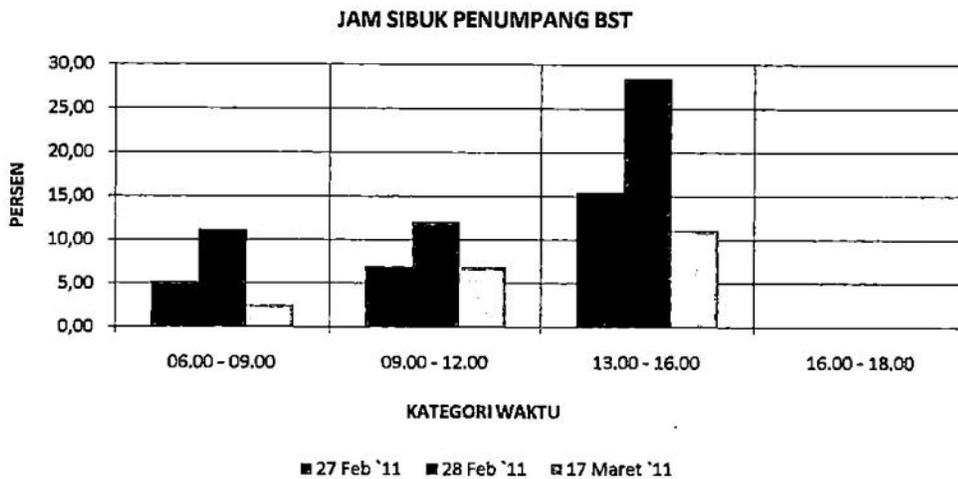
Waktu Pengamatan	Jam Sibuk Penumpang				Jumlah
	06.00-09.00	09.00-12.00	13.00-16.00	16.00-18.00	
27 Feb `11	6	8	18	0	32
28 Feb `11	13	14	33	0	60
17 Maret `11	3	8	13	0	24
Jumlah	22	30	64	0	116

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011 Lamp. III Hal.7

Tabel 5.22 Persentase Jam Sibuk Penumpang Batik Solo Trans (%)

Waktu Pengamatan	Jam Sibuk Penumpang				Jumlah
	06.00-09.00	09.00-12.00	13.00-16.00	16.00-18.00	
27 Feb `11	5,17	6,90	15,52	0,00	27,59
28 Feb `11	11,21	12,07	28,45	0,00	51,72
17 Maret `11	2,59	6,90	11,21	0,00	20,69
Jumlah	18,97	25,86	55,17	0,00	100

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.11 Persentase Volume Terpadat

Waktu terjadinya pergerakan sangat tergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitasnya sehari-hari. Dengan demikian, waktu perjalanan sangat bergantung pada maksud perjalanan. Pola perjalanan setiap hari di suatu kota pada dasarnya merupakan gabungan dari pola perjalanan untuk maksud bekerja, pendidikan, berbelanja, dan kegiatan sosial lainnya. Pola perjalanan diperoleh dari penggabungan ketiga pola perjalanan di atas disebut juga pola variasi harian yang menunjukkan tiga waktu puncak, yaitu pagi, siang dan sore (Tamin, 2000).

Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.21 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.11 diketahui umumnya penumpang menggunakan Batik Solo Trans rentang waktu antara pukul 13.00-16.00 dengan persentase sebesar 55,17%.

D. Persepsi Penumpang

1. Terhadap Jauh (Iya/Tidak) Halte Dengan Rumah

Tabel 5.23 Persepsi Penumpang terhadap Jauh (iya/tidak) Halte dengan Rumah

Waktu Pengamatan	Jarak Jauh Dari Rumah		Jumlah
	Iya	Tidak	
27 Feb `11	24	8	32
28 Feb `11	47	13	60
17 Maret `11	14	10	24
Jumlah	85	31	116

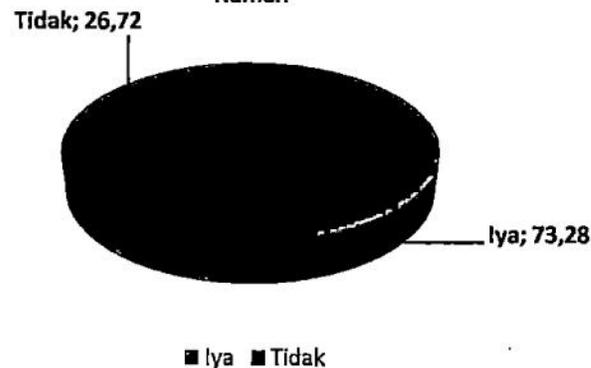
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp III Hal. 7

Tabel 5.24 Persentase Persepsi Penumpang terhadap Jauh (iya/tidak) Halte dengan Rumah (%)

Waktu Pengamatan	Jarak Jauh Dari Rumah		Jumlah
	Iya	Tidak	
27 Feb `11	20,69	6,90	27,59
28 Feb `11	40,52	11,21	51,72
17 Maret `11	12,07	8,62	20,69
Jumlah	73,28	26,72	100

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

Persepsi Penumpang BST Terhadap Jarak Halte Jauh (Iya/Tidak) Dari Rumah



Gambar 5.12 Persentase Persepsi penumpang terhadap jauh (iya/tidak) halte dengan rumah

Hasil analisis data diketahui bahwa penumpang berpersepsi letak halte yang masih jauh dari rumah. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.23 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.12 didapat penumpang yang berpersepsi letak halte masih jauh dari rumah sebesar 73,28 % sedangkan 26,72 % responden berpersepsi halte tidak jauh dari rumah.

2. Jarak halte jauh/tidak dengan tempat tujuan

Tabel 5.25 Persepsi Penumpang terhadap Jarak Halte Jauh/Tidak dengan Tempat Tujuan (Responden)

Waktu Pengamatan	Jarak Jauh Dari Tempat Tujuan		Jumlah
	Iya (jauh)	Tidak (jauh)	
27 Feb `11	12	20	32
28 Feb `11	32	28	60
17 Maret `11	11	13	24
Jumlah	55	61	116

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011.Lamp III Hal.7

Tabel 5.26 Persentase Persepsi Penumpang terhadap Jarak Halte Jauh/Tidak dengan Tempat Tujuan (%)

Waktu Pengamatan	Jarak Jauh Dari Tempat Tujuan		Jumlah
	Iya (jauh)	Tidak (jauh)	
27 Feb `11	10,34	17,24	27,59
28 Feb `11	27,59	24,14	51,72
17 Maret `11	9,48	11,21	20,69
Jumlah	47,41	52,59	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011Lamp III Hal. 7



Gambar 5.13 Persentase Persepsi Penumpang terhadap Jarak Halte Jauh/Tidak dengan Tempat Tujuan

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), Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.25 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.13 diketahui 47,41 % responden berpersepsi bahwa halte akhir perjalanan tidak jauh dari tempat tujuan. Sedangkan 52,59 % responden berpersepsi halte tujuan jauh dari tempat tujuan perjalanan. Meskipun begitu jika ditinjau dari hasil analisis akses dan egress letak halte tersebut masih terjangkau dengan berjalan kaki.

3. Waktu tempuh akses penumpang

Tabel 5.27 Persepsi Waktu Tempuh Akses Penumpang (Responden)

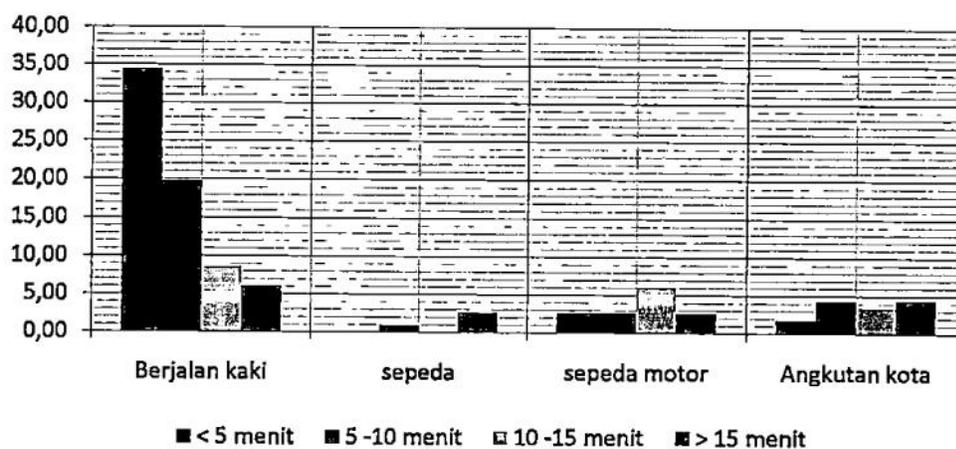
	Berjalan kaki	Sepeda	Sepeda motor	Angkutan kota	Jumlah
< 5 menit	40	0	3	2	45
5 -10 menit	23	1	3	5	32
10 -15 menit	10	0	7	4	21
> 15 menit	7	3	3	5	18
Jumlah	80	4	16	16	116

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp IV Hal. 10

Tabel 5.28 Persentase Persepsi Waktu Tempuh Akses Penumpang (%)

	Berjalan kaki	sepeda	sepeda motor	Angkutan kota	jumlah
< 5 menit	34,48	0,00	2,59	1,72	38,79
5 -10 menit	19,83	0,86	2,59	4,31	27,59
10 -15 menit	8,62	0,00	6,03	3,45	18,10
> 15 menit	6,03	2,59	2,59	4,31	15,52
jumlah	68,97	3,45	13,79	13,79	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.13 Persentase Persepsi Waktu Tempuh Akses Penumpang

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.

Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.27 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.13 diketahui penumpang yang akan mencapai halte kurang dari 5 menit lebih memilih berjalan kaki dengan persentase sebesar 34,48 %. 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 sebesar 19,83 %, namun dengan rentang waktu tempuh tersebut pilihan moda transportasi mulai berkembang, dengan pilhan penumpang yang menggunakan sepeda sebesar 0,86 %, sepeda motor sebesar 2,59 % dan angkutan umum sebesar 4,31 %.

Pada analisis ukuran waktu tempuh ketiga yakni antara 10-15 menit, penumpang yang memilih berjalan kaki mulai menurun dengan persentase sebesar 8,62 %, menggunakan sepeda sebesar 0 %, sepeda motor 6,03 % dan penumpang yang menggunakan angkutan umum menjadi 3,45 %. sedangkan ukuran waktu tempuh antara lebih dari >15 menit, penumpang yang berjalan kaki menurun menjadi 6,03 %, menggunakan sepeda 2,59 %, sepeda motor 2,59 % dan angkutan umum menjadi 4,31 %.

4. Letak Halte Iya/Tidaknya Strategis dengan Tata Guna Lahan

Tabel 5.29 Persepsi Halte iya/tidaknya Strategis dengan Tata Guna Lahan (Responden)

Letak Halte terhadap Tata Guna Lahan			Jumlah
Waktu Pengamatan	Iya	Tidak	
27 Feb `11	27	5	32
28 Feb `11	47	13	60
17 Maret `11	23	1	24
Jumlah	97	19	116

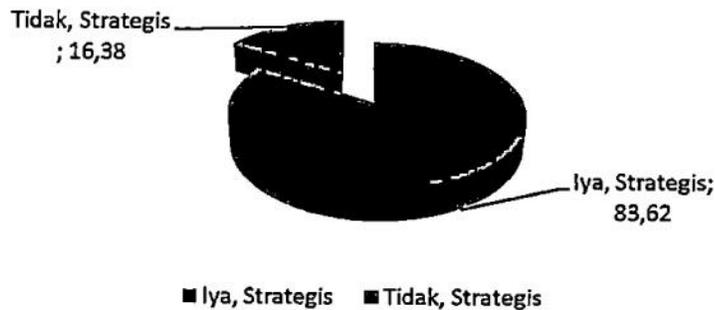
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp V Hal. 14

Tabel 5.30 Persentase Persepsi Halte iya/tidaknya Strategis dengan Tata Guna Lahan (%)

letak halte terhadap tata guna lahan			Jumlah
Waktu Pengamatan	Iya	Tidak	
27 Feb `11	23,28	4,31	27,59
28 Feb `11	40,52	11,21	51,72
17 Maret `11	19,83	0,86	20,69
Jumlah	83,62	16,38	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

Stratesi Iya/Tidaknya letak halte terhadap tata guna lahan



Gambar 5.14 Persepsi halte iya/tidaknya strategis dengan tata guna lahan

Keberadaan sarana dan prasarana transportasi yang berada dekat dengan tata guna lahan tentu akan membentuk jaringan transportasi yang baik. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.29 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.14 didapat analisis tentang persepsi penumpang terhadap letak halte Batik Solo Trans apakah telah sesuai dengan kebutuhan penumpang, 83,62 % menjawab letak halte telah strategis atau sesuai dengan kebutuhan mereka. Sedangkan 16,38 % penumpang masih berpersepsi letak halte belum sesuai atau belum strategis peletakkannya.

E. Persepsi penumpang terhadap biaya perjalanan

1. Biaya Perjalanan Penumpang Sehari – hari

Tabel 5.31 Biaya Perjalanan Penumpang Sehari – hari (Responden)

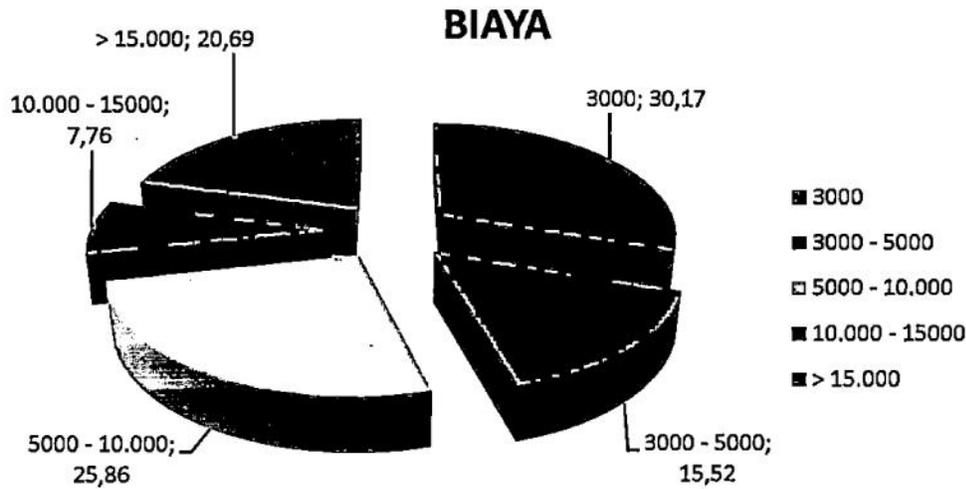
No.	Biaya	27 Feb `11	28 Feb `11	17 Maret `11	Jumlah
1.	3000	10	23	2	35
2.	3000 - 5000	7	9	2	18
3.	5000 - 10.000	10	15	5	30
4.	10.000 - 15000	0	6	3	9
5.	> 15.000	5	7	12	24
Jumlah		32	60	24	116

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011.Lamp IV Hal. 10

Tabel 5.32 Persentase Biaya Perjalanan Penumpang Sehari – hari (%)

No.	Biaya	27 Feb `11	28 Feb `11	17 Maret `11	Jumlah
1.	3000	8,62	19,83	1,72	30,17
2.	3000 - 5000	6,03	7,76	1,72	15,52
3.	5000 - 10.000	8,62	12,93	4,31	25,86
4.	10.000 - 15000	0,00	5,17	2,59	7,76
5.	> 15.000	4,31	6,03	10,34	20,69
Jumlah		27,59	51,72	20,69	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.15 Persentase biaya perjalanan penumpang sehari – hari

Biaya perjalanan penumpang Batik Solo Trans dalam sehari-hari memenuhi kebutuhan aktivitasnya jika meninjau dengan harga tarif Batik Solo Trans yang berlaku masih dapat terjangkau. Penumpang peulang-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 Rp 3000,- untuk pulang dan pergi, Sedangkan seorang karyawan membutuhkan biaya sebesar Rp 6000,-.

Biaya perjalanan tentu dipengaruhi pilihan moda selanjutnya, pilihan moda pada saat akan mencapai halte dan biaya yang diperlukan saat setelah tiba di halte untuk mencapai tujuan akhirnya. Hasil analisis untuk akses dan egress penumpang Batik Solo Trans diketahui lebih memilih berjalan kaki, sehingga akan mempengaruhi pada analisis tentang biaya perjalanan. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.31 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.16 diketahui bahwa penumpang yang biasanya mengeluarkan biaya

perjalanan sebanyak Rp 3000,- sebesar 30,17 %, tentunya responden yang memilih biaya perjalanan ini adalah pelajar yang bukan golongan dari peulang-alik. Biaya perjalanan penumpang antara Rp 3000,- – Rp 5000,- sebesar 15,52 %, biaya perjalanan Rp 5000,- – Rp 10.000,- sebesar 25,86 %, penumpang yang mengeluarkan biaya perjalanan antara Rp 10.000,- – Rp 15.000,- sebesar 7,76 % dan biaya perjalanan yang lebih dari Rp 15.000,- sebesar 20,69 %. Penumpang Batik Solo Trans memiliki biaya perjalanan umumnya sebesar Rp 5000,- – Rp 10.000,- untuk setiap harinya.

2. perbandingan tarif Batik Solo Trans terhadap angkutan umum lainnya

Tabel 5.33 Perbandingan Tarif Batik Solo Trans terhadap Angkutan Umum Lainnya (Responden)

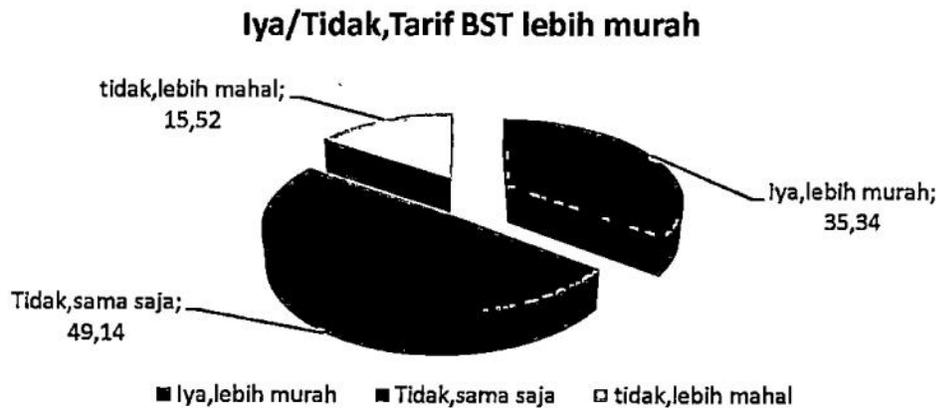
Waktu Pengamatan	Iya/Tidak, Tarif BST lebih murah			Jumlah
	Iya, lebih murah	Tidak, sama saja	tidak, lebih mahal	
27 Feb '11	10	20	2	32
28 Feb '11	23	22	15	60
17 Maret '11	8	15	1	24
Jumlah	41	57	18	116

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp V Hal. 14

Tabel 5.34 Persentase Perbandingan Tarif Batik Solo Trans terhadap Angkutan Umum Lainnya (%)

Waktu Pengamatan	Iya/Tidak, Tarif BST lebih murah			Jumlah
	Iya, lebih murah	Tidak, sama saja	tidak, lebih mahal	
27 Mret '11	8,62	17,24	1,72	27,59
28 Feb '11	19,83	18,97	12,93	51,72
17 Maret '11	6,90	12,93	0,86	20,69
Jumlah	35,34	49,14	15,52	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.16 Persentase Perbandingan Tarif BST terhadap Angkutan Umum Lainnya

Keamanan, kenyamanan dan tarif yang murah akan mejadi daya tarik bagi para calon penumpang. Fasilitas tambahan didalam bus yang ber-AC dan tersedianya prasarana halte tentu akan menjadi bahan pertimbangan masyarakat kota Solo untuk beralih menggunakan Batik Solo Trans. Harga tarif untuk penumpang umum sebesar Rp 3000,- dan Rp 1500,- untuk pelajar dan mahasiswa. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.33 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.17 diketahui Harga tarif tersebut dengan tambahan fasilitas yang disediakan 35,34 % responden berpersepsi tarif tersebut terjangkau atau relatif murah. Namun, 15,52 % penumpang berpersepsi tidak murah atau mahal dan 49,14 % berpersepsi sama saja dengan angkutan kota lainnya.

F. Persepsi persepsi pelayanan dan fasilitas Batik Solo Trans

1. Pengetahuan Terhadap jadwal BST

Tabel 5.35 Pengetahuan Penumpang terhadap Jadwal BST (Responden)

Iya tahu/tidaknya penumpang tentang jadwal BST			Jumlah
Waktu Pengamatan	Iya, tahu	Tidak,tahu	
27 Feb `11	4	28	32
28 Feb `11	9	51	60
17 Maret `11	14	10	24
Jumlah	27	89	116

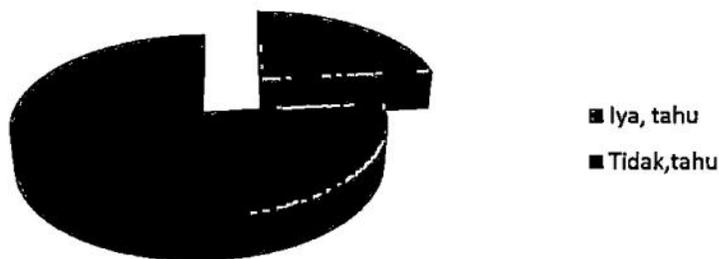
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011.Lamp IV Hal.10

Tabel 5.36 Persentase Pengetahuan Penumpang terhadap Jadwal BST (%)

Iya tahu/tidaknya penumpang tentang jadwal BST			Jumlah
Waktu Pengamatan	Iya, tahu	Tidak,tahu	
27 Feb `11	3,45	24,14	27,59
28 Feb `11	7,76	43,97	51,72
17 Maret `11	12,07	8,62	20,69
Jumlah	23,28	76,72	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

Iya tahu/tidaknya penumpang tentang jadwal BST



Gambar 5.18 Persentase Pengetahuan Penumpang terhadap Jadwal BST

Jadwal kedatangan dan keberangkatan bus merupakan fasilitas yang berguna untuk menginformasikan kepada penumpang, sehingga para penumpang dan calon penumpang dapat mengetahui kapan waktu tiba dan keberangkatan bus tersebut dapat mereka ketahui. Layanan informasi jadwal bus Batik Solo Trans tidak semua atau hampir disemua halte tidak tersedia. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.35 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.18 didapat 76,72 % penumpang berpersepsi tidak mengetahui informasi tentang jadwal bus Batik Solo Trans. Sedangkan 23,28 % penumpang berpersepsi mengetahui jadwal Batik Solo Trans.

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 BST

Tabel 5.37 Persepsi terhadap Pelayanan Operator Halte (Responden)

Iya puas/tidaknya Penumpang terhadap Pelayanan Operator Halte			Jumlah
Waktu Pengamatan	Iya,puas	Tidak,puas	
27 Feb `11	29	3	32
28 Feb `11	58	2	60
17 Maret `11	18	6	24
Jumlah	105	11	116

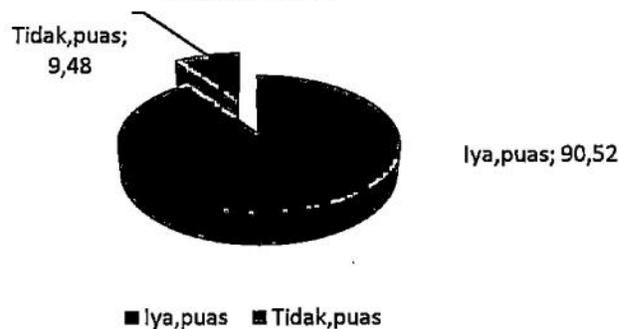
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011.Lamp IV Hal. 10

Tabel 5.38 Persentase Persepsi terhadap Pelayanan Operator Halte (%)

Iya puas/tidaknya Penumpang terhadap Pelayanan Operator Halte			Jumlah
Waktu Pengamatan	Iya,puas	Tidak,puas	
27 Feb `11	25,00	2,59	27,59
28 Feb `11	50,00	1,72	51,72
17 Maret `11	15,52	5,17	20,69
Jumlah	90,52	9,48	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

Iya puas/tidaknya penumpang terhadap pelayanan operator halte



Gambar 5.19 Persentase Persepsi terhadap pelayanan operator halte

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.

Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.37 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.19 didapat 90,52 % memberikan persepsi yang positif menanggapi pelayanan operator halte dalam memberikan informasi

perjalanan. Sebaliknya, hanya 9,48 % 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 5.39 Persepsi terhadap Desain dan Ukuran Halte (Responden)

Iya puas/tidaknya penumpang terhadap desain dan ukuran halte			Jumlah
Waktu Pengamatan	Iya,puas	Tidak,puas	
27 Feb `11	29	3	32
28 Feb `11	49	11	60
17 Maret `11	19	5	24
Jumlah	97	19	116

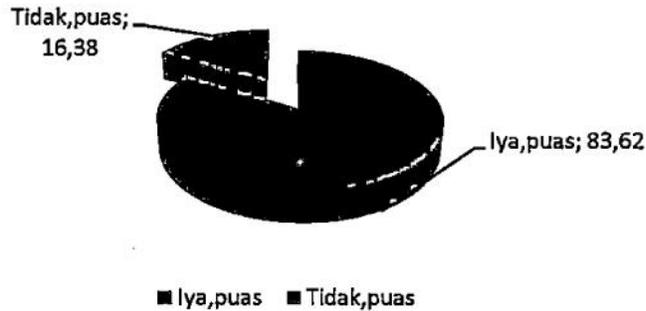
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011.Lamp IV Hal. 10

Tabel 5.40 Persentase Persepsi terhadap Desain dan Ukuran Halte (%)

Iya puas/tidaknya penumpang terhadap desain dan ukuran halte			Jumlah
Waktu Pengamatan	Iya,puas	Tidak,puas	
27 Feb `11	25,00	2,59	27,59
28 Feb `11	42,24	9,48	51,72
17 Maret `11	16,38	4,31	20,69
Jumlah	83,62	16,38	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

Iya puas/tidaknya penumpang terhadap desain dan ukuran halte



Gambar 5.17 Persentase Persepsi terhadap desain dan ukuran halte

Bentuk analisis kinerja prasarana Batik Solo Trans berupa persepsi penumpang tentang puas iya/tidaknya terhadap desain dan ukuran halte. Jumlah keseluruhan BST sebanyak 24 unit halte, namun tidak keseluruhannya memiliki ukuran yang sama bahkan rancangan atau desain. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.39 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.20 didapat 16,38 % penumpang berpersepsi tidak puas, namun secara umum 83,62 % penumpang telah puas dengan desain dan ukuran halte yang telah tersedia untuk saat ini.

4. setuju tidaknya beroperasinya Batik Solo Trans

Tabel 5.41 Setuju Tidaknya Beroperasinya BST

Iya Setuju/tidaknya beroperasinya BST			Jumlah
Waktu Pengamatan	Iya, setuju	Tidak, setuju	
27 Feb `11	32	0	32
28 Feb `11	59	1	60
17 Maret `11	24	0	24
Malam	115	1	116

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp V Hal. 14

Tabel 5.42 Persentase Setuju Tidaknya Beroperasinya BST (%)

Iya Setuju/tidaknya beroperasinya BST			Jumlah
Waktu Pengamatan	Iya,setuju	Tidak,setuju	
27 Feb `11	27,59	0,00	27,59
28 Feb `11	50,86	0,86	51,72
17 Maret `11	20,69	0,00	20,69
Jumlah	99,14	0,86	100

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.21 Persentase Persepsi Penumpang terhadap Beroperasinya BST

Bentuk analisis kinerja prasarana Batik Solo Trans berupa persepsi penumpang tentang setuju/tidaknya beroperasinya BST. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.41 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.21 didapat 99,14 % responden yang setuju beroperasinya BST namun ada 0,86 % yang tidak setuju. Hal itu dikarenakan para penumpang tersebut belum terbiasa menggunakan BST dibandingkan dengan menggunakan bus kota yang lainnya.

5. Setuju Tidaknya Penumpang Menggunakan Integrasi Tiket BST-Prameks-Trans Jogja

Tabel 5.43 Setuju Tidaknya Menggunakan Integrasi Tiket (Responden)

Setuju iya/Tidaknya menggunakan integrasi tiket			Jumlah
Waktu Pengamatan	Iya	Tidak	
27 Feb `11	31	1	32
28 Feb` 11	57	3	60
17 Maret `11	20	4	24
Jumlah	108	8	116

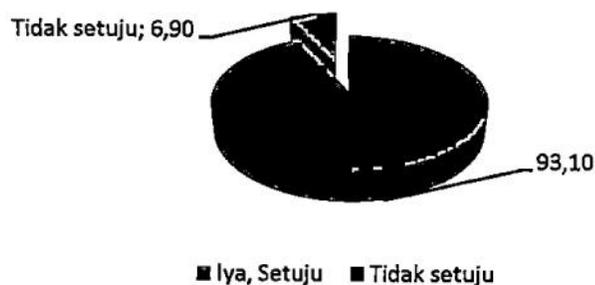
Sumber: Hasil Survai Penelitian 2011. Lamp V Hal. 14

Tabel 5.44 Persentase Setuju Tidaknya Menggunakan Integrasi Tiket (%)

Setuju iya/Tidaknya menggunakan integrasi tiket			Jumlah
Waktu Pengamatan	Iya	Tidak	
27 Feb `11	26,72	0,86	27,59
28 Feb `11	49,14	2,59	51,72
17 Maret `11	17,24	3,45	20,69
Jumlah	93,10	6,90	100,00

Sumber: Hasil Survai Penelitian 2011

Setuju iya/Tidaknya penumpang menggunakan Integrasi Tiket BST-Prameks-Trans Jogja



Gambar 5.18 Persentase Setuju tidaknya penumpang menggunakan Integrasi Tiket BST – Prameks – Trans Jogja

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 *demand transport* agar tercapai kondisi yang ideal. Hasil analisis tentang setuju tidaknya integrasi tiket BST – Prameks – Trans Jogja dimasa mendatang. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.43 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.22 didapat 93,10 % responden menjawab setuju untuk menggunakan karena bisa lebih praktis dan tidak harus antri tiket untuk melakukan perjalanan dan 6,90 % menjawab tidak setuju karena penumpang tersebut belum mempunyai perjalanan rutin sehingga harus menggunakan integrasi tiket tersebut.

G. Rekapitulasi data hasil Survei Prameks

Pelaksanaan *survey* karakteristik dan persepsi penumpang terhadap pelayanan Prambanan Ekspres, dari hasil survei penelitian berjumlah 256 lembar dan 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 300 responden, 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 pelayanan dan fasilitas

Data hasil survai tersebut, kemudian dianalisis, secara kuantitatif dan Hasil analisis disajikan serta dijelaskan dalam Tabel dan Gambar diagram *pie* dan diagram batang.

H. Karakteristik Penumpang Prameks

1. Jumlah Penumpang Prameks berdasarkan jenis kelamin

Tabel 5.45 Jumlah Penumpang Prameks berdasarkan Jenis Kelamin (Responden)

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

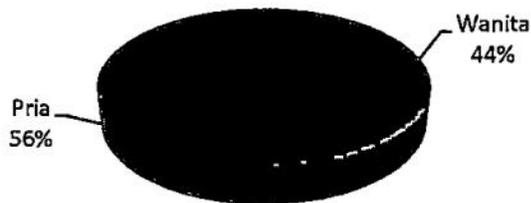
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp I Hal. 1

Tabel 5.46 Persentase Jumlah Penumpang Prameks berdasarkan Jenis Kelamin (%)

No.	Waktu Pengamatan	Jenis Kelamin		Jumlah
		Wanita	Pria	
1.	Pagi	17,578125	16,796875	34,375
2.	Siang	12,5	22,65625	35,15625
3.	Sore	13,671875	16,796875	30,46875
Jumlah		43,75	56,25	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

JENIS KELAMIN PENUMPANG PRAMEKS



Gambar 5.23 Persentase Jumlah Penumpang Prameks berdasarkan Jenis Kelamin

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 mereka lebih banyak melakukan perjalanan keluar kota dibandingkan penumpang berjenis kelamin wanita. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.45 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.23 didapat 44 % wanita dan 56 % adalah pria.

2. Usia Penumpang Prameks

Tabel 5.47 Usia Penumpang Prameks (Responden)

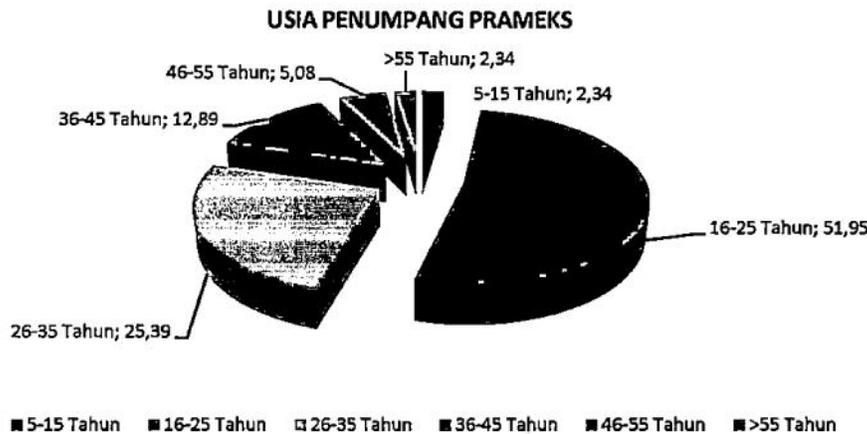
No	Waktu Pengamatan	Usia (Tahun)						Jumlah
		5-15	16-25	26-35	36-45	46-55	>55	
1	Pagi	2	50	22	7	5	2	88
2	Siang	1	40	23	20	5	1	90
3	Malam	3	43	20	6	3	3	78
Jumlah		4	133	65	33	13	6	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp I Hal 1

Tabel 5.48 Persentase Usia Penumpang Prameks (%)

No.	Waktu Pengamatan	Usia						Jumlah (%)
		5-15	16-25	26-35	36-45	46-55	>55	
1.	Pagi	0,78	19,53	8,59	2,73	1,95	0,78	34,38
2.	Siang	0,39	15,63	8,98	7,81	1,95	0,39	35,16
3.	Malam	1,17	16,80	7,81	2,34	1,17	1,17	30,47
Jumlah		2,34	51,95	25,39	12,89	5,08	2,34	100

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.194 Persentase Usia Penumpang Prameks

Persentase usia penumpang Prameks mayoritas tergolong usia yang produktif. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.47 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.24 didapat kategori usia antara 16-25 tahun merupakan persentase tertinggi dengan 51,95 %, sedangkan usia antara 26-35 tahun sebesar 25,39 %. Sedangkan usia penumpang yang lebih dari 55 tahun hanya 2,34 % atau merupakan persentase penumpang yang paling rendah.

3. Profesi Penumpang Prameks

Tabel 5.49 Profesi Penumpang Prameks (Responden)

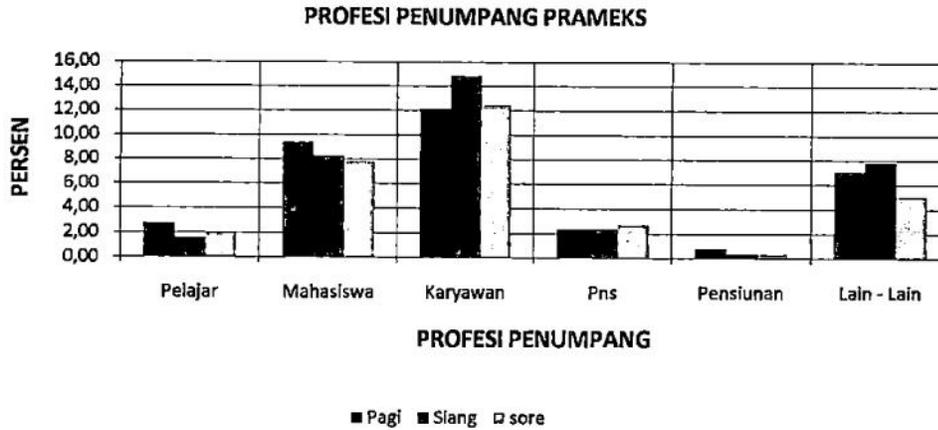
No.	Profesi	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
1.	Pelajar	7	4	5	16
2.	Mahasiswa	24	21	20	65
3.	Karyawan	31	38	32	101
4.	PNS	6	6	7	19
5.	Pensiunan	2	1	1	4
6.	Lain - Lain	18	20	13	51
Jumlah		88	90	78	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp I Hal. 1

Tabel 5.50 Persentase Profesi Penumpang Prameks (%)

No.	Profesi	Pagi	Siang	Malam	Jumlah (%)
1.	Pelajar	2,73	1,56	1,95	6,25
2.	Mahasiswa	9,38	8,20	7,81	25,39
3.	Karyawan	12,11	14,84	12,50	39,45
4.	PNS	2,34	2,34	2,73	7,42
5.	Pensiunan	0,78	0,39	0,39	1,56
6.	Lain - Lain	7,03	7,81	5,08	19,92
Jumlah		34,38	35,16	30,47	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.25 Persentase Profesi Penumpang Prameks

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. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.49 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.25 diketahui profesi penumpang yang memiliki persentase tertinggi adalah karyawan dengan 39,45 %, lalu Mahasiswa sebesar 25,39 %, PNS 7,42 %, Pelajar 6,25 %, pensiunan 1,56 % dan penumpang seperti ibu rumah tangga, penumpang yang tidak memiliki pekerjaan, wiraswasta dan lain-lain, termasuk dalam kategori profesi lain-lain memiliki persentase sebesar 19,92 %.

I. Karakteristik Perjalanan Penumpang

1. Tujuan perjalanan

Tabel 5.51 Tujuan Perjalanan Penumpang Prameks (Responden)

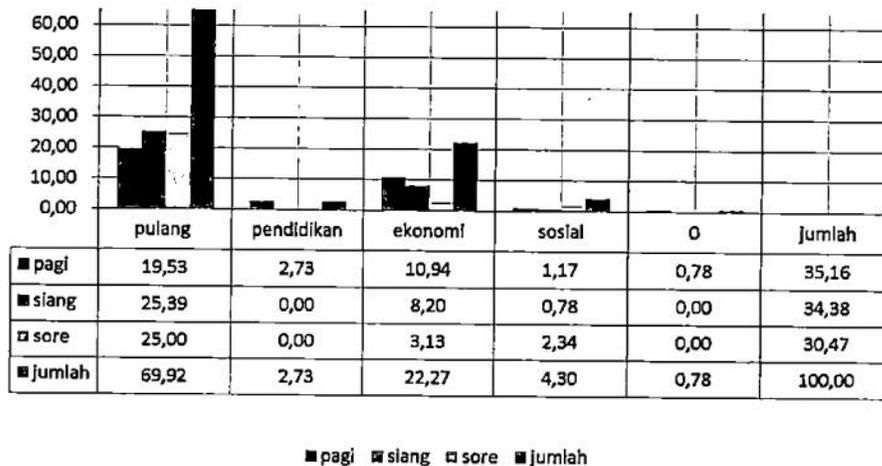
	Tujuan Perjalanan					Jumlah
	Pulang	Pendidikan	Ekonomi	Sosial	Lain	
Pagi	50	7	28	3	0	88
Siang	65	0	21	2	2	90
Sore	64	0	8	6	0	78
Jumlah	179	7	57	11	2	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp II Hal. 4

Tabel 5.52 Persentase Tujuan Perjalanan Penumpang Prameks (%)

	Tujuan Perjalanan					Jumlah
	Pulang	Pendidikan	Ekonomi	Sosial	Lain	
Pagi	19,53	2,73	10,94	1,17	0,78	35,16
Siang	25,39	0,00	8,20	0,78	0,00	34,38
Sore	25,00	0,00	3,13	2,34	0,00	30,47
Jumlah	69,92	2,73	22,27	4,30	0,78	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.26 Persentase Tujuan Perjalanan Penumpang Prameks

Penumpang Prameks mayoritas menggunakan jasa pelayanannya untuk bertujuan pulang (dari tempat aktivitas untuk kembali ke rumah). Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.51 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.26 didapat Penumpang yang memiliki tujuan perjalanan tersebut mencapai 69,92 % dari 256 responden. Sedangkan perjalanan yang termasuk perjalanan ekonomi (seperti berbelanja, mencari nafkah/bekerja) sebesar 22,27 %. Penumpang yang bertujuan perjalanan pendidikan hanya sebesar 2,73 % lebih rendah jika dibandingkan dengan tujuan perjalanan sosial (ke terminal, Bank, dan rumah sakit) memiliki 4,30 %.

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

penurunan, perjalanan pulang menurun menjadi 25,00 % dan tujuan perjalanan ekonomi menurun menjadi 3,13 %.

2. Basis perjalanan penumpang

Tabel 5.53 Basis Perjalanan Penumpang Prameks (Responden)

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

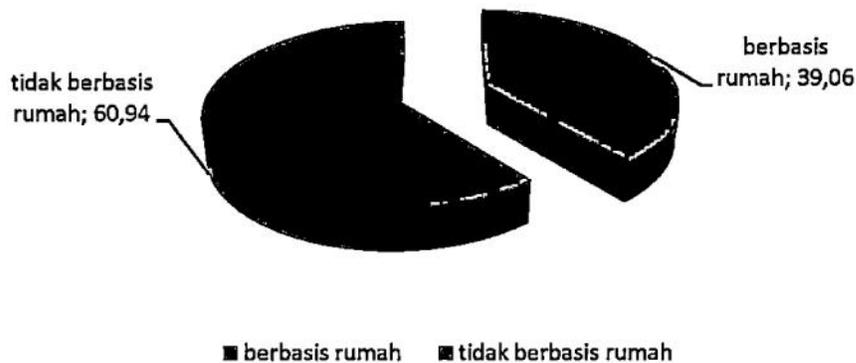
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp II Hal. 4

Tabel 5.54 Persentase Basis Perjalanan Penumpang Prameks (%)

No.	Waktu Pengamatan	Berbasis Rumah	Tidak Berbasis Rumah	Jumlah
1.	Pagi	12,89	21,48	34,38
2.	Siang	12,89	22,27	35,16
3.	Sore	13,28	17,19	30,47
Jumlah		39,06	60,94	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

basis perjalanan penumpang



Gambar 5.27 Persentase Basis Perjalanan Penumpang Prameks

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. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.53 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.27 didapat 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 5.55 Akses Penumpang Prameks (Responden)

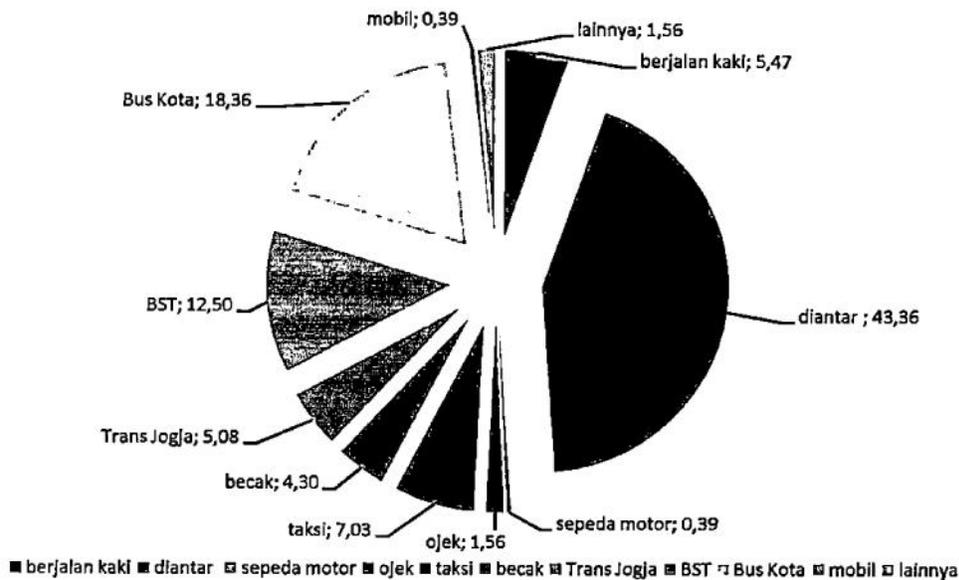
No.	Akses	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
		Responden			
1.	berjalan kaki	4	3	7	14
2.	diantar	44	43	24	111
3.	sepeda	1	0	0	1
4.	ojek	0	1	3	4
5.	taksi	9	3	6	18
6.	becak	1	5	5	11
7.	Trans Jogja	6	3	4	13
8.	BST	11	12	9	32
9.	Bus Kota	12	19	16	47
10.	mobil	0	1	0	1
11.	lainnya	0	0	4	4
Jumlah		88	90	78	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp II Hal. 4

Tabel 5.56 Persentase Akses Penumpang Prameks (%)

No.	Akses	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
		Persen			
1.	berjalan kaki	1,56	1,17	2,73	5,47
2.	diantar	17,19	16,80	9,38	43,36
3.	sepeda motor	0,39	0,00	0,00	0,39
4.	ojek	0,00	0,39	1,17	1,56
5.	taksi	3,52	1,17	2,34	7,03
6.	becak	0,39	1,95	1,95	4,30
7.	Trans Jogja	2,34	1,17	1,56	5,08
8.	BST	4,30	4,69	3,52	12,50
9.	Bus Kota	4,69	7,42	6,25	18,36
10.	mobil	0,00	0,39	0,00	0,39
11.	lainnya	0,00	0,00	1,56	1,56
Jumlah		34,38	35,16	30,47	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.28 Persentase Akses Penumpang Prameks

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. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.55 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.28 didapat 43,36 % penumpang mencapai stasiun dengan diantar. 5,47 % Penumpang memilih untuk berjalan kaki, sedangkan 18,36 % menggunakan bus kota, 12,50 % menggunakan BST, 5,08 % menggunakan Trans Jogja. Sedangkan Persentase pemilihan moda lainnya penumpang menggunakan taksi,ojek, angkot, sepeda motor dan sepeda.

Tabel 5.57 Egres Penumpang Prameks (responden)

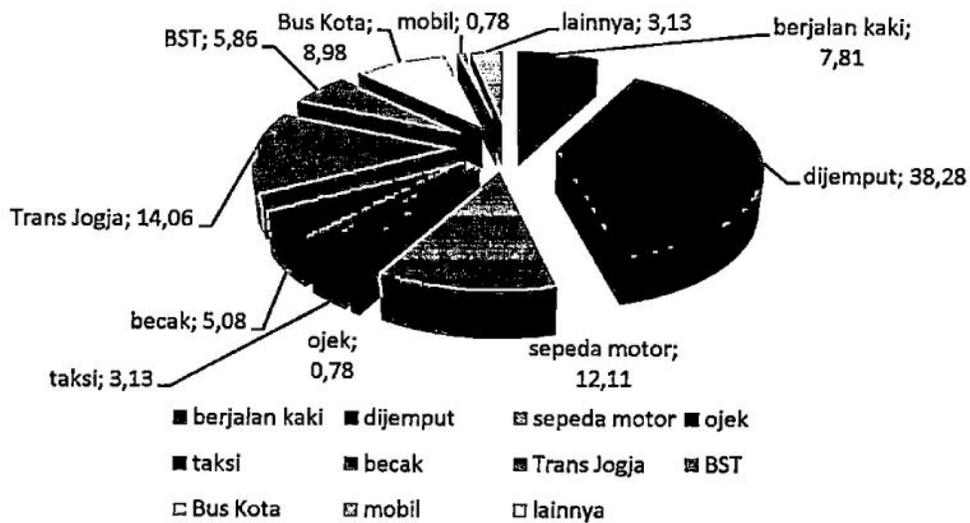
No.	Egres	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
		Responden			
1.	berjalan kaki	7	8	5	20
2.	dijemput	35	34	29	98
3.	sepeda motor	6	13	12	31
4.	ojek	0	0	2	2
5.	taksi	2	3	3	8
6.	becak	4	5	4	13
7.	Trans Jogja	12	16	8	36
8.	BST	6	3	6	15
9.	Bus Kota	9	7	7	23
10.	mobil	1	0	1	2
11.	lainnya	6	1	1	8
Jumlah		88	90	78	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp II Hal. 4

Tabel 5.58 Persentase Egres Penumpang Prameks (%)

No.	Egres	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
		Persen			
1.	berjalan kaki	2,73	3,13	1,95	7,81
2.	dijemput	13,67	13,28	11,33	38,28
3.	sepeda motor	2,34	5,08	4,69	12,11
4.	ojek	0,00	0,00	0,78	0,78
5.	taksi	0,78	1,17	1,17	3,13
6.	becak	1,56	1,95	1,56	5,08
7.	Trans Jogja	4,69	6,25	3,13	14,06
8.	BST	2,34	1,17	2,34	5,86
9.	Bus Kota	3,52	2,73	2,73	8,98
10.	mobil	0,39	0,00	0,39	0,78
11.	lainnya	2,34	0,39	0,39	3,13
Jumlah		34,38	35,16	30,47	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.29 Persentase Egres Penumpang Prameks

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 mencapainya. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.57 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.29 diketahui dijemput dengan 38,28 %, 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 %. Alternatif pilihan moda lainnya seperti Sepeda Motor sebesar 12,11 % .

4. Peulang alik

Tabel 5.59 Kategori Perjalanan Penumpang (Responden)

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

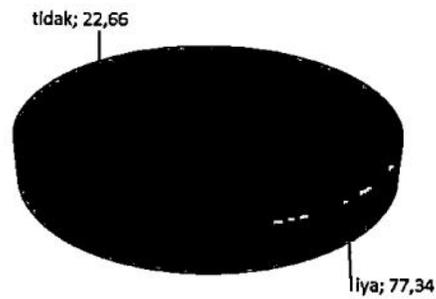
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp II Hal. 4

Tabel 5.210 Persentase Kategori Perjalanan Penumpang (%)

Waktu	Ulang Alik Penumpang		Jumlah
	iya	tidak	
Pagi	26,56	7,81	34,38
Siang	26,95	8,20	35,16
Sore	23,83	6,64	30,47
Jumlah	77,34	22,66	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

ULANG - ALIK PENUMPANG PRAMEKS



Gambar 5.30 Persentase Peulang-alik Prameks

Penumpang Prameks merupakan pelaku perjalanan peulang alik, sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.59 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.30 didapat 77,34 % melakukan perjalanan ulang alik, sedangkan 22,66 % tidak melakukan perjalanan ulang alik.

5. Perjalanan ulang alik

Tabel 5.61 Kategori Perjalanan Ulang Alik Penumpang (Responden)

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. Lamp II Hal. 4

Tabel 5.62 Persentase Kategori Perjalanan Ulang Alik Penumpang (%)

No	Waktu	Kategori Perjalanan Penumpang			Jumlah
		Pulang Pergi	Pulang Saja	Hanya Berangkat Saja	
1	Pagi	26,56	2,34	5,47	34,38
2	Siang	26,95	1,95	6,25	35,16
3	Sore	23,83	1,95	4,69	30,47
Jumlah		77,34	6,25	16,41	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.31 Persentase Kategori Perjalanan Penumpang Prameks

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, Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.61 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.31 didapat 77,34 % melakukan perjalanan pulang-pergi dengan menggunakan Prameks. Sedangkan 6,25 % responden menggunakannya hanya untuk pulang saja dan 16,41 % responden menggunakan Prameks hanya untuk berangkat saja.

6. Frekuensi Penumpang Menggunakan Prameks

Tabel 5.63 Frekuensi Perjalanan Penumpang Dalam 1 Minggu (Responden)

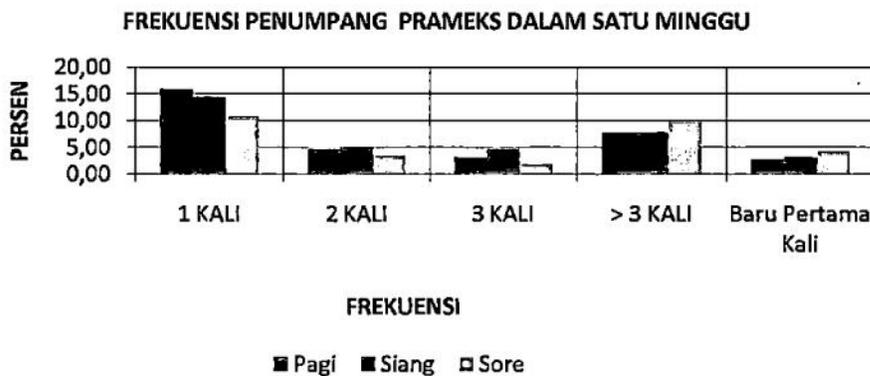
No	Waktu	Frekuensi Penumpang				Baru Pertama Kali	Jumlah
		1	2	3	> 3		
1	Pagi	41	12	8	20	7	88
2	Siang	37	13	12	20	8	90
3	Sore	28	9	5	25	11	78
Jumlah		107	36	28	65	26	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011.Lamp III Hal. 7

Tabel 5.64 Persentase Frekuensi Perjalanan Penumpang Dalam 1 Minggu (%)

No.	Waktu	Frekuensi Penumpang					Jumlah
		1 KALI	2 KALI	3 KALI	> 3 KALI	Baru Pertama Kali	
1.	Pagi	16,02	4,69	3,13	7,81	2,73	34,38
2.	Siang	14,45	5,08	4,69	7,81	3,13	35,16
3.	Sore	10,94	3,52	1,95	9,77	4,30	30,47
Jumlah		41,41	13,28	9,77	25,39	10,16	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.20 Persentase Frekuensi Perjalanan Penumpang Dalam Satu Minggu

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya, Prameks memiliki karakteristik penumpang yang merupakan pelaku perjalanan peulang-alik. Para peulang – alik ini umumnya menggunakan jasa pelayanan Prameks untuk aktivitas sehari – harinya. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.63 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.32 didapat dalam seminggu penumpang yang menggunakan Prameks sebanyak satu kali sebesar 41,41 % dua kali seminggu sebesar 13,28 %, tiga kali seminggu 9,77 %, lebih dari tiga kali

seminggu sebesar 25,39 %. Namun, penumpang yang baru pertama kali menggunakan jasa layanan Prameks pun cukup tinggi yakni 10,16 %.

7. Volume Terpadat

Tabel 5.65 Jam Sibuk Penumpang Prameks

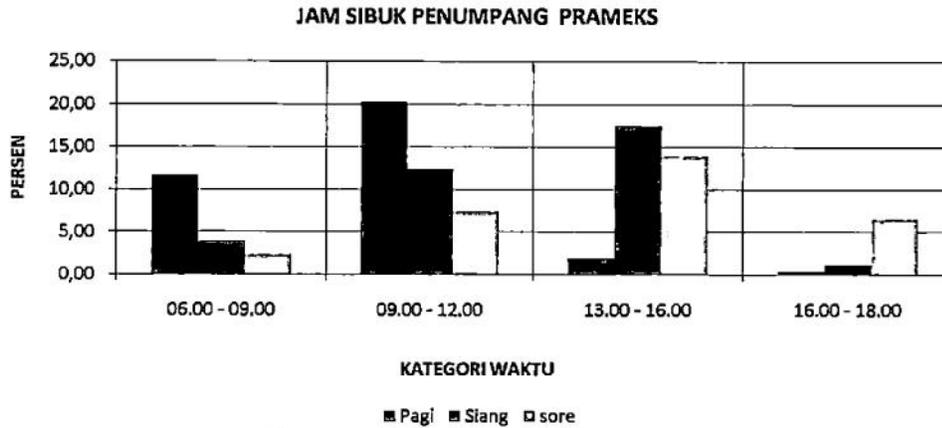
No.	Waktu	Jam Sibuk Penumpang				Jumlah
		06.00-09.00	09.00-12.00	13.00-16.00	16.00-18.00	
1.	Pagi	30	52	5	1	88
2.	Siang	10	32	45	3	90
3.	Sore	6	19	36	17	78
Jumlah		46	103	86	21	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp III Hal. 7

Tabel 5.66 Persentase Jam Sibuk Penumpang Prameks (%)

No.	Waktu	Jam Sibuk Penumpang				Jumlah
		06.00-09.00	09.00-12.00	13.00-16.00	16.00-18.00	
1.	Pagi	11,72	20,31	1,95	0,39	34,38
2.	Siang	3,91	12,50	17,58	1,17	35,16
3.	Sore	2,34	7,42	14,06	6,64	30,47
Jumlah		17,97	40,23	33,59	8,20	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.21 Persentase Volume Terpadat

Waktu terjadinya pergerakan sangat tergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitasnya sehari-hari. Dengan demikian, waktu perjalanan sangat bergantung pada maksud perjalanan. Pola perjalanan setiap hari di suatu kota pada dasarnya merupakan gabungan dari pola perjalanan untuk maksud bekerja, pendidikan, berbelanja, dan kegiatan sosial lainnya. Pola perjalanan diperoleh dari penggabungan ketiga pola perjalanan diatas disebut juga pola variasi harian yang menunjukkan tiga waktu puncak, yaitu pagi, siang dan sore (Tamin, 2000).

Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.65 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.33 didapat penumpang menggunakan Prameks rentang waktu antara pukul 09.00-12.00 dengan persentase sebesar 40,23 %.

J. Persepsi Penumpang

1. Terhadap Jauh (Iya/Tidak) Stasiun Dengan Rumah

Tabel 5.67 Persepsi Penumpang terhadap Jauh (iya/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

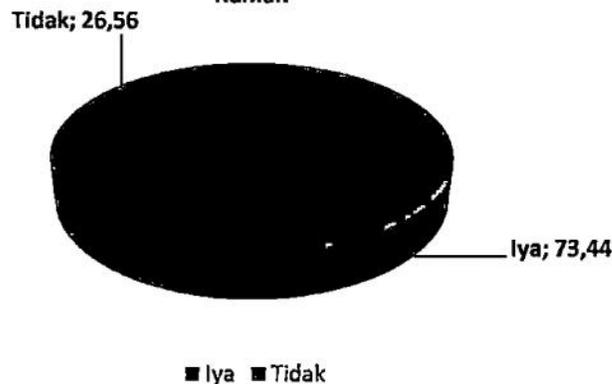
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp III Hal. 7

Tabel 5.68 Persentase Persepsi Penumpang terhadap Jauh (iya/tidak) Stasiun dengan Rumah (%)

No	Jarak Jauh Dari Rumah			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya	Tidak	
1	Pagi	23,83	10,55	34,38
2	Siang	26,95	8,20	35,16
3	Sore	22,66	7,81	30,47
Jumlah		73,44	25,66	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

Persepsi Penumpang Prameks Terhadap Jarak Stasiun Jauh (Iya/Tidak) Dari Rumah



Gambar 5.34 Persentase Persepsi Penumpang terhadap Jauh (iya/tidak) Stasiun dengan Rumah

Hasil analisis data diketahui bahwa penumpang berpersepsi letak Stasiun yang masih jauh dari rumah. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.67 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.34 didapat penumpang yang berpersepsi letak stasiun masih jauh dari rumah sebesar 73,44 % sedangkan 25,66 % responden berpersepsi stasiun tidak jauh dari rumah.

2. Jarak Stasiun jauh/tidak dengan tempat tujuan

Tabel 5.69 Persepsi Penumpang terhadap Jarak Stasiun Jauh/tidak dengan Tempat Tujuan (Responden)

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. Lamp III Hal. 7

Tabel 5.70 Persentase Persepsi Penumpang terhadap Jarak Stasiun Jauh/tidak dengan Tempat Tujuan (%)

No.	Jarak Jauh Dari Tempat Tujuan			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya (jauh)	Tidak (jauh)	
1.	Pagi	22,66	11,72	34,38
2.	Siang	24,22	10,94	35,16
3.	Sore	23,83	6,64	30,47
Jumlah		70,70	29,30	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.35 Persentase Persepsi penumpang terhadap jarak stasiun jauh/tidak dengan tempat tujuan

Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.69 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.35 diketahui bahwa letak stasiun dari rumah menurut penumpang yang menjadi responden 67,97 % 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 stasiun jauh/tidaknya dengan tempat tujuan selain rumah (sekolah, kantor, Mall), diketahui 29,30 % responden berpersepsi bahwa stasiun akhir perjalanan tidak jauh dari tempat tujuan. Sedangkan 70,70 % responden berpersepsi stasiun jauh dari tempat tujuan perjalanan. Meskipun begitu jika ditinjau dari hasil analisis akses dan egress letak stasiun tersebut masih terjangkau dengan berjalan kaki.

3. Waktu tempuh akses penumpang

Tabel 5.71 Persepsi Waktu Tempuh Akses Penumpang (Responden)

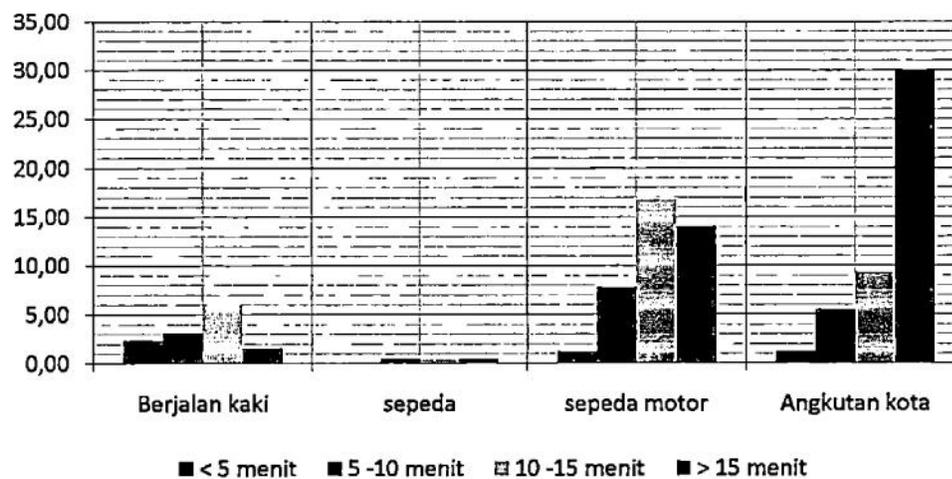
	Berjalan kaki	sepeda	sepeda motor	Angkutan kota	jumlah
< 5 menit	6	0	3	3	12
5 -10 menit	8	1	20	14	43
10 -15 menit	15	1	43	24	83
> 15 menit	4	1	36	77	118
jumlah	33	3	102	118	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp IV Hal. 10

Tabel 5.72 Persentase Persepsi Waktu Tempuh Akses Penumpang (%)

	Berjalan kaki	sepeda	sepeda motor	Angkutan kota	jumlah
< 5 menit	2,34	0,00	1,17	1,17	4,69
5 -10 menit	3,13	0,39	7,81	5,47	16,80
10 -15 menit	5,86	0,39	16,80	9,38	32,42
> 15 menit	1,56	0,39	14,06	30,08	46,09
jumlah	12,89	1,17	39,84	46,09	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010



Gambar 5.36 Persentase Persepsi Waktu Tempuh Akses Penumpang

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.

Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.71 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.36 diketahui penumpang yang akan mencapai stasiun kurang dari 5 menit lebih memilih berjalan kaki dengan persentase sebesar 2,34 %. 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 %, namun dengan rentang waktu tempuh tersebut pilihan moda transportasi mulai berkembang, dengan pilhan penumpang yang menggunakan sepeda sebesar 0,93 %, sepeda motor sebesar 7,81 % dan angkutan umum sebesar 5,47 %.

Pada analisis ukuran waktu tempuh ketiga yakni antara 10 -15 menit, penumpang yang memilih berjalan kaki mulai meningkat dengan persentase sebesar 5,86 %, menggunakan sepeda sebesar 0,39 %, sepeda motor 16,80 % dan penumpang yang menggunakan angkutan umum meningkat menjadi 9,38 %. Sedangkan ukuran waktu tempuh antara lebih dari 10 -15 menit, penumpang yang berjalan kaki menurun menjadi 1,56 %, menggunakan sepeda 0,39 %, sepeda motor 14,06 % dan angkutan umum meningkat menjadi 30,08 %.

4. Letak Stasiun iya/tidaknya Strategis dengan Tata Guna Lahan

Tabel 5.73 Persepsi Stasiun iya/tidaknya Strategis dengan Tata Guna Lahan (Responden)

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. Lamp IV Hal. 10

Tabel 5.74 Persentase Persepsi Stasiun iya/tidaknya Strategis dengan Tata Guna Lahan (%)

No.	letak stasiun terhadap tata guna lahan			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya	Tidak	
1.	Pagi	33,59	0,78	34,38
2.	Siang	32,42	2,73	35,16
3.	sore	29,69	0,78	30,47
Jumlah		95,70	4,30	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

Strategis Iya/Tidaknya letak stasiun terhadap tata guna lahan



Gambar 5.37 Persentase Persepsi stasiun iya/tidaknya strategis dengan tata guna lahan

Keberadaan sarana dan prasarana transportasi yang berada dekat dengan tata guna lahan tentu akan membentuk jaringan transportasi yang baik. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.73 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.37 didapat analisis tentang persepsi penumpang terhadap letak stasiun Prameks apakah telah sesuai dengan kebutuhan penumpang 95,70 % menjawab letak stasiun telah strategis atau sesuai dengan kebutuhan mereka. Sedangkan 4,30 % penumpang masih berpersepsi letak stasiun belum sesuai atau belum strategis peletakannya.

K. Persepsi penumpang terhadap biaya perjalanan

1. Biaya Perjalanan Penumpang Sehari-hari

Tabel 5.75 Biaya Perjalanan Penumpang Sehari-hari (Responden)

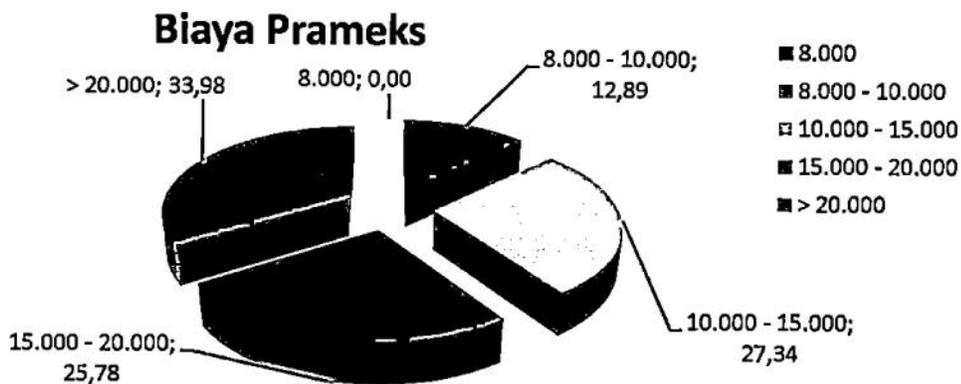
No.	biaya	pagi	siang	sore	jumlah
1.	8000	0	0	0	0
2.	8000 - 10000	8	15	10	33
3.	10000 - 15.000	28	23	19	70
4.	15.000 - 20000	20	29	17	66
5.	> 20.000	32	23	32	87
Jumlah		88	90	78	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011.Lamp IV Hal. 10

Tabel 5.76 Persentase Biaya Perjalanan Penumpang Sehari-hari (%)

No.	biaya	pagi	siang	sore	jumlah
1.	8000	0,00	0,00	0,00	0,00
2.	8000 - 10000	3,13	5,86	3,91	12,89
3.	10000 - 15.000	10,94	8,98	7,42	27,34
4.	15.000 - 20000	7,81	11,33	6,64	25,78
5.	> 20.000	12,50	8,98	12,50	33,98
Jumlah		34,38	35,16	30,47	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.38 Persentase Biaya perjalanan penumpang Prameks 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 Rp 18000,- 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. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.75 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.38 didapat 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 Rp 8.000,- - Rp 10.000,- sebesar 12,89 %, tentunya responden yang memilih biaya perjalanan ini adalah pelajar atau mahasiswa yang bukan golongan dari pulang–alik. Biaya perjalanan penumpang antara Rp 10.000,- – Rp 15.000,- sebesar 27,34 %, biaya perjalanan Rp 15.000,- – Rp 20.000,- sebesar 25,78 %, dan biaya perjalanan penumpang yang lebih dari Rp 20.000,- sebesar 33,98 %. Penumpang prameks memiliki biaya perjalanan umumnya sebesar Rp 10.000,- – Rp 15.000,- untuk setiap harinya.

2. Perbandingan Tarif Prameks terhadap Angkutan Umum Lainnya

Tabel 5.77 Perbandingan Tarif Prameks terhadap Angkutan Umum Lainnya (Responden)

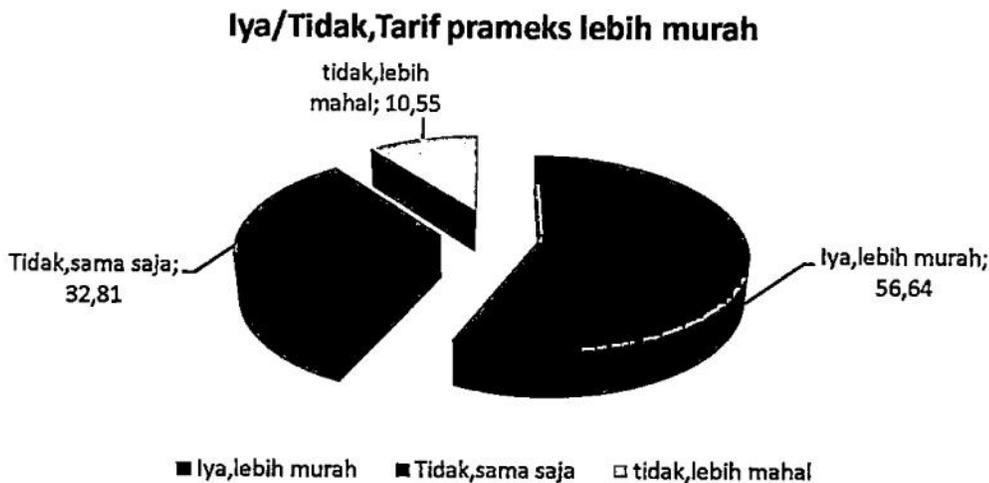
No	Waktu	Iya/Tidak, Tarif prameks lebih murah			Jumlah
		Iya, lebih murah	Tidak, sama saja	tidak, lebih mahal	
1	Pagi	60	23	5	88
2	Siang	45	35	10	90
3	sore	40	26	12	78
Jumlah		145	84	27	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp V Hal. 14

Tabel 5.78 Persentase Perbandingan Tarif Prameks terhadap Angkutan Umum Lainnya (%)

No.	Waktu	Iya/Tidak, Tarif prameks lebih murah			Jumlah
		Iya, lebih murah	Tidak, sama saja	tidak, lebih mahal	
1.	Pagi	23,44	8,98	1,95	34,38
2.	Siang	17,58	13,67	3,91	35,16
3.	sore	15,63	10,16	4,69	30,47
Jumlah		56,64	32,81	10,55	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.39 Persentase Perbandingan tarif prameks terhadap angkutan lainnya

Keamanan, kenyamanan dan tarif yang murah akan menjadi 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 Rp 9.000,- untuk semua penumpang. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.77 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.39 didapat Harga tarif tersebut dengan tambahan fasilitas yang disediakan 56,64 % responden berpersepsi tarif tersebut terjangkau atau relatif murah. Namun, 10,55 % penumpang berpersepsi tidak, lebih mahal dan 32,81 % berpersepsi sama saja dengan angkutan kota lainnya.

L. Persepsi persepsi pelayanan dan fasilitas Prameks

1. Pengetahuan terhadap Jadwal Prameks

Tabel 5.79 Pengetahuan Penumpang terhadap Jadwal Prameks (Responden)

No.	Iya tahu/tidaknya penumpang tertang 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

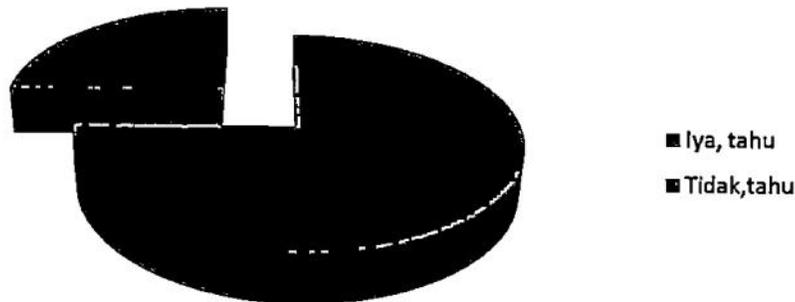
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011.Lamp IV Hal. 10

Tabel 5.80 Persentase Pengetahuan Penumpang terhadap Jadwal Prameks (%)

No.	Iya tahu/tidaknya penumpang tertang jadwal prameks			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya, tahu	Tidak,tahu	
1.	Pagi	26,56	7,81	34,38
2.	Siang	27,34	7,81	35,16
3.	sore	21,09	9,38	30,47
Jumlah		75,00	25,00	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

Iya tahu/tidaknya penumpang tentang jadwal prameks



Gambar 5.22 Persentase Pengetahuan penumpang terhadap jadwal prameks

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 di semua stasiun. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.79 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.40 didapat 75 % penumpang berpersepsi mengetahui informasi tentang jadwal KA Prameks. Sedangkan 25 % 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.

2. Persepsi terhadap pelayanan operator Stasiun Prameks

Tabel 5.81 Persepsi terhadap Pelayanan Operator Stasiun (Responden)

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

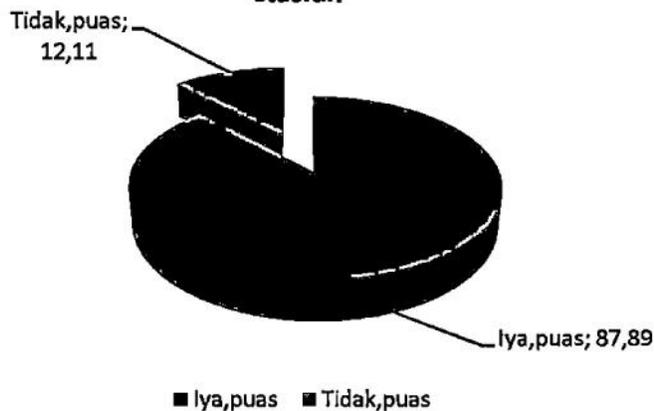
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp. IV Hal. 10

Tabel 5.82 Persentase Persepsi terhadap Pelayanan Operator Stasiun (%)

No.	Iya puas/tidaknya penumpang terhadap pelayanan operator stasiun			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya,puas	Tidak,puas	
1.	Pagi	31,64	2,73	34,38
2.	Siang	32,03	3,13	35,16
3.	Malam	24,22	6,25	30,47
Jumlah		87,89	12,11	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

Iya puas/tidaknya penumpang terhadap pelayanan operator stasiun



Gambar 5.41 Persentase Persepsi terhadap pelayanan operator stasiun

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.

Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.81 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.41 didapat 87,89 % memberikan persepsi yang positif menanggapi pelayanan operator stasiun dalam memberikan informasi perjalanan. Sebaliknya, hanya 12,11 % 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 5.83 Persepsi terhadap Desain dan Ukuran Stasiun (Responden)

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

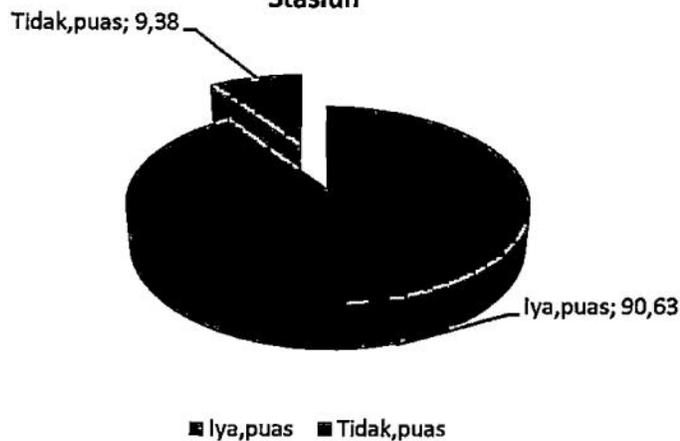
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp IV Hal. 10

Tabel 5.84 Persentase Persepsi terhadap Desain dan Ukuran Stasiun (%)

No.	Iya puas/tidaknya penumpang terhadap desain dan ukuran stasiun			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya,puas	Tidak,puas	
1.	Pagi	32,42	1,95	34,38
2.	Siang	32,03	3,13	35,16
3.	sore	26,17	4,30	30,47
Jumlah		90,63	9,38	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

Iya puas/tidaknya penumpang terhadap desain dan ukuran Stasiun



Gambar 5.232 Persentase Persepsi terhadap desain dan ukuran stasiun

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.

Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.83 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.42 didapat 9,38 % penumpang berpersepsi

tidak puas, namun secara umum 90,62 % penumpang telah puas dengan desain dan ukuran Stasiun yang telah tersedia untuk saat ini.

4. Setuju tidaknya beroperasinya Prameks

Tabel 5.85 Setuju Tidaknya Beroperasinya Prameks

No	Iya Setuju/tidaknya beroperasinya prameks			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya,setuju	Tidak,setuju	
1	Pagi	86	2	88
2	Siang	90	0	90
3	sore	72	6	78
Jumlah		248	8	256

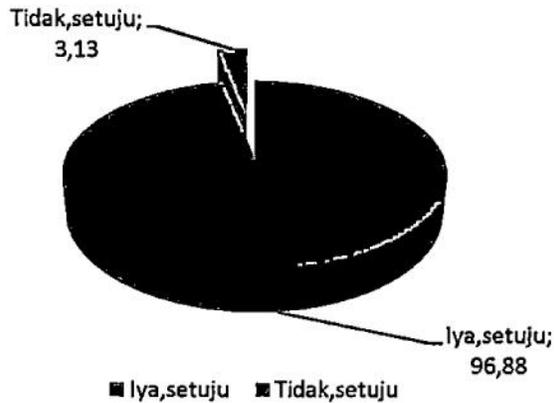
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp V Hal. 14

Tabel 5.86 Persentase Setuju Tidaknya Beroperasinya Prameks (%)

No.	Iya Setuju/tidaknya beroperasinya prameks			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya,setuju	Tidak,setuju	
1.	Pagi	33,59	0,78	34,38
2.	Siang	35,16	0,00	35,16
3.	sore	28,13	2,34	30,47
Jumlah		96,88	3,13	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

Iya Setuju/tidaknya beroperasinya Prameks



Gambar 5.43 Persentase Persepsi penumpang terhadap beroperasinya Prameks

Bentuk analisis kinerja prasarana Prameks berupa persepsi penumpang tentang setuju/tidaknya beroperasinya Prameks. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.85 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.43 didapat 96,88 % responden yang setuju beroperasinya Prameks namun ada 3,13 % yang tidak setuju. Hal itu dikarenakan para penumpang tersebut belum terbiasa menggunakan Prameks dibandingkan angkutan yang lainnya.

5. Setuju Tidaknya Penumpang Menggunakan Integrasi Tiket BST – Prameks – Trans Jogja

Tabel 5.87 Setuju Tidaknya Integrasi Tiket (Responden)

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

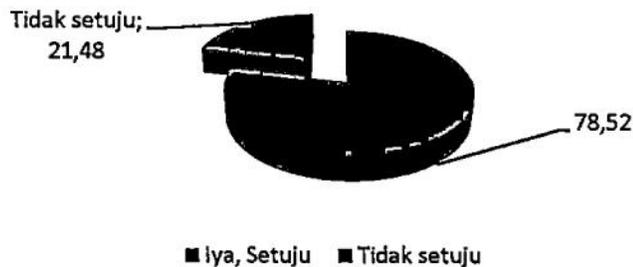
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp V Hal. 14

Tabel 5.88 Persentase Setuju Tidaknya Integrasi Tiket (%)

Setuju iya/Tidaknya menggunakan integrasi tiket			Jumlah
Waktu Pengamatan	Iya	Tidak	
Pagi	27,73	6,64	34,38
Siang	26,56	8,59	35,16
Sore	24,22	6,25	30,47
Jumlah	78,52	21,48	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

Setuju iya/Tidaknya penumpang menggunakan Integrasi Tiket BST-Prameks-Trans Jogja



Gambar 5.44 Persentase Setuju tidaknya Integrasi Tiket BST – Prameks – Trans Jogja

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. Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.87 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.44 didapat analisis tentang setuju tidaknya integrasi tiket BST – Prameks – Trans Jogja dimasa mendatang 78,52 % responden

menjawab setuju untuk menggunakan karena bisa lebih praktis dan tidak harus antri tiket untuk melakukan perjalanan dan 21,48 % menjawab tidak setuju karena penumpang tersebut belum mempunyai perjalanan rutin sehingga harus menggunakan integrasi tiket tersebut.

Tabel 5.89 Setuju Tidaknya Menggunakan Integrasi Tiket (Responden)

No	penumpang BST yang menggunakan Prameks			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Prameks	Lainnya	
1	27 Feb `11	0	1	1
2	28 Feb `11	2	4	6
3	17 Mar `11	16	17	33
Jumlah		18	22	40

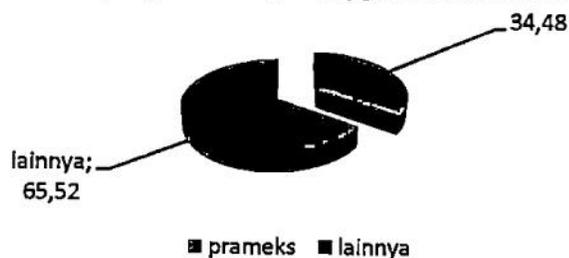
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp. II Hal. 7

Tabel 5.90 Persentase Setuju Tidaknya Menggunakan Integrasi Tiket (%)

No.	penumpang BST yang menggunakan Prameks			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Prameks	Lainnya	
1.	27 Feb `11	0,86	19,83	20,69
2.	28 Feb `11	5,17	22,41	27,59
3.	17 Mar `11	28,45	23,28	51,72
Jumlah		34,48	65,52	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011

Penumpang BST Yang menggunakan Prameks



Gambar 5.45 Persentase Penumpang BST yang menggunakan Prameks

Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.89 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.45 didapat hanya ada 40 responden yang saat ini menggunakan Prameks. Dengan pengguna prameks sebanyak 34,48 % dan lainnya 65,52 %.

Tabel 5.91 Setuju Tidaknya Menggunakan Integrasi Tiket (Responden)

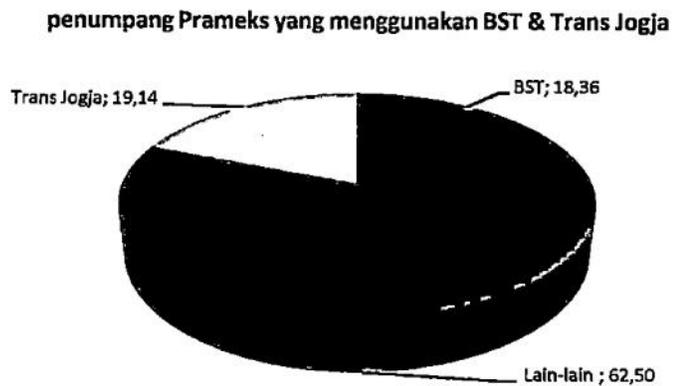
Waktu	penumpang Prameks yang menggunakan BST & Trans Jogja			Jumlah
	BST	Lainya	Trans Jogja	
Pagi	17	53	18	88
Siang	15	56	19	90
Sore	15	51	12	78
Jumlah	47	160	49	256

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011. Lamp II Hal. 7

Tabel 5.92 Persentase Setuju Tidaknya Menggunakan Integrasi Tiket (%)

Waktu	penumpang Prameks yang menggunakan BST & Trans Jogja			Jumlah
	BST	Lain-lain	Trans Jogja	
Pagi	6,64	20,70	7,03	34,375
Siang	5,85	21,87	7,42	35,15625
sore	5,85	19,92	4,68	30,46875
Jumlah	18,36	62,50	19,14	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2011



Gambar 5.46 Persentase Penumpang Prameks yang menggunakan BST dan Trans Jogja

Sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 5.91 yang digambarkan dalam bentuk grafik sebagaimana pada Gambar 5.46 didapat hanya ada 96 responden yang saat ini menggunakan Trans Jogja dan Batik Solo Trans. Pengguna trans jogja 51,04 % dan Batik Solo Trans 48,96 %.