

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Transportasi

a. Pengertian

Menurut Salim (1993:6) transportasi merupakan aktifitas pemindahan barang (muatan) dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana tertentu. Ada dua unsur penting dalam transportasi yaitu: pemindahan atau pergerakan (*movement*) dan barang (komoditi) dan orang yang secara fisik berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Ada dua fungsi transportasi yaitu: angkutan penumpang dengan menggunakan mobil atau kendaraan pribadi dan angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum, baik darat, laut maupun udara seperti bus, pesawat terbang, kereta api dan kapal laut.

Satu kesatuan definisi sistem transportasi yaitu: sistem dan transportasi. Sistem adalah bentuk keterikatan dan keterkaitan antar variabel dalam tatanan yang terstruktur. Sedangkan transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Berdasarkan pengertian di atas dapat diartikan bahwa sistem transportasi adalah bentuk perpaduan integral berbagai variabel dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke

tempat lain. Sistem transportasi dimaksudkan untuk mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan atau barang untuk mengoptimalkan proses perpindahan tersebut (Munawar, 2005).

Menurut Munawar (2005) ada dua aspek yang sangat penting dalam sistem transportasi, yaitu aspek sarana dan aspek prasarana. Aspek sarana atau disebut juga moda atau jenis angkutan berhubungan dengan jenis atau piranti yang digunakan dalam hal pergerakan manusia dan barang, seperti, mobil, kapal, kereta api (KA) dan pesawat terbang. Aspek prasarana berhubungan dengan wadah atau alat lain yang digunakan untuk mendukung sarana, seperti jalan raya, jalan rel, dermaga, terminal, bandara, dan stasiun kereta api. Lima unsur pokok dalam sistem transportasi yaitu: orang yang lagi membutuhkan, kemudian membutuhkan barang, suatu kendaraan akan digunakan sebagai alat angkut, serta jalan akan melengkapi sarana dan prasarana angkutan umum, dan pihak organisasi sebagai pengelola angkutannya.

b. Pengertian Angkutan umum

Undang Undang Lalu Lintas Dan Angkutan jalan tahun 2009 mengartikan angkutan sebagai perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Angkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan) (Kemenhum HAM, 2014).

c. Asas Angkutan Umum

Ada beberapa asas-asas dalam angkutan umum :

1) Asas Koordinasi

Asas ini mensyaratkan kedudukan yang sejajar antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan walaupun perjanjian pengangkutan merupakan "pelayanan jasa", asas subordinasi antara buruh dan majikan pada perjanjian perburuan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan.

2) Asas Campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpanan barang dari pengirim kepada pengangkut, dan melakukan pekerjaan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut. Jika dalam perjanjian pengangkutan tidak diatur lain, maka diantara ketentuan ketiga jenis perjanjian itu dapat diberlakukan. Hal ini ada hubungannya dengan asas konsensual.

3) Asas Tidak Ada Hak Retensi

Penggunaan hak retensi sangat bertentangan dengan fungsi dan tujuan pengangkutan karena penggunaan hak retensi akan menyulitkan pengangkut sendiri seperti penyediaan tempat penyimpanan, biaya penyimpanan, penjagaan dan perawatan barang.

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Tujuannya

membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan.

Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. Angkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin.

Angkutan penumpang merupakan angkutan massal sehingga perlu ada kesamaan diantara para penumpang seperti kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian tetapi kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Angkutan umum massal memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap sehingga pelayanan angkutan umum terhadap penumpang akan berjalan dengan baik sehingga dapat tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan.

Pemerintah mempunyai peran penting dan campur tangan khusus untuk mewujudkan keseimbangan antara ketersediaan dan

permintaan guna mencapai pelayanan angkutan umum penumpang yang sesuai dengan Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Trans Jogja

a. Pengertian

Trans Jogja adalah sebuah sistem transportasi bus cepat, murah dan ber-AC di seputar kota Yogyakarta. Trans Jogja merupakan salah satu bagian dari program penerapan *Bus Rapid Transit* (BRT) yang di rencanakan Departemen Perhubungan. Pengelola Trans Jogja adalah PT. Jogja Tugu Trans, sebagai wujud konsorsium empat koperasi pengelola transportasi umum kota dan pedesaan di Yogyakarta (Koperasi Pemuda Sleman, Kopata, Aspada, dan Puskopakar) dan Perum Damri. Sistem ini mulai dioperasikan pada awal bulan Maret 2008 oleh Dinas Perhubungan, Pemerintah Provinsi DIY. Moto pelayanannya adalah “Aman, Nyaman, Andal, Terjangkau, dan Ramah Lingkungan”. Sistem yang menggunakan bus berukuran sedang ini menerapkan sistem tertutup, dalam arti penumpang tidak dapat memasuki bus tanpa melewati gerbang pemeriksaan. Selain itu, diterapkan sistem pembayaran yang berbeda-beda : sekali jalan, tiket pelajar, dan tiket umum berlangganan. Tiket ini berbeda dengan karcis bus biasa karena merupakan kartu pintar (*smart card*). Karcis akan diperiksa secara otomatis melalui suatu mesin yang akan membuka pintu secara otomatis. Penumpang dapat berganti bus tanpa harus

membayar biaya tambahan, asalkan masih dalam satu tujuan (Dishub kominfo DIY, 2011).

b. Visi dan Misi Trans Jogja

Sebagaimana lembaga lainnya Trans Jogja Busway memiliki visi dan misi lembaga untuk mengatur ketertiban operasinya. Visi dan misi Trans Jogja Busway tentunya mengarah ke perubahan transportasi umum yang lebih baik di Yogyakarta.

1) Visi

Terwujudnya Transportasi dan Pos Telekomunikasi yang mantap guna mempercepat dan mendukung masyarakat yang kompetitif.

2) Misi

a) Meningkatkan kualitas pelayanan bidang transportasi (darat, laut dan udara) yang memenuhi standar pelayanan dengan memprioritaskan peningkatan prasarana dan sarana transportasi serta pengembangan sistem angkutan umum yang menyediakan aksesibilitas tinggi, tepat waktu dan efisien.

b) Menjadikan operator dan penyedia jasa transportasi, pos dan telekomunikasi yang ada untuk lebih handal dan berdaya saing serta mampu memberikan pelayanan yang prima kepada masyarakat.

c) Meningkatkan keselamatan dan kenyamanan berlalu lintas di jalan, pelayaran, perkeretaapian dan penerbangan dengan menitik

beratkan pada kelancaran, ketertiban, keselamatan pengguna jasa angkutan jalan dan pejalan kaki.

c. Sistem Kerja Pengelolaan Trans Jogja

Pada suatu cara sistem kerja dari pengolahan perusahaan angkutan ini akan berpengaruh terhadap seberapa jumlah para penumpang ataupun sasaran objek yang akan dilalui. Kemudian pelayanan yang akan diberikan harus lebih baik dan memberikan suatu pelayanan yang memadai dengan memperhatikan kemudahan dan kenyamanan penumpang. Sistem kerja pengelolaan yang telah dilaksanakan Trans Jogja adalah sebagai berikut:

1) Sistem Operasional

Sistem operasional Trans Jogja dilakukan secara bertahap yang dilaksanakan pada tanggal 18 Februari 2008 dengan melakukan menguji coba dengan waktu 1 minggu menggunakan tariff yang dikeluarkan sebesar Rp. 1000 per orang yang akan dilaksanakan pada jam 05.30 hingga 21.30 kemungkinan akan bisa diperpanjang hingga jam 22.00. Beberapa bus yang bisa digunakan ialah sebanyak 54 bus dengan menyediakan kursi tempat duduk 22 seat dan 19 untuk yang berdiri sudah termasuk cadangan. Sejumlah halte dan telah disediakan mesin ticketing sebanyak 76 unit diantaranya merupakan halte 34 yang telah dibangun di Yogyakarta. Kemudian jumlah untuk para pegawai yaitu dengan 118 orang untuk pengemudi dan 118 orang untuk para pramugara atau pramugari serta dengan 570 orang

untuk petugas halte yang bukan PNS Dinas Perhubungan. Pada awalnya Bus *Trans Jogja* telah dilakukan sebanyak 3 koridor yang utamanya masing-masing mempunyai 2 jalur untuk pulang balik dengan sepanjang rute sebanyak 33 hingga 36 km dan serta *round trip time* dengan memberikan rata-rata dalam waktu 2 hingga 2,5 jam.

2) Pembelian Tiket Trans Jogja

Pembelian untuk tiket trans jogja dapat dilakukan dengan 3 cara yaitu tiket *Single Trip*, tiket reguler umum dan tiket reguler pelajar. Tiket untuk *Single Trip* merupakan suatu tiket yang bisa digunakan untuk dilakukan dalam 1 kali untuk perjalanan. Berdasarkan untuk ketentuan harga tiket sebesar Rp. 3000 untuk melakukan suatu perjalanan, para penumpang yang akan membeli untuk tiket *Single Trip* yang berada di tempat lokasi halte dan untuk para penumpang akan bisa menerima untuk tiket *Single Trip* kemudian tiket itu akan bisa digunakan.

Berdasarkan tiket regular untuk umum ialah tiket yang dapat digunakan untuk beberapa kali dalam perjalanan masyarakat umum. Ketentuan yang diberlakukan adalah mengeluarkan untuk tiket sebanyak Rp. 2.700 untuk melakukan setiap perjalanan, untuk pembelian pada tiket yang regular yang ada di halte yang hanya bertanda seperti POS atau *Card Center* pada Dinas Perhubungan Prov. DIY, untuk para penumpang yang hanya menerima untuk tiket

regular yang jumlahnya sesuai dengan nominal yang akan dibeli dan akan siap digunakan dan untuk pemilihan yang menggunakan pulsa atau isi ulang sebesar Rp 15.000, Rp 25.000, Rp 50.000 dan Rp 100.000.

Pada tiket regular pelajar merupakan suatu tiket yang bisa untuk digunakan hanya beberapa kali saja dalam perjalanan atau untuk tiket langganan yang di khususkan hanya digunakan oleh pelajar. Berdasarkan ketentuan yang telah di tetapkan dengan harga sebesar Rp 2.000 untuk melakukan setiap perjalanan hanya bagi pelajar yang sudah terdaftar secara kolektif yang berada di sekolah, untuk pada kartu tiket perdana dinilai dengan harga sebesar Rp 15.000 dengan melakukan pengisian isi ulang untuk pulsa sebesar Rp 15.000, Rp 25.000, Rp 50.000 dan Rp 100.000

3) Tata cara naik Trans Jogja.

Tata cara naik trans jogja dilakukan dengan beberapa tahap yaitu penggunaan dan proses transit antar halte (khusus pengguna reguler). Pada tahap penggunaan penumpang naik dari halte dan tiket akan dimasukkan ke dalam mesin tiket yang sudah disediakan kemudian akan ditelan secara otomatis (tiket *Single Trip*) atau dengan cara menempelkan atau di tap dengan menggunakan mesin pada tiket dan secara otomatis pulsa akan berkurang sesuai dengan hal itu maka untuk *Gate Access* akan bisa terbuka dan para penumpang bisa menunggu di halte tersebut.

Dalam proses untuk transit antar halte yang khusus hanya yang mempunyai regular kemudian dilakukan dengan cara para penumpang akan bisa naik serta pada tap tiket yang ada di *Gate Access* pada Halte A kemudian akan dilanjutkan menggunakan *Gate Access* B untuk pulsa pada tiket ini tidak akan berkurang jika dari *Gate Access* dari Halte A menuju *Gate Access* Halte B yang tidak akan lebih dari 60 menit.

4) Rute

Rute perjalanan bus trans jogja terdiri dari 8 rute yaitu rute 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4A dan 4B. Rincian dari masing-masing rute adalah sebagai berikut:

a) **Rute 1A** : Terminal Prambanan - Halte Prambanan - Jl. Raya Yogya-Solo - Halte Jl. Solo (KR 1) - Bandara Adisutjipto - Halte Bandara Adisutjipto - Jl. Laksda Adisucipto - Halte Jl. Solo (Jayakarta) - Jl. Janti - Halte Jl. Solo (Janti Flyover) - Jl. Laksda Adisucipto - Halte Jl. Solo (Jogja Bisnis) - Halte Jl. Solo (Gedung Wanita) - Jl. Urip Sumoharjo - Halte Urip Sumoharjo - Jl. Jend. Sudirman - Halte Sudirman 1 - Halte Sudirman 2 - Tugu Jogja - Jl. P. Mangkubumi - Halte Mangkubumi 1 - Halte Mangkubumi 2 - Stasiun Tugu - Jl. Malioboro - Halte Malioboro 1 - Halte Malioboro 2 - Jl. Jend. Ahmad Yani - Halte Ahmad Yani - Jl. Senopati - Halte Senopati 2 - Jl. Sultan Agung - Halte Puro Pakualaman - Jl. Kusumanegara - Halte Kusumanegara 1 - Halte

Kusumanegara 3 - Gambiraloka - Halte Kusumanegara (Gedung Juang 45) - Jl. Janti - Halte Gedong Kuning (JEC) - JEC - Jl. Laksda Adisucipto - Halte Jl. Solo (Janti) - Halte Jl. Solo (Alfa) - Halte Jl. Solo (Maguwo) - Bandara Adisutjipto - Halte Bandara Adisutjipto - Jl. Raya Yogya-Solo - Halte Jl. Solo (KR 2) - Halte Jl. Solo (Kalasan) - Terminal Prambanan (istirahat 15 menit)

b) **Route 1B** : Bandara Adisutjipto - Halte Bandara Adisutjipto - Jl. Laksda Adisucipto - Halte Jl. Solo (Jayakarta) - Halte Jl. Solo (Janti) - Jl. Babarsari - Halte J-Walk - Halte Portable Jl. Babarsari - Jl. Seturan Raya - Jl. Raya Kledokan - Jl. Laksda Adisucipto - Jl. Janti - Halte Jl. Solo (Janti Flyover) - Jl. Ringroad Timur - Halte RS. AU Dr.S. Hardjolukito - Jl. Janti - Halte Gedong Kuning (Wonocatur) - Jl. Kusumanegara - Halte Kusumanegara (Gembiraloka) - Halte Kusumanegara 4 - Halte Kusumanegara 2 - Jl. Sultan Agung - Halte Museum Biologi - Jl. Senopati - Halte Senopati 1 - Jl. KHA Dahlan - Jl. Bhayangkara - Jl. Jogonegaran - Jl. Gandekan Lor - Jl. Jlagran Lor - Jl. Tentara Rakyat Mataram - Jl. Tentara Pelajar - Halte Tentara Pelajar 1 - Jl. Diponegoro - Tugu Jogja - Jl. Jend. Sudirman - Halte Sudirman 3 - Jl. Cik Di Tiro - Halte Cik Di Tiro 2 - UGM - Jl. Terban - Halte Jl. Colombo (Kosudgama) - Jl. Colombo - Halte Jl. Colombo (UNY) - Jl. Gejayan (Jl. Affandi) - Jl. Laksda Adisucipto - Halte Jl. Solo (Debrito) - Halte Jl. Solo (Ambarukmo) - Jl. Janti - Halte Jl. Solo

(Janti Flyover) - Jl. Laksda Adisucipto - Halte Jl. Solo (Janti) - Halte Jl. Solo (Alfa) - Halte Jl. Solo (Maguwo) - Bandara Adisutjipto (istirahat 15 menit)

c) **Rute 2A** : Terminal Jombor - Halte Terminal Jombor - Jl. Magelang - Jl. Ring Road Utara - Halte Ring Road Utara (Monjali 1) - Jl. Monjali - Jl. AM Sangaji - Halte AM Sangaji 2 - Tugu Jogja - Jl. P. Mangkubumi - Halte Mangkubumi 1 - Halte Mangkubumi 2 - Jl. Malioboro - Halte Malioboro 1 - Halte Malioboro 2 - Jl. Jend. Ahmad Yani - Halte Ahmad Yani - Jl. Senopati - Halte Senopati 2 - Jl. Brigjend. Katamso - Halte Katamso 1 - Jl. Kolonel Sugiyono - Halte Sugiono 1 - Jl. Menteri Supeno - Jl. Veteran - Halte RSI Hidayatullah - Jl. Gambiran - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Ngeksigondo - Halte Ngeksigondo (Diklat PU) - Jl. Gedong Kuning - Halte Gedong Kuning (Dep. Kehutanan) - Jl. Janti - Jl. Kusumanegara - Halte Kusumanegara (Gembiraloka) - Gembiraloka - Halte Kusumanegara 4 - Jl. Cendana - Jl. Gayam - Halte Kenari 1 - Jl. Dr. Sutomo - Jl. Krasak - Jl. Laksda Yos Sudarso - Halte Yos Sudarso - Jl. Trimo - Jl. Dr. Wahidin Sudirohusodo - Jl. Jend. Sudirman - Halte Sudirman 1 - Jl. Cik Di Tiro - Halte Cik Di Tiro 2 - UGM - Jl. Terban - Halte Jl. Colombo (Kosudgama) - Jl. Colombo - Halte Jl. Colombo (UNY) - Jl. Gejayan (Jl. Affandi) - Halte UNY - Halte Santren - Jl. Anggajaya - Terminal Condongcatur - Halte

Terminal Condongcatur - Jl. Anggajaya - Jl. Ring Road Utara - Halte Ring Road Utara (Manggung) - Halte Ring Road Utara (Monjali 2) - Jl. Magelang - Terminal Jombor (istirahat 15 menit)

d) **Rute 2B** : Terminal Jombor - Halte Terminal Jombor - Jl. Magelang - Jl. Ring Road Utara - Halte Ring Road Utara (Monjali 1) - Halte Kentungan - Jl. Anggajaya - Terminal Condongcatur - Halte Terminal Condongcatur - Jl. Anggajaya - Jl. Gejayan (Jl. Affandi) - Halte Susteran Novisiat - Halte Sanata Dharma - Jl. Colombo - Halte Jl. Colombo (Samirono) - Jl. Terban - Halte Jl. Colombo (Panti Rapih) - UGM - Jl. Cik Di Tiro - Halte Cik Di Tiro 1 - Jl. Suroto - Jl. Laksda Yos Sudarso - Halte Yos Sudarso - Jl. Trimono - Jl. Dr. Sutomo - Jl. Gayam - Halte Kenari 2 - Jl. Cendana - Jl. Kusumanegara - Halte Kusumanegara 3 - Gambiraloka - Halte Kusumanegara (Gedung Juang 45) - Jl. Gedong Kuning - Halte Gedong Kuning (Banguntapan) - Jl. Ngeksigondo - Halte Ngeksigondo (Basen) - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Gambiran - Jl. Veteran - Halte Pasar Seni Kerajinan Yogyakarta - Jl. Menteri Supeno - Jl. Kolonel Sugiyono - Halte Sugiono 2 - Jl. Brigjend. Katamso - Halte Katamso 2 - Jl. Senopati - Halte Senopati 1 - Jl. KHA Dahlan - Halte KHA Dahlan 1 - Jl. Kyai Haji Wahid Hasyim - Taman Parkir Ngabean - Halte Ngabean - Jl. Kyai Haji Wahid Hasyim - Jl. RE Martadinata - Jl. HOS Cokroaminoto - Halte

Cokroaminoto (SMA 1) - Halte SMPN 11 - Jl. Pembela Tanah Air - Jl. Tentara Rakyat Mataram - Jl. Tentara Pelajar - Halte Tentara Pelajar 1 - Jl. Diponegoro - Tugu - Jl. AM Sangaji - Halte AM Sangaji 1 - Jl. Monjali - Halte Karangjati - Jl. Ring Road Utara - Halte Ring Road Utara (Monjali 2) - Jl. Magelang - Terminal Jombor (istirahat 15 menit)

e) **Rute 3A** : Terminal Giwangan - Halte Giwangan - Jl. Kyai Gunomrico - Jl. Imogiri Timur - Jl. Tegalgendu - Halte Tegalgendu 1 - Jl. Mondorakan - Jl. Nyi Pembayun - Jl. Kemasan - Jl. Gedong Kuning - Halte Gedong Kuning (Dep. Kehutanan) - Jl. Janti - Halte Gedong Kuning (JEC) - Jl. Laksda Adisucipto - Halte Jl. Solo (Janti) - Halte Jl. Solo (Alfa) - Halte Jl. Solo (Maguwo) - Bandara Adisutjipto - Halte Bandara Adisutjipto - Jl. Raya Laksda Adisucipto - Jl. Ring Road Utara - Halte Ring Road Utara (Disnaker) - Halte Ring Road Utara (Instiper 2) - Halte Ring Road Utara (UPN) - Jl. Anggajaya - Terminal Condongcatur - Halte Terminal Condongcatur - Jl. Anggajaya - Jl. Ring Road Utara - Halte Ring Road Utara (Manggung) - Jl. Kaliurang - Jl. Teknik Selatan - Jl. Kesehatan - Halte FK-UGM - Jl. Bhineka Tunggal Ika - Jl. Persatuan - Halte Jl. Kaliurang (Kopma UGM) - Jl. Terban - UGM - Jl. Cik Di Tiro - Halte Cik Di Tiro 1 - Jl. Suroto - Jl. Laksda Yos Sudarso - Halte Yos Sudarso - Jl. FM Noto - Halte Kotabaru - Jl. Jend. Sudirman - Halte Sudirman 2 -

Tugu - Jl. Diponegoro - Halte Diponegoro - Jl. Tentara Pelajar - Halte Tentara Pelajar 2 - Jl. Tentara Rakyat Mataram - Jl. Jlagran Lor - Halte Jlagran - Jl. Pasar Kembang - Jl. Malioboro - Halte Malioboro 1 - Halte Malioboro 2 - Jl. Jenderal Ahmad Yani - Halte Ahmad Yani - Jl. KHA Dahlan - Halte KHA Dahlan 1 - Jl. Kyai Haji Wahid Hasyim - Taman Parkir Ngabean - Halte Ngabean - Jl. Kyai Haji Wahid Hasyim - Jl. Letnan Jenderal MT Haryono - Halte MT Haryono 1 - Jl. Mayjend. Sutoyo - Jl. Kolonel Sugiyono - Halte Sugiono 1 - Jl. Lowanu - Halte Lowanu - Jl. Sorogenen - Halte Sorogenen - Jl. Tegal Turi - Halte Tegal Turi 1 - Jl. Imogiri Timur - Terminal Giwangan (istirahat 15 menit)

f) **Rute 3B** : Terminal Giwangan - Halte Giwangan - Jl. Kyai Gunomrico - Jl. Imogiri Timur - Jl. Tegal Turi - Halte Tegal Turi 2 - Jl. Sorogenen - Halte Nitikan - Jl. Lowanu - Halte Pa Muhammadiyah - Jl. Kolonel Sugiyono - Halte Sugiono 2 - Jl. Mayjend. Sutoyo - Jl. Letjend. MT Haryono - Halte MT Haryono 2 - Jl. Kyai Haji Wahid Hasyim - Halte Tejokusuman - Taman Parkir Ngabean - Halte Ngabean - Jl. Kyai Haji Wahid Hasyim - Jl. KHA Dahlan - Halte KHA Dahlan 2 - Jl. Bhayangkara - Jl. Jogonegaran - Jl. Gandekan Lor - Jl. Jlagran Lor - Jl. Tentara Rakyat Mataram - Jl. Tentara Pelajar - Halte Tentara Pelajar 1 - Jl. Diponegoro - Tugu Jogja - Jl. Jenderal Sudirman - Halte

Sudirman 3 - Jl. Cik Di Tiro - Halte Cik Di Tiro 2 - Jl. Terban - UGM - Jl. Persatuan - Halte Jl. Kaliurang (Pertanian UGM) - Jl. Bhineka Tunggal Ika - Jl. Kesehatan - Halte RSUP Dr. Sardjito - Jl. Teknik Utara - Jl. Kaliurang - Jl. Ring Road Utara - Halte Kentungan - Jl. Anggajaya - Terminal Condongcatur - Halte Terminal Condongcatur - Jl. Anggajaya - Jl. Ring Road Utara - Halte Ring Road Utara (JIH) - Halte Ring Road Utara (Stikes Guna Bangsa) - Halte Ring Road Utara (Instiper 1) - Halte Ring Road Utara (Binamarga) - Jl. Laksda Adisucipto - Halte Jl. Solo (Maguwo) - Bandara Adisutjipto - Halte Bandara Adisutjipto - Jl. Laksda Adisucipto - Halte Jl. Solo (Jayakarta) - Jl. Janti - Halte Jl. Solo (Janti Flyover) - Halte RS. AU Dr.S. Hardjolukito - Halte Gedong Kuning (Wonocatur) - JEC - Jl. Gedong Kuning - Halte Gedong Kuning (Banguntapan) - Jl. Kemasan - Jl. Nyi Pembayun - Jl. Mondorakan - Jl. Tegal Gendu - Halte Tegal Gendu 2 - Jl. Imogiri Timur - Terminal Giwangan (istirahat 15 menit)

g) **Rute 4A** : Terminal Giwangan - Halte Giwangan - Jl. Kyai Gunomrico - Jl. Imogiri Timur - Jl. Pramuka - Halte SMK Muhammadiyah 3 - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Menteri Supeno - Halte Portable Jl. Menteri Supeno 1 - Jl. Tamansiswa - Halte Portable Jl. Taman Siswa - Jl. Sultan Agung - Halte Museum Biologi - Jl. Gajah Mada - Jl. Hayam Wuruk - Halte Hayam Wuruk - Jl. Lempuyangan - Jl. Tukangan - Jl. Yos

Sudarso - Halte Yos Sudarso - Jl. Tukangan - Jl. Lempuyangan - Halte Portable Jl. Lempuyangan - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada - Jl. Sultan Agung - Halte Puro Pakualaman - Jl. Tamansiswa - Halte Taman Siswa - Jl. Menteri Supeno - Halte Portable Jl. Menteri Supeno 2 - Jl. Pramuka - Halte UAD - Jl. Imogiri Timur - - Jl. Imogiri Timur - Terminal Giwangan (Istirahat 15 Menit) - Halte Giwangan (Istirahat 15 Menit) - Halte Giwangan

h) **Rute 4B** : Terminal Giwangan - Halte Giwangan - Jl. Kyai Gunomrico - Jl. Imogiri Timur - Jl. Pramuka - Halte SMK Muhammadiyah 3 - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Veteran - Jl. Pandeyan - Portable Jl. Pandeyan 1 - Jl. Glagahsari - Portable Jl. Glagahsari - Jl. Kusumanegara - Halte Kusumanegara 3 - Jl. Kenari - Halte SGM - Jl. Ipda Tut Harsono - Jl. Timoho - Halte APMD 1 - Halte UIN Sunan Kalijaga 1 - Jl. Laksda Adisucipto - Halte Jl. Solo (Gedung Wanita) - Jl. Urip Sumoharjo - Halte Urip Sumoharjo - Jl. Jend. Sudirman - Halte Sudirman 1 - Jl. Suroto - Jl. Yos Sudarso - Halte Yos Sudarso - Jl. Langensari - Halte AA YKPN - Jl. Munggur - Jl. Laksda Adisucipto - Halte Jl. Solo (Debritto) - Jl. Timoho - Halte UIN Sunan Kalijaga 2 - Halte AMPD 2 - Jl. Ipda Tut Harsono - Jl. Kenari - Halte SMKN 5 - Jl. Kusumanegara - Halte Kusumanegara 4 - Jl. Glagahsari - Portable MMUTY Jl. Glagahsari - Jl. Pandeyan - Portable Jl. Pandeyan 2 -

Jl. Veteran - Halte Pasar Seni Kerajinan Yogyakarta - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Pramuka - Halte UAD - Jl. Imogiri Timur - Jl. Kyai Gunomrico - Terminal Giwangan - Halte Giwangan

3. Intensitas

Pengertian intensitas ialah sejumlah respon terhadap individu yang diberikan stimulus kepadanya atau sebagian yang sering melakukan untuk suatu tingkah laku (Ajizah, 2013). Sedangkan menurut Ahamad (2012) menyatakan bahwa intensitas ini mempunyai beberapa indikator diantaranya, yaitu:

a. Motivasi

Pengertian motivasi ini ialah suatu keadaan individu untuk mendorong agar melakukan sesuatu. Motivasi dapat dibedakan menjadi dua macam diantaranya motivasi intrinsik dan motivasi ekstrinsik. Ditinjau dari motivasi intrinsik yaitu suatu keadaan yang mungkin berasal dari diri individu yang bisa melakukan suatu tindakan, diantaranya yang termasuk berada didalamnya ialah memiliki perasaan untuk menyukai materi dan memenuhi kebutuhannya terhadap materi tersebut. Ditinjau dari motivasi ekstrinsik yaitu suatu keadaan yang dapat mendorong individu untuk melakukan suatu tindakan karena mempunyai pengaruh dari luar.

a. Durasi kegiatan

Pengertian durasi kegiatan adalah mengukur seberapa lama kemampuan yang dimiliki untuk melakukan suatu kegiatan.

b. Frekuensi kegiatan

Pengertian frekuensi kegiatan adalah seberapa sering untuk melakukan kegiatan yang hanya dilaksanakan pada periode waktu tertentu saja.

c. Presentasi

Presentasi yang diartikan sebagai keinginan ataupun harapan dengan maksud untuk mewujudkan cita-cita atau menargetkan harapan untuk kedepannya.

d. Arah sikap

Arah sikap merupakan suatu sikap untuk menentukan kesiapan terhadap diri sendiri dengan cara melakukan tindakan secara tertentu terhadap hal yang bersifat positif atau negatif. Sebagai bentuk yang bersifat negatif dapat memiliki suatu kecenderungan yang harus di jauhi, menghindari, membenci, serta menyukai hal objek tertentu. Kemudian dalam bentuk yang bersifat positif memiliki kecenderungan melakukan tindakanya yaitu mendekati, menyenangkan, dan ingin menghapkan suatu objek tertentu.

e. Minat

Minat itu akan muncul jika individu menyukai sesuatu karena sesuai dengan yang dibutuhkannya atau menyakini bahwa sesuatu akan ditekuni akan memiliki suatu makna pada dirinya.

Minat timbul apabila individu tertarik pada sesuatu karena sesuai dengan kebutuhannya atau merasakan bahwa sesuatu yang akan digeluti memiliki makna pada dirinya.

Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi suatu permintaan jasa angkutan ialah sebagai berikut:

a. Harga jasa angkutan (Biaya Trans Jogja)

Pengaruh untuk harga jasa angkutan terhadap suatu permintaan jasa angkutan yang akan ditentukan oleh sesuatu hal berikut ini:

- 1) Tujuan perjalanan, yaitu apakah *leisure travel* atau *business travel*.
- 2) Cara pembayaran, yaitu bisa dilakukan kredit atau tidak, tiket pergi – pulang dapat potongan harga atau tidak.
- 3) Pertimbangan tenggang waktu, apakah waktu yang dimiliki, banyak atau tidak.
- 4) Tingkat absolut dari perubahan harga, yaitu 10% kenaikan atas tarif Rp.5.000, akan sangat berlainan dampak permintaannya terhadap tarif yang Rp. 500.000,- .

Pengertian harga menurut Swastha (2005) menyatakan bahwa sebagian uang yang akan dibutuhkan untuk mendapatkan sejumlah kombinasi barang yang disertai dengan pelayannya, kemudian menurut Kotler dan Armstrong (2008) ialah “Sebagian uang yang telah di bayar untuk barang dan jasa atau sejumlah nilai dari

konsumen akan ditukarkan untuk digunakan guna mendapatkan manfaat atau akan digunakan barang maupun jasa”

Berdasarkan dari uraian diatas disimpulkan bahwa harga adalah suatu hal yang bersifat sensitif, apabila hendak ingin melakukan kegiatan berbisnis dengan konsumen akan dituntut supaya mengeluarkan sejumlah alat transaksi untuk dilakukan sebagai alat tukar agar bisa dimiliki dan akan merasakan sesuai dengan apa yang dirasakan oleh konsumsinya. Oleh karena itu harga itu bisa saja sesuai dengan persepsi konsumen mengenai produk ataupun jasa yang sedang ditawarkan. Apakah produk atau jasa memiliki mutu dan kualitas terbaik sehingga harga dapat dikeluarkan untuk menggunakan produk atau jasa yang akan di pakai agar setimpal dengan apa yang diinginkan konsumen.

Kemampuan agar seseorang itu mampu untuk bisa membayar jasa pelayanan yang akan diterimanya berdasarkan dengan penghasilan yang dianggapnya sudah ideal disebut dengan *Ability to Pay* (ATP). Pendekatan yang akan digunakan dalam menggunakan analisis ATP dapat didasarkan terhadap alokasi biaya yang akan digunakan untuk transportasi dari hasil pendapatan yang rutin yang telah diterimanya. Dengan hal itu kata lain dari ATP ialah suatu usaha masyarakat untuk membayar ogkos dalam perjalanannya yang akan dilakukan. Dalam studi hal ini terdapat beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi ATP diantaranya (Risdiyanto):

- 1) Besar penghasilan
- 2) Kebutuhan transportasi
- 3) Total biaya transportasi (harga tiket yang ditawarkan)
- 4) Presentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi

Willingness to Pay (WTP) ialah suatu ketersediaan yang digunakan oleh pengguna untuk mengeluarkan sejumlah imbalan untuk jasa yang telah didapatnya. Dalam hal ini digunakan pendekatan yang akan menganalisis WTP yang berdasarkan oleh persepsi oleh pengguna terhadap tarif untuk jasa pelayanan transportasi angkutan umum tersebut. kemudian muncul berbagai permasalahan transportasi, WTP yang akan dipengaruhi oleh beberapa faktor, diantaranya ialah (Risdiyanto, 2016):

- 1) Produk yang ditawarkan ataupun yang disediakan oleh operator jasa pelayanan transportasi
- 2) Kualitas dan kuantitas pelayanan yang disediakan
- 3) Utilitas pengguna terhadap angkutan tersebut
- 4) Perilaku pengguna

Selanjutnya, perhitungan ATP dirumuskan berikut ini :

$$ATP = \frac{It \times Pp \times Pt}{Tt}$$

dengan :

It = Total pendapatan responden per bulan (Rp/bulan)

Pp = Persentase pendapatan untuk transportasi per bulan dari total Pendapatan

P_t = Persentase untuk angkutan (Trans Jogja) dari Pendapatan transportasi per bulan.

WTP diperoleh dari penjumlahan tarif Trans Jogja saat ini yang layak menurut persepsi penumpang, dengan biaya yang dikeluarkan untuk program peningkatan layanan tersebut.

$$WTP = T + B$$

dengan :

T = tarif angkutan saat ini yang layak menurut penumpang

B = biaya yang perlu ditambahkan untuk peningkatan layanan

Hubungan antara ATP dan WTP dapat dilihat pada 3 kondisi berikut ini (Risdiyanto, 2016):

1) ATP lebih besar dari WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar dari pada keinginan membayar jasa tersebut. Ini terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah. Pengguna pada kondisi ini disebut *choiced riders*.

2) ATP lebih kecil dari WTP

Kondisi ini merupakan kebalikan dari kondisi diatas, dimana keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih besar dari pada kemampuan membayarnya. Hal ini memungkinkan terjadi bagi pengguna yang mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa

tersebut sangat tinggi, sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut cenderung lebih dipengaruhi oleh utilitas.

Kondisi pengguna seperti ini disebut pengguna *captive riders*.

3) ATP sama dengan WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa antara kemampuan dan keinginan membayar jasa yang dikonsumsi pengguna tersebut sama. Pada kondisi ini terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut

b. Tingkat Pendapatan

Pada tingkat pendapatan ini pengguna jasa transport akan semakin meningkat, maka dengan hal itu permintaan akan jasa transport juga akan meningkat, karena untuk memenuhi kebutuhan untuk melakukan suatu perjalanan yang akan semakin meningkat.

Berdasarkan Pratikno (2006) menyebutkan bahwa variabel yang terkait dengan tarif moda transport yang lain akan berpengaruh positif terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi umum, kemudian hal ini akan berarti semakin tinggi tarif moda transport lainnya ataupun biaya yang akan dikeluarkan untuk memenuhi kebutuhan pada transportasi selain pada bus Trans Sarbagita akan semakin tinggi intensitas penggunaan jasa transportasi umum Trans Sarbagita. Sedangkan biaya transport merupakan biaya transportasi selain bus Trans Sarbagita, dengan menggunakan pilihan selain bus Trans Sarbagita yang akan digunakan oleh mahasiswa melakukan

perjalanan menuju kampus ialah menggunakan sepeda motor ataupun dengan mobil. Biaya transport yang akan memiliki suatu hubungan yang positif terhadap intensitas penggunaan jasa transportasi umum, semakin tinggi biaya transport maka intensitas pengguna jasa transportasi umum akan juga akan semakin meningkat, dan begitu pula sebaliknya semakin rendah biaya transport maka intensitas pengguna jasa transportasi umum akan semakin rendah.

Pendapatan dalam ilmu ekonomi dapat didefinisikan sebagai beberapa hasil uang ataupun materi lainnya dapat dicapai dengan penggunaan kekayaan atau jasa manusia yang bebas (Lingga, 2009). Pendapatan ialah hasil upah yang diterima hanya pada periode tertentu dan akan dapat diperkirakan sebelumnya, seperti pendapatan dari hasil gaji dan upah.

Menurut Perkasa (2012), pendapatan yang diperoleh dari mahasiswa merupakan hasil dari uang saku yang diberikan oleh orang tua, dan mendapat beasiswa (jika sebagai penerima beasiswa). Uang saku yang diberikan oleh orang tua ialah uang saku yang akan diterima setiap bulan atau setiap minggu, kemudian dari uang saku tersebut dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan mereka untuk selanjutnya mereka akan mengalokasikan untuk pengeluaran sebagai konsumsi, baik itu untuk digunakan sebagai konsumsi makanan atau bukan makanan. Pada hal tersebut tingkat pendapatan mahasiswa

akan mengalokasikan pendapatan tersebut guna untuk memenuhi kebutuhan kedua kebutuhan tersebut.

Berdasarkan pada penelitian terhadap karyawan PT. SSWI di Kabupaten Wonosobo yang dilakukan oleh Lestarini (2007) pengguna pada moda transportasi dilakukan untuk melakukan perjalanan untuk bekerja yang akan dipengaruhi oleh faktor sosial ekonomi pada karyawan seperti pendidikan, jabatan, serta penghasilan, semakin tinggi status sosial ekonominya presentase pada pengguna moda pribadi akan semakin meningkat, semakin rendahnya status sosial ekonominya pengguna angkutan umum dan jalan kaki akan semakin meningkat pula. Pada konsumsi makanan ialah biaya yang dikeluarkan guna untuk dibelanjakan dan dapat memenuhi kebutuhan bahan makanan diantaranya, makanan pokok, protein hewani, sayur-sayuran, buah-buahan, membeli jajanan, dan kebutuhan lainnya seperti teh, kopi, gula, minyak goreng, bumbu dapur, dan sebagainya yang dapat diukur dalam jumlah yang berkalori. Sedangkan pada konsumsi bukan makanan ialah sebagian uang yang dikeluarkan untuk memenuhi kebutuhan di luar bahan makanan seperti transportasi, komunikasi, entertainmen, kebutuhan perkuliahan, biaya untuk ngeprint tugas dan menjilid tugas kuliah, perlengkapan alat tulis.

Pendapatan yang diterima pada mahasiswa umumnya diberikan oleh orang tua harus bisa memanfaatkan untuk memenuhi

kebutuhan yang diperlukan. Kebutuhan yang paling harus dipenuhi yaitu kebutuhan untuk transportasi untuk melakukan perjalanan menuju kampus. Pendapatan mahasiswa berhubungan negatif terhadap intensitas pengguna transportasi umum, semakin tinggi pendapatan yang dimiliki mahasiswa maka cenderung akan menggunakan transportasi umum yang akan menurun, mahasiswa yang mempunyai pendapatan yang tinggi akan cenderung akan memilih menggunakan kendaraan pribadi, sebaliknya jika semakin rendahnya pendapatan mahasiswa maka intensitas pengguna jasa transportasi umum akan bertambah tinggi.

c. Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah bagian dari salah satu analisis interaksi kegiatan menggunakan sistem jaringan pada transportasi yang memiliki tujuan agar bisa memahami cara kerja pada sistem tersebut dan berhubungan antara suatu komponen dalam sistem yang bisa membuat dampak terhadap lalu lintas ataupun yang diberi suatu kebijakan transportasi yang akan berbeda (Suthanaya, 2009). Dalam transportasi, aksesibilitas merupakan suatu kemudahan dalam mencapai suatu tujuan sehingga dapat alternatif untuk rute dari suatu tempat yang akan dapat dicapai secara mudah (Ajizah, 2013). Menurut Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 1992 mengenai Angkutan Jalan, pada angkutan umum di kota harus bisa melalui tempat yang telah disediakan agar bisa menaikkan dan menurunkan

para penumpang, maka tempat untuk berhenti harus juga disediakan berada disepanjang rute pada angkutan kota agar pemindahan para penumpang bisa lebih mudah. Tempat henti ialah tempat dimana para penumpang akan dapat bisa berhenti untuk menaikki penumpang dan menurunkan para penumpang (Gifari, 2006). Lokasi tempat pemberhentian angkutan umum dapat mempengaruhi efisiensi para pengangkut yang telah beroperasi dan memberikan kenyamanan terhadap penumpang yang akan berorientasi pada jangkauan pelayanan dan kecepatan dalam perjalanan (Harahap, 2010). Aksesibilitas ialah suatu pengukuran kenyamanan dan kemudahan mengetahui cara untuk lokasi tata guna lahan yang berinteraksi dengan satu sama yang lainnya, dan kemudahan atau susah mencari lokasi dapat dicapai dengan menggunakan sistem pada jaringan transportasi (Black, 1987).

Menurut Galiciaetal (2009) menyatakan bahwa untuk melakukan pemberhentian angkutan umum dan harus juga mempertimbangkan untuk aksesibilitas terhadap para penumpang antara dengan tempat tinggal dan kendaraan, kemudian antara tempat tinggal dengan trotoar. Aksesibilitas para pengguna untuk angkutan umum dengan yang berjalan kaki dari awal hingga akhir dalam melakukan perjalanan, kemudahan dalam mendapatkan suatu angkutan umum untuk para penumpang dan memberikan kemudahan dalam melakukan perjalanan ke daerah yang ingin dituju dengan

menggunakan suatu fasilitas lengkap terhadap angkutan umum (Istiandar dkk. 2001). Persyaratan umum yang menjadi tempat pemberhentian untuk para penumpang diantaranya sebagai berikut:

- 1) Beradadi sepanjang rute angkutan umum atau bus
- 2) Terletak pada jalur pejalan kaki dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki
- 3) Disarankan dekat dengan pusat kegiatan atau pemukiman
- 4) Dilengkapi dengan rambu petunjuk
- 5) Tidak mengganggu kelancaran lalu lintas

Tempat lokasi perhentian untuk angkutan umum memiliki suatu peran penting terhadap intensitas untuk menggunakan jasa transportasi, semakin dekat jarak antara halte dengan tempat tinggal maka seseorang akan dengan mudah untuk mencapai ke halte dan akan meningkat. Aksesibilitas halte memiliki suatu hubungan yang negatif terhadap intensitas pengguna jasa transportasi, apabila semakin jauh jarak yang akan ditempuh untuk mencapai seseorang maka intensitas pengguna jasa transportasinya akan semakin rendah, dan begitu pula sebaliknya apabila semakin dekat jarak yang akan ditempuh seseorang untuk mencapai ke halte maka intensitas penggunaannya akan semakin tinggi.

4. Permintaan

Permintaan dan penawaran ialah suatu barang atau jasa yang terkait interaksi antara pembeli dan penjual yang berada di pasar dan

akan menentukan suatu tingkat harga suatu barang dan jasa yang telah berlaku di pasar serta sejumlah barang ataupun jasa tersebut akan menyatakan bahwa teori permintaan telah menjelaskan mengenai suatu sifat dari permintaan kepada para pembeli terhadap suatu barang, sedangkan pada teori penawaran menjelaskan bahwa sifat untuk para penjual dalam menawarkan suatu barang yang akan dijual. Teori permintaan membahas tentang sifat yang memiliki hubungan antara permintaan suatu barang dengan tingkat harga tersebut. Dalam teori permintaan itu dijelaskan bahwa sifat untuk hubungan dengan kenaikan harga itu akan menyebabkan para pembeli akan mencari barang yang lain dapat digunakan untuk mencari pengganti terhadap barang yang akan mengalami suatu kenaikan harga, sebaliknya apabila harga itu akan turun maka seseorang akan mengurangi pembelian terhadap barang yang telah mengalami suatu penurunan harga. Permintaan dari seseorang atau sesuatu masyarakat kepada suatu barang telah terbagi menjadi beberapa banyak faktor, yaitu:

- a. Harga barang itu sendiri,
- b. Harga barang lain yang berkaitan erat dengan barang tersebut,
- c. Pendapatan rumah tangga dan pendapatan rata-rata masyarakat,
- d. Corak distribusi pendapatan dalam masyarakat,
- e. Cita rasa masyarakat,
- f. Jumlah penduduk,
- g. Ramalan mengenai keadaan di masa yang akan datang

5. Permintaan Jasa Transportasi

Permintaan terhadap transportasi akan muncul, apabila memiliki suatu faktor yang dapat mendorongnya. Permintaan terhadap jasa transportasi tidak akan berdiri sendiri, tetapi melainkan akan bersembunyi dibalik kepentingan yang lainnya. Permintaan terhadap suatu jasa angkutan umum, akan terjadi apabila memiliki hal yang ada dibalik permintaan itu, contohnya keinginan untuk berlibur, keinginan untuk pergi kuliah atau keinginan untuk berlanja, atau keinginan untuk pulang kerumah untuk menengok keluarga, dan sebagainya (Nasution, 2004).

Pada umumnya permintaan terhadap angkutan itu banyak diakibatkan oleh hal-hal berikut ini (Nasution, 2004):

- a. Kebutuhan yang dimiliki oleh manusia untuk melakukan kegiatan bepergian dari suatu lokasi menuju lokasi yang lainnya dengan betujuan untuk mengambil sesuatu dari bagian yang berada di dalam suatu kegiatan, contohnya kuliah, bekerja, jalan-jalan, dan lain-lain.
- b. Kebutuhan terhadap angkutan barang dapat untuk digunakan atau di ambil untuk konsumsi di tempat lokasi lainnya.

Permintaan dan memilih pengguna menggunakan jasa angkutan akan mempunyai beberapa jenis jasa transport yang banyak ditentukan oleh berbagai faktor, yaitu sebagai berikut: (Nasution, 2004)

Permintaan dan pemilihan pemakai jasa angkutan (*users*) akan jenis jasa transport sangat ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu sebagai berikut : (Nasution,2004)

a. Sifat-sifat dari muatan (*physical characteristics*)

1) Biaya Transport,

Semakin rendah biaya untuk transport maka akan semakin banyak pula permintaan terhadap jasa untuk transport. Pada tingkat biaya transport tersebut diantaranya sebagai suatu faktor penentu untuk memilih jenis yang digunakan jasa transport.

2) Tarif Transport,

Tarif transport yang banyak ditawarkan mempunyai berbagai macam moda transport memiliki tujuan yang sama untuk saling mempengaruhi memilih moda transport.

3) Pendapatan pemakai jasa angkutan,

Pendapatan penumpang akan meningkat, apabila lebih banyak yang menggunakan jasa transport yang sudah dibeli oleh penumpang.

4) Kecepatan angkutan,

Pada pemilihan kecepatan ini hanya tergantung dengan faktor waktu yang dimiliki oleh para penumpang.

5) Kualitas pelayanan,

Kualitas pelayanan terdiri dari :

a) Frekuensi

Makin tinggi frekuensi keberangkatan dan kedatangan dari suatu moda transport, pemakai jasa angkutan mempunyai banyak pilihan.

b) Pelayanan baku

Suatu moda transport yang dapat memberikan pelayanan yang baku dan dilaksanakan secara konsisten sangat disenangi oleh para pemakai jasa angkutan.

c) Kenyamanan (*comfortibility*)

Pada umumnya penumpang selalu menghendaki kenyamanan dalam perjalanannya. Kenyamanan dapat pula dijadikan suatu segmen pasar tersendiri bagi suatu moda transport. Kepada mereka yang memberi nilai tinggi untuk kenyamanan, dapat dibebani biaya transport yang lebih tinggi dari pada penumpang yang kurang memperhatikan kenyamanan.

d) Ketepatan (*reliability*)

Kegagalan perusahaan angkutan untuk menepati waktu penyerahan atau pengambilan barang, berpengaruh besar terhadap pemilihan atas perusahaan tersebut.

e) Keamanan dan keselamatan

Pada faktor keamanan dan keselamatan ini akan menjadi hal yang paling penting untuk memilih menggunakan moda transportasi untuk para penumpang.

Menurut Nasution (2004) menyatakan bahwa pada umumnya dinyatakan bahwa suatu permintaan untuk jasa angkutan, bisa dipengaruhi dengan harga yang ditentukan jasa angkutan itu sendiri (P_0) kemudian harga dari suatu jasa angkutan lainnya (P_1, P_2, \dots, P_μ) dan tingkatan pendapatan (Y) dan sebagainya. Berdasarkan dengan hal itu maka akan secara umum dirumuskan dalam fungsi permintaan jasa angkutan sebagai berikut:

$$D_t = f (P_1, P_2, P_3, \dots, P_\mu, Y \dots)$$

6. Keunggulan Trans Jogja dibandingkan angkutan umum

Sistem pelayanannya yang lebih lengkap dan lebih memadai menjadikan busway memiliki tingkat kenyamanan yang lebih dibandingkan angkutan umum lainnya.

Tabel 2.1.Keunggulan Trans Jogja dibandingkan angkutan umum

fasilitas	angkutan umum lainnya	trans jogja
fisik	angkutan umum memiliki fisik yang tidak layak guna karena bodi yang tidak kokoh, dan digunakan dengan kapasitas yang berlebihan.	trans jogja dirancang sedemikian rupa sehingga membuat penumpang nyaman dengan bodi yang menarik dan bersih, juga kapasitas penumpang yang dibatas.
jalur lintasan	angkutan umum tidak mempunyai jalur khusus. pengguna angkutan umum cenderung sering melanggar aturan, karena berhenti disembarang tempat, dan pengemudi angkutan umum cenderung melebihi batas maksimal sehingga mengganggu pengguna jalan lainnya.	busway dengan sistemnya mempunyai jalur khusus sehingga jalannya tertib dan tidak mengganggu pengguna jalan lainnya, dengan jalur khusus ini membuat trans jogja menjadi angkutan yang mempunyai jarak tempuh lebih cepat dibanding angkutan umum lainnya.
halte	angkutan umum tidak mempunyai halte khusus, sehingga tidak hanya calon penumpang kopaja saja yang berada di halte melainkan juga penumpang yang lain.	trans jogja memiliki halte khusus untuk calon penumpang yang dilengkapi fasilitas ruang tunggu yang nyaman, dan ruang informasi arah tujuan bagi penumpang.
keamanan	angkutan umum memiliki tingkat keamanan yang rendah karena pengemudi yang kebut-kebutan dan tidak terdapat petugas keamanan	terdapat petugas keamanan yang khusus untuk menjaga kondisi penumpang didalam bus.

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa Trans Jogja mempunyai keunggulan dibandingkan angkutan umum lainnya. Secara umum yang membedakan keunggulannya adalah fasilitas yang diberikan untuk penumpang, maka dapat diambil garis besar bahwa

kenyamanan fasilitas pada angkutan umum akan membuat penumpang nyaman dan menjadi loyal untuk menggunakan jasa yang diberikan.

7. Ekonomi Transportasi

Menurut Lyod (2002) menyatakan bahwa ekonomi transportasi ialah sebagai suatu cabang ilmu ekonomi yang membahas tentang kegiatan yang berhubungan dengan transportasi untuk memenuhi kebutuhan produksi, distribusi, dan konsumsi terhadap masyarakat. Oleh karena itu diperlukan kebijakan terhadap pemerintah untuk selalu mengedepankan kepentingan transportasi itu untuk melakukan pergerakan perekonomian. Ekonomi transportasi mempunyai prinsip untuk analisis dan menerapkan suatu konsep ekonomi teknik yang dalam penggunaan ataupun pengoperasian transportasi, mengoptimalkan dengan lalu lintas serta berinvestasi pada infrastruktur transportasi yang termasuk menganalisis dan mengkuantifikasi terhadap parameter biaya serta manfaat, seperti biaya untuk investasi, pemeliharaan dan operasi, nilai waktu, biaya untuk operasi kendaraan, dan lain sebagainya, agar selalu mencermati aspek untuk akuntansi yang harus perlu dilakukan mengkaji infrastruktur transportasi, serta selalu menerapkan terhadap metode dalam kajian untuk kelayakan investasi.

Proyek transportasi ini bisa direncanakan terlebih dahulu, proses perencanaan mengawali dengan melakukan identifikasi mengapa perencanaan itu harus dilakukan, kemudian dilanjutkan dengan

mengumpulkan berbagai informasi terkait dengan pola untuk perjalanan dengan melakukan survei dengan tujuan untuk mengumpulkan data sekunder, modeling dan akan dilanjutkan dengan membuat suatu perkiraan untuk permintaan di masa yang akan datang. Selanjutnya telah dirumuskan berbagai kebijakan di masa yang akan datang dilakukan untuk sebagai tahapan yang terakhir ialah merumuskan suatu rencana yang bisa dikembangkan pada masa yang akan datang serta jelas diberikan jadwal waktunya. Dari uraian tersebut dapat untuk memenuhi terhadap permintaan kebutuhan untuk transportasi yang akan selalu senantiasa berjalan secara meningkat dengan laju pertumbuhan penduduk, pertumbuhan ekonomi akan sangat diperlukan untuk melakukan suatu pengembangan jalan, terminal, pelabuhan serta akan selalu memberi dukungan pada transportasi yang lebih efisien aman dan selalu lancar serta berpikir tentang lingkungan. Pada sistem transportasi yang sangat efisien dapat dilakukan pertimbangan ekonomi sebagai bentuk untuk acuan investasi sarana dan prasarana transportasi.

Dibutuhkan pembiayaan untuk pembangunan proyek untuk transportasi yang diperoleh dari 2 sumber yaitu pemerintah dan swasta. Bagian dari sumber pendanaan itu pemerintah mendapatkan anggaran terhadap pembangunan baik di pusat maupun di daerah, sedangkan untuk pembiayaan dari pihak swasta di dapat dari pengguna sistem yang telah dibangun oleh pihak swasta. Kemitraan

yang dimiliki oleh pemerintah dan swasta akan memberi tujuan agar menambah sebagai modal untuk investasi dan akan meningkatkan bentuk efisiensi pembangunan dari infrastruktur. Sebagian dari contoh kemitraan yang di miliki oleh pemerintah dengan swasta ialah mengoperasikan kendaraan bus yang dimiliki oleh pemerintah dengan sebagai operator angkutan seperti yang diselenggarakan oleh Bus Trans Jogja.

Proses suatu pembiayaan untuk proyek transportasi juga akan dapat diperoleh dari berbagai macam yaitu:

- a. Pajak bahan bakar, ialah salah satu sumber pendapatan yang dapat digunakan di kalangan berbagai Negara di dunia karena semakin meningkatnya bahan bakar itu digunakan maka akan semakin besar dana sumbangan yang diberikan terhadap dana transportasi.
- b. Retribusi pengendalian lalu lintas, ialah suatu pungutan untuk masyarakat yang ingin memasuki suatu kawasan dan biasanya berada di pusat kota dengan bertujuan untuk akan mengurangi beban pada lalu lintas yang berada dikawasan yang dapat dikendalikan itu.
- c. Pajak kendaraan bermotor, merupakan suatu pajak tahunan yang mana akan masuk ke kas daerah.
- d. Retribusi parkir, merupakan suatu bentuk yang akan digunakan untuk bisa mengendalikan sejumlah kendaraan yang akan menuju atau masuk dalam suatu kawasan.

- e. Karcis yang diberikan masyarakat harus dibayar agar bisa menikmati dengan transportasi umum yang masyarakat bayar untuk dapat menikmati transportasi umum.

B. Hasil Penelitian Terdahulu

1. Pratomo (2015) Analisis Kinerja Bus Trans Jogja (Studi Kasus Rute 4A dan 4B). Metode penelitian yang digunakan adalah analisis deskriptif dengan pengumpulan data primer (*headway*, jumlah penumpang, *load factor*, waktu tempuh dan waktu tunggu penumpang) dan data sekunder (data perusahaan dan data jalur trayek Trans Jogja) yang berhubungan dengan kinerja Bus Trans Jogja pada rute 4A dan 4B. Data dianalisis dengan program Microsoft Excel dan SPSS, untuk kemudian hasilnya dibandingkan dengan indikator yang didasarkan pada standar World Bank dan standar Departemen Perhubungan Darat. Hasil penelitian rute 4A telah memenuhi standar utilisasi kendaraan, kecepatan, umur kendaraan, konsumsi bahan bakar, kebutuhan suku cadang, *operating ratio*, jarak jalan kaki ke shelter dan pergantian moda. Tetapi rute 4A masih belum memenuhi standar waktu tunggu penumpang, waktu tempuh, jumlah penumpang, *headway*, tingkat ketersediaan, produktivitas dan *load factor*. Rute 4B telah memenuhi standar waktu tunggu penumpang, waktu tempuh, utilisasi kendaraan, *headway*, umur kendaraan, konsumsi bahan bakar, kebutuhan suku cadang, *operating ratio*, jarak jalan kaki ke shelter dan pergantian moda. Rute 4B masih belum memenuhi standar jumlah

penumpang, kecepatan kendaraan, tingkat ketersediaan, produktivitas dan *load factor*.

2. Yulianto (2012) Desain Web untuk Sistem Informasi Angkutan Umum di Jakarta. Metode yang digunakan adalah sistem informasi berbasis web dengan *frame work Codegniter*. Variabel penelitian adalah Optimalisasi Penggunaan Angkutan Umum. Model analisis *Depth First Search* (DFS). Kesimpulannya adalah sistem Informasi Trayek Angkutan Umum di Jakarta Berbasis Web, dimana melalui sistem ini pengguna angkutan umum diberikan suatu sistem yang memudahkan dalam merencanakan perjalanan sesuai dengan trayek angkutan umum yang diinginkan kapanpun dan dimanapun user berada, selama memiliki koneksi ke internet.
3. Dwiriastya (2015) Studi Preferensi Komuter Pengguna Moda Transportasi Pribadi Roda Empat terhadap Moda Transportasi Publik Terintegrasi (Studi Kasus: Koridor Kota Bekasi – DKI Jakarta). Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode kuantitatif. Metode penelitian terdiri dari metode pengumpulan data dan metode analisis. Variabel penelitiannya Pengguna Moda Transportasi Pribadi Roda Empat terhadap Moda Transportasi Publik. Analisa data menggunakan product moment. Hasil analisis menunjukkan bahwa faktor yang signifikan mempengaruhi perpindahan moda oleh responden adalah faktor kenyamanan, keamanan, dan keandalan moda. Sementara peluang pemilihan moda transportasi publik terintegrasi adalah 15.4% Rendahnya

peluang pemilihan moda transportasi publik terintegrasi dibandingkan peluang pemilihan moda transportasi pribadi roda empat membutuhkan analisis sensitivitas agar tercapai nilai peluang pemilihan moda yang diinginkan. Analisis sensitivitas menghasilkan peluang pemilihan moda yang sama besar (keseimbangan) dan peluang pemilihan moda transportasi publik yang lebih besar dari nilai peluang pemilihan moda transportasi pribadi.

4. Rithoma (2013) Kajian Rute Angkutan Umum di Banyumanik Semarang Terkait Transportasi yang Berkelanjutan. Metode yang digunakan adalah non eksperimental atau sejenis penelitian yang dilakukan dengan menggunakan survei. Teknik analisis menggunakan analisis deskripsi. Hasilnya, keberlanjutan transportasi sulit dicapai, baik secara ekonomi (investasi yang berkembang dan biaya transportasi masyarakat yang murah), sosial (menjamin keamanan dan keselamatan masyarakat) maupun ekologi (rendahnya polusi dari pembakaran BBM). Terdapat kebutuhan yang mendesak akan suatu sistem angkutan umum yang menjangkau semua masyarakat salah satunya dalam hal rute pelayanannya.

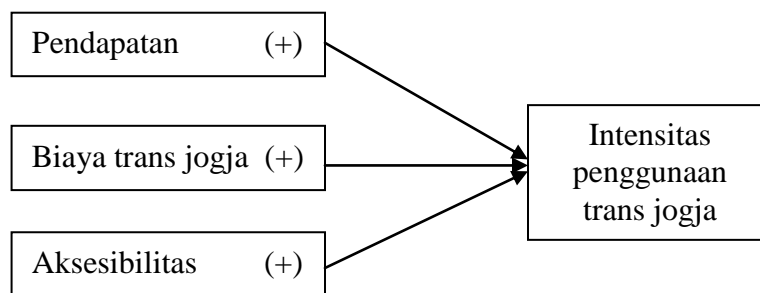
C. Hipotesis

Hipotesis dalam penelitian ini adalah :

1. Ada pengaruh positif yang signifikan pendapatan terhadap intensitas jasa transportasi umum trans jogja di Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta

2. Ada pengaruh positif yang signifikan biaya transportasi terhadap intensitas jasa transportasi umum trans jogja di Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta
3. Ada pengaruh positif yang signifikan aksesibilitas terhadap intensitas jasa transportasi umum trans jogja di Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta

D. Kerangka Pemikiran



Gambar 2.1. Model Penelitian

Pendapatan berpengaruh secara positif terhadap intensitas jasa transportasi umum trans jogja di Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta. Biaya transportasi berpengaruh secara positif terhadap intensitas jasa transportasi umum trans jogja di Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta. Aksesibilitas berpengaruh secara positif terhadap intensitas jasa transportasi umum trans jogja di Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta