

**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI MINAT
MASYARAKAT DALAM MEMILIH ANGKUTAN TRANS
JOGJA DI MALIOBORO**

SKRIPSI

**Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Yogyakarta untuk
Memenuhi Sebagian Persyaratan
guna Memperoleh Gelar
Sarjana Pendidikan**



**Oleh:
Kurnia Wahyu Astuti
08413244038**

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SOSIOLOGI
JURUSAN PENDIDIKAN SEJARAH
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA
2012**

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, penulis :

Nama : Kurnia Wahyu A
NIM : 08413244038
Program Studi : Pendidikan Sosiologi
Fakultas : Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta

Menyatakan bahwa Skripsi dengan judul “**Faktor- faktor yang mempengaruhi Minat masyarakat dalam Memilih Angkutan Trans Jogja di Malioboro**” adalah hasil pekerjaan saya sendiri, skripsi ini tidak berisi materi yang dipublikasikan atau ditulis oleh orang lain atau telah dipergunakan dan diterima sebagai persyaratan penyelesaian studi di perguruan tinggi lain, kecuali pada bagian-bagian tertentu yang penulis gunakan sebagai acuan dengan mengikuti tata cara dan etika penulisan karya ilmiah yang lazim.

Pernyataan ini penulis buat dengan sesungguhnya, apabila kemudian hari terdapat kekeliruan, maka sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis.

Yogyakarta, September 2012

Penulis

Kurnia Wahyu A
NIM. 08413244038

PERSETUJUAN

Skripsi yang berjudul "**Faktor- Faktor yang Mempengaruhi Minat Masyarakat dalam Memilih Angkutan Trans Jogja**" ini telah memenuhi syarat dan siap untuk dipertahankan di depan tim penguji skripsi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta.



Yogyakarta, 12 September 2012

Pembimbing I

Pembimbing II

[Signature]
V. Indah Sri Pinasti, M.Si.
NIP.19590106 19702 2 001

[Signature]
Grendi Hendrastomo, S.Sos., M.A., M.M.
NIP.19820117 200604 1 002

PENGESAHAN

Faktor- Faktor yang Mempengaruhi Minat Masyarakat Dalam Memilih Angkutan

Trans Jogja Di Malioboro

SKRIPSI

Disusun Oleh

Kurnia Wahyu Astuti
NIM.08413244038

Telah Dipertahankan di Depan Tim Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Yogyakarta Pada Tanggal 19 September 2012 dan Dinyatakan
Telah Memenuhi Syarat Guna Memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan

TIM PENGUJI

Nama	Jabatan	Tanda Tangan	Tanggal
Poerwanti Hadi Pratiwi, M.Si	Ketua Penguji		1/10/2012
V. Indah Sri Pinasti, M.Si	Sekretaris		1/10/2012
Terry Irenewaty, M.Hum	Penguji Utama		1/10/2012
Grendi Hendrastomo, MM.MA	Anggota Penguji		1/10/2012

Yogyakarta, ... September 2012
Dekan FIS
Universitas Negeri Yogyakarta,



Prof. Dr. Ajat Sudrajat, M. Ag.
NIP. 19620321 198903 1 001

MOTTO

Mempelajari Masa Lalu, Melihat Masa Kini Untuk Menentukan Masa Depan

(SavoirPour Prevoir- Comte)

Karena Terpaku Pada bentuk, Engkau Tak Menyadari Makna. Bila Kau Bijak, Ambillah Mutiara

Dari Cangkangnya

(Penulis)

PERSEMBAHAN

Seiring rasa syukur kepada Allah SWT atas rahmat dan karunia yang Engkau berikan kepadaku, kupersembahkan

karya kecilku ini

untuk;

Kedua orang tuaku tersayang, Ibu dan Bapak yang selalu memberikan semangat dan mengiringiku

dengan segala daya dan do'anya serta Kakak-Kakaku yang tiada henti mendukungku

Serta ku bingkiskan untuk

Pradipta Ambar Santoso terima kasih atas segala doa dan bantuannya yang diberikan semoga Allah

SWT selalu memberikan kemudahan dan kekuatan disetiap langkahmu

Teman dan Sahabatku semua yang sudah kasih support.. Thank's For All

Almamaterku Universitas Negeri Yogyakarta

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI MINAT MASYARAKAT DALAM MEMILIH ANGKUTAN TRANS JOGJA

Oleh
Kurnia Wahyu Astuti
NIM. 08413244038

ABSTRAK

Yogyakarta merupakan salah satu kota yang memiliki daya tarik wisata yang cukup tinggi salah satunya yaitu Malioboro. Dengan ramainya para pendatang maka diperlukan transportasi yang nyaman dan aman. Salah satunya yaitu Trans Jogja. Berdasarkan kondisi tersebut tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui persepsi masyarakat dan faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam memilih angkutan Trans Jogja.

Penelitian ini dilaksanakan di kawasan malioboro khususnya masyarakat penumpang Trans Jogja di kawasan Malioboro tersebut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Sumber data dalam penelitian ini adalah sumber data berupa kata-kata dan tindakan, sumber tertulis dan foto/dokumentasi. Adapun teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara informan dan dokumentasi. Untuk pengambilan sampel menggunakan *purposive sampling*, dalam hal ini peneliti memilih informan yang dianggap mengetahui permasalahan yang dikaji. Validitas data menggunakan teknik *triangulasi* yakni untuk menguji keabsahan data. Analisis data dengan model analisis interaktif Miles dan Huberman yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian ini menyatakan persepsi masyarakat terhadap adanya Trans Jogja sangat antusias karena banyak kelebihan dari Trans Jogja itu sendiri dari sarana dan prasarananya yang cukup memadai dan harga terjangkau. Sedangkan faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat memilih Trans Jogja karena fasilitas yang sangat nyaman. Faktor-faktornya yaitu, faktor pendukung karena adanya tarif yang ekonomi serta sarana dan prasarana yang cukup memadai selain itu juga terdapat jandran yang bertugas mengatur lalu lintas demi kelancaran dan menjaga keamanan. Faktor penghambat juga sering terjadi adanya keterlambatan bus, kurangnya halte-halte sehingga masyarakat sulit untuk menjangkaunya. Selain itu tidak adanya jalur sendiri untuk Trans Jogja menghambat seseorang menggunakan Trans Jogja karena, terjebak macet sehingga menimbulkan ketidakefisienan waktu dalam menuju tempat tujuan.

Kata Kunci: Faktor pendorong, Trans Jogja, Malioboro

KATA PENGANTAR

Assalammu'alaikum Wr.Wb.

Dengan memanjatkan puji dan syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberi karunia, rahmat, hidayah serta innayah-Nya, akhirnya penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini dengan judul : **FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI MINAT MASYARAKAT DALAM MEMILIH**

ANGKUTAN TRANS JOGJA. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat dalam memperoleh gelar sarjana.

Penyusunan skripsi ini dapat terselesaikan atas bantuan, dorongan dan bimbingan dari berbagai pihak baik moril maupun materiil. Untuk itu penulis mengucapkan terimakasih sedalam-dalamnya dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada yang terhormat :

1. Prof. Dr. Rochmat Wahab, M.Pd. M.A., selaku Rektor Universitas Negeri Yogyakarta.
2. Prof. Dr. Ajat Sudrajat, M. Ag., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta yang telah memberikan fasilitas dan sarana yang memadai untuk penyelesaian studi ini.
3. Ibu V. Indah Sri Pinasti, M.Si., selaku Pembimbing I yang telah memberikan masukan dan saran bagi penulis guna kesempurnaan penulisan skripsi ini.
4. Bapak Grendi Hendrastomo, M.M. M.A., selaku Koordinator Prodi Pendidikan Sosiologi terimakasih atas ilmu dan wawasan pengetahuan yang diberikan selama ini sekaligus dosen pembimbing II yang telah meluangkan waktu dan pemikirannya dalam membimbing penulis guna menyelesaikan skripsi ini.
5. Ibu Terry Irenewaty, M.Hum, selaku penguji utama dalam skripsi ini.
6. Bapak/Ibu Dosen Program Studi Pendidikan Sosiologi yang sangat berjasa dalam memberikan bekal ilmu, wawasan dan pengetahuan yang sangat luas selama ini.

7. Para informan yang telah bersedia meluangkan waktu, tempat serta memeberikan informasi pada saat pengambilan data dalam rangka penyusunan tugas akhir skripsi ini.
8. Kedua orangtuaku yang tidak kenal lelah untuk selalu mendo'akan dari awal hingga akhir guna kelancaran penyusunan skripsi ini serta terimakasih atas kasih sayang yang telah diberikan selama ini.
9. Kakak-kakaku yang telah memberikan do'a serta dorongan semangat.
10. Pradipta Ambar S, terima kasih atas segala perhatian, kesabaran, dan motivasinya.
11. Teman-temanku Sosiologi 2008: Febry, Prita, Kardina, Sari, Siska, Ari, Maulida dan semua yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu terimakasih telah memberikan dukungan dalam penyelesaian tugas akhir skripsi ini.
12. Teman-teman Sosiologi baik Reguler maupun Non Reguler angkatan 2008 yang selalu member semangat dan masukan dalam penyusunan skripsi ini serta member pengalaman yang sangat berharga selama kuliah dan terima kasih untuk kebersamaan dan kekeluargaannya selama ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini belum sempurna dan masih banyak kekurangan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharap masukan positif dari berbagai pihak agar penelitian selanjutnya dapat lebih disempurnakan. Akhir kata, semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi penulis maupun pembaca. Amin....

Wassalamu'alaikum Wr.Wb.

Yogyakarta, September 2012

Penulis

Kurnia Wahyu A.

DAFTAR ISI

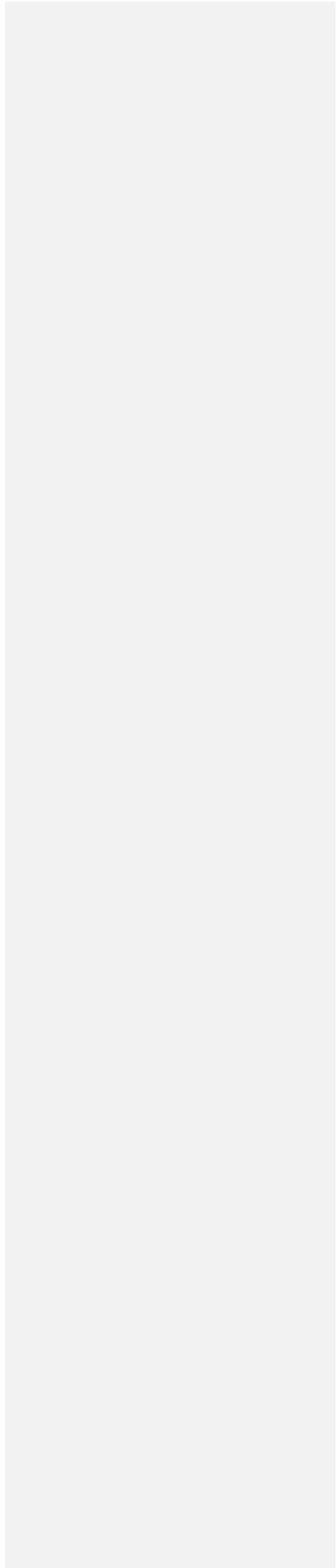
	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
MOTTO	v
PERSEMBAHAN	vi
ABSTRAK	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR DIAGRAM	xii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah dan Batasan Masalah	5
C. Rumusan Masalah	6
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Penelitian	7
 BAB II KAJIAN PUSTAKA, PENELITIAN RELEVAN DAN	
KERANGKA BERPIKIR	
A. Kajian Pustaka	9
1. Karakteristik masyarakat kota.....	9
2. Perkembangan kota	13

	12
3. Teori Inti Berganda	15
4. Transportasi.....	16
5. Mobilitas sosial.....	18
6. Teori pilihan rasional.....	19
7. Persepsi.....	22
8. Minat	25
B. Penelitian Relevan.....	26
C. Kerangka Berpikir	28
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Lokasi Penelitian.....	31
B. Jadwal Penelitian.....	31
C. Desain Penelitian	32
D. Sumber Data.....	33
E. Teknik Pengumpulan Data	34
F. Teknik Pengambilan Sampel.....	37
G. Validitas Data	38
H. Teknik Analisis Data.....	40
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi lokasi Penelitian.....	44
1. Kondisi Transportasi di Yogyakarta	45
2. Trayek Trans Jogja.....	48
3. Profil Trans Jogja.....	49
B. Deskripsi Hasil Penelitian dan Pembahasan/Analisis	51

	13
1. Profil Informan	51
2. Pembahasan dan Analisis	56
a. Karakteristik masyarakat pengguna Trans Jogja	56
b. Persepsi masyarakat.....	57
c. Alasan menggunakan Trans Jogja.....	61
d. Faktor pendorong yang mempengaruhi minat	64
e. Faktor penghambat dalam bus Trans Jogja	67
f. Dampak Transportasi Trans Jogja	69
g. Peran Trans Jogja bagi mobilitas masyarakat.....	73
C. Pokok-pokok Temuan.....	79
BAB V. PENUTUP	
A. Kesimpulan	81
B. Saran.....	86
DAFTAR PUSTAKA	87
LAMPIRAN	89

DAFTAR DIAGRAM

	Halaman
1. Kerangka Berfikir.....	30
2. Teknik Analisis Data	43



BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kota-kota besar di Indonesia sebagai pusat pembangunan telah banyak mengalami perubahan dan kemajuan baik dalam bidang politik, ekonomi, maupun sosial budaya. Kota-kota besar selama ini tumbuh sebagai pusat perekonomian, pusat pemerintahan, pusat perdagangan dan pusat kebudayaan. Pembahasan tentang kota merupakan salah satu topik menarik dalam sosiologi.

Kota menjadi menarik karena komponen-komponen yang ada di dalamnya seperti karakteristik dan interaksi penduduknya, lingkungan alam, ekonomi, dan sosialnya, serta gemerlapnya yang dapat menarik orang dari luar daerah untuk berbondong-bondong tinggal di dalamnya. Menurut Wirth (Nas, 1979: 29), kota dirumuskan sebagai pemukiman yang relatif besar, padat dan permanen, yang dihuni oleh orang-orang yang heterogen kedudukan sosialnya.

Semakin berkembangnya zaman telah memberikan implikasi terhadap perubahan manusia. Sebagaimana yang terlihat bahwa setiap masyarakat senantiasa mengalami perubahan-perubahan. Perubahan-perubahan tersebut yang pada awalnya masyarakat masih tradisional berubah menjadi masyarakat yang modern, hal ini disebabkan oleh adanya pembangunan dan berkembangnya transportasi.

Perkembangan transportasi yang dulu hanya transportasi sederhana seperti sepeda, delman, becak dan lain-lain kemudian berubah menjadi transportasi yang lebih modern, dimana fasilitas sarana dan prasarana transportasi tersebut semakin canggih baik itu transportasi darat, laut dan udara. Hal ini dapat kita lihat seperti transportasi kereta api, pesawat terbang dan kapal pesiar dan angkutan umum yang telah diprogramkan oleh pemerintah sebagai alat transportasi yang salah satunya bermanfaat untuk mengurangi kemacetan dan mempermudah masyarakat untuk melakukan mobilitas.

Tingkat mobilitas masyarakat kota lebih tinggi sehingga masyarakat memerlukan alat transportasi yang lebih efisien. Hal ini disebabkan karena aktivitas masyarakat kota lebih kompleks sehingga masyarakat kota memerlukan transportasi yang cepat, efisien, nyaman, mudah dijangkau seperti kota besar salah satunya Kota Yogyakarta yaitu transportasi Trans Jogja.

Yogyakarta merupakan salah satu kota yang memiliki daya tarik wisata yang cukup tinggi yang menyebabkan banyak wisatawan berkunjung sehingga menguntungkan dari segi perekonomian, tetapi perlu difasilitasi dengan sarana prasarana yang memadai termasuk sistem transportasi yang andal, disisi lain Yogyakarta akan tetap dibanjiri oleh penduduk pendatang karena daya tariknya sebagai kota pendidikan. Salah satu upaya yang ditempuh oleh Pemerintah Propinsi DIY dalam menangani permasalahan transportasi serta memberikan pelayanan

angkutan umum yang lebih manusiawi, yang mampu memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengguna angkutan umum.

Transportasi yang cepat, aman dan nyaman yang diharapkan mampu menyerap pengguna kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan angkutan massal berbasis bus tersebut. Menurut penelitian MSTT (Magister Sistem dan Teknik Transportasi) tahun 2005, manajemen transportasi berbasis *buy the service system* sebagai berikut:

1. Tidak menggunakan sistem setoran.
2. Operator termasuk sopir hanya berkonsentrasi pada pelayanan.
3. Sopir, pemilik bus dan petugas lainnya dibayar sesuai dengan Km layanan.
4. Ada standar pelayanan yang harus dipenuhi, antara lain bus hanya berhenti di tempat henti yang ditentukan.
5. Pelayanan transportasi bus dengan *buy the service system* lebih mengedepankan pelayanan masyarakat.
6. Untuk mendukung sistem baru tersebut diperlukan tempat henti khusus dan sistem tiket otomatis untuk menghindari kebocoran dan memudahkan evaluasi.
7. Resiko kerugian/keuntungan ditanggung oleh pemerintah daerah (Pratomo, 2007: 21).

Program Trans Jogja yang dijalankan oleh pemerintah DIY dengan menunjuk PT Jogja Tugu Trans (JTT) sebagai operator sedikit berbeda, dimana Trans Jogja tidak menggunakan jalur tersendiri yang terpisah

dengan jalur kendaraan umum lainnya. Alasan dari tidak digunakannya jalur khusus bagi Trans Jogja adalah karena tidak memungkinkan untuk memperlebar badan jalan yang sudah maksimal. Selain masalah jalur khusus bagi *busway*, semua prosedur bagi penggunaan layanan angkutan ini relatif sama dengan *busway* Trans Jakarta. Untuk sistem tiket, digunakan sistem yang serupa dengan apa yang diterapkan di bus Trans Jakarta. Bus Trans Jogja mulai diuji cobakan pada tanggal 18 Februari 2008. Landasan hukum program Trans Jogja adalah perda No.1 Tahun 2008 tentang perda pengangkutan orang dengan angkutan umum di jalan di wilayah Provinsi DIY. Kedua, Perda No.2 tentang Retribusi jasa umum yang terkait dengan peraturan tarif jasa-jasa yang lain (Arsip Dinas Perhubungan Yogyakarta Tahun 2008).

Antusias masyarakat yang menggunakan Trans Jogja sangatlah banyak terutama di halte-halte sekitar Malioboro, selain itu di Malioboro merupakan salah satu tempat wisata di Yogyakarta sehingga banyak masyarakat yang lebih berminat untuk menggunakan jasa Trans Jogja, karena Trans Jogja banyak kelebihan dari segi sarana dan prasarananya seperti AC dan sebagainya. Halte yang disediakan di kawasan malioboro lebih banyak, kurang lebih ada 3 halte antara lain halte Malioboro 1 (depan hotel Ina Garuda), halte Malioboro 2 (Kepatihan) dan halte Malioboro 3 (Vredeburg), sehingga banyak orang yang merasa lebih mudah apabila akan menggunakan jasa transportasi Trans Jogja.

Berdasarkan latar belakang di atas, mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam memilih angkutan Trans Jogja tersebut kemudian peneliti ingin mengkaji lebih dalam mengenai tentang bagaimana persepsi masyarakat dengan adanya transportasi Trans Jogja dan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi minat masyarakat dalam memilih Trans Jogja tersebut.

B. Identifikasi Masalah dan Pembatasan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut maka dapat diidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut:

1. Kemacetan lalu lintas menghambat masyarakat melakukan aktifitasnya dalam perjalanan.
2. Mobilitas atau kegiatan masyarakat semakin meningkat.
3. Kurangnya kenyamanan di transportasi umum di Yogyakarta.
4. Kurangnya sarana prasarana yang lebih nyaman di transportasi umum di Yogyakarta.

Supaya pembahasan pada penelitian ini tidak terlalu luas maka, penelitian ini lebih memfokuskan pada aspek tentang persepsi masyarakat serta faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat lebih memilih angkutan umum Trans Jogja.

C. Rumusan Masalah

Pola transportasi yang disusun dan diatur oleh Pemerintah Daerah Yogyakarta bertujuan untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi bagi wilayah Yogyakarta. Pola transportasi ini disusun secara terpadu, tertib, lancar, efisien, dan ekonomis guna mendukung dan memudahkan warga Yogyakarta dalam menjalankan aktifitasnya.

Berdasarkan latar belakang yang dipaparkan di atas, maka diperoleh rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana persepsi masyarakat dengan adanya transportasi Trans Jogja?
2. Faktor-Faktor apa yang mempengaruhi minat masyarakat dalam memilih Trans Jogja?

D. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah diatas, maka tujuan yang ingin dicapai oleh peneliti dalam melakukan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui persepsi masyarakat dengan adanya transportasi Trans Jogja.
2. Untuk mengetahui apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam memilih Trans Jogja.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diperoleh dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai faktor-faktor yang menyebabkan masyarakat lebih memilih angkutan umum Trans Jogja.
- b. Dapat memberikan pengetahuan tentang faktor-faktor dalam memilih Trans Jogja dari pada angkutan umum lainnya.
- c. Dapat menjadi referensi dan informasi untuk penelitian selanjutnya agar lebih baik.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Universitas Negeri Yogyakarta

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan dan menambah koleksi bacaan dan informasi sehingga dapat digunakan sebagai sarana dalam menambah wawasan yang lebih luas.

b. Bagi Mahasiswa

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan untuk referensi dan sumber informasi mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat lebih memilih angkutan umum Trans Jogja.

c. Bagi Peneliti

- 1) Penelitian ini dilaksanakan guna untuk menyelesaikan studi

dan mendapat gelar (S1) pada program studi pendidikan sosiologi, FIS UNY.

- 2) Penelitian ini adalah untuk mengukur kemampuan peneliti dalam menerapkan ilmu pengetahuan yang didapatkan pada perkuliahan dan mengungkapkan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat lebih memilih angkutan umum Trans Jogja.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA, PENELITIAN RELEVAN, DAN KERANGKA BERPIKIR

A. Kajian Pustaka

1. Kajian Masyarakat

a. Karakteristik Masyarakat Kota

1) Heterogenitas Sosial

Masyarakat kota lebih memperlihatkan sifat heterogenitas artinya berdiri dari banyak komponen dalam susunan penduduknya. Kota merupakan penampungan bagi aneka suku maupun ras, sehingga masing-masing kelompok berusaha di atas kelompok lain. Persaingan tersebut menyebabkan sering terjadi usaha untuk memperkuat kelompoknya untuk melebihi kelompok lain. Misalnya, mengumpulkan dan mengorganisir anggota kelompoknya secara rapi, memelihara jumlah anak yang banyak bagi kaum minoritas dan sebagainya. Disamping itu, kepadatan penduduk memang mendorong terjadinya persaingan dalam pemanfaatan ruang. Di dalam Persaingan tersebut maka menyebabkan banyak kelompok perorangan yang menginginkan untuk kelompok tersebut dipandang lebih baik dibanding kelompok lain seperti halnya masalah transportasi banyak yang menginginkan transportasi yang dianggap lebih unggul namun dengan biaya yang murah (Tim Dosen, 1989: 94).

2) Hubungan Sekunder

Masyarakat kota memperlihatkan sifat yang lebih mementingkan rasionalitas dan sifat rasional ini erat hubungannya dengan konsep *Gesellschaft* atau *Association*. Mereka tidak mau mencampuradukan hal-hal yang bersifat emosional/ yang menyangkut perasaan pada umumnya dengan hal-hal yang bersifat rasional itulah sebabnya tipe masyarakat itu disebut netral dalam perasaannya. Manusia dengan kekuatannya sendiri harus dapat memperlihatkan dirinya sendiri, pada umumnya di kota tetangga itu bukan orang yang mempunyai hubungan kekurangan dengan kita oleh karena itu. Setiap orang di kota terbiasa hidup tanpa menggantungkan dirinya pada orang lain, mereka cenderung untuk individualis. Berhubungan dengan semua hal yang berlaku umum oleh karena itu pemikiran rasional merupakan dasar yang sangat penting untuk universalisme. Pada Masyarakat kota berbeda halnya dengan desa yang masih bersifat kekeluargaan dimana, masyarakat kota lebih banyak melakukan aktifitas mereka masing-masing kemudian didukung dengan masalah transportasi untuk melakukan aktifitas- aktifitas mereka tersebut.

3) Toleransi Sosial

Pada masyarakat kota orang tidak memperdulikan tingkah laku sesama secara mendasar dan pribadi, sebab masing-masing anggota mempunyai kesibukan sendiri, tetapi kontrol sosialnya bersifat non pribadi. Selama tingkah laku dari orang yang bersangkutan tidak merugikan umum atau tidak bertentangan dengan norma yang ada, masih dapat diterima dan ditolelir.

4) Kontrol Sekunder

Anggota masyarakat kota secara fisik tinggal berdekatan, tetapi secara pribadi atau sosial berjauhan. Dimana bila ada anggota masyarakat yang susah, senang, jahat dan lain sebagainya, anggota masyarakat yang lain tidak mau mengerti.

5) Mobilitas Sosial

Di kota sangat mudah sekali terjadi perubahan maupun perpindahan status, tugas maupun tempat tinggal. Sangat jarang orang yang semula bekerja pada suatu instansi kemudian bekerja pada instansi lain yang lebih menguntungkan. Sama halnya dengan seseorang yang semulanya menduduki jabatan tertentu kemudian naik menduduki posisi yang lebih tinggi. Kota besar dalam hal perpindahan tempat tinggal menunjukkan frekuensi yang tinggi misal, seseorang yang tinggal disuatu rumah kemudian menjual dan membeli lagi terjadi dalam proses yang gampang dan lancar. Seperti halnya di kota

besar tingkat mobilitas sosial sangat tinggi dimana mobilitas sosial ini harus didukung dengan adanya transportasi umum yang memberikan kenyamanan dan keamanan dalam melakukan mobilitas tersebut. Seperti sarana dan prasarana yang disediakan oleh transportasi massal di Yogyakarta yaitu Bus Trans Jogja.

6) Individual

Akibat hubungan sekunder, maupun kontrol sekunder, maka kehidupan masyarakat di kota menjadi individual. Yang mereka inginkan dan rasakan harus mereka rencanakan dan laksanakan sendiri. Bantuan dan kerjasama dari anggota masyarakat yang lain sulit untuk di harapkan. Seperti halnya pada hubungan sekunder bahwa salah satu karakteristik masyarakat ini membuktikan bahwa kerja sama dari anggota masyarakat lain sulit diharapkan begitu juga masalah transportasi untuk melakukan mobilitas sosial dimana mereka harus menentukan transportasi yang mereka inginkan tanpa mengandalkan orang lain.

7) Ikatan Sukarela

Walaupun hubungan sosial bersifat sekunder, tetapi organisasi tertentu yang mereka sukai (kesenian, olah raga, dan politik) secara sukarela menggabungkan diri dan berkorban.

8) Segregasi Keruangan

Akibat dari heterogenitas sosial dan kompetisi ruang, terjadi pola sosial yang berdasarkan pada sosial ekonomi, ras, agama, suku,

bangsa, dan sebagainya. Terjadi pemisahan tempat tinggal dalam kelompok-kelompok tertentu, sebagai contoh dapat kita lihat di kota yang pernah kita jumpai yaitu: Kampung Cina, Kampung Arab, Kampung orang-orang yang beragama Islam (Kauman), Kampung Elite, dan sebagainya (Tim Dosen ISD, 1989: 94).

b. Perkembangan Kota

Kota-kota di dunia telah mengalami perkembangan. Dahulu kota hampir seperti desa yang masih bersifat tradisional dan sederhana, masyarakat kota masih homogen dengan latar belakang historis yang sama. Seiring dengan waktu dan berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi maka kota pun berkembang menjadi lebih maju.

Lewis Mumford dalam bukunya yang terkenal berjudul *The Culture of Cities* (1938) menyimpulkan adanya enam tahap perkembangan kota, mulai dari munculnya sampai runtuhnya (Daldjoeni, 1997: 141).

Enam tahap perkembangan kota tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Neopolis, kota ini menempati suatu pusat dari daerah pertanian dengan adat istiadat yang bercorak kesederhanaan.
- 2) Polis, kota ini merupakan pusat hidup keagamaan dan pemerintahan.
- 3) Metropolis, kota besar tempat bertemunya orang dari berbagai bangsa untuk berdagang dan tukar-menukar harta budaya rohani

juga terdapat percampuran perkawinan antara bangsa dan ras dengan akibat munculnya filsafat dan kepercayaan baru. Selain keagungan kota, secara fisik kota menjanjikan kontras yang menonjol antara golongan kaum kaya dan kaum miskin.

- 4) Megapolis, di kota gejala sisiopatologis merajalela, disatu pihak ada kekayaan dan birokrasi yang amat menonjol, sedangkan dipihak lain meluaslah kemiskinan dan berontaklah kaum proletar.
- 5) Tyranopolis, kota besar dilanda kepincangan yang berupa degenerasi dan korupsi moral dan pada penduduknya merosot karena adanya relasi erat antara politik ekonomi dan kriminalitas, dan disamping itu kaum proletar menjadi kekuatan yang tidak diremehkan.
- 6) Nekropolis, artinya peradaban kota runtuh, kota menjadi bangkai (nekros).

Yogyakarta merupakan salah satu kota yang termasuk golongan polis yang mana menuju ke metropolis, dimana Kota Yogyakarta dikenal sebagai kota pelajar dan industri sehingga menjadi tempat bertemunya orang-orang dari berbagai bangsa untuk berdagang ataupun sebagainya.

Di Kota ini terdapat berbagai suku bangsa, ras, agama, budaya dan juga variasi status sosial ekonomi warganya. Dalam aneka budaya dan komunitas di Indonesia, Hildred Geertz membedakan antara “kota metropolitan” dengan kota kecil berorientasi lokal dan yang disebut

“kota propinsi” (Dikutip dari skripsi Antonius Novenanto 2008).

Geertz memaparkan ciri-ciri pokok kota metropolitan sebagai berikut:

(1) Sebagai mata rantai penghubung bangsa Indonesia dengan dunia luar (2) Mengintegrasikan kehidupan ekonomi, politik dan intelektual secara nasional (3) Struktur kelas masyarakat yang rumit dibagi menjadi dua dimensi yaitu: berdasar struktur sosial yang ditentukan oleh jenis pekerjaan dan tingkat pendapatan dan berdasarkan kebudayaan yang ditentukan oleh kultur metropolitan dan tradisionalisme. Kemudian dipaparkan pula mengenai ciri-ciri pokok kota propinsi (1) Perkembangan penduduk yang tidak selalu mencolok ada yang tetap atau bahkan kurang (2) Watak kedaerahan yang sangat jelas dan (3) Terpusat pada dua kelompok lembaga yakni pemerintahan dan perdagangan.

Penjelasan lebih lanjut tentang Yogyakarta dapat dilihat dari segi yuridis administratif, dapat didefinisikan sebagai suatu daerah tertentu dalam wilayah negara dimana keberadaan diatur oleh Undang-Undang (peraturan tertentu) daerah dibatasi oleh batas-batas administratif yang jelas yang keberadaannya diatur oleh Undang-Undang/peraturan dan ditetapkan berstatus sebagai kota dan berpemerintahan tertentu dengan segala hak dan kewajibannya dalam mengatur wilayah kewenangan (Yunus, 2005: 11).

- c. Menurut Teori Inti Berganda (*Multiple-nuclei Theory*) yang dilontarkan oleh Harris dan Ullman's dinyatakan bahwa suatu kota terdiri dari beberapa pusat/inti (perkembangan) dan bukan hanya satu (Rahardjo, 1983: 40).

Yogyakarta merupakan salah satu kota yang memiliki daya tarik wisata yang cukup tinggi yang menyebabkan banyak wisatawan berkunjung sehingga menguntungkan dari segi perekonomian, tetapi

perlu difasilitasi dengan sarana prasarana yang memadai termasuk sistem transportasi yang handal dan beberapa kota sudah mulai berkembang. Sejak awal berdirinya, Kota Yogyakarta terbagi menjadi beberapa pusat kegiatan terbagi menjadi beberapa kabupaten yaitu: Kabupaten Bantul merupakan daerah pusat kerajinan, Kabupaten Sleman sebagai daerah administratif pemerintahan dan salah satu bagian lain dari Kota Yogyakarta adalah Kulon Progo.

2. Transportasi

a. Pengertian Transportasi

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Kata-kata usaha pada pengertian diatas berarti, transportasi juga merupakan sebuah proses, yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan, dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan. Alat pendukung dapat dipakai untuk melakukan proses pindah, gerak, angkut dan alih ini, bisa bervariasi, tergantung pada:

- 1) Bentuk objek yang akan dipindahkan tersebut.
- 2) Jarak antara suatu tempat dengan tempat lain.

3) Maksud objek yang akan dipindahkan tersebut.

Alat-alat pendukung yang digunakan untuk proses pindah harus cocok dan sesuai dengan objek, jarak, dan maksud objek, baik dari segi kualitasnya maupun dari segi kuantitasnya (Fidel Miro, 2005: 5).

b. Karakteristik Transportasi

Jasa transportasi adalah industri jasa yang mempunyai karakteristik sebagai berikut:

- 1) *Intangible* jasa transportasi memberikan manfaat lokasi yang hanya dapat dirasakan tetapi tidak dapat dipegang atau dilihat seperti material.
- 2) *Perishable*, sekali jasa transportasi digunakan oleh konsumen maka selesai. Konsumen hanya dapat membawa pulang ke rumah "pengalaman" atau "kesan". Disamping itu tempat duduk dari kereta api, pesawat, bus yang tidak terjual pada hari ini, tidak dapat disimpan untuk dijual besok.
- 3) *Immediate*, jasa transportasi bila dibutuhkan oleh konsumen tidak dapat ditangguhkan terlalu lama.
- 4) *Complex*, proses pelayanan jasa transportasi melibatkan banyak orang sarana prasarana.
- 5) *Amorphous*, mutu pelayanan jasa transportasi tidak dapat ditetapkan sesuai dengan harapan pengguna jasa. Penilaian terhadap mutu pelayanan jasa transportasi sangat bervariasi, tergantung pada pendapat perseorangan (Fidel Miro, 2005 : 5).

3. Mobilitas Sosial

Mobilitas sosial mempunyai dua tipe, yaitu mobilitas sosial vertikal dan mobilitas sosial horizontal. Mobilitas sosial vertikal merupakan perpindahan individu dari suatu kedudukan sosial kepadakedudukan sosial lainnya tetapi tidak sederajat, sedangkan mobilitas sosial horizontal merupakan peralihan individu dari satu kelompok sosial yang kedudukannya sederajat.

Gerak sosial vertikal terbagi lagi dalam dua macam, yaitu mobilitas naik dan mobilitas turun. Gerak sosial vertikal naik mempunyai dua bentuk yaitu peralihan kedudukan individu dari kedudukan rendah pada kedudukan yang lebih tinggi. Pada kelompok yang sama dan bentuknya kelompok baru kemudian mendapatkan kedudukan yang lebih tinggi dari kedudukan pada kelompok pembentukan. Gerak sosial vertikal turun juga mempunyai dua bentuk, yaitu peralihan individu pada kedudukan yang lebih rendah dan turunya derajat kelompok karena ada sisintergrasi dalam diri kelompok tersebut (Soerjono Soekanto, 2007: 220).

Menurut Kimbal Young dan Raymond W. Mack, mobilitas sosial adalah suatu gerak dalam struktur sosial yaitu pola-pola tertentu yang mengatur organisasi suatu kelompok sosial termasuk perubahan pergeseran, peningkatan, ataupun penurunan status dan peran anggotanya (Soerjono Soekanto, 1998: 141). Gerak sosial atau *social mobility* adalah suatu gerak dalam struktur sosial yaitu pola-pola tertentu yang mengatur organisasi suatu kelompok sosial. Struktur sosial mencakup sifat-sifat

hubungan antara individu dalam kelompok dan hubungan antar individu dengan kelompoknya, sehingga masyarakat dalam melakukan mobilitas sosial memerlukan transportasi yang modern yang dapat menunjang aktivitasnya. Seperti halnya pada Kota Yogyakarta yang penduduknya dan pendatang yang semakin bertambah dari tahun ke tahun, oleh karena itu sarana transportasi merupakan salah satu dari kebutuhan utama.

Mobilitas yang sangat cepat dari masyarakat, baik yang tinggal di desa maupun kota membutuhkan alat-alat transportasi untuk membantu memenuhi kebutuhan masyarakat akan adanya jasa transportasi, Dinas Perhubungan menyediakan berbagai macam fasilitas transportasi, salah satunya transportasi Trans Jogja.

4. Teori Pilihan Rasional

Teori pilihan rasional umumnya berada di pinggir aliran utama teori sosiologi (Hechter dan Kanazawa, 1997). Melalui James S. Coleman, teori ini menjadi salah satu teori dalam sosiologi masa kini. Dikatakan demikian karena tahun 1989 Coleman mendirikan jurnal *rationality and society* yang bertujuan menyebarkan pemikiran yang berasal dari perspektif pilihan rasional. Selain itu Coleman menerbitkan buku yang sangat berpengaruh, *foundations of social theory* berdasarkan perspektif pilihan rasional itu. Terakhir, Coleman menjadi presiden *the American Sociological Association* tahun 1992 dan memanfaatkan forum itu untuk

mendorong kemajuan teori pilihan rasional dan menamakanya” *The Rational Reconstruction of Society*”.

Menurut Coleman sosiologi seharusnya memusatkan perhatian kepada sistem sosial. Fenomena makro itu harus dijelaskan oleh faktor internalnya sendiri, khususnya oleh faktor individual. Ia lebih menyukai bekerja di tingkat individual ini karena berbagai alasan, termasuk kenyataan bahwa data biasanya dikumpulkan di tingkat sistem sosial. Alasan lain untuk lebih menyukai pemusatan perhatian di tingkat individual biasanya adalah karena ”intervensi” dilakukan untuk menciptakan perubahan sosial. Inti perspektif Coleman adalah gagasan bahwa teori sosial tak hanya merupakan latihan akademis, tetapi harus dapat mempengaruhi kehidupan sosial melalui “intervensi” tersebut (George Ritzer, 2007: 391).

Dengan memusatkan perhatian pada individu ini, Coleman mengakui bahwa ia adalah individualis secara metodologis, mesti ia melihat perspektif khusus ini sebagai varian khusus dari orientasi individual itu. Pandangannya adalah khusus dalam arti bahwa ia menerima gagasan yang muncul dan meski memusatkan perhatian pada faktor internal sistem sosial, faktor internal itu tak mesti selalu orientasi dan tindakan individual. Artinya, fenomena tingkat mikro selain yang bersifat individual pun dapat menjadi sasaran perhatian analisisnya.

Teori pilihan rasional teori pilihan James S Coleman menyatakan bahwa ”tindakan perseorangan mengarah kepada tujuan dan tujuan itu

(dan juga tindakan) ditentukan oleh nilai atau pilihan (George Ritzer, 2007: 391). Pilihan itu sendiri didasarkan pada faktor-faktor yang menguntungkan perseorangan tersebut. Para penumpang tentunya akan lebih memilih angkutan umum yang lebih murah, cepat dan nyaman untuk mereka gunakan dalam menjalankan aktivitasnya.

Selanjutnya para ahli menggambarkan bahwa manusia adalah *Homo Economicus*, yaitu orang yang benar-benar paham dan sangat rasional. Model ini terbukti bermanfaat dalam membahas konsumen yang sangat hati-hati dalam mempertimbangkan kegunaan dan harga sebelum membeli suatu barang. Model manusia lainnya diketengahkan oleh psikologi sebagai “orang yang walau selalu berbuat baik, tetap ingin berbuat jahat”. Orang yang demikian selalu diawasi oleh super ego yang mengendalikan dorongan-dorongan jelek tersebut. Sosiologi menentang model lain yaitu *homo sociologicus*, yang membahas tumpang tindih antara manusia dan masyarakat. Sebagaimana dengan *homo economicus* dan manusia psikologis, *homo sociologicus* adalah sebuah tipe abstraksi yang memungkinkan seseorang melakukan perburuan analisa dan pembahasan ilmiah. Semua itu hanya merupakan gambaran yang tidak sempurna mengenai manusia (Poloma Margaret, 2004: 139).

5. Persepsi

a. Pengertian

Persepsi tergolong kata serapan, kata persepsi ini diserap dari bahasa Inggris *perception*, dimana dapat memiliki arti penglihatan, tanggapan, dan daya memahami. Kata persepsi sendiri sebagai kata serapan mempunyai arti tanggapan langsung terhadap sesuatu, proses pengetahuan seseorang terhadap sesuatu hal melalui panca inderanya (Moeliono, 1995: 759).

Walgito (1994: 54) mendefinisikan persepsi sebagai proses pengorganisasian, penginterpretasian terhadap stimulus yang diterima oleh organisasi atau individu sehingga merupakan suatu yang berarti, dan merupakan aktivitas yang terintegrasi dalam diri individu. Keseluruhan pribadi, seluruh apa yang ada dalam individu ikut aktif berperan dalam persepsi itu karena merupakan aktivitas yang terintegrasi. Berdasarkan atas hal tersebut, Davidoff (dalam Walgito, 1994: 54) menjelaskan bahwa dalam persepsi itu, sekalipun stimulusnya sama, dan kerangka acuan tidak sama sehingga ada kemungkinan hasil persepsi antara individu satu dengan individu yang lain tidak sama. Keadaan tersebut memberikan gambaran bahwa persepsi itu memang bersifat individual.

Persepsi objek yang dipersepsikan dapat berada di luar individu yang mempersepsikan, tetapi dapat juga berada dalam diri orang yang mempersepsi. Bila objek persepsi terletak di luar orang yang

memperepsi, maka objek persepsi dapat bermacam-macam, yaitu dapat berwujud benda-benda, situasi, dan juga dapat berwujud manusia. Objek persepsi yang berwujud benda-benda disebut persepsi benda (*things perception*) atau juga disebut *non-sosial perception*, sedangkan bila objek persepsi berwujud manusia disebut persepsi sosial atau *social perception* (Thoha, 1983: 138).

Berkaitan dengan hal tersebut, Tagairi menjelaskan mengenai persepsi sosial sebagai berikut: Persepsi sosial merupakan suatu proses seseorang untuk mengetahui, menginterpretasikan, dan mengevaluasi orang lain yang dipersepsi, tentang sifat-sifatnya, kualitasnya, dan keadaan lain yang ada dalam diri orang yang dipersepsi sehingga terbentuk gambaran mengenai orang yang dipersepsi (Walgito, 1994: 56).

Pengertian diatas dapat diartikan, bahwa suatu persepsi terlebih dahulu diawali dengan proses pengindra, menginterpretasikan, dan memberi penilaian terhadap stimulus yang ada dilingkungan, dimana kita mengorganisasi serta menafsirkan pola mekanisme indera, stimulus, dan lingkungan (Mahmud, 1988: 41). Objek fisik umumnya memberi stimulus fisik yang sama sehingga orang mudah membuat persepsi yang sama. Pada dasarnya, objek berupa pribadi memberi stimulus yang sama pula, namun kenyataanya tidaklah sama (Sobur, 2003: 445).

Berdasarkan berbagai pendapat diatas, dapat disimpulkan bahwa persepsi merupakan suatu penglihatan, tanggapan, dan daya memahami terhadap stimulus yang diterima dan terintegrasi dalam diri individu sehingga persepsi bersifat individual karena hasil persepsi antara individu yang satu dengan individu lain tidak sama.

b. Faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi

Bimo Walgito (1994: 57) menyatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi adalah sebagai berikut:

- 1) Keadaan stimulus, dalam hal ini berwujud manusia yang akan dipersepsi. Keadaan stimulus yang berpengaruh terhadap pembentukan persepsi adalah pengalaman sensori masalalu, perasaan-perasaan, prasangka-prasangka, keinginan-keinginan individu, sikap, dan tujuan individu (Dimiyati Mahmud, 1988: 41).
- 2) Situasi atau keadaan sosial yang melatarbelakangi stimulus. Bila situasi sosial yang melatarbelakangi stimulus berbeda, hal tersebut akan membawa perbedaan hasil persepsi seseorang. Orang yang biasa bersikap keras, tetapi karena situasi sosialnya tidak memungkinkan untuk menunjukkan kekerasannya, hal tersebut akan mempengaruhi seseorang dalam berperan sebagai stimulus person.
- 3) Keadaan orang yang mempersepsi. Daya pikir, perasaan, pengalaman, atau dengan kata lain keadaan pribadi orang yang mempersepsi akan berpengaruh dalam seseorang mempersepsi,

akan lain hasil persepsinya bila orang yang dipersepsi itu memberikan pengalaman yang sebaliknya.

6. Minat

Minat merupakan salah satu faktor psikologis manusia yang sangat penting untuk suatu kemajuan dan keberhasilan seseorang. Seseorang yang berminat terhadap profesi tertentu akan memperoleh hasil yang lebih baik daripada yang kurang atau tidak berminat terhadap pekerjaan itu, dengan adanya minat pada diri seseorang untuk melakukan sesuatu untuk mencapai apa yang diinginkan dan apa yang diharapkan.

Menurut Djali (2007: 121), mengatakan bahwa “minat adalah rasa lebih suka dan rasa ketertarikan pada suatu hal atau aktivitas, tanpa ada yang menyuruh”, sedangkan Nana Syaodih (2007: 177), mengemukakan “minat (*interest*) yaitu suatu kekuatan, motivasi yang menyebabkan seseorang memusatkan perhatian terhadap seseorang, sesuatu benda ataupun kegiatan tertentu”.

Bimo Walgito (1994: 38) menjelaskan bahwa “minat adalah suatu keadaan dimana seseorang mempunyai perhatian terhadap sesuatu dan disertai perasaan senang untuk mengetahui dan mempelajari maupun membuktikan lebih lanjut terhadap objek tersebut”. Dalam pengertian ini terkandung makna bahwa minat terdapat dua aspek yaitu adanya perhatian yang mendalam terhadap objek tersebut dan adanya keinginan untuk mempelajari dan membuktikan lebih lanjut.

Berdasarkan pendapat-pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa minat merupakan salah satu keadaan dimana seseorang memberikan perhatian yang besar terhadap suatu objek, merasa senang dan ingin berkecimpung di dalamnya karena adanya kesesuaian dan kebutuhan dengan objek tersebut. Hal-hal yang dapat dijadikan tolak ukur minat seseorang terhadap suatu objek adalah seperti: perasaan senang, perhatiannya terhadap objek, dan adanya kebutuhan. Seseorang yang berminat terhadap sesuatu akan mempunyai perhatian terhadap hal-hal yang berkaitan dengan objek itu, karena mempunyai sangkut paut dan kesesuaian dengan dirinya.

B. Penelitian Relevan

1. Hasil penelitian relevan sebelumnya yang sesuai dengan penelitian ini adalah penelitian yang dilakukan oleh Nur Qomariah (2010) tentang dampak adanya Trans Jakarta. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif, dengan memakai pendekatan fenomenologi. Fenomenologi digunakan agar dapat diketahui persepsi para pengemudi taksi terhadap kehadiran bus Trans Jakarta dan juga dapat diketahui dampak yang ditimbulkan bus Trans Jakarta terhadap taksi yang beroperasi di Jakarta. Serta diketahui strategi-strategi yang diterapkan para pengemudi taksi dalam menghadapi persaingan dengan bus Trans Jakarta maupun dengan pengemudi taksi lainnya.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak bus Trans Jakarta agar para pengendara kendaraan pribadi beralih menggunakan Trans Jakarta, sehingga diharapkan kemacetan lalu lintas yang rutin terjadi di Jakarta menjadi berkurang.

Dari hasil penelitian terealisasi bahwa dengan keberadaan Trans Jakarta membawa dampak yang merugikan bagi taksi di Jakarta. Dampak-dampak tersebut antara lain berkurangnya jumlah penumpang, berkurangnya pendapatan, dan kemacetan lalu lintas yang semakin parah. Hal tersebut membuat para pengemudi taksi makin sulit dalam memenuhi kebutuhan keluarganya.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan peneliti lakukan adalah mengkaji tentang transportasi *busway*. Metode yang digunakan dalam penelitian sama-sama menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif berdasarkan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Persamaan metodologi penelitian juga terdapat dalam teknik pengambilan sampel *purposive sampling* dan validitas data melalui triangulasi sumber.

Perbedaannya dalam penelitian ini dengan penelitian yang akan peneliti lakukan terletak pada lokasi dan bidang kajiannya. Lokasi dalam penelitian ini adalah di Kota Jakarta, sedangkan penelitian yang akan dilakukan peneliti berada di Yogyakarta. Perbedaan yang lain adalah dilihat dari bidang kajiannya, jika penelitian yang sudah ada melihat dampak adanya Trans Jakarta sedangkan peneliti akan meneliti

tentang faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam memilih angkutan Trans Jogja.

C. Kerangka Berpikir

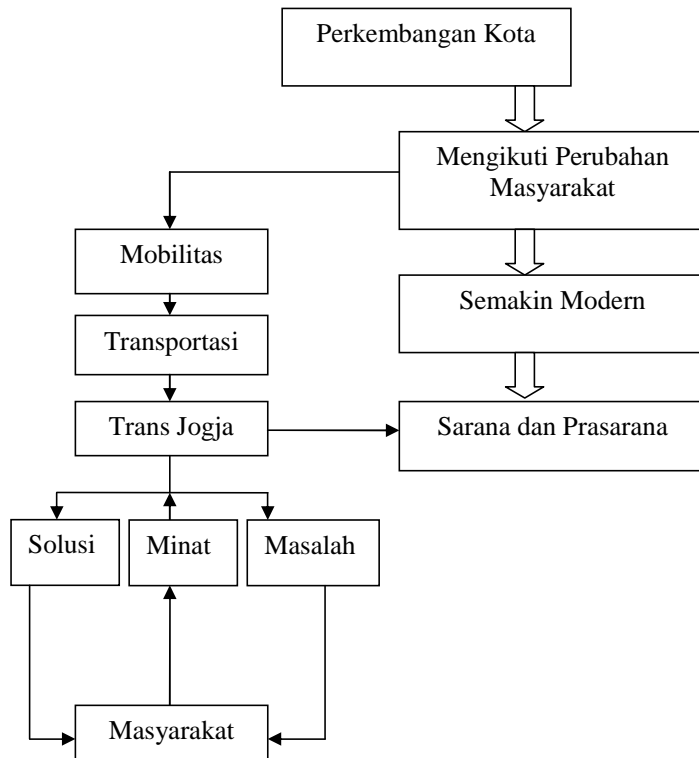
Perkembangan Daerah Istimewa Yogyakarta telah menyebabkan perubahan yang cukup mendasar, dimana Kota Yogyakarta selain menjadi tujuan para pelajar untuk mencari ilmu yang dikenal menjadi kota pelajar dan juga sebagai kota pariwisata, hal ini mengakibatkan kota menjadi sorotan bagi para peneliti untuk mengkaji masalah sosial akibat kemajemukan masyarakat sekitar. Salah satunya dengan adanya keberadaan transportasi misalnya Trans Jogja yang mana mampu membuat masyarakat berminat untuk menggunakannya.

Pada setiap penelitian pasti diperlukan adanya kerangka berpikir sebagai pijakan atau sebagai pedoman dalam menentukan arah dari penelitian, hal ini diperlukan agar penelitian tetap terfokus pada kajian yang akan diteliti. Alur kerangka berpikir pada penelitian ini akan dijelaskan sebagai berikut: kawasan Malioboro merupakan tempat berbagai alat transportasi ada yang sudah disediakan untuk mempermudah pengunjung. Alat transportasi dipergunakan mengantar pengunjung dari satu tempat ke tempat lain disekitaran Malioboro. Berbagai transportasi antara lain: kopata, bus mini/Trans Jogja, taksi, dan lain-lain. Tidak menutup kemungkinan dengan banyaknya transportasi yang ada terjadi persaingan. Khusus untuk Trans Jogja

dirasa sangat menguntungkan disebabkan layanan dari Trans Jogja lebih nyaman dibanding transportasi lainnya.

Kemajuan IPTEK menghasilkan sarana transportasi dimana banyak model transportasi di masyarakat seperti adanya *busway* atau Trans Jogja. Masyarakat Yogyakarta bisa digolongkan kedalam masyarakat perkotaan di mana, Yogyakarta itu memiliki transportasi publik. Salah satunya yang ada adalah Trans Jogja. Faktor Eksternal dan Internal yang disediakan Trans Jogja misalnya faktor pilihan rasional, jasa dan karakteristik dari bis itu sendiri yang dapat menarik minat masyarakat untuk menggunakan Trans Jogja. Apa yang mempengaruhi hal tersebut akan menjadi fokus dalam penelitian ini.

Kerangka berpikir dalam penelitian ini dapat digambarkan dalam bentuk diagram sebagai berikut:



Bagan 1: Kerangka Berpikir

BAB III METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Penelitian ini mengambil lokasi di halte Malioboro. Pemilihan lokasi penelitian di halte Malioboro karena Malioboro merupakan salah satu pusat atau tempat wisata di Yogyakarta, sehingga banyak masyarakat yang lebih berminat untuk menggunakan jasa Trans Jogja, karena Trans Jogja banyak kelebihan dari segi sarana dan prasarananya. Terlihat banyak pengunjung yang menggunakan Trans Jogja. Selain itu dikawasan lebih banyak terdapat halte, sehingga lebih mudah masyarakat untuk menjangkaunya. Halte yang berada dikawasan Malioboro antara lain: Halte Malioboro 1 (depan Hotel Ina Garuda), Halte Malioboro 2 (Kepatihan), dan Halte Malioboro 3 (Vredeburg). Sasaran objek penelitian ini adalah masyarakat dan mahasiswa penumpang angkutan umum Trans Jogja.

B. Jadwal Penelitian

Penelitian tentang faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat lebih memilih angkutan umum Trans Jogja dan persepsi masyarakat dengan adanya Transportasi Trans Jogja. Peneliti melakukan penelitian dalam kurun waktu lebih tiga bulan yang telah dilaksanakan pada bulan Maret-Mei 2012.

C. Desain Penelitian

Sesuai dengan tujuan yang secara ringkas, peneliti ingin mendiskripsikan persepsi masyarakat dengan adanya angkutan Trans Jogja di kawasan Malioboro dan untuk mengetahui faktor-faktor yang melatarbelakangi masyarakat memilih angkutan umum Trans Jogja. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan analisis deskriptif. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subyek penelitian secara utuh dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa pada suatu konteks khusus yang alamiah (Moleong, 2006: 4).

Metode penelitian kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Pendekatan ini diarahkan pada latar dan individu tersebut secara holistik (utuh), individu dipandang dari suatu keutuhan. Metode deskriptif dapat diartikan sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan subyek atau obyek penelitian pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak sebagaimana adanya (Hadari Nawawi, 2007: 67).

Pemikiran dalam metode ini tidak sekedar melihat gejala atau fakta-fakta, tetapi perlu dikembangkan dengan mengemukakan hubungannya satu sama lain di dalam aspek-aspek yang diselidiki serta memberikan penafsiran yang akurat terhadap fakta-fakta yang ditemukan.

Penelitian deskriptif bukan saja memberikan gambaran tentang fenomena tetapi juga menerangkan hubungan, membuat prediksi, serta mendapatkan makna dari fenomena yang dikaji.

Penelitian ini dilaksanakan secara bertahap, agar untuk memperoleh data secara lengkap maka pengambilan data dilaksanakan langsung di lokasi penelitian. Pengambilan data melalui informan-informan yang lebih mengetahui tentang faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam memilih Trans Jogja dan persepsi masyarakat dengan adanya transportasi Trans Jogja.

D. Sumber Data

Menurut Lofland dan Lofland (Moleong Lexy J, 2005: 157) sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata, dan tindakan, dan selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Penelitian ini menggunakan sumber data berupa:

1. Sumber data primer

Sumber data primer merupakan data yang diambil langsung oleh peneliti dengan cara menggali sumber asli secara langsung melalui informasi. Sumber yang dimaksud berupa benda-benda, situs, kata dan tindakan dari sampel. Penelitian mengambil data secara langsung melalui observasi dan wawancara dengan para penumpang Trans Jogja di halte. Data primer dalam penelitian ini terdiri dari 15 orang yang

terdiri dari 10 penumpang Trans Jogja dan 2 pegawai halte Trans Jogja dan 3 sopir di kawasan Malioboro.

2. Data sekunder

Sumber data sekunder merupakan sumber data kedua diluar kata dan tindakan, namun data ini tidak diabaikan dan memiliki kedudukan penting. Data sekunder berupa sumber tertulis, majalah, surat kabar, buletin, jurnal dan hasil penelitian yang relevan. Data sekunder juga dapat berupa foto-foto kegiatan statistik. Data-data yang peneliti peroleh berupa data tentang kebijakan pemerintah dengan adanya bus Trans Jogja.

E. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan jenis sumber data yang diperoleh secara lisan dan tertulis. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Metode observasi

Metode observasi adalah suatu usaha sadar untuk mengumpulkan data yang dilakukan secara sistematis dengan prosedur yang terstandar (Suharsimi Arikunto, 2010: 265). Observasi merupakan bentuk penerimaan data yang dilakukan dengan cara pengamatan kejadian dan pencatatan dengan sistematis terhadap fenomena-fenomena yang diteliti. Observasi bukan hanya menentukan siapa yang akan diwawancara melainkan juga menetapkan konteks, kejadian,

prosesnya. Observasi dilakukan di tempat objek penelitian yaitu di kawasan Halte-halte Malioboro dimana banyak dikunjungi banyak penumpang yang ingin menggunakan Trans Jogja, dimana yang diobservasikan yaitu kondisi fisik halte, kondisi fisik transportasi, latar belakang karyawan Trans Jogja dan latar belakang penumpang Trans Jogja.

2. Wawancara

Esterberg (Sugiyono, 2010: 72) mendefinisikan wawancara adalah merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu. Penelitian ini menggunakan wawancara mendalam dengan alasan untuk memperoleh data yang valid mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam memilih angkutan umum Trans Jogja. Penelitian melakukan wawancara terhadap informan dalam penelitian ini yang meliputi para penumpang dan pegawai halte Trans Jogja dikawasan Malioboro. Wawancara dilakukan dengan menggunakan petunjuk wawancara (*interview guide*), berita tentang pokok-pokok pertanyaan yang telah direncanakan dan dianggap penting untuk mendapatkan data penelitian sebanyak-banyaknya.

Wawancara dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh jawaban dari pertanyaan-pertanyaan yang telah disiapkan peneliti sebelumnya, yaitu tentang persepsi masyarakat terhadap adanya bus Trans Jogja dan

faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat untuk menggunakannya. Wawancara dalam penelitian ini adalah wawancara semi terstruktur dimana proses wawancara yang dilakukan dengan menggunakan pengembangan dilaporan, namun peneliti tetap berpedoman pada petunjuk atau panduan wawancara, dikembangkan ketika terjun kelapangan dengan menyesuaikan kondisi nyatanya.

Peneliti telah melakukan wawancara dengan Mawar, Dian, Tia, Yu Sri, Ayuk, Rosita, Ana, Eni dan Maya karena peneliti menganggap bahwa penumpang Bus Trans Jogja adalah informan yang paling sering menggunakan Bus Trans Jogja. Selanjutnya wawancara dilakukan oleh 2 pegawai Halte Trans Jogja yaitu Hendri, Maryati dan wawancara dengan 3 sopir bus Trans Jogja yaitu marjono, maryanto dan muri karena peneliti menganggap bahwa informan adalah yang paling lama bekerja di Halte Trans Jogja di kawasan Malioboro.

3. Dokumentasi

Metode dokumentasi dapat diartikan sebagai cara pengumpulan data yang dilakukan dengan mempelajari dokumen-dokumen yaitu setiap bahan tertulis baik bersifat internal maupun eksternal. Bahan tertulis yang bersifat internal berupa surat-surat pengumuman, instruksi aturan suatu lembaga, surat keputusan. Sedangkan bahan tertulis yang bersifat eksternal berupa majalah, koran, internet, laporan, dan berita-berita tertulis atau siaran media massa yang berkaitan dengan penelitian ini. Metode ini digunakan peneliti untuk

mengumpulkan data-data yang bersifat dokumenter seperti dokumen-dokumen yang ada di lembaga tersebut.

F. Teknik Pengambilan Sampel

Teknik sampling merupakan cara yang digunakan dalam pengambilan sampel penelitian. Maksud dari sampling dalam penelitian kualitatif adalah untuk menjangkau sebanyak mungkin informasi dari berbagai sumber untuk merinci kekhususan yang ada ke dalam konteks yang unik dan juga untuk menggali informasi yang akan menjadi dasar dari rancangan dan teori yang muncul (Moleong, 2006: 165). Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan sampel bertujuan (*purposive sampling*). *Purposive sampling* yaitu pengambilan sampel berdasarkan pada acuan dan pertimbangan tertentu.

Penelitian memiliki informan yang dianggap mengetahui permasalahan yang dikaji. Penelitian diawali dengan memilih informan, dalam hal ini informan yang dianggap mengetahui permasalahan atau data yang dibutuhkan kemudian dikembangkan sesuai dengan kebutuhan untuk memperoleh data. Syarat-syarat yang harus dipenuhi dalam menggunakan *purposive sampling* adalah sebagai berikut:

1. Pengambilan sampel harus didasarkan atas ciri-ciri, sifat-sifat atau karakteristik tertentu yang merupakan ciri-ciri pokok populasi.
2. Subyek yang diambil sebagai sampel benar-benar merupakan subyek yang paling banyak mengandung ciri-ciri yang terdapat pada populasi.

3. Penentuan karakteristik populasi dilakukan dengan cermat didalam studi pendahuluan (Suharsini Arikunto,2010: 128).

Penelitian ini mengambil sampel siapa saja yang menurut pertimbangan sesuai dengan maksud dan tujuan penelitian. Maka jumlah orang yang diambil tidak ditentukan batasannya. Penelitian menetapkan 15 orang informan yaitu 10 orang pengguna armada Bus Trans Jogja, karena yang paling sering menggunakan Bus Trans Jogja yang melalui Halte Malioboro dan 2 orang pegawai halte armada Bus Trans Jogja dan yang 3 sopir bus Trans Jogja dikawasan Malioboro, karena mereka telah bekerja di halte tersebut dan dapat memberikan informasi yang sama dengan tujuan penelitian. Peneliti telah memilih informan yang sesuai dengan apa yang dibutuhkan peneliti.

G. Validitas Data

Validitas data ini penting dilakukan agar data yang diperoleh di lapangan pada saat penelitian dilakukan bisa dipertanggungjawabkan kebenarannya. Pemeriksaan keabsahan atau kevalidan data dalam penelitian ini menggunakan teknik triangulasi. Triangulasi, adalah teknik pemeriksaan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu (Usman Husaini, 1995: 330). Triangulasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah triangulasi sumber. Triangulasi sumber yang berarti dalam penelitian ini membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan

suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda (Moleong, 2005: 165). Metode kualitatif hal ini dapat dicapai dengan:

1. Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara.
Hal ini penelitian membandingkan data yang diperoleh penelitian sendiri selama observasi dengan data yang diperoleh dari informan peneliti.
2. Membandingkan apa yang dikatakan orang didepan umum dengan apa yang dikatakan secara pribadi. Membandingkan apa yang dikatakan sepanjang waktu.
3. Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang-orang disekitarnya seperti masyarakat biasa, orang yang berpendidikan tinggi dan menengah.

Teknik triangulasi dalam penelitian ini dilakukan dengan membandingkan informasi yang peneliti peroleh dari masing-masing sampel. Informasi dari penumpang armada Bus Trans Jogja dikawasan Malioboro dengan penumpang armada Bus Trans Jogja dikawasan lainnya, kemudian dibandingkan lagi dengan data hasil observasi yang dilakukan peneliti hingga diperoleh informasi akhir yang mendukung data sehingga dapat diambil suatu kesimpulan. Sesuai dengan prinsip penelitian kualitatif yaitu pencarian informasi sampai titik kejenuhan.

H. Teknik Analisis Data

Analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milah datanya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain (Dharma, 2008: 160).

Muara dari kegiatan analisis data kualitatif terletak pada pelukisan atau penuturan tentang apa yang berhasil kita mengerti berkenaan dengan sesuatu masalah yang diteliti (Sanafiah, 1997: 272). Analisis data merupakan proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diimplementasikan. Analisis data dilakukan dengan tujuan agar informasi yang dihimpun akan menjadi jelas. Dalam penelitian ini, teknik analisis yang digunakan adalah teknik analisis data interaktif (Miles dan Huberman, 2009: 15).

1. Pengumpulan Data

Data yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi dicatat dalam catatan lapangan yang terdiri dari dua aspek yaitu deskripsi dan refleksi. Catatan deskripsi merupakan data alami yang berisi tentang apa yang dilihat, didengar, dirasakan, disaksikan dan dialami sendiri oleh peneliti tanpa adanya pendapat dan penafsiran dari peneliti tentang fenomena yang dijumpai. Sedangkan catatan refleksi yaitu catatan yang memuat kesan, komentar dan

tafsiran peneliti tentang temuan yang dijumpai dan merupakan bahan rencana pengumpulan data untuk tahap berikutnya. Untuk mendapatkan catatan ini maka peneliti melakukan wawancara beberapa informan.

2. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Data yang diperoleh dalam lapangan ditulis dalam bentuk laporan atau uraian yang terinci, kemudian disederhanakan dan difokuskan pada hal yang penting dan dilakukan kategorisasi yang sesuai dengan fokus penelitian. Di lapangan data yang didapat sangat banyak, sehingga perlu diteliti dan dirincikan sesuai dengan fokus penelitian yaitu tentang faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam memilih angkutan umum Trans Jogja. Dalam mereduksi data, peneliti melakukan seleksi, membuat ringkasan atau uraian singkat, menggolongkan data untuk mempertegas, memperpendek, membuat fokus dan kemudian membuang data yang tidak diperlukan. Reduksi data berlangsung terus-menerus selama penelitian kualitatif berlangsung dan merupakan bagian dari analisis (Miles dan Huberman, 2009: 16).

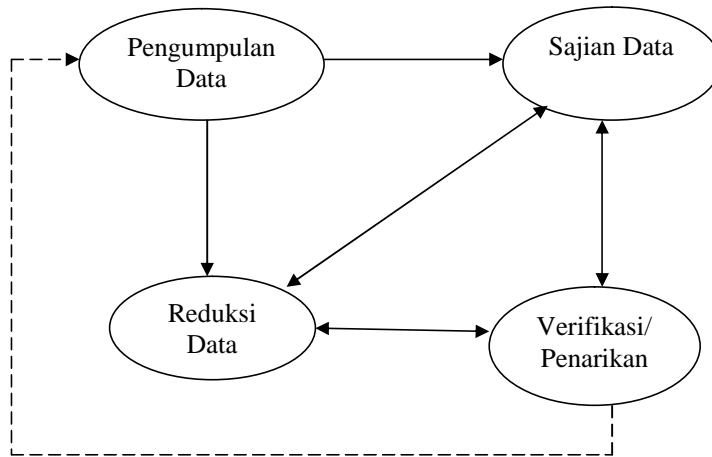
3. Penyajian Data (*Data Display*)

Penyajian data adalah sekumpulan informasi tersusun sehingga memberikan kemungkinan penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Informasi ini termasuk didalamnya matrik, skema, table dan jaringan kerja yang berkaitan dengan kegiatan. Dengan penyajian data

peneliti akan mengerti apa yang akan terjadi dan dapat mengerjakan sesuatu pada analisis data ataupun langkah-langkah lain berdasarkan penelitian tersebut (Miles dan Huberman, 2009: 17).

4. Penarikan Kesimpulan atau Verifikasi

Penarikan kesimpulan menyangkut interpretasi peneliti, yaitu penggambaran makna dari data yang ditampilkan. Peneliti berupaya mencari makna dari data yang telah dihasilkan dalam penelitian, serta menganalisis data dan kemudian membuat kesimpulan. Sebelum menarik kesimpulan, peneliti harus mencari pola, hubungan persamaan dan sebagainya antar detail untuk dipelajari kemudian disimpulkan. Dalam proses penyimpulan data merupakan suatu proses yang membutuhkan suatu pertimbangan yang benar-benar dipertanggungjawabkan. Skematis proses analisis interaktif dapat digambarkan sebagai berikut:



Bagan 2: Model Analisis Data Interaktif Miles dan Huberman

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Lokasi Penelitian

Lokasi dalam penelitian ini adalah kawasan Malioboro yang ada di Kota Yogyakarta yang membentang dari Stasiun Tugu Yogyakarta hingga ke perempatan Kantor Pos Yogyakarta yang terdiri dari Jalan Malioboro sampai Jalan Jend. A. Yani, Jalan ini merupakan poros Garis Imajiner Kraton Yogyakarta. Disepanjang jalan tersebut terdapat halte-halte antara lain Halte Malioboro 1 (depan Hotel Ina Garuda), Halte Malioboro 2 (Kepatihan) dan Halte Malioboro 3 (Vredeburg). Terdapat juga beberapa obyek bersejarah di jalan ini antara, Stasiun Tugu, Gedung Agung, Pasar Beringharjo, Benteng Vredeburg dan Monumen Serangan Umum 1 Maret. Kawasan Malioboro terdapat kompleks Kepatihan, tempat Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta beserta jajarannya memberikan pelayanan kepada masyarakat serta mengatur roda pemerintahan. Di Malioboro terdapat Gedung Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Istimewa Yogyakarta, tempat wakil rakyat merumuskan berbagai macam aturan yang terkait dengan aspirasi dan kepentingan publik. Terdapat pula Dinas Pariwisata serta kantor layanan bagi wisatawan yang memberikan pelayanan bagi wisatawan yang ingin berkunjung tempat-tempat wisata yang ada di Kota Yogyakarta. Kawasan ini sangat terkenal dengan para pedagang kaki lima yang menjajakan kerajinan khas Jogja dan warung-warung lesehan di malam hari yang menjual makanan gudeg khas Jogja serta terkenal sebagai

tempat berkumpulnya para seniman-seniman. Para seniman yang sering mengekspresikan kemampuan mereka seperti bermain musik, melukis, dan lain-lain disepanjang jalan ini yang menjadi daya tarik kawasan ini untuk dikunjungi.

Oleh karena itu bagi para pengunjung atau orang yang datang ke Malioboro yang ingin mengunjungi dari satu tempat ke tempat yang lain telah disediakan berbagai alat transportasi yang siap mengantar para pengunjung. Alat transportasi tersebut antara lain: andong, becak, mobil, bus mini (*kopata*), taksi dan bus Trans Jogja. Transportasi tersebut sudah tersedia di sepanjang kawasan Malioboro.

Pertimbangan penelitian dilakukan di kawasan Malioboro dikarenakan kebanyakan dari penumpang Trans Jogja lebih banyak menggunakan Trans Jogja di kawasan Malioboro karena di kawasan Malioboro terdapat 3 halte sehingga akses untuk menggunakan Trans Jogja lebih mudah dan nyaman.

1. Kondisi Transportasi Yogyakarta

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain obyek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Fidel Miro, 2002: 4). Maka dapat disimpulkan bahwa transportasi juga merupakan sebuah proses, yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan dimana proses ini tidak bisa dilepaskan

dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin kelancaran proses perpindahan sesuai waktu yang diinginkan. Kondisi transportasi yang ada di Propinsi DIY masih sangat memprihatinkan, baik dari segi manajemen pengelolaannya maupun kondisi armada yang dioperasikan sehingga menuntut disediakan fasilitas transportasi yang andal, terpadu, dan efisien.

Sarana angkutan umum di Yogyakarta sebelum beroperasinya Bus Trans Jogja, yang menyebabkan nilai *load factor* semakin menurun berdasarkan hasil penelitian MSTT UGM (Magister Sistem dan Teknik Transportasi), menurut laporan perencanaan transportasi massal di pulau jawa (2005) beberapa penyebab adalah :

- a. Angkutan bus yang tidak beroperasi dan perlu diperemajaan,
- b. Jadwal bus kota semakin susah dipastikan waktu kedatangannya,
- c. Faktor keamanan diatas bus tidak terjamin,
- d. Ketidaksesuaian harga antara dengan kualitas layanan sehingga masyarakat sepertinya terpaksa menggunakan angkutan tersebut, implikasi yang dirasakan timbul dari berbagai masalah tersebut adalah:
 - 1) Keengganan masyarakat untuk menggunakan angkutan sehingga mereka lebih memilih angkutan lain khususnya angkutan pribadi dalam hal ini sepeda motor.
 - 2) Munculnya *stereotype negative* bahwa pemerintah dan pengusaha pasif didalam meningkatkan kualitas publik kota.

3). Munculnya ketidakpercayaan masyarakat bahwa reformasi angkutan bus kota dapat bisa terwujud.

Masyarakat pengguna jasa transportasi banyak tersedia bentuk-bentuk pelayanan transportasi baik dari segi jarak geografis, teknis, ukuran, kecepatan, ekonomis dan lain-lain yang semuanya menawarkan karakteristik layanan yang tidak sama antara satu dengan lainnya. Kota yang pesat perkembangannya adalah kota yang berada pada jalur sistem angkutan. Angkutan umum massal atau *masstransit* adalah layanan jasa angkutan yang memiliki trayek dan jadwal tetap; contohnya adalah bus dan kereta api. Jenis angkutan ini bukan melayani permintaan melainkan menyediakan layanan tetap, baik jadwal, tarif maupun lintasan (Soegijoko dan Budiyati, 1991: 6).

Dari segi budaya masyarakat kota umumnya mempunyai tingkatan budaya yang lebih tinggi karena kreativitas dan dinamikanya kehidupan kota lebih lekas menerima yang baru atau membuang sesuatu reaksi dan kebiasaan-kebiasaan baru. Kedok peradapan yang diperolehnya ini dapat memberikan sesuatu perasaan harga diri yang lebih tinggi (M Cholil Mansyur, 1956: 107-109). Sehingga dari sifat-sifat masyarakat diatas maka masyarakat tersebut cenderung individual dan egois, tingkat budaya yang lebih tinggi sehingga kehidupan kota lebih lekas menerima yang baru atau membuang sesuatu yang lama, cepat menerima metode-metode dan kebiasaan baru.

2. Trayek Trans Jogja

Sebuah sarana baru untuk transportasi hadir di Yogyakarta. Sarana ini bernama Trans Jogja. Sebuah sarana transportasi yang menyerupai dengan *bus way* Trans Jakarta. Perbedaannya adalah di Yogyakarta Bus Trans Jogja tidak mempunyai way alias tidak ada jalur khusus, sehingga jalur Trans Jogja ini adalah sama dengan jalur kendaraan lain. Setelah mengalami penundaan beberapa kali, tanggal 18 februari 2008 melakukan uji coba. Mulai tanggal 25 februari 2008, Bus Trans Jogja resmi dioperasikan dengan tarif yang normal. Trans Jogja beroperasi dari mulai pukul 05.00 pagi sampai dengan pukul 22.00 malam. Antusias masyarakat Yogyakarta untuk menggunakan jasa Trans Jogja sangat tinggi, pada hari pertama bus ini diluncurkan, jumlah penumpang mencapai kurang lebih 13 ribu penumpang (sumber: Kedaulatan Rakyat 20/02/08: 2). Cara menggunakan layanan Trans Jogja cukup mudah yaitu datang ke halte, membeli tiket, kemudian masukkan ke mesin tiket, dan menunggu dalam halte bus. Berikut ini tata cara naik Bus Trans Jogja :

a. Penumpang naik dari halte

Bagi para penumpang yang menggunakan tiket Single Trip/Umum Rp 3.000,00 (tiga ribu rupiah), tiket dimasukkan ke mesin tiket dan akan ditelan secara otomatis oleh mesin tiket tersebut. Bagi para penumpang yang menggunakan tiket reguler (tiket isi ulang-berlangganan), tiket ditap/ditempel pada mesin tiket dan pulsa akan

berkurang otomatis sesuai tarif : reguler umum Rp 2.700,00 (dua ribu tujuh ratus rupiah) reguler pelajar Rp 2.000,00 (dua ribu rupiah). *Gate access* (palang mesin tiket) akan terbuka dan penumpang menunggu di dalam shelter sampai Bus Trans Jogja tiba.

- b. Proses Transit antar Halte (khusus pengguna reguler)
 - Penumpang naik dan tap tiket di *Gate access shelter A*
 - Pulsa tiket berkurang sesuai tarif
 - Penumpang turun di Halte B
 - Penumpang naik ke bus lain (jalur lain) dan tap tiket di *Gate access shelter B* (pulsa tiket tidak berkurang (gratis) dengan durasi tap maksimal 60 menit.

3. Profil Trans Jogja

Trans Jogja adalah sebuah sistem transportasi bus cepat, murah dan ber-AC di seputar Kota Yogyakarta, Indonesia. Trans Jogja merupakan salah satu bagian dari program penerapan Bus Rapid Transit (BRT) yang dicanangkan Departemen Perhubungan. Sistem ini mulai dioperasikan pada awal bulan Maret 2008 oleh Dinas Perhubungan, Pemerintah Provinsi DIY. Motto 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, seperti juga Trans Jakarta. Selain itu, diterapkan

sistem pembayaran yang berbeda-beda: sekali jalan, tiket pelajar, dan tiket umum berlangganan. Ada tiga macam tiket yang dapat dibeli oleh penumpang, yaitu tiket sekali jalan (*single trip*), dan tiket umum berlangganan. Tiket ini berbeda dengan karcis bus biasa karena merupakan 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. Pengelola Trans Jogja adalah PT Jogja Tugu Trans, sebagai wujud konsorsium empat koperasi pengelola transportasi umum kota dan pedesaan di Yogya (Koperasi Pemuda Sleman, Kopata, Aspada, dan Puskopkar) dan Perum DAMRI.

Program Trans Jogja yang dijalankan oleh Pemerintah DIY dengan menunjuk PT Jogja Tugu Trans (JTT) sebagai operator sedikit berbeda dengan model BRT Trans Jogja, dimana Trans Jogja tidak menggunakan jalur tersendiri yang terpisah dengan jalur kendaraan umum lainnya. Alasan dari tidak digunakannya jalur khusus bagi Trans Jogja adalah karena tidak memungkinkan untuk memperlebar badan jalan yang sudah maksimal. Selain masalah jalur khusus bagi *busway*, semua prosedur bagi penggunaan layanan angkutan ini relatif sama dengan *busway* Trans Jakarta. Untuk sistem tiket, digunakan sistem yang serupa dengan apa yang diterapkan di Bus Trans Jakarta. Bus Trans Jogja mulai diuji cobakan pada tanggal 18 Februari 2008.

Landasan hukum program Trans Jogja adalah perda No.1 tahun 2008 tentang perda pengangkutan orang dengan angkutan umum di jalan diwilayah Provinsi DIY. Kedua, Perda No.2 tentang Retribusi jasa umum yang terkait dengan peraturan tarif jasa-jasa yang lain (Arsip Dinas Perhubungan Yogyakarta Tahun 2008).

B. Deskripsi Hasil Penelitian dan Pembahasan/Analisis

1. Profil Informan

Penelitian ini yang menjadi informan adalah para penumpang Trans Jogja yang berada dikawasan Malioboro. Penelitian ini mengambil informan sebanyak 15 orang. Masing-masing terdiri dari 2 pegawai Trans Jogja dan 10 penumpang dan 3 sopir bus Trans Jogja. Informan tersebut antara lain Maryati dan Hendri sebagai pegawai Trans Jogja dan Mawar, Dian, Tia, Raafi, Yu Sri, Ayuk, Rosita, Ana, Eni, Maya dan sopirnya antara lain marjono, marianto dan muri. Berikut ini beberapa informan antara lain:

a. Mawar (nama disamarkan)

Mawar berjenis kelamin perempuan. Usia Mawar 21 tahun. Mawar adalah salah satu penumpang Trans Jogja yang sering menggunakan Trans Jogja. Mawar adalah pegawai toko disalah satu toko di kawasan Malioboro. Setiap berangkat dan pulang dia selalu menggunakan Trans Jogja karena aksesnya mudah menuju rumah Mawar. Mawar menggunakan Trans Jogja sejak adanya

Trans Jogja dipromosikan oleh pemerintah. Alasan Mawar naik Trans Jogja adalah karena tidak mempunyai kendaraan pribadi.

b. Dian (nama disamarkan)

Dian berjenis kelamin perempuan. Usia Dian 22 tahun. Dian juga salah satu penumpang yang sering menggunakan Trans Jogja. Dian masih kuliah disalah satu Universitas di Jogja. Dian menggunakan Trans Jogja sejak tahun 2008. Alasan Dian menggunakan Trans Jogja karena transportasi umum yang nyaman dan dengan harga yang bersahabat.

c. Tia (Nama disamarkan)

Tia berjenis kelamin perempuan. Tia adalah mahasiswa di Jogja yang suka Menggunakan Trans Jogja. Tempat tinggal Tia di Yogyakarta. Umur Tia 22 tahun. Alasan dia menggunakan Trans Jogja karena nyaman dan harga yang cukup murah. Tia menggunakan Trans Jogja sejak adanya Trans Jogja.

d. Raafi (nama disamarkan)

Raafi berjenis kelamin laki-laki. Raafi adalah pelajar disalah satu SMP di Jogja. Raafi berumur 14 tahun. Tempat tinggal Raafi di Kota Gede. Raafi sering menggunakan transportasi Trans Jogja. Alasan menggunakan Trans Jogja karena tidak ada yang jemput. Raafi selalu menggunakan armada Bus Trans Jogja ketika pulang sekolah karena nyaman dan tidak panas.

e. Yu Sri (Nama disamarkan)

Yu Sri adalah penumpang armada Bus Trans Jogja. Pekerjaan Yu Sri adalah seorang pedagang. Tempat tinggal Yu Sri di Kuningan. Berangkat dan pulang selalu menggunakan Bus Trans Jogja. Yu Sri berjualan di Pasar Bringharjo.

f. Ayuk (Nama disamarkan)

Ayuk adalah pengguna armada Bus Trans Jogja. Umur Ayuk 21 tahun. Ayuk mahasiswa di salah satu Universitas di Jogja. Ayuk berasal dari Lampung. Alasan Ayuk naik Bus Trans Jogja karena tidak ada kendaraan selain itu karena Bus Trans Jogja nyaman dan murah.

g. Ibu Rosita (nama disamarkan)

Ibu Rosita berusia 50 tahun. Ibu Rosita berjenis kelamin perempuan. Ibu Rosita merupakan Pegawai Negeri di salah satu SMA di Yogyakarta. Alasan Ibu Rosita menggunakan Bus Trans Jogja karena nyaman, bisa buat istirahat, murah, aman apalagi tidak punya kendaraan pribadi selain itu supir Bus Trans Jogja tidak ugal-ugalan.

h. Ana (nama disamarkan)

Ana berusia 25 tahun. Ana berjenis kelamin perempuan. Ana merupakan salah satu pekerja Swasta di Yogyakarta. Ana berasal dari Yogyakarta. Alasan Ana menggunakan Bus Trans Jogja karena tidak bisa naik kendaraan pribadi, selain itu juga naik

Trans Jogja lebih murah. Ana menggunakan Bus Trans Jogja sejak Trans Jogja dikeluarkan Pemerintah DIY.

i. Eni (nama disamarkan)

Eni berusia 22 tahun. Eni berjenis kelamin perempuan. Eni merupakan salah satu mahasiswa Universitas di Yogyakarta. Eni berasal dari Bantul. Alasan Eni menggunakan Bus Trans Jogja karena Trans Jogja sangat membantu dalam pembangunan transportasi di Yogyakarta khususnya dalam membantu masyarakat untuk bepergian.

j. Maya (nama disamarkan)

Maya berusia 27 tahun. Maya berjenis kelamin perempuan. Maya merupakan pekerja Swasta di Yogyakarta. Maya berasal dari Jalan Kaliurang. Alasan Maya menggunakan Bus Trans Jogja karena nyaman dan tidak ada perokok didalamnya.

Deskripsi informan karyawan halte Bus Trans Jogja 3A kawasan Halte Malioboro 1, Malioboro 2, Malioboro 3, yaitu sebagai berikut:

a. Hendri (nama disamarkan)

Hendri berjenis kelamin laki-laki. Hendri adalah Pegawai Trans Jogja. Hendri berumur 30 tahun. Pendidikan terakhir SLTA. Hendri bekerja di Trans Jogja sejak 3 tahun lebih yang lalu, sejak pertama kali Bus Trans Jogja diluncurkan oleh pemerintah. Bekerja di Trans Jogja tidak perlu mempunyai keahlian khusus hanya harus

bisa berbahasa inggris dasar karena banyak bule yang menggunakan Trans Jogja.

b. Maryati (nama disamarkan)

Maryati adalah pegawai armada Bus Trans Jogja. Maryati berumur 22 tahun. Pendidikan terakhir Maryati SMA. Tempat tinggal Maryati di Jogja. Maryati bekerja di Trans Jogja sudah hampir 3 tahun. Sebagai karyawan di Trans Jogja tidak memerlukan keahlian khusus. Hanya menguasai bahasa inggris pasif.

Deskripsi informan sopir Bus Trans Jogja 3A kawasan Halte Malioboro 1, Malioboro 2, Malioboro 3, yaitu sebagai berikut:

a. Marjono (Nama Disamarkan)

Marjono adalah sopir armada Bus Trans Jogja. Marjono berumur 55 tahun. Pendidikan terakhir Marjono SMA. Tempat tinggal Marjono di Jogja. Marjono bekerja di Trans Jogja sudah hampir 4 tahun sejak adanya Trans Jogja di programkan oleh pemerintah. Sebagai sopir di Trans Jogja memerlukan keahlian khusus yaitu harus bisa tau tentang mesin dan juga keadaan bus tersebut.

b. Marianto (Nama Disamarkan)

Marianto adalah sopir armada Bus Trans Jogja. Marianto berumur 50 tahun. Pendidikan terakhir Marianto STM. Tempat tinggal Marianto di Jogja. Marianto bekerja di Trans Jogja sudah

hampir 4 tahun sejak adanya Trans Jogja di programkan oleh pemerintah. Sebagai sopir di Trans Jogja memerlukan keahlian khusus yaitu harus bisa tau tentang mesin dan juga keadaan bus tersebut. Selain itu juga harus mempunyai pengalaman bekerja di bidang sopir.

c. Muri (Nama Disamarkan)

Muri adalah sopir armada Bus Trans Jogja. Muri berumur 52 tahun. Pendidikan terakhir Muri Marianto STM. Tempat tinggal Muri di Jogja. Muri bekerja di Trans Jogja sudah hampir 3,5 tahun sejak adanya Trans Jogja di programkan oleh pemerintah. Sebagai sopir di Trans Jogja harus mempunyai pengalaman kerja dan juga mempunyai SIM(surat ijin mengemudi) selain itu memerlukan keahlian khusus yaitu harus bisa tau tentang mesin dan juga keadaan bus tersebut.

2. Pembahasan dan Analisis

a. Persepsi Masyarakat

1) Karakteristik Masyarakat pengguna Transportasi Bus Trans Jogja

Karakteristik penumpang Bus Trans Jogja didominasi oleh wanita, dimana usia penumpang produktif adalah antara 16-25 tahun. Asal domisili penumpang terbanyak Trans Jogja adalah Yogyakarta. Pengguna layanan Trans Jogja yang paling banyak

berasal dari kalangan mahasiswa. Alasan kebanyakan penumpang dalam menggunakan Trans Jogja adalah karena tidak memiliki kendaraan pribadi ataupun SIM untuk menggunakan kendaraan di lalu lintas dan selain itu untuk menghemat bahan bakar minyak (BBM).

2) Persepsi Masyarakat terhadap Transportasi Trans Jogja

Menurut Kamus Besar Indonesia (Depdiknas, 2002: 672), persepsi merupakan tanggapan atau penerimaan langsung dari suatu serapan yaitu proses seseorang mengetahui beberapa hal melalui panca indera. Miftah Thoha mengemukakan bahwa persepsi pada hakikatnya adalah proses kognitif yang dialami oleh setiap orang didalam memahami informasi tentang lingkungannya, baik melalui penglihatan, pendengaran, penghayatan maupun perasaan (Miftah Thoha, 2005: 141). Jadi dapat disimpulkan bahwa persepsi merupakan proses dimana seseorang memilih, mengatur, dan menginterpretasikan informasi untuk membentuk suatu gambar yang berarti mengenai dunia.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan masing-masing masyarakat memiliki persepsi yang beraneka ragam terhadap adanya armada Bus Trans Jogja yang diselenggarakan oleh Pemerintah DIY. Bus Trans Jogja merupakan salah satu

angkutan umum massal yang nyaman dapat kita lihat dari segi sarana dan prasarannya. Selain dari sarana dan prasarana transportasi umum Trans Jogja mempunyai kelebihan dalam segi ekonomi, seperti yang diungkapkan oleh Dian sebagai berikut “...Transportasi Umum yang nyaman dengan harga yang bersahabat apalagi buat kantong mahasiswa joss banget deh...” (Wawancara dengan Mbak Dian pada tanggal 10 April 2012).

Informan berpendapat bahwa transportasi massal ini sangat efisien dalam hal tarif yang sangat ekonomis, cukup hanya Rp. 3.000,00 bisa mengelilingi Kota Yogyakarta dengan mendapatkan sarana dan prasarana yang nyaman.

Transportasi adalah sesuatu yang sangat dibutuhkan bagi perkembangan kota. Perkembangan kota dan perkembangan transportasi adalah satu sistem yang menimbulkan sebab-akibat. Dengan transportasi yang baik, maka mobilitas warga menjadi mudah serta arus keluar masuk barang dan jasa kebutuhan warga juga menjadi lancar. Sebaliknya, jika transportasi tidak lancar maka mobilitas warga menjadi terhambat serta arus keluar masuk barang dan jasa kebutuhan warga juga menjadi terhambat.

Problema transportasi yang dihadapi kota-kota, negara dunia ke-III pada umumnya adalah kurangnya kapasitas jalan

yang dapat menampung kendaraan yang melewatinya. Kota-kota negara dunia ke-III biasanya bermasalah dengan urbanisasi, karena ketimpangan yang besar antara desa dan kota sehingga warga desa berbondong-bondong pindah ke kota dengan tujuan memperbaiki taraf hidup mereka (Rahardjo, 1983: 55). Dengan urbanisasi yang besar penduduk kota menjadi padat dan ruang *public* yang harusnya disediakan untuk jalan menjadi berkurang, hal tersebutlah yang kemudian menyebabkan lalu lintas menjadi semrawut.

Yogyakarta sebagai salah satu tujuan wisata yang tergolong sedang berkembang juga mengalami masalah transportasi yang sama. Yogyakarta yang merupakan tujuan wisata dan juga terkenal sebagai kota pelajar juga memerlukan adanya sarana dan prasarana transportasi yang memadai dan efektif bagi warganya yang tinggal secara menyebar.

Kehadiran Bus Trans Jogja merupakan salah satu wujud perhatian dari Pemerintah Yogyakarta akan kebutuhan transportasi masyarakat yang semakin kompleks. Keberadaan Bus Trans Jogja ini sangatlah menguntungkan bagi warga Yogyakarta karena, banyak keuntungan yang didapat dengan bayaran yang cukup ringan. Sesuai dengan hal tersebut dikuatkan dengan pernyataan dari penumpang Bus Trans Jogja yaitu sebagai berikut: "Karena nyaman mbak dan juga ada AC

nya (Wawancara dengan Mbak Ayuk pada tanggal 01 Mei 2012). Hal ini diperkuat dengan pemaparan dari pegawai Trans Jogja ”...nyaman mbak karena terdapat AC dan tarif ekonomi” (Wawancara dengan Mas Hendri pada tanggal 18 April 2012).

Hal yang sama juga diungkapkan oleh Raafi sebagai berikut:

“ Transportasi misal seperti Trans Jogja ini juga mempunyai beberapa kekurangan. Seperti yang diungkapkan dari informan berikut ini: “...Perlu ditambah halte-halte mbak karena banyak orang yang sulit untuk menjangkaunya dan juga pegangan tangan itu perlu diperbaiki karena banyak yang rusak dan juga kursi yang ada di Malioboro perlu ditambah dan seringkali banyak yang berdiri menunggu bus karena kursinya kurang...” (Wawancara dengan Raafi pada tanggal 01 Mei 2012).

Pemaparan dari sebagian besar masyarakat pengguna Angkutan Umum Trans Jogja dapat disimpulkan bahwa transportasi massal yang nyaman tersebut ternyata ada kekurangannya yang dapat membuat para penumpang sedikit merasa kurangnya ketidaknyamanan. Selain itu dari hal sarana dan prasarana juga mengenai sosialisasinya dari pemerintah Yogyakarta. Seperti yang dipaparkan oleh Ayuk sebagai berikut :

“...kalau menurut saya lumayan seh mbak, soalnya saya suka browsing-browsing internet kalau buat kalangan umum kayaknya belum bagus. Setau saya sosialisasi dari pemerintah yang secara umum tidak ada realisasinya ke

masyarakatnya...” (Wawancara dengan Ayuk pada tanggal 02 Mei 2012).

3) Alasan menggunakan bus Trans Jogja

Teori Pilihan rasional James S. Coleman menyatakan bahwa tindakan perseorangan mengarah kepada tujuan dan tujuan itu ditentukan oleh nilai atau pilihan. Pilihan itu sendiri didasarkan pada faktor-faktor yang menguntungkan perseorangan tersebut. Para penumpang tentunya akan lebih memilih angkutan umum yang lebih murah, cepat dan nyaman untuk mereka gunakan dalam menjalankan aktivitasnya. Dalam pemilihan tersebut tentunya ada beberapa alasan antara lain;

a). Hemat Biaya

Dengan adanya Bus Trans Jogja maka dapat menghemat biaya dalam melakukan mobilitas sosial karena, Trans Jogja hanya menarik satu kali biaya untuk menempuh perjalanan dengan rute tempat yang dituju walaupun melalui proses transit antar jalur. Seperti yang diungkapkan oleh salah satu penumpang Bus Trans Jogja bernama Mawar seperti:

“Karena tidak punya kendaraan pribadi, selain itu juga hemat biaya dalam menggunakan Bus Trans Jogja dengan hanya 3 ribu bisa keliling Yogyakarta” (Wawancara dengan Mawar pada tanggal 10 April 2012).

Hal yang sama juga diungkapkan oleh hasil wawancara dengan Dian sebagai berikut:

“Karena Trans Jogja merupakan transportasi umum yang nyaman dengan harga yang bersahabat, apa lagi buat

kantong mahasiswa yang sangat bagus banget” (Wawancara dengan Dian pada tanggal 10 April 2012).

b). Sarana dan Prasarana

Trans Jogja memberikan sarana dan prasarana yang lebih nyaman. Berdasarkan data observasi yang dilakukan, Trans Jogja mempunyai sarana dan prasarana yang lebih nyaman seperti adanya AC dan sebagainya. Dengan adanya AC maka didalam Bus Trans Jogja tidak ada orang yang merokok sehingga penumpang yang lainnya tidak merasa terganggu oleh perokok dan lebih nyaman untuk menggunakan Trans Jogja seperti yang dipaparkan oleh penumpang Bus Trans Jogja yaitu: “Karena nyaman, harga relatif murah selain itu ada ACnya sehingga tidak merasakan kepanasan” (Wawancara dengan Tia pada tanggal 26 April 2012).

Hal yang sama kemudian diungkapkan oleh hasil dari wawancara sebagai berikut:

“Karena kalau saya pulang sekolah mbak, saya tidak ada yang jemput karena orang tua bekerja kemudian kalau saya menaiki Bus Kopata sangat panas karena tidak memiliki AC, serta bau asap rokok dan umpek-umpekan jika Bus Kopatanya rame. Karena kernetnya mengisi Bus sampai full sedangkan kalau di Trans Jogja ada Acnya sehingga sedikit nyaman dan lagi walaupun penuh kita masih bisa berdiri dengan memegang pegangan yang telah tersedia di dalam Bus Trans Jogja tersebut” (Wawancara dengan Raafi pada tanggal 01 Mei 2012).

Wawancara lain juga sama halnya seperti yang diungkapkan sebagai berikut: “Karena nyaman, bisa buat

istirahat, murah, aman, apalagi seperti halnya kita tidak mempunyai kendaraan pribadi, selain itu juga supirnya tidak ugal-ugalan mbak” (Wawancara dengan Ibu Rosita pada tanggal 03 Mei 2012).

Dari beberapa wawancara di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar masyarakat berminat menggunakan transportasi massal Bus Trans Jogja karena melihat dari sarana prasarana yang diberikan oleh Trans Jogja jika dibandingkan dengan pilihan transportasi umum lainnya. Masyarakat tidak merasa terpaksa atau di paksa menggunakan Bus Trans Jogja oleh pemerintah, semua itu karena sesuai dengan dorongan dari diri masing-masing individu itu sendiri. Sesuai dengan pendapat Djaali (2007: 121) yang mengatakan bahwa “Minat adalah rasa lebih suka dan rasa ketertarikan pada suatu hal atau aktivitas, tanpa ada yang menyuruh”, sedangkan Nana Syaodih (2007: 177) mengemukakan “Minat (*interest*) yaitu suatu kekuatan, motivasi yang menyebabkan seseorang memusatkan perhatian terhadap seseorang, sesuatu benda ataupun kegiatan tertentu”.

Bimo Walgito (1994: 38) menjelaskan bahwa “Minat adalah suatu keadaan dimana seseorang mempunyai perhatian terhadap sesuatu dan disertai perasaan senang untuk mengetahui dan mempelajari maupun membuktikan lebih lanjut terhadap objek tersebut”. Dalam pengertian ini

terkandung makna bahwa minat terdapat dua aspek yaitu adanya perhatian yang mendalam terhadap objek tersebut dan adanya keinginan untuk mempelajari dan membuktikan lebih lanjut.

Berdasarkan pendapat-pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa minat merupakan salah satu keadaan dimana seseorang memberikan perhatian yang besar terhadap suatu objek, merasa senang dan ingin berkecimpung di dalamnya karena adanya kesesuaian dan kebutuhan dengan objek tersebut. Hal-hal yang dapat dijadikan tolak ukur minat seseorang terhadap suatu objek adalah seperti: perasaan senang, perhatiannya terhadap objek, dan adanya kebutuhan. Seseorang yang berminat terhadap sesuatu akan mempunyai perhatian terhadap hal-hal yang berkaitan dengan objek itu, karena mempunyai sangkut paut dan kesesuaian dengan dirinya.

4) Faktor Pendorong yang mempengaruhi Minat Masyarakat

a. Faktor Pendorong

1. Tarif Ekonomi

Dengan adanya tarif ekonomi maka dapat membuat minat masyarakat untuk menggunakan Bus Trans Jogja lumayan lebih banyak. Minat merupakan kecenderungan jiwa seseorang kepada seseorang atau biasanya disertai dengan perasaan senang, karena itu merasa ada kepentingan

dengan sesuatu itu. Pilihan itu sendiri didasarkan pada faktor-faktor yang menguntungkan perseorangan tersebut.

Para penumpang tentunya akan lebih memilih angkutan umum yang lebih murah, cepat, dan nyaman untuk mereka gunakan dalam menjalankan aktivitas mereka. Hal ini terlihat dari pemaparan hasil wawancara sebagai berikut: "...Transportasi umum Bus Trans Jogja yang lebih nyaman dengan harga yang bersahabat apalagi buat kantong mahasiswa...." (Wawancara dengan Dian pada tanggal 11 Mei 2012).

Sementara menurut pemaparan hasil wawancara lainnya adalah: "...naik Trans Jogja kita hanya mengeluarkan uang dengan harga *card* 3 ribu saja dan bisa menjangkau tempat jauh asal tetap berada pada *shelter* Bus Trans Jogja selagi transit untuk sampai ke tempat tujuan..." (Wawancara dengan Mawar pada tanggal 10 April 2012).

Maka dapat disimpulkan bahwa transportasi Trans Jogja mempunyai banyak kelebihan dari segi tarif dan fasilitas yang ada di dalamnya. Hal ini yang membuat banyak orang menggunakan Trans Jogja dan oleh karena itu Trans Jogja dikatakan lebih ekonomis.

2. Sarana dan Prasarana

Sarana dan prasarana yang disediakan oleh Trans Jogja cukup baik. Faktor pendukung antara lain karena nyaman, fasilitas di bus sangat memadai terutama adanya AC sehingga kemudian menarik minat masyarakat untuk menggunakannya. Selain itu juga biaya dari Trans Jogja yang cukup terjangkau oleh masyarakat umum. Hal ini terlihat dari pemaparan hasil wawancara yaitu:

”....Kalau menurut saya mbak, lebih nyaman pakai Bus Trans Jogja mbak, soalnya Trans Jogja sangat nyaman karena ada ACnya sehingga tidak merasakan kepanasan sehingga jika tujuan kita jauh, kita tidak lemas karena kepanasan lagi pula kalau pakai AC para perokok dilarang untuk merokok....” (Wawancara dengan Mawar pada tanggal 10 April 2012).

Sementara menurut pemaparan dari hasil wawancara lainnya yaitu: “....Karena nyaman mbak, tidak ada yang merokok, dan juga tidak panas....” (Wawancara dengan Raafi pada tanggal 02 Mei 2012).

3. Adanya JANDRAN (Jajaran Transportasi)

Hasil wawancara dengan salah satu petugas dari Shelter Trans Jogja kawasan Malioboro 2 sebagai Berikut:

“keunggulan dari Bus Trans Jogja ini memiliki Jandran mbak, Jandran itu tugasnya untuk mengatur lalu lintas kelancaran dari Bus Trans Jogja dan menjaga keamanan dari Trans Jogja tersebut, missal jika terjadi kehilangan barang atau ketertinggalan barang makanya kemudian Jandran akan langsung mengkomunikasikan dengan shelter-shelter

selanjutnya setelah terjadinya kehilangan atau keteringgalan barang dari penumpang” (Wawancara dengan Maryati pada tanggal 19 April 2012).

Jadran adalah seseorang yang bertugas mengatur lalu lintas jika ada penumpang yang kehilangan barang bawaan maka jadran tersebut menghubungi pegawai shelter tempat penumpang untuk berhenti di shelter berikutnya sehingga jika ada yang kehilangan barang bisa langsung terlacak (Arsip Dinas Perhubungan Yogyakarta Tahun 2008).

5) Faktor Penghambat dalam Bus Trans Jogja

b. Faktor penghambat

1. Keterlambatan Bus

Keterlambatan bus bisa menghambat mobilitas masyarakat untuk melakukan aktifitasnya sehingga masyarakat sering mengeluh dengan adanya keterlambatan. Dengan adanya keterlambatan ini maka mengurangi minat masyarakat dalam menggunakan bus Trans Jogja.

Hasil wawancara yang didapat oleh peneliti sebagai berikut:

“Wah... Kalau itu sering mbak, tapi tergantung arus lalu lintasnya juga. Biasanya kalau pagi saat banyak yang menjalankan aktifitasnya kemudian menjelang magrib disaat orang-orang mulai kembali pulang ke rumah setelah menjalani aktivitasnya. Pasti sering terjadi keterlambatan dikarenakan arus lalu lintas sangat padat, pasti sering sekali

mengalami keterlambatan. Awalnya kita hanya menunggu 7 menit bisa sampai setengah jam lebih” (Wawancara dengan Ibu Rosita pada tanggal 03 Mei 2012).

2. Kurangnya Halte Trans Jogja

Hasil wawancara dengan salah satu penumpang dari Trans Jogja yaitu sebagai berikut:

“Menurut saya shelter Trans Jogja masih kurang tepat sasaran sehingga yang misalnya daerah tersebut harusnya ada shelter tapi tidak ada dan begitu juga sebaliknya. hal ini menjadi mempersulit penumpang untuk dapat lebih dekat dengan daerah tempat tujuannya. Terkadang masih harus berjalan kaki lumayan jauh disebabkan shelternya terlalu jauh dari tempat jangkauan penumpang tersebut maka dari itu dinas perhubungan perlu menimbang lagi penempatan shelter yang lebih tepat sasaran” (Wawancara dengan Maya pada tanggal 04 Mei 2012).

Kurangnya halte bus Trans Jogja menyebabkan masyarakat sulit untuk menjangkaunya sehingga masyarakat yang jauh dari halte bus Trans Jogja sulit menggunakan bus Trans Jogja karena terhalang akses menuju halte yang jauh dijangkaunya.

3. Tidak adanya jalur tersendiri

Tidak adanya jalur tersendiri untuk Trans Jogja dapat menghambat seseorang menggunakan Trans Jogja karena, jika tidak ada jalur tersendiri maka tidak jarang Trans Jogja terjebak macet sehingga menimbulkan ketidakefisienan waktu dalam menuju tempat tujuan.

Hal ini diperkuat oleh pemaparan dari hasil wawancara berikut: “...Lebih banyak lagi ditambah haltenya karena masih kurangnya jalur tersendiri dari penempatan Bus Trans Jogja tersebut” (Wawancara dengan Tia pada tanggal 11 Mei 2012). Dari pemaparan ini membuktikan bahwa Trans Jogja juga perlu menambahkan sarana dan prasarana yang lebih baik untuk menarik minat menggunakan Bus Trans Jogja.

6) Dampak Transportasi Trans Jogja

Pengadaan sarana prasarana baik berupa pembangunan, transportasi, komunikasi, sosialisasi yang bermanfaat untuk memudahkan masyarakat dalam melaksanakan aktivitasnya dan melancarkan mobilitas sosial masyarakat, pasti mempunyai sisi positif dan negatif dari pengadaan sarana prasana tersebut. Hal ini sama dengan pengadaan Trans Jogja pada tahun 2008 yang menjadi program Pemerintah Yogyakarta. Dalam hal meningkatkan dan menambah sarana Transportasi umum di Yogyakarta.

Kita sangat mengetahui bahwa Yogyakarta merupakan pusat pariwisata terbesar yang di kunjungi oleh banyak para wisatawan baik dari luar daerah Yogyakarta ataupun masyarakat Yogyakarta itu sendiri. Hal tersebutlah yang

kemudian menjadi program pemerintah dalam menambah angkutan umum untuk mempermudah para wisatawan mengunjungi tempat-tempat yang ada di daerah Yogyakarta dengan menghemat biaya.

Mobilitas sosial merupakan sebuah proses sosial dimana menghasilkan sesuatu bagi masyarakat. Hasil dari suatu mobilitas akan berupa dampak yang bersifat positif ataupun bersifat negatif. Penerimaan masyarakat tentang positif atau negatif suatu dampak mobilitas saling berbeda satu sama lain. Seperti halnya dapat kita lihat dibawah ini mengenai dampak positif dan negatif dari adanya pengadaan Bus Trans Jogja tersebut sebagai berikut:

a) Dampak Positif

Hasil wawancara peneliti seperti yang dikatakan oleh Ana yakni:

“Baiklah mbak, yang namanya mobilitas yang bergerak lebih cepat itu pasti bagus walaupun tidak semua pergerakan cepat itu baik semua. Semua itu tergantung dari kita masing-masing dari masyarakat menerimanya seperti apa. Yang penting kita masih bisa membatasi arus mobilitas yang semakin cepat seperti sekarang ini. Yang di terimanya yang sifatnya membangun gak masalah. Tetapi kalau malah menimbulkan masalah sebaiknya tidak usah di gunakan. Salah satunya dengan pengadaan Bus Trans Jogja ini mbak” (Wawancara dengan Ana pada tanggal 08 Mei 2012).

Dampak yang bersifat positif akan memberikan manfaat bagi kehidupan masyarakat. Seperti halnya dalam pengadaan Transportasi Umum seperti Bus Trans Jogja yang menjadi program pemerintah dan berjalan sejak tahun 2008 sampai saat ini. Trans Jogja merupakan alternatif masyarakat dalam memilih transportasi umum untuk menjalankan aktivitas mereka sehari-hari yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau yang tidak bisa menggunakan kendaraan sendiri. Pengadaan transportasi umum tersebut sangat bermanfaat untuk kehidupan masyarakat dan memberikan kenyamanan untuk mencapai tempat tujuan yang mereka inginkan.

Manfaat yang dapat dirasakan oleh masyarakat baik itu masyarakat daerah Yogyakarta maupun para wisatawan dalam pengadaan Bus Trans Jogja ini lebih mudah dan menghemat biaya. Hal ini dapat dilihat adanya shelter-shelter yang dapat menuju tempat tujuan penumpang tanpa harus membayar lagi jika melakukan transit. Asalkan para penumpang masih berada di dalam shelter hingga sampai ke tempat yang dituju. Harga yang harus dikeluarkan oleh penumpang juga tidak banyak. Jarak dekat maupun jauh sama saja, dengan membayar hanya Rp. 3.000,00. Selain itu jika kita mempunyai *card* langganan maka akan dikenai pengurangan harga.

Bagi para penumpang yang menggunakan tiket regular umum cukup membayar Rp. 2.700,00 sedangkan regular pelajar cukup Rp. 2.000,00. Sehingga hal ini yang membuat para penumpang banyak diuntungkan dengan adanya pengadaan transportasi Bus Trans Jogja tersebut. Selain itu juga para penumpang bebas dari asap rokok yang dapat menimbulkan penyakit pada saluran pernafasan. Hal ini dikarenakan Bus Trans Jogja memakai AC sehingga dilarang untuk merokok. Seperti yang diungkapkan oleh Ibu Rosita yaitu:

“Sangat bermanfaat mbak, karena setelah adanya Trans Jogja saya lebih mudah untuk sampai ke tempat kerja dan dapat ke tempat tujuan yang saya inginkan, selain itu mbak biaya yang di keluarkan juga sedikit dan lebih ekonomis. Kita juga tidak usah lagi merasakan yang namanya menghirup asap rokok dan menjadi perokok pasif yang sangat berbahaya untuk kesehatan kita. Pokoknya banyak sekali dampak yang baiknya untuk para masyarakat Yogyakarta” (Wawancara dengan Ibu Rosita pada tanggal 03 Mei 2012).

Dalam asumsi teori modernisasi, mengajarkan *progresivisme*, keyakinan bahwa proses modernisasi menciptakan perbaikan kehidupan sosial universal dan meningkatkan taraf hidup. Adanya keinginan masyarakat untuk mengubah sikap tradisonal menuju masyarakat yang modern akan mewujudkan kesejahteraan masyarakat yang selama ini di cita-citakan oleh masyarakat pengguna Transportasi umum.

b) Dampak Negatif

Secara umum, pengadaan Transportasi umum yang terjadi pada masyarakat Yogyakarta tentu memberikan implikasi negatif bagi kehidupan masyarakat, namun pengadaan tersebut tidak memberikan implikasi yang besar atau kegoyahan dalam kehidupan mereka. Seiring dengan adanya pengadaan Transportasi umum tersebut, masyarakat pengguna Bus Trans Jogja merasakan bahwa adanya pemborosan Anggaran Daerah Yogyakarta karena penempatan shelter tidak sesuai dan masih banyak shelter yang sepi. Selain itu juga seperti yang diungkapkan oleh Maya sebagai berikut:

“Lebih banyak dampak positifnya sih sebenarnya mbak, paling dampak negatifnya itu karena penempatan shelter yang tidak sesuai sehingga masih banyak shelter-shelter yang sepi sedangkan d daerah yang sering di kunjungi malah tidak ada shelternya. Hal itu sama saja boros mbak. Kan pembuatan Trans Jogja ini yang ngadain pemerintah pasti memakai dana Anggaran Daerah, oleh sebab itu terjadinya pemborosan” (Wawancara dengan Maya pada tanggal 04 Mei 2012).

7) Peran Trans Jogja bagi Mobilitas Masyarakat

a) Masalah pengadaan Trans Jogja

Banyaknya orang bepergian menunjukkan tingkat mobilitas sosial yang tinggi di Yogyakarta. Untuk menunjang mobilitas masyarakat banyak ditawarkan model Transportasi massal. Yang harus diperhatikan adalah

karakteristik masing-masing transportasi yang harus disesuaikan dengan tuntutan kebutuhan masyarakat.

Setiap model transportasi memiliki karakter khusus yang berpengaruh pada pelayanan dan pengoperasian transportasi tersebut misalnya Trans Jogja yang memiliki sarana dan prasarana yang lebih nyaman dan dioperasikan secara terjadwal dan trayek serta jalur yang pasti atau tetap.

Selain itu juga penyalahan tempat pada shelter-shelter yang sama saja membuat pemborosan dalam Anggaran Daerah Yogyakarta. Seharusnya penempatan tersebut dapat berguna malah tidak berguna karena sepi dan sedangkan di tempat lain masih membutuhkan di bangunnya shelter-shelter yang lebih berguna bagi para penumpang.

b) Solusi pengadaan Trans Jogja

Dengan adanya kelebihan Trans Jogja dalam hal sarana dan prasarana dapat membantu melancarkan seseorang dalam melakukan mobilitas sosial masyarakat karena Trans Jogja memiliki halte-halte di setiap kota dan tempat-tempat yang banyak dikunjungi.

Trans Jogja dapat mendukung mobilitas masyarakat karena Trans Jogja memiliki jalur dan trayek yang tetap dan mampu mengangkut banyak orang secara massal sehingga

jumlah kendaraan yang berlalu-lalang dapat dikurangi, dengan demikian kelancaran arus lalu lintas dapat ditingkatkan. Dengan pengelolaan Trans Jogja yang baik mampu menarik orang untuk lebih memilih menggunakan Trans Jogja dibanding kendaraan pribadi.

Pemerintah seharusnya menimbang ulang dalam mengatasi penempatan shelter-shelter yang tepat guna sehingga tidak salah penempatan yang malah membuat shelter tersebut tidak terpakai sia-sia. Pemerintah seharusnya perlu meninjau terlebih dahulu daerah mana yang memang sering di kunjungi atau menjadi tempat para penumpang berhenti kemudian barulah membuat shelter tersebut.

8) Pilihan Rasional

Teori pilihan rasional memusatkan penelitian pada aktor. Aktor dipandang sebagai manusia yang mempunyai tujuan atau mempunyai maksud. Artinya aktor mempunyai tujuan dan tindakanya tertuju pada upaya untuk mencapai tujuan itu. Aktor juga dipandang mempunyai (pilihan atau nilai, keperluan). Teori pilihan rasional tak menghiraukan apa yang menjadi sumber pilihan aktor (GeorgeRitzer-Douglas J Goodman, 2007: 357).

Teori pilihan rasional ini memusatkan pada masyarakat pengguna angkutan umum massal Trans Jogja bahwa masyarakat tersebut merupakan aktor. Penelitian ini membahas hasil akhir dan disesuaikan dengan masalah penelitian sebagai berikut:

- 1) Minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum massal Trans Jogja. Dalam penelitian ini telah ditemukan hal-hal yang paling penting yaitu antara lain, pernyataan yang mengarah kepada persepsi masyarakat dengan adanya Bus Trans Jogja. Ini sudah jelas bahwa faktor internal dari masyarakat untuk menggunakan Bus Trans Jogja dan didukung oleh adanya sarana dan prasarana yang nyaman serta tarif yang ekonomis selaku dari faktor eksternal masyarakat juga dengan jawaban yang sama yaitu, memang nyaman menggunakan Bus Trans Jogja. Jadi faktor internal sama dengan faktor eksternal. Minat dari dalam diri maka mampu mendorong seseorang untuk melakukan sesuai dengan minatnya. Apabila seseorang menaruh minat terhadap sesuatu maka minatnya tersebut akan menjadi pendorong. Dorongan yang kuat untuk beraktivitas ini berhubungan dengan kebutuhannya.

Apabila kebutuhan terpenuhi maka akan menimbulkan kepuasan tersendiri, sedangkan kepuasan itu sifatnya menyenangkan.

- 2) Alasan dan faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat untuk memilih Angkutan Umum Trans Jogja maka mendapat hasil yang sama terjawab dari beberapa informan juga lebih mengarah kepada internalnya sendiri. Minat untuk menggunakan angkutan umum massal Trans Jogja memang keinginan dari dalam setiap masyarakat dan dari minat tersebut maka menumbuhkan rasa nyaman, aman untuk menggunakan bus massal Trans Jogja tersebut. Dengan minatnya yang terpenuhi maka menumbuhkan rasa kepuasan tersendiri.

Berdasarkan analisis hasil penelitian dan pembahasan dapat disimpulkan bahwa sebagai berikut:

- a) Faktor dari dalam (Instrinsik/Internal)

Yaitu merupakan pilihan rasional dalam mencapai tujuan tersebut, sifat pembawaan yang merupakan keinginan dari individu yang terdiri dari perasaan keinginan dari individu yang terdiri dari perasaan tertarik atau rasa keingintahuan senang terhadap kegiatan, rasa perhatian dan adanya aktivitas dari rasa

senang. Dalam penelitian ini faktor internal yang lebih mendominasi dalam hal menumbuhkan minat masyarakat untuk lebih memilih Angkutan Umum Trans Jogja dan memberikan jawaban bahwa faktor yang mempengaruhi masyarakat dalam memilih angkutan umum massal Trans Jogja adalah faktor internal masyarakat itu sendiri.

b) Faktor dari luar (Ekstrinsik)

Yaitu sarana dan prasarana, kebijakan pemerintah yang memberi dorongan ataupun informasi-informasi terhadap individu dalam pemilihan penggunaan Bus Trans Jogja. Penelitian ini membuktikan bahwa faktor eksternal itu terdiri dari adanya sarana prasarana Bus Trans Jogja tersebut dan juga merupakan kebijakan dari pemerintah itu sendiri dalam mengeluarkan angkutan umum massal Trans Jogja. Faktor-faktor tersebut dalam penelitian ini hanya merupakan sebagai pendukung.

C. Pokok-pokok Temuan Penelitian

Dalam pelaksanaan penelitian ini, peneliti menemukan temuan-temuan dilapangan, temuan-temuan ini diperoleh dari hasil observasi, wawancara dan mencatat dokumen. Temuan pokok penelitian itu antara lain:

1. Kehadiran Trans Jogja sangat menguntungkan bagi masyarakat Yogyakarta karena dengan tarif ekonomi dengan keuntungan yang lebih.
2. Pengguna armada Bus Trans Jogja di sebabkan karena berbagai macam alasan antara lain karena harga ekonomis, Jam operasional yang panjang, banyak pilihan jalur/halte, Keamanan dan kenyamanan lebih terjamin dan sarana prasarananya yang lumayan bagus.
3. Pembayaran penggunaan Trans Jogja dapat dilakukan dengan *system card*.
4. Kesalahan penempatan halte sehingga membuat banyak halte yang sepi dari pengunjung.
5. Masyarakat lebih memilih Trans Jogja dikarenakan hemat biaya dan sarana prasarana yang nyaman.
6. Faktor pendorong adanya Trans Jogja yaitu: tarifnya ekonomi sehingga meghemat biaya, sarana prasarana yang nyaman dan adanya Jandran yang dapat membantu keamanan dari Trans Jogja tersebut.

7. Faktor penghambat adanya Trans Jogja yaitu keterlambatan bus, kurangnya halte, tidak adanya jalur tersendiri.
8. Dampak positif pengadaan Trans Jogja memudahkan kegiatan masyarakat untuk sampai ke daerah yang akan di kunjungi sedangkan dampak negatifnya pemborosan diakibatkan penempatan shelter yang tidak sesuai.
9. Masalah Trans Jogja adanya keterlambatan jadwal Bus akibat arus lalu lintas yang sewaktu-waktu padat, dan pembuatan shelter-shelter yang dirasa belum tepat sasaran.
10. Solusinya mempunyai Jandran yang bertugas untuk mengatur lalu lintas dan keamanan Bus Trans Jogja serta pengkajian ulang dalam penempatan shelter-shelter supaya tepat sasaran.

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

Kemacetan dan kepadatan jalan kini menjadi masalah utama yang dihadapi hampir semua kota besar di Indonesia. Perkembangan kota yang berjalan cukup pesat secara tidak langsung berdampak pula pada peningkatan jumlah populasi penduduk. Semakin lama jumlah penduduk di kota besar semakin meningkat, begitu pula dengan jenis aktivitas dan kegiatan pergerakannya, kondisi ini pada akhirnya mendorong permintaan terhadap kendaraan di kota besar semakin meningkat pula dari waktu ke waktu. Pertumbuhan jumlah kendaraan yang pesat ternyata tidak sebanding dengan kapasitas jalan menampung kendaraan, dampaknya kemacetan terjadi dimana-mana, jalan semakin padat dan tingkat kebisingan serta polusi menjadi semakin meningkat. Yogyakarta sebagai salah satu kota besar di Indonesia juga tengah menghadapi persoalan yang sama yaitu kemacetan dan kepadatan jalan, namun kini pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta berupaya untuk meminimalisirnya, dengan menghadirkan satu moda transportasi massal berupa bus yang dikenal dengan nama Trans Jogja. keberadaan Trans Jogja diharapkan mampu mengeliminir permasalahan yang timbul akibat semakin tingginya penggunaan moda transportasi pribadi di jalan

Persepsi masyarakat mengenai keberadaan Bus Trans Jogja dari hasil penelitian pada umumnya, persepsi masyarakat tentang keberadaan bus

Trans Jogja hampir semua responden menanggapi dengan positif atau menerima Trans Jogja.

Yogyakarta sebagai salah satu tujuan wisata menjadi pusat pemerintahan, pariwisata dan terkenal sebagai kota pelajar serta menjadi tolak ukur kearah modern bagi daerah-daerah lainya. Dengan segala daya pikatnya Yogyakarta dapat menarik orang-orang untuk tinggal didalamnya sehingga penduduk Yogyakarta menjadi sangat padat. Kepadatan penduduk Yogyakarta secara langsung menciptakan kebutuhan akan sarana transportasi yang dapat memudahkan penduduk untuk menjalani aktivitas kesehariannya.

Tanggap dengan kebutuhan yang kompleks tentang transportasi maka pemerintah Yogyakarta membuat peraturan yang mengatur tentang pola transportasi makro. Bus Trans Jogja menjadi angkutan umum massal yang diprioritaskan agar segera terealisasi untuk mengakomodasi kebutuhan transportasi penduduk Yogyakarta. Tujuan utama Bus Trans Jogja adalah untuk mengurangi kemacetan. Dengan keberadaan Bus Trans Jogja ini Pemerintah DIY mengajak masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi menjadi menggunakan angkutan umum massal ini sehingga diharapkan kemacetan yang terjadi mengakibatkan tidak sesuainya kapasitas jalan dengan kendaraan yang digunakan menjadi berkurang.

Pada kenyataannya keberadaan Bus Trans Jogja tidak serta merta menyelesaikan masalah transportasi yang ada di Yogyakarta. Masalah lain tersebut adalah kurangnya halte-halte yang disediakan oleh pemerintah sehingga masyarakat sulit menjangkaunya.

Penelitian ini mencoba mencari tentang bagaimana persepsi masyarakat dan faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam memilih Angkutan Umum Trans Jogja. Sejalan dengan penelitian ini ditemukan faktor-faktor yang ditimbulkan oleh adanya Bus Trans Jogja yang dapat menarik minat masyarakat dalam menggunakan bus tersebut. Faktor-faktor tersebut antara lain:

1. Faktor pendukung antara lain karena nyaman, fasilitas di bus sangat memadai terutama adanya AC sehingga menarik minat masyarakat untuk menggunakannya, selain itu biaya yang cukup terjangkau.
2. Faktor penghambat antara lain sering terjadinya keterlambatan bus, kurangnya halte-halte sehingga masyarakat sulit untuk menjangkaunya. Selain itu tidak adanya jalur sendiri untuk Trans Jogja.

Mobilitas sosial merupakan sebuah proses sosial dimana menghasilkan sesuatu bagi masyarakat. Hasil dari suatu mobilitas akan berupa dampak yang bersifat positif ataupun bersifat negatif. Penerimaan masyarakat tentang positif atau negatif suatu dampak mobilitas saling berbeda satu sama lain. Seperti halnya dapat kita lihat dibawah ini

mengenai dampak positif dan negatif dari adanya pengadaan Bus Trans Jogja tersebut sebagai berikut:

Dampak yang bersifat positif akan memberikan manfaat bagi kehidupan masyarakat. Seperti halnya dalam pengadaan Transportasi Umum seperti Bus Trans Jogja yang menjadi program pemerintah dan berjalan sejak tahun 2008 sampai saat ini. Trans Jogja merupakan alternatif masyarakat dalam memilih transportasi umum untuk menjalankan aktivitas mereka sehari-hari yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau yang tidak bisa menggunakan kendaraan sendiri. Pengadaan transportasi umum tersebut sangat bermanfaat untuk kehidupan masyarakat dan memberikan kenyamanan untuk mencapai tempat tujuan yang mereka inginkan.

Manfaat yang dapat dirasakan oleh masyarakat baik itu masyarakat daerah Yogyakarta maupun para wisatawan dalam pengadaan Bus Trans Jogja ini lebih mudah dan menghemat biaya. Hal ini dapat dilihat adanya shelter-shelter yang dapat menuju tempat tujuan penumpang tanpa harus membayar lagi jika melakukan transit. Asalkan para penumpang masih berada di dalam shelter hingga sampai ke tempat yang dituju. Harga yang harus di keluarkan oleh penumpang juga tidak banyak. Jarak dekat maupun jauh sama saja, dengan membayar hanya Rp. 3.000,00. Selain itu jika kita mempunyai *card* langganan maka akan dikenai pengurangan harga.

Secara umum, pengadaan Transportasi umum yang terjadi pada masyarakat Yogyakarta tentu memberikan implikasi negatif bagi kehidupan masyarakat, namun pengadaan tersebut tidak memberikan implikasi yang besar atau kegoyahan dalam kehidupan mereka. Seiring dengan adanya pengadaan Transportasi umum tersebut, masyarakat pengguna Bus Trans Jogja merasakan bahwa adanya pemborosan Anggaran Daerah Yogyakarta karena penempatan shelter tidak sesuai dan masih banyak shelter yang sepi

B. SARAN

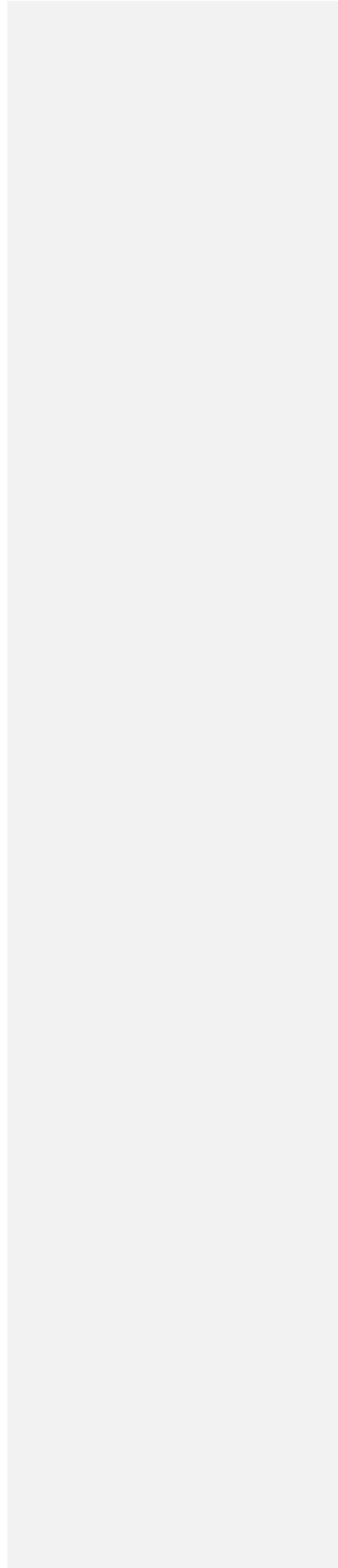
1. Bagi Masyarakat pengguna Trans Jogja
 - a. Menjaga fasilitas sarana prasarana yang disediakan oleh Trans Jogja.
 - b. Menaati peraturan yang ada di Trans Jogja
2. Bagi Petugas Trans Jogja
 - a. Menjaga keramahan dalam melayani para penumpang Trans Jogja.
 - b. Memberikan informasi yang jelas tentang pemberhentian pemberhentian setiap shelter.
 - c. Mengatur kapasitas para penumpang agar tidak berdesak-desakan atau sesuai kapasitas angkutan jumlah penumpang Trans Jogja.
3. Bagi Pemerintah Daerah
 - a. Perbaiki sarana dan prasarana serta jadwal pemberangkatan agar konsumen lebih nyaman.
 - b. Perlu ditambahkan halte-halte agar masyarakat mudah menjangkaunya dan kursi tempat menunggu di halte agar konsumen yang menunggu lebih nyaman.
 - c. Terus melakukan peninjauan secara langsung ke kawasan yang dilewati Trans Jogja, terutama terhadap kebutuhan kehidupan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Rajawali pers.
- Antonius Novenanto. 2008. Pemaknaan masyarakat terhadap tayangan televisi bernuansa mistis. *Skripsi S-I*. Yog: jurusan Teknik Sipil, UMY
- Bimo Walgito. 1995. *Bimbingan dan Penyuluhan Disekolah*. Yogyakarta: Andi Offise.
- Daldjoeni.M. 1978. *Seluk Beluk Masyarakat Kota*. Bandung: Alumni.
- Departemen Pendidikan Nasional. 2002. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Dharma, Surya. 2008. *Konsep Dan Teknik penelitian Gender*. Malang: UMM Press.
- Djali. 2007. *Psikologi Pendidikan*. Jakarta. Raja Grafindo Persada
- Fidel Miro. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Padang: Erlangga.
- Handari Nawawi. 2007. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Kingsley Davis.1960. *Human Society*. New york: The Macmillan Company.
- Magister Sistem dan Teknik Transportasi. 2005. *Manajemen Transportasi berbasis buythe service system*. Yog: jurusan teknik, UGM
- M.Cholil Mansyur.SH.1956. *Sosiologi Masyarakat Kota Dan Desa*. Surabaya: Usaha nasional.
- M. Dalyono. 2009. *Psikologi Pendidikan*. Yogyakarta.
- Miftah Thoha. 2005. *Perilaku Organisasi, Konsep Dasar dan Aplikasinya*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Miles, Matthew B dan A. Michael Huberman. 2002. *Analisis data kuantitatif*. Jakarta: UI press.
- Moleong Lexy J, 2008, *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*, Bandung: Remaja Persada Karya.
- Nas,P.J.M.Dr. 1979. *Kota di Dunia Ke Tiga*. Jakarta: Karya Aksara.

- Nik. 2008. *Dishub Kota Yogyakarta meluncurkan transportasi umum missal trans jogja*, Kedaulatan Rakyat, tanggal 20 Februari.
- Nur Qomariah. 2010. Dampak adanya Transjakarta. *Skripsi S-I*. Yog : Jurusan Sosiologi, UGM
- Poloma Margaret M. 2004. *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta. Rajawali Pers.
- Rahardjo Msc. 1983. *Perkembangan Kota dan Permasalahannya*. Jakarta: Bina Aksara.
- Ritzer, George dan Goodman, Douglas. 2007. *Teori sosiologi Modern*. Jakarta: Kencana.
- Sardiman, A.M. 1996. *Interaksi dan Motivasi Belajar Mengajar*. Jakarta: Raja grafindo persada.
- Soegijoko, Budhy Tjahjati. 1991. *Pengembangan Kota Dan Sistem Angkutan Umum*, Seminar Nasional Transportasi, Lingkungan dan Perkembangan Kota Planologi: ITB.
- Soerjono Soekanto. 2007. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sugiyono. 2010. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Suharsimi Arikunto. 2010. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Suardjoo P. Warpani. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB
- Usman Husaini, dkk. 1995. *Metode Penelitian Sosial*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Winkel. 1996. *Psikologi Pendidikan dan Evaluasi Belajar*. Jakarta.
- Witherington. 1999. *Psikologi Pendidikan*. Jakarta. Raja Grafindo Persada
- Yunus Hadi Sabari. 2005. *Manajemen Kota*. Yogyakarta: Pustaka pelajar

LAMPIRAN



Lampiran 1

PEDOMAN OBSERVASI

Tanggal Observasi :

Lokasi Observasi :

No	Aspek yang Diamati	Keterangan
1.	Kondisi fisik Halte	
2.	Kondisi Fisik trans Jogja	
3.	Latar Belakang Pegawai Trans Jogja	
4.	Latar belakang Penumpang Trans Jogja	

*Lampiran 2***A. Tabel Kode Penelitian**

No	Kode	Keterangan	Penjelasan
1	Intens	Intensitas	Intensitas keseringan menggunakan Trans Jogja
2	Pend	Pendapat	Pendapat tentang Trans Jogja
3	Alsn	Alasan	Alasan menggunakan Trans Jogja
4	Trf	Tarif	Tarif menggunakan Trans Jogja
5	Plynan	Pelayanan	Pelayanan pegawai Trans Jogja
6	Knyamnan	Kenyamanan	Kenyamanan naik Trans Jogja
7	Mningkt	Meningkatkan	Peningkatan pelayanan dalam

			Trans Jogja
8	Sos	Sosialisasi	Sosialisasi dari pemerintah untuk warga jogja
9	Krmai	Keramaian	Keramaian konsumen memakai Trans Jogja
10	Keahli	Keahlian	Keahlian pegawai Trans Jogja
11	Efisi	Efisien	Efisien pelayanan yang diberikan Trans Jogja
12	Konsum	Konsumen	Konsumen yang menggunakan Trans Jogja
13	Kekur	Kekurangan	Kekurangan fasilitas yang tidak diberikan oleh Trans Jogja
14	Keung	Keunggulan	Keunggulan
15	Solu	Solusi	Solusi pekerja yang diberikan terhadap konsumen
16	Sist	Sistem	Sistem tempat duduk dalam Trans Jogja
17	Kuali	Kualitas	Kualitas pelayanan

Lampiran 3

PEDOMAN WAWANCARA UNTUK PENUMPANG

Tanggal wawancara :

Waktu wawancara :

Tempat :

A. Identitas Informan

1. Nama :

2. Jenis Kelamin :

3. Umur :

4. Pendidikan :

5. Alamat :

6. Pekerjaan :

7. Agama :

B. Daftar Pertanyaan

1. Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?

2. Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?

3. Apakah anda merasa nyaman dengan menggunakan Trans Jogja?

4. Apakah anda sering menggunakan Trans Jogja?

5. Apa alasan anda naik trans jogja?

6. Berapa tarif trans jogja?

7. Menurut anda lebih nyaman naik transjogja atau angkutan umum lainnya?

8. Perlukah pelayanan transjogja lebih di tingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?
9. Jika perlu apa sajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan transjogja?
10. Apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?
11. Menurut anda apa perbedaan transjogja dan angkutan umum lain?
12. Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

PEDOMAN WAWANCARA UNTUK PENUMPANG

Tanggal wawancara :

Waktu wawancara :

Tempat :

C. Identitas Informan

1. Nama :

2. Jenis Kelamin :

3. Umur :

4. Pendidikan :

5. Alamat :

6. Pekerjaan :

7. Agama :

Daftar Pertanyaan

1. Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?
2. Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?
3. Apakah anda merasa nyaman dengan menggunakan Trans Jogja?
4. Apakah anda sering menggunakan Trans Jogja?
5. Apa alasan anda naik trans jogja?
6. Berapa tarif trans jogja?
7. Menurut anda lebih nyaman naik transjogja atau angkutan umum lainnya?

8. Perlukah pelayanan transjogja lebih di tingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?
9. Jika perlu apa sajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan transjogja?
10. Apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?
11. Menurut anda apa perbedaan transjogja dan angkutan umum lain?
12. Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

Lampiran 4

PEDOMAN WAWACARA UNTUK PEGAWAI TRANS JOGJA

Tanggal wawancara :

Waktu wawancara :

Tempat :

A. Identitas Informan

1. Nama :

2. Jenis Kelamin :

3. Umur :

4. Pendidikan :

5. Alamat :

6. Pekerjaan :

7. Agama :

B. Daftar Pertanyaan

1. Sudah berapa lama anda bekerja di Trans Jogja?
2. Apakah menjadi petugas trans jogja mempunyai keahlian khusus?
3. Bagaimana anda memberikan pelayanan terhadap konsumen?
4. Menurut anda sudah efisienkan pelayanan yang diberikan trans jogja kepada konsumen?
5. Pada hari apa saja konsumen ramai memakai trans jogja?
6. Yang banyak menggunakan trans jogja kalangan pelajar,pekerja atau umum?

7. Apakah menurut anda fasilitas yang ada tidak memberikan kenyamanan terhadap konsumen?
8. Menurut anda apa keunggulan trans jogja dibanding angkutan umum lainnya?
9. Bagaimana solusi yang pekerja berikan terhadap konsumen trans jogja jika trans jogja penuh
10. Bagaimana sistem tempat duduk di dalam trans jogja.

PEDOMAN WAWACARA UNTUK PEGAWAI TRANS JOGJA

Tanggal wawancara :

Waktu wawancara :

Tempat :

C. Identitas Informan

1. Nama :

2. Jenis Kelamin :

3. Umur :

4. Pendidikan :

5. Alamat :

6. Pekerjaan :

7. Agama :

D. Daftar Pertanyaan

1. Sudah berapa lama anda bekerja di Trans Jogja?
2. Apakah menjadi petugas trans jogja mempunyai keahlian khusus?
3. Bagaimana anda memberikan pelayanan terhadap konsumen?
4. Menurut anda sudah efisienkan pelayanan yang diberikan trans jogja kepada konsumen?
5. Pada hari apa saja konsumen ramai memakai trans jogja?
6. Yang banyak menggunakan trans jogja kalangan pelajar,pekerja atau umum?

7. Apakah menurut anda fasilitas yang ada tidak memberikan kenyamanan terhadap konsumen?
8. Menurut anda apa keunggulan trans jogja dibanding angkutan umum lainnya?
9. Bagaimana solusi yang pekerja berikan terhadap konsumen trans jogja jika trans jogja penuh
10. Bagaimana sistem tempat duduk di dalam trans jogja.

PEDOMAN WAWACARA UNTUK SOPIR TRANS JOGJA

Tanggal wawancara :

Waktu wawancara :

Tempat :

E. Identitas Informan

1. Nama :

2. Jenis Kelamin :

3. Umur :

4. Pendidikan :

5. Alamat :

6. Pekerjaan :

7. Agama :

F. Daftar Pertanyaan

1. Sudah berapa lama anda bekerja di Trans Jogja?
2. Apakah menjadi petugas trans jogja mempunyai keahlian khusus?
3. Bagaimana anda memberikan pelayanan terhadap konsumen?
4. Menurut anda sudah efisienkan pelayanan yang diberikan trans jogja kepada konsumen?
5. Pada hari apa saja konsumen ramai memakai trans jogja?
6. Yang banyak menggunakan trans jogja kalangan pelajar,pekerja atau umum?

7. Apakah menurut anda fasilitas yang ada tidak memberikan kenyamanan terhadap konsumen?
8. Menurut anda apa keunggulan trans jogja dibanding angkutan umum lainnya?
9. Bagaimana solusi yang pekerja berikan terhadap konsumen trans jogja jika trans jogja penuh
10. Bagaimana sistem tempat duduk di dalam trans jogja?
11. apakah ada syarat khusus jika ingin menjadi supir trans jogja?
12. kalau sedang nyetir apa ada salip-salipan dengan angkutan massal lain?
13. berapa jam bekerja dalam satu hari?
14. berapa gaji perbulan?
15. jika belum punya istri terus gaji kemana?

No	Kode	Keterangan	Uraian (sesuai No. Informan)
1	01	Intensitas	<ol style="list-style-type: none">1. Sejak Trans Jogja dipromosikan oleh pemerintah Yogyakarta2. Sejak tahun 2008 pas adanya Trans Jogja lagi dipromosikan oleh pemerintah Yogyakarta3. Sejak tahun 20084. Dari aku SD mbak udah diajak mama naik trans jogja5. Sejak satu bulan sak sampune enten trans jogja6. Sejak adanya trans jogja pas lagi dipromosikan pemerintahitu7. Sejak ada trans jogja8. Sudah hamper 3

			<p>tahun lebih mbak</p> <p>9. Sudah lama kira-kira 3 tahun</p> <p>10. Sejak ada Trans jogja</p> <p>11. Sejak tahun 2008 TransJogja di luncurkan</p>
2	02	Pendapat	<p>1. Sudah bagus tetapi membutuhkan waktulama karena kadang bisnya tidak tepat waktu</p> <p>2. Nyaman tetapi sarana dan prasaranya harus lebih ditingkatkan</p> <p>3. Sudah nyaman tetapi sarana seperti kursi buatmenunggudi halte kurang banyak terus kadangpenuh</p> <p>4. Enak mbak kalau</p>

			<p>pulang sekolah tidak kepanasan</p> <p>5. Nggih sekeca mbak soalnya mboten panas</p> <p>6. Nyaman mbak dan murah juga</p> <p>7. Nyamann mbak</p> <p>8. Murah dan nyaman lah dari pada bus kopata mbak</p> <p>9. Murah dan sedikit nyaman</p>
3	03	Alasan	<p>1. Tidak punya kendaraan pribadi selain itu juga hemat karena biaya naik trans jogja juga hanya 3.000</p> <p>2. Transportasi umum yang nyaman dengan harga yang bersahabat apa lagi buat kantong</p>

			<p>mahasiswa</p> <p>3. Karena nyaman mbak terus enak soale ada ac nya bikin dikit gak panas selain itu aku tidak punya kendaraan</p> <p>4. Kalau Karena kalaupun pulang sekolah tidak ada yang jemput terus kalau naik bus kopata panas, banyak yang merokok selain itu tidak boleh pake motor</p> <p>5. Karena halte dekat dengan rumah sama sekalian menghemat bbm</p> <p>6. Karena tidak punya kendaraan mbak</p>
--	--	--	--

			<p>7. Karena nyaman, bisa buatistirahat, murah, aman apa lagi tidak punya kendaraan selain itu supirnya tidak ugal-ugalan</p> <p>8. Trans Jogja sangat membantu dalam pembangunan transportasi di Yogyakarta khususnya dalam membantu masyarakat untuk bepergian.</p> <p>9. Karena nyaman dan tidak ada perokok didalamnya</p>
4	04	Tarif	<p>1. Tiga ribu</p> <p>2. 3000</p> <p>3. Hanya tiga ribu mbak</p> <p>4. 2 700 karena pke</p>

			<p>card mb</p> <p>5. Tiga ribu</p> <p>6. Tiga ribu</p> <p>7. 3 ribu</p> <p>8. Rp 3.000</p> <p>9. Tiga ribu mbak</p>
5	05	Pelayanan	<p>1. Cuma mengarahkan trayek busnya</p> <p>2. Yaa melayani penumpang untuk menunjukkan arah</p>
6	06	Kenyamanan	<p>1. Kalau dari pegawainya itu ada pegawai yang baik dan ada juga yang judes</p> <p>2. Pegawainya ya macam-macam mbak kadang ada yang baik yang judes juga ada</p> <p>3. Baikmbak, ramah-ramah juga kadang</p>

			<p>kalau naik bus trans jogja diajak ngbrol sama kornetnya jadinya gak bosan kalau sendirian</p> <p>4. Baikmbak ramah-ramah semua kok</p> <p>5. Baik mbak tapi ada yang jutek juga she</p> <p>6. Baik mbak</p> <p>7. Ada yang judes gitu mbak</p>
7	07	Meningkatkan	<p>1. Perlu soalnya kadang ointunyatidak ditutup pelayanya juga kadang jutek</p> <p>2. Ya sangat perlu sekali soalnya agar kenyamanan penumpang terjamin</p> <p>3. Perlu mbak kadang haltenya jauh jalanya jauh</p>

			<p>4. Perlu mbak</p> <p>5. Udak enak mbak</p> <p>6. Perlu mbakgantungan tangan itu banyak yangrusak terus tempat duduk buatnunggu juga kadang penuh jadinya gak muat</p> <p>7. Pelayanan perlu ditingkatkan tempat duduknya kurang banyak bisnyakalau bisa di tambah biar tidak ada keterlambatan</p> <p>8. Perlu mbak</p> <p>9. Sangat perlu</p>
8	08	Sosialisasi	<p>1. Sosialisasinya kurang saya lihat ada trans jogja karena liat langsung</p>

			<p>2. Sosialisasi kuang paling yang tau tuyang deket-deket halte soalnya aku tau liat langsung</p> <p>3. Masih kurang mbak soalnya masalah kartu card gitu masih kurang infonya hanyadi halte-halte trans jogja seanjang pengetahuan saya</p> <p>4. Sudah mbak</p> <p>5. Saya tau sendiri tentang trans jogja</p> <p>6. Kalau menurut saya sudah bagus she mbak soalnya saya suka browsing-browsing internet kalau buat kalangan umum kayaknya belum bagus.</p>
--	--	--	---

			<p>Setausaya sosialisasi dari pemerintah yang secara umum tidaknadarealisasi kemasyarakatnya</p> <p>7. Kalau menurut saya belum</p> <p>8. Belum mbak</p> <p>9. Kalau menurut saya sudah she mbak</p>
9	09	Keramaian	<p>1. Ramai mbak apa lagi pas weekend</p> <p>2. Ramai terus mbak kalau disini apa lagi kalau libur</p>
10	010	Keahlian	<p>1. Tidak mempunyai keahlian khusus hanya yang paling penting bisa komunikasi secara baik</p> <p>2. Tidak dituntut mempunyai</p>

			<p>keahlian khusus</p> <p>mbak hanya saja</p> <p>bahasa inggris dasar</p> <p>karena disini banyak</p> <p>penumpang dari luar</p> <p>negeri</p>
11	011	Efisien	<ol style="list-style-type: none"> 1. Belum mbak karena bisnya sering telat 2. Belum mbak karena kadang kalau rame banget gitu tempat duduknya kurang terus lagi bisnya sering telat
12	012	Konsumen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kalau disini rame terus mbak tapi lebih rame kalau liburan 2. Disini selalu rame mbak
13	013	Kekurangan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prasaranya harus dijaga jangan sampai rusak soalnya gampang jangan

			<p>sampe rusak karena banyak yang rusak terus penumpangnyajuga harus sesuai kapasitas</p> <p>2. Kayaknya yang perlu ditambah itu kursi yang ada di halte soalnya kadang berdiri karena kursinya kurang</p> <p>3. Perlu di tambah halte agar masyarakat mudah untuk menjangkaunya</p> <p>4. Perlu di tambah halte dan banyak bus yang rusak</p> <p>5. Perlu ada peningkatan lagi</p> <p>6. Perlu ditingkatkan</p>
--	--	--	--

			<p>mbak banyak yg perlu di tambah seperti halte</p> <p>7. Perlu mbak. Halte masih kurang kadang halte di tempatkan tidak sesuai jadinya banyak yang sepi</p> <p>8. Perlu mbak</p> <p>9. Sangat perlu</p>
14	014	Keunggulan	<p>1. Ada mbak salah satunya adanya AC dan keamananya bagus lagi dan satu lagi tarifekonomi</p> <p>2. Nyaman mbak dan tariff ekonomis</p>
15	015	Solusi	<p>1. Suruh nunggubis belakang tapi kebanyakan yang nunggu lama pada protes ataukomplain</p> <p>2. Suruh nunggu bis</p>

			yangbelakangnya
16	016	Sistem	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diutamakan untuk duduk belakang dulu. Untu perempuan tua atau tuna netra di utamakan duduk di kursi 2. Biasanya perempuan tua atau ibu-ibuyang membawa anak kecil diutamakan duduk d kursi
17	017	Kualitas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pantas mbak Cuma ya kalau bisa pelayananya ditingkatkan lagi biarharga murah tapi kualitas tetap bagus 2. Iya sudah pantas mbak 3. Sudah karena sesuai kantong mahasiswa

			<ol style="list-style-type: none">4. Sudah mbak karena sudah sesuai pelayanannya5. Pantas mbak6. Sejauh ini mungkin sudah pabtas mbak7. Sudah mbak8. Sudah mbak tapi perlu ditambah lagi9. Perlu di tingkatkan mbak
--	--	--	--

*Lampiran 3***LAPORAN HASIL WAWANCARA****1. Wawancara dengan penumpang Trans Jogja****a. Informan 1**

Tanggal wawancara : 10 April 2012 dan 26 April 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 09:00 sampai selesai

Identitas informan 1

Nama : Mawar (nama disamarkan)

Jenis kelamin : Perempuan

Umur : 21

Pendidikan : SMA

Alamat : Kota Gede

Pekerjaan : Karyawan Toko

Hasil Wawancara

Tentang Pengguna Trans Jogja

a. Peneliti : Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?

Mawar : Sejak adanya Trans Jogja dipromosikan oleh pemerintah yogyakarta

Comment [A1]: intens

b. Peneliti : Seberapa sering anda menggunakan Trans Jogja?

Mawar : Setiap hari kalau mau kerja karna tidak punya kendaraan pribadi

c. Peneliti : Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?

Mawar : Sudah bagus tapi membutuhkan waktu lama karena kadang bisnya gak *on time*

Comment [A2]: pend

d. Peneliti : Apa alasan anda naik Trans Jogja?

Mawar : Tidak punya kendaraan pribadi selain itu juga hemat karena biaya naik Trans Jogja juga Cuma 3 ribu

Comment [A3]: alsn

e. Penelitian: Berapa tarif Trans Jogja?

Mawar: 3 ribu

Comment [A4]: trf

f. Peneliti: Bagaimana pelayanan dari pegawai Trans Jogja?

Mawar: Kalau dari pegawainya itu ada pegawai yang baik dan ada juga yang judes

Comment [A5]: plynan

g. Peneliti : Menurut anda lebih nyaman naik Trans Jogja atau angkutan umum lainnya?

Mawar: Kalau menurut saya lebih nyaman Trans Jogja seh soalnya kalau trans jogja nyaman ada ac nya jadinya gak panas

Comment [A6]: knyamnan

h. Peneliti : Perlukah pelayanan trans jogja lebih ditingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?

Mawar: perlu soalnya kadang pintunya gak ditutup pelayanannya juga kadang jutek

i. Peneliti: jika perlu apa asajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan trans jogja?

Mawar: prasaranannya harus dijaga jangan sampe rusak soalnya pegangan jangan sampe rusak karna banyak yang rusak terus penumpangnya juga harus sesuai kapasitas

Comment [A7]: mningkt

- j. Peneliti : apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?

Mawar: sosialisasinya kurang, saya tau ada trans jogja aja liat langsung

Comment [A8]: sos

- k. Peneliti: Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

Mawar: pantas mb Cuma yaa kalau bisa pelayanannya di tingkatkan lagi biar harga murah tapi kualitas tetep bagus

Comment [A9]: kual

b. Informan 2

Tanggal wawancara : 10 April 2012 dan 26April 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 09:00 sampai selesai

Identitas informan 2

Nama : Dian
 Jenis kelamin : Perempuan
 Umur : 22
 Pendidikan : Mahasiswa
 Alamat : Sopen
 Pekerjaan : Mahasiswa

Hasil Wawancara

Tentang Pengguna Trans Jogja

a. Peneliti : Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?

Dian : Sejak tahun 2008 pas adanya Trans Jogja lagi dipromosikan oleh pemerintah yogyakarta

b. Peneliti : Seberapa sering anda menggunakan Trans Jogja?

Dian : lumayan sering kalau mau jalan-jalan ke malioboro

c. Peneliti : Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?

Dian : sudah nyaman tetapi sarana seperti kursi buat tunggu di halte kurang banyak terus kadang penuh gitu

Comment [A10]: pend 2

d. Peneliti : Apa alasan anda naik Trans Jogja?

Dian : transportasi umum yang nyaman dengan harga yang bersahabat apa lagi buat kantong mahasiswa joss banget deh

e. Peneliti: Berapa tarif Trans Jogja?

Dian : 3 ribu

f. Peneliti: Bagaimana pelayanan dari pegawai Trans Jogja?

Dian : Kalau dari pegawainya itu ada pegawai yang baik dan ada juga yang judes

g. Peneliti : Menurut anda lebih nyaman naik Trans Jogja atau angkutan umum lainnya?

Dian : Kalau menurut saya lebih nyaman Trans Jogja seh soalnya kalau trans jogja nyaman ada ac nya jadinya gak panas

Comment [A11]: kenyamanan 2

h. Peneliti : Perlukah pelayanan trans jogja lebih ditingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?

Dian : ya sangat perlu sekali soalnya agar kenyamanan penumpang terjamin

i. Peneliti: jika perlu apa asajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan trans jogja?

Dian : kayaknya yang perlu ditambah tu kursi yang ada di halte soalnya kadang berdiri gitu karna kursinya kurang apalagi pas *weekend*

Comment [A12]: mningkt 2

j. Peneliti : apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?

Dian : sosialisasinya kurang. Paling yang tau tu yang deket-deket halte soalnya aku taunya liat langsung

Comment [A13]: sos 2

k. Peneliti: Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

Dian : iya sudah pantas kok mb

c. Informan 3

Tanggal wawancara : 26 April 2012 dan 27 April 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 09:00 sampai selesai

Identitas informan 3

Nama : Tia

Jenis kelamin : Perempuan

Umur : 22 tahun

Pendidikan : Mahasiswa

Alamat : jogja

Pekerjaan : Mahasiswa

Hasil Wawancara**Tentang Pengguna Trans Jogja**

a. Peneliti : Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?

Tia : Sejak tahun 2008

b. Peneliti : Seberapa sering anda menggunakan Trans Jogja?

Tia : setiap hari mb

c. Peneliti : Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?

Tia : nyaman tetapi sarananya masih perlu ditingkatkan lagi

d. Peneliti : Apa alasan anda naik Trans Jogja?

Tia : karena nyaman mb terus juga enk soale ada ac nya so gak panas

Comment [A14]: alsn

e. Penelitian: Berapa tarif Trans Jogja?

Tia : 3 ribu

f. Peneliti: Bagaimana pelayanan dari pegawai Trans Jogja?

Tia : baik mb.ramah-ramah juga kadang kalau lagi naik trans jogja diajak ngbrol sama kernetnya jadinya gak bosan kalau sendirian

Comment [A15]: plynan

g. Peneliti : Menurut anda lebih nyaman naik Trans Jogja atau angkutan umum lainnya?

Tia : trans jogja lah mb kan adem gitu

h. Peneliti : Perlukah pelayanan trans jogja lebih ditingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?

Tia : perlu mb karna haltenya terbatas jadi kadang jalan jauh mb

i. Peneliti: jika perlu apa asajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan trans jogja?

Tia : perlu ditambahkan halte terus pegangan tangannya juga mb

j. Peneliti : apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?

Tia : masih kurang mb soalnya masalah kartu card gitu masih kurang mb.infonya hanya di halte-halte trans jogja sepanjang pengetahuan saya

Comment [A16]: sos

k. Peneliti: Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

Tia : sudah karna sesuai kantong mahasiswa hahahahahahaha.....

d. Informan 4

Tanggal wawancara : 1 Mei 2012 dan 3 Mei 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 15:00 sampai selesai

Identitas informan 4

Nama : Raafi

Jenis kelamin : Laki-laki

Umur : 14 tahun

Pendidikan : Pelajar

Alamat : Kota Gede

Pekerjaan :

Hasil Wawancara

Tentang Pengguna Trans Jogja

a. Peneliti : Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?

Raafi : Dari aku masuk SD mb udah diajak mama naik trasn jogja

b. Peneliti : Seberapa sering anda menggunakan Trans Jogja?

Raafi : setiap hari mb kalau pulang sekolah soalnya kalau berangkat bareng mama berangkat kerja

Comment [A17]: intens

c. Peneliti : Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?

Raafi : ya enak mb kalau pulang sekolah gak kepanasan ademmm mb

d. Peneliti : Apa alasan anda naik Trans Jogja?

Raafi : karena kalau pulang sekolah gak ada yang jemput mb terus kalau naik bus kopata panas,bauk rokok sama umpek-umpekan

e. Penelitian: Berapa tarif Trans Jogja?

Raafi : 3 ribu

f. Peneliti: Bagaimana pelayanan dari pegawai Trans Jogja?

Raafi : baik mb ramah-ramah semua kok

g. Peneliti : Menurut anda lebih nyaman naik Trans Jogja atau angkutan umum lainnya?

Raafi : trans jogja lah mb

h. Peneliti : Perlukah pelayanan trans jogja lebih ditingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?

Raafi : perlu mb

i. Peneliti: jika perlu apa asajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan trans jogja?

Raafi : perlu ditambahkan halte terus pegangan tangannya juga mb

Comment [A18]: mningkt

j. Peneliti : apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?

Raafi : sudah mb

k. Peneliti: Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

Raafi : sudah mb karena sesuai pelayanannya juga

e. Informan 5

Tanggal wawancara : 1 Mei 2012 dan 3 Mei 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 15:00 sampai selesai

Identitas informan 5

Nama : Yu Sri

Jenis kelamin : Perempuan

Umur : 51 tahun

Pendidikan : SMP

Alamat : Kuningan

Pekerjaan : Berdagang

Hasil Wawancara**Tentang Pengguna Trans Jogja**

a. Peneliti : Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?

Yu sri: sejak 1 bulan sak sampune enten trans jogja

b. Peneliti : Seberapa sering anda menggunakan Trans Jogja?

Yu sri : nggih saben dinten menawi badhe kulakan dagangan mb

c. Peneliti : Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?

Yu sri : nggih sekeca mb soalnya niku lho mboten panas

d. Peneliti : Apa alasan anda naik Trans Jogja?

Yu sri: lha haltene niku cerak kaleh griyo kulo mb lak yo sekeca trans jogja mboten panas

e. Penelitian: Berapa tarif Trans Jogja?

Yu sri : 3 ewu

- f. Peneliti: Bagaimana pelayanan dari pegawai Trans Jogja?

Yu sri : nggih apik mb nek koyo kulo sampun sepuh didisikke.nek enten seng cacat nggeh dibantu

Comment [A19]: plynan

- g. Peneliti : Menurut anda lebih nyaman naik Trans Jogja atau angkutan umum lainnya?

Yu sri : nggeh trans jogja mb

- h. Peneliti : Perlukah pelayanan trans jogja lebih ditingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?

Yu sri : nek kulo seng pun sepuh niki nggeh sampun kepenak mb

- i. Peneliti: jika perlu apa asajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan trans jogja?

Yu sri : nopoo nggeh...pon ngoten niku mawon

- j. Peneliti : apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?

Yu sri : sosialisasi nopo nggeh mb?kulo retos dewe kok

- k. Peneliti: Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

Yu sri : nggeh pantes mb

f. Informan 6

Tanggal wawancara : 1 Mei 2012 dan 3 Mei 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 15:00 sampai selesai

Identitas informan 6

Nama : Ayuk

Jenis kelamin : Perempuan

Umur : 21 tahun

Pendidikan : Mahasiswa

Alamat : jogja

Pekerjaan : Mahasiswa

Hasil Wawancara

Tentang Pengguna Trans Jogja

a. Peneliti : Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?

Ayuk : sejak adanya Trans jogja pas lagi dipromosikan pemerintah itu

b. Peneliti : Seberapa sering anda menggunakan Trans Jogja?

Ayuk : sering mb kalau tanggal muda mb kan sama jalan-jalan ke malioboro dan kalau kuliah saya pke trans jogja karna gak punya motor

c. Peneliti : Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?

Ayuk : nyaman kok mb murah juga kok

d. Peneliti : Apa alasan anda naik Trans Jogja?

Ayuk : karena saya kost mb gak punya kendaraan umum jadinya aku naik trans jogja

Comment [A20]: alsn

e. Penelitian: Berapa tarif Trans Jogja?

Ayuk : 3 ribu

f. Peneliti: Bagaimana pelayanan dari pegawai Trans Jogja?

Ayuk : baik mb ramah juga tapi ada yang jutek juga seh

g. Peneliti : Menurut anda lebih nyaman naik Trans Jogja atau angkutan umum lainnya?

Ayuk : trans jogja donk mb gak panas gitu

h. Peneliti : Perlukah pelayanan trans jogja lebih ditingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?

Ayuk : perlu mb gantungan tangan itu banyak yang rusak terus tempat duduk buat nunggu juga kadang penuh so gak muat

Comment [A21]: knyamnan

i. Peneliti: jika perlu apa asajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan trans jogja?

Ayuk : ya itu tadi mb tempat duduknya kurang banyak.bisnya lama datengnya kadang mb

j. Peneliti : apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?

Ayuk : kalau menurut saya sudah bagus seh mb soale saya suka browsing-browsing internet kalau buat kalangan umum kayaknya belum bagus.setau saya sosialisasi dari pemerintah yang secara umum gak ada realisasi ke masyarakatnya

Comment [A22]: sos

k. Peneliti: Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

Ayuk : sejauh ini mungkin sudah pantas mb

g. Informan 7

Tanggal wawancara : 1 Mei 2012 dan 3 Mei 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 15:00 sampai selesai

Identitas informan 7

Nama : Ibu Rosmini

Jenis kelamin : Perempuan

Umur : 50 tahun

Pendidikan : Sarjana

Alamat : condong catur

Pekerjaan : guru sma di yogyakarta

Hasil Wawancara

Tentang Pengguna Trans Jogja

a. Peneliti : Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?

Ibu rosmini : setiap hari ketika berangkat dan pulang kerja

b. Peneliti : Seberapa sering anda menggunakan Trans Jogja?

Ibu rosmini : sering banget mb hamper tiap hari

c. Peneliti : Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?

Comment [A23]: intens

Ibu Rosita : nyaman enk

d. Peneliti : Apa alasan anda naik Trans Jogja?

Ibu Rosita : karena nyaman, bisa buat istirahat, murah, aman, apalagi gak bisa naik motor selain itu supirnya juga tidak ugal-ugalan

Comment [A24]: alsn

e. Penelitian: Berapa tarif Trans Jogja?

Ibu Rosita : 3 ribu

f. Peneliti: Bagaimana pelayanan dari pegawai Trans Jogja?

Ibu Rosita : ramah mb

g. Peneliti : Menurut anda lebih nyaman naik Trans Jogja atau angkutan umum lainnya?

Ibu Rosita : kayaknya trans jogja mb selain murah nyaman juga

h. Peneliti : Perlukah pelayanan trans jogja lebih ditingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?

Ibu Rosita : perlu mb kalau weekend gini rame banget apa lagi malioboro antri bisnya lama sering penuh

Comment [A25]: plynan

i. Peneliti: jika perlu apa asajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan trans jogja?

Ibu Rosita : pelayanan perlu ditingkatkan tempat duduknya kurang banyak.bisnya kalau bisa ditambah biar gak nunggu lama

Comment [A26]: mningkt

j. Peneliti : apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?

Ibu Rosita : kalau menurut saya belum

k. Peneliti: Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

Ibu Rosita: sejauh ini mungkin sudah pantas mb

h. Informan 8

Tanggal wawancara : 1 Mei 2012 dan 3 Mei 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 19:00 sampai selesai

Identitas informan 7

Nama : Ana

Jenis kelamin : Perempuan

Umur : 20 tahun

Pendidikan : sma

Alamat : yogyakarta

Pekerjaan : karyawan

a. Peneliti : Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?

Ana : Sejak adanya Trans Jogja dipromosikan oleh pemerintah yogyakarta

b. Peneliti : Seberapa sering anda menggunakan Trans Jogja?

Ana : Setiap hari karena tidak punya kendaraan pribadi

Comment [A27]: intens

c. Peneliti : Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?

Ana : Sudah lumayan bagus tapi membutuhkan waktu lama karena kadang bisnya gak *on time*

d. Peneliti : Apa alasan anda naik Trans Jogja?

Ana : karena tidak bisa naik motor dan gak punya motor juga selain itu harganya murah mbak didalam bus juga tidak ada yang merokok

Comment [A28]: alsn

e.Penelitian: Berapa tarif Trans Jogja?

Ana : 3 ribu tetapi tergantung punya card ato tidak

f.Peneliti: Bagaimana pelayanan dari pegawai Trans Jogja?

Ana : Kalau dari pegawainya itu ada pegawai yang baik dan ada juga yang judes

g. Peneliti : Menurut anda lebih nyaman naik Trans Jogja atau angkutan umum lainnya?

Ana : Kalau menurut saya lebih nyaman Trans Jogja seh soalnya kalau trans jogja nyaman ada ac nya jadinya gak panas

h.Peneliti : Perlukah pelayanan trans jogja lebih ditingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?

Ana : perlu mbak kursi di halte ditambah soalnya kadang tidak muat

Comment [A29]: plynan

i. Peneliti: jika perlu apa asajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan trans jogja?

Ana : prasaranannya harus dijaga jangan sampe rusak soalnya pegangan jangan sampe rusak karna banyak yang rusak terus penumpangnya juga harus sesuai kapasitas

Comment [A30]: mningkt

j.Peneliti : apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?

Ana : sosialisasinya kurang, saya tau ada trans jogja aja liat langsung

k.Peneliti: Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

Ana : pantas mb Cuma yaa kalau bisa pelayanannya di tingkatkan lagi biar harga murah tapi kualitas tetep bagus

i. Informan 9

Tanggal wawancara : 1 Mei 2012 dan 3 Mei 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 07:00 sampai selesai

Identitas informan 7

Nama : Eni

Jenis kelamin : Perempuan

Umur : 22 tahun

Pendidikan :

Alamat : Yogyakarta

Pekerjaan : mahasiswa

a. Peneliti : Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?

Eni : Sejak adanya Trans Jogja dipromosikan oleh pemerintah Yogyakarta

Comment [A31]: intens

b. Peneliti : Seberapa sering anda menggunakan Trans Jogja?

Eni : Setiap hari kalau mau kuliah karna tidak punya kendaraan pribadi

c. Peneliti : Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?

Eni : ya kalau menurut saya trans jogja sangat membantu dalam pembangunan transportasi di Yogyakarta khususnya dalam membantu masyarakat untuk bepergian

Comment [A32]: pend

d. Peneliti : Apa alasan anda naik Trans Jogja?

Eni : Tidak punya kendaraan pribadi selain itu juga hemat karena biaya naik Trans Jogja juga Cuma 3 ribu

e.Penelitian: Berapa tarif Trans Jogja?

Eni : karena tidak punya card yaa 3 ribu

f.Peneliti: Bagaimana pelayanan dari pegawai Trans Jogja?

Eni : Kalau dari pegawainya itu ada pegawai yang baik dan ada juga yang judes

g.Peneliti : Menurut anda lebih nyaman naik Trans Jogja atau angkutan umum lainnya?

Mawar: Kalau menurut saya lebih nyaman Trans Jogja seh soalnya kalau trans jogja nyaman

h.Peneliti : Perlukah pelayanan trans jogja lebih ditingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?

Eni : perlu mbak pelayanan peningkatan biasa dalam berbagai bidang missal sarana dan prasarana

i.Peneliti: jika perlu apa asajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan trans jogja?

Eni : prasarannya harus dijaga jangan sampe rusak soalnya pegangan jangan sampe rusak karna banyak yang rusak terus penumpangnya juga harus sesuai kapasitas

Comment [A33]: mningkt

j.Peneliti : apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?

Eni : sosialisasinya kurang, saya tau ada trans jogja aja liat langsung

k.Peneliti: Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

Eni : pantas mb Cuma yaa kalau bisa pelayanannya di tingkatkan lagi biar harga murah tapi kualitas tetep bagus

Comment [A34]: kual

j. Informan 10

Tanggal wawancara : 1 april 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 10:00 sampai selesai

Identitas informan 10

Nama : maya

Jenis kelamin : Perempuan

Umur : 27 tahun

Pendidikan : sma

Alamat : yogyakarta

Pekerjaan : karyawan

a. Peneliti : Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?

Maya : Sejak adanya Trans Jogja dipromosikan

b. Peneliti : Seberapa sering anda menggunakan Trans Jogja?

Maya : Setiap hari kalau mau kerja karna tidak punya kendaraan pribadi

c. Peneliti : Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?

Maya : Sudah bagus tapi perlu ditambah misalnya kurangnya armada apalagi kalau libur

d. Peneliti : Apa alasan anda naik Trans Jogja?

Maya : Tidak punya kendaraan pribadi selain itu juga hemat karena biaya naik Trans Jogja juga Cuma 3 ribu

Comment [A35]: alsn

e.Penelitian: Berapa tarif Trans Jogja?

Maya: 3 ribu

f.Peneliti: Bagaimana pelayanan dari pegawai Trans Jogja?

Maya: Kalau dari pegawainya itu ada pegawai yang baik dan ada juga yang judes.

Perluada peningkatan missal kurangnya armada pintu banyak yang rusak kursi juga banyak yang rusak

Comment [A36]: pend

g.Peneliti : Menurut anda lebih nyaman naik Trans Jogja atau angkutan umum lainnya?

Maya: Kalau menurut saya lebih nyaman Trans Jogja seh

h.Peneliti : Perlukah pelayanan trans jogja lebih ditingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?

Maya: ya kayak yang saya bilang tadi kayakarmadanya, kursinya dibis banyak yangrusak diselter-selter gini kursinya kurang banyak karna masih banyak yang berdiri karenagak ada kursi.

Comment [A37]: plynan

i.Peneliti: jika perlu apa asajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan trans jogja?

Maya: prasaranannya harus dijaga jangan sampe rusak

j.Peneliti : apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?

Maya: sosialisasinya kurang, karena banyak yang m,asih belum mudeng saya tau ada trans jogja aja liat langsung

Comment [A38]: sos

k.Peneliti: Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

Maya : masalah ahrga sudah disesuaikan

k. Informan 1

Tanggal wawancara : 10 April 2012 dan 26 April 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 09:00 sampai selesai

Identitas informan 1

Nama : Mawar (nama disamarkan)

Jenis kelamin : Perempuan

Umur : 21

Pendidikan : SMA

Alamat : Kota Gede

Pekerjaan : Karyawan Toko

Hasil Wawancara**Tentang Pengguna Trans Jogja**

a. Peneliti : Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?

Mawar : Sejak adanya Trans Jogja dipromosikan oleh pemerintah yogyakarta

Comment [A39]: intens

b. Peneliti : Seberapa sering anda menggunakan Trans Jogja?

Mawar : Setiap hari kalau mau kerja karna tidak punya kendaraan pribadi

c. Peneliti : Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?

Mawar : Sudah bagus tapi membutuhkan waktu lama karena kadang bisnya gak *on time*

Comment [A40]: pend

d. Peneliti : Apa alasan anda naik Trans Jogja?

Mawar : Tidak punya kendaraan pribadi selain itu juga hemat karena biaya naik Trans Jogja juga Cuma 3 ribu

Comment [A41]: alsn

e. Peneliti: Berapa tarif Trans Jogja?

Mawar: 3 ribu

Comment [A42]: trf

f. Peneliti: Bagaimana pelayanan dari pegawai Trans Jogja?

Mawar: Kalau dari pegawainya itu ada pegawai yang baik dan ada juga yang judes

Comment [A43]: plynan

g. Peneliti : Menurut anda lebih nyaman naik Trans Jogja atau angkutan umum lainnya?

Mawar: Kalau menurut saya lebih nyaman Trans Jogja seh soalnya kalau trans jogja nyaman ada ac nya jadinya gak panas

Comment [A44]: knyamnan

h. Peneliti : Perlukah pelayanan trans jogja lebih ditingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?

Mawar: perlu soalnya kadang pintunya gak ditutup pelayanannya juga kadang jutek

i. Peneliti: jika perlu apa asajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan trans jogja?

Mawar: prasaranannya harus dijaga jangan sampe rusak soalnya pegangan jangan sampe rusak karna banyak yang rusak terus penumpangnya juga harus sesuai kapasitas

Comment [A45]: mningkt

j. Peneliti : apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?

Mawar: sosialisasinya kurang, saya tau ada trans jogja aja liat langsung

Comment [A46]: sos

k. Peneliti: Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

Mawar: pantas mb Cuma yaa kalau bisa pelayanannya di tingkatkan lagi biar harga murah tapi kualitas tetep bagus

Comment [A47]: kual

i. Informan 10

Tanggal wawancara : 1 april 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 10:00 sampai selesai

Identitas informan 10

Nama : maya

Jenis kelamin : Perempuan

Umur : 27 tahun

Pendidikan : sma

Alamat : yogyakarta

Pekerjaan : karyawan

a. Peneliti : Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?

Maya : Sejak adanya Trans Jogja dipromosikan

b. Peneliti : Seberapa sering anda menggunakan Trans Jogja?

Maya : Setiap hari kalau mau kerja karna tidak punya kendaraan pribadi

c. Peneliti : Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?

Maya : Sudah bagus tapi perlu ditambah misalnya kurangnya armada apalagi kalau libur

d. Peneliti : Apa alasan anda naik Trans Jogja?

Maya : Tidak punya kendaraan pribadi selain itu juga hemat karena biaya naik Trans Jogja juga Cuma 3 ribu

Comment [A48]: alsn

e. Penelitian: Berapa tarif Trans Jogja?

Maya: 3 ribu

f. Peneliti: Bagaimana pelayanan dari pegawai Trans Jogja?

Maya: Kalau dari pegawainya itu ada pegawai yang baik dan ada juga yang judes. Perluada peningkatan missal kurangnya armada pintu banyak yang rusak kursi juga banyak yang rusak

Comment [A49]: pend

g. Peneliti : Menurut anda lebih nyaman naik Trans Jogja atau angkutan umum lainnya?

Maya: Kalau menurut saya lebih nyaman Trans Jogja seh

h. Peneliti : Perlukah pelayanan trans jogja lebih ditingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?

Maya: ya kayak yang saya bilang tadi kayakarmadanya, kursinya dibis banyak yangrusak diselter-selter gini kursinya kurang banyak karna masih banyak yang berdiri karenagak ada kursi.

Comment [A50]: plynan

i. Peneliti: jika perlu apa asajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan trans jogja?

Maya: prasaranannya harus dijaga jangan sampe rusak

j. Peneliti : apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?

Maya: sosialisasinya kurang, karena banyak yang m,asih belum mudeng saya tau ada trans jogja aja liat langsung

Comment [A51]: sos

k.Peneliti: Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

Maya : masalah ahrga sudah disesuaikan

ii. Informan 10

Tanggal wawancara : 1 april 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 10:00 sampai selesai

Identitas informan 10

Nama : maya

Jenis kelamin : Perempuan

Umur : 27 tahun

Pendidikan : sma

Alamat : yogyakarta

Pekerjaan : karyawan

a.Peneliti : Sejak kapan anda menggunakan Trans Jogja?

Maya : Sejak adanya Trans Jogja dipromosikan

b.Peneliti : Seberapa sering anda menggunakan Trans Jogja?

Maya : Setiap hari kalau mau kerja karna tidak punya kendaraan pribadi

c.Peneliti : Bagaimana pendapat anda tentang Trans Jogja?

Maya : Sudah bagus tapi perlu ditambah misalnya kurangnya armada apalagi kalau libur

d.Peneliti : Apa alasan anda naik Trans Jogja?

Maya : Tidak punya kendaraan pribadi selain itu juga hemat karena biaya naik Trans Jogja juga Cuma 3 ribu

Comment [A52]: alsn

e.Penelitian: Berapa tarif Trans Jogja?

Maya: 3 ribu

f.Peneliti: Bagaimana pelayanan dari pegawai Trans Jogja?

Maya: Kalau dari pegawainya itu ada pegawai yang baik dan ada juga yang judes. Perluada peningkatan missal kurangnya armada pintu banyak yang rusak kursi juga banyak yang rusak

Comment [A53]: pend

g.Peneliti : Menurut anda lebih nyaman naik Trans Jogja atau angkutan umum lainnya?

Maya: Kalau menurut saya lebih nyaman Trans Jogja seh

h.Peneliti : Perlukah pelayanan trans jogja lebih ditingkatkan lagi atau diperbaiki lagi?

Maya: ya kayak yang saya bilang tadi kayakarmadanya, kursinya dibis banyak yangrusak diselter-selter gini kursinya kurang banyak karna masih banyak yang berdiri karenagak ada kursi.

Comment [A54]: plynan

i.Peneliti: jika perlu apa asajakah saran yang anda berikan untuk meningkatkan pelayanan trans jogja?

Maya: prasaranannya harus dijaga jangan sampe rusak

j. Peneliti : apakah menurut anda sosialisasi yang diberikan oleh petugas sudah baik?

Maya: sosialisasinya kurang, karena banyak yang m,asih belum mudeng saya tau ada trans jogja aja liat langsung

Comment [A55]: sos

k. Peneliti: Sudah pantaskah harga yang telah ada dengan kualitas pelayanan?

Maya : masalah ahrga sudah disesuaikan

LAPORAN HASIL WAWANCARA

b. Wawancara dengan pegawai Trans Jogja

i. Informan 1

Tanggal wawancara : 20 Maret 2012 dan 28 Maret 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 08:00 sampai selesai

Identitas informan 1

Nama : Hendri

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Umur : 30 tahun

Pendidikan : SLTA

Alamat : Wates

Hasil Wawancara

Tentang Pelayanan terhadap penumpang Trans Jogja

a. Peneliti: sudah berapa lama anda bekerja di Trans Jogja

Hendri: sudah hampir 3 tahun lebih mb

b. Peneliti: apakah menjadi petugas Trans Jogja mempunyai keahlian khusus

Hendri: **gak juga seh mb yang penting bisa komunikasi secara baik terus bisa bahasa inggris dasar aja**

Comment [A56]: keahlian

c. Peneliti: bagaimana anda memberikan pelayanan terhadap konsumen

Hendri: **yaa Cuma mengarahkan trayek bisnya**

Comment [A57]: plynan

d. Peneliti: menurut anda sudah efisienkan pelayanan yang diberikan Trans Jogja kepada konsumen

Hendri: **belum mb karena kadang bisnya sering telat**

Comment [A58]: efisi

e. Peneliti: pada hari apa saja konsumen ramai memakai Trans Jogja

Hendri: kalau disini rame terus mb tapi yang paling rame kalau liburan ato tanggal merah gitu

Comment [A59]: konsum

f. Peneliti: yang banyak menggunakan Trans Jogja kalangan pelajar, pekerja atau umum

Hendri: semua ada mb

g. Peneliti: apakah menurut anda fasilitas yang ada tidak memberikan kenyamanan terhadap konsumen

Hendri: kalau menurut saya nyaman mb. Keamanan masih bisa diutamakan karena ada yang bertugas mengatur lali lintas sendiri yang namanya *Jatran*

Comment [A60]: kerur

h. Peneliti: apa saja keunggulan Trans Jogja yang dapat menarik minat konsumen

Hendri: ada mb salah satunya adanya ac dan keamanannya bagus dan satu lagi tarifnya ekonomi

Comment [A61]: keung

i. Peneliti: bagaimana solusi dari pihak Trans Jogja apabila konsumen mengeluh penuh

Hendri: suruh nunggu bis belakang tapi kebanyakan yang nunggu lama pada komplain

Comment [A62]: solu

j. Peneliti: bagaimana sistem tempat duduk didalam Trans Jogja

Hendri: di utamakan untuk duduk belakang dulu, yang perempuan tua atau tuna netra di utamakan untuk duduk dikursi

Comment [A63]: sist

k. Peneliti: pernah kah ada kejadian pelecehan didalam bus

Hendri: kalau pelecehan sejauh ini belum pernah mb tapi kalau copet pernah ada tetapi ketangkep dan sekarang belum ada kejadian copet lagi

ii. Informan 2

Tanggal wawancara : 20 Maret 2012 dan 28 Maret 2012

Tempat/waktu : Di Shelter Prambanan dari jam 13:00 sampai selesai

Identitas informan 2

Nama : Maryati

Jenis Kelamin : Perempuan

Umur : 20 tahun

Pendidikan : SMA

Alamat : Jogja

Hasil Wawancara

Tentang Pelayanan terhadap penumpang Trans Jogja

a. Peneliti: sudah berapa lama anda bekerja di Trans Jogja

maryati: kalau saya 2 tahun mb bekerja disini

b. Peneliti: apakah menjadi petugas Trans Jogja mempunyai keahlian khusus

Maryati : yang penting bisa komunikasi mb dan dikit harus bisa bahasa inggris dasar aja

c. Peneliti: bagaimana anda memberikan pelayanan terhadap konsumen

Comment [A64]: keahlian

Maryati : **ya melayani penumpang mb kalau saya dibagian tiket gini.dan mpang yang masuk**

Comment [A65]: plynan

- d. Peneliti: menurut anda sudah efisienkan pelayanan yang diberikan Trans Jogja kepada konsumen

Maryati : belum mb karena kadang kalau rame banget gitu tempat duduknya kurang terus lagi bisnya sering telat

- e. Peneliti: pada hari apa saja konsumen ramai memakai Trans Jogja

Maryati : kalau disini rame terus mb tapi yang lebih rame tu kalau liburan ato tanggal merah

- f. Peneliti:yang banyak menggunakan Trans Jogja kalangan pelajar,pekerja atau umum

Maryati :semua ada mb

- g. Peneliti: apakah menurut anda fasilitas yang ada tidak memberikan kenyamanan terhadap konsumen

Maryati : nyaman mb

- h. Peneliti: apa saja keunggulan Trans Jogja yang dapat menarik minat konsumen

Maryati : **ada mb banyak karena nyaman tarif ekonomi ada ac juga**

Comment [A66]: keung

- i. Peneliti: bagaimana solusi dari pihak Trans Jogja apabila konsumen mengeluh penuh

Maryati : **suruh nunggu bis belakang tapi kebanyakan yang nunggu lama pada komplain**

Comment [A67]: solu

- j. Peneliti: bagaimana sistem tempat duduk didalam Trans Jogja

Maryati : diutamakan untuk duduk belakang dulu biasanya perempuan tua atau tuna netra diutamakan |

Comment [A68]: sist

k. Peneliti: pernah kah ada kejadian pelecehan didalam bus

Maryati : kalau pelecehan sejauh saya bekerja disini belum ada mb

LAPORAN HASIL WAWANCARA

4. Wawancara dengan sopir Trans Jogja

i. Informan 1

Tanggal wawancara : 20 Maret 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 13:00 sampai selesai

Identitas informan 1

Nama : marjono

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Umur : 55 tahun

Pendidikan : SMA

Alamat : Jogja

a. Peneliti : sudah berapa lama anda bekerja di Trans Jogja?

Marjono : 4 tahun mb dari adanya Trnas Jogja di keluarkan oleh pemerintah |

Comment [A69]: intens

b. Peneliti : apakah menjadi supirtrans jogja mempunyai keahlian khusus?

- Marjono : jelas mbak harus bisa nyetir dan mempunyai sim
- c. Peneliti : bagaimana anda member pelayanan terhadap konsumen?
- Marjono : ya melayaninya dengan cara tidak menyetir dengan ugalkan mbak
- d. Peneliti : menurut anda sudah efisienkan pelayanan yang diberikan trans jogja?
- Marjono : belum mbak karena sering penuh apalagi jalur 3a
- e. Peneliti : pada hari apa saja konsumen ramai memakai trans jogja?
- Marjono : setiap hari mbak apa lagi kalau yang jalur3a
- f. Peneliti : yang banyak menggunakan trans jogja kalangan pelajar,pekerja atau umum?
- Marjono : semua ada mbaktapi kebanyakan mahasiswa
- g. Peneliti : apakah menurut anda fasilitas yang ada tidak memberikan kenyamanan terhadap konsumen?
- Marjono : nyaman mbak
- h. Peneliti :menurut anda apa keunggulan trans jogja di bandingangkutan umum lainnya?
- Marjono : kalau menurut saya karna tariff mbak atau pun karna fasilitas
- i. Peneliti : bagaimana solusi yang pekerja berikan terhadap konsumen trans jogja jika trans jogja penuh?
- Marjono :ya disuruh menunggu bis yang lainnya mbak
- j. Peneliti :bagaimana system tempat duduk di dalam trans jogja?

Comment [A70]: pend

Comment [A71]: plyn

Marjono : yang diutamakan yang belakang dulumbak sama yang sudah tua di suruh duduk

Comment [A72]: stm

k. Peneliti : apakah ada syarat khusus jika ingin menjadi supir trans jogja?

Marjono : tentu mbak yang pertama harus bisa nyetir, punya sim, tau kondisi mobilnya dan juga harus mempunyai pengalaman kerja

l. Peneliti : kalau sedang nyetir apa ada salip-salipan dengan angkutan missal lain?

Marjono : tidak mbak.ditrans jogja tidak boleh ada saling salipkarena kalau ketahuan bisa di denda 100 rbu

Comment [A73]: slp

m. Peneliti :berapa jam bekerja dalam satu hari?

Marjono :6 jam mb

n. Peneliti : berapa gaji perbulan?

Marjono :kalau gaji itu ada 3 mbak dalam 1 bulan. Tanggal 11,26, 3 kalau yang tanggal 3 itu yang menerima istri mbak

o. Peneliti :jika belum punya istri terus gaji kemana?

Marjono :kalau yang belum onya istri gaji di kirim ke orang tua

Comment [A74]: gji

ii. Informan 2

Tanggal wawancara : 20 Maret 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 21:00 sampai selesai

Identitas informan 1

Nama : marianto

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Umur : 50 tahun

Pendidikan : STM

Alamat : Jogja

a. Peneliti : sudah berapa lama anda bekerja di Trans Jogja?

Mariono : 4 tahun mbak

Comment [A75]: intens

b. Peneliti : apakah menjadi supirtrans jogja mempunyai keahlian khusus?

Mariono : jelas mbak harus bisa nyetir dan mempunyai sim

c. Peneliti : bagaimana anda member pelayanan terhadap konsumen?

Mariono : ya melayaninya dengan cara tidak menyetir dengan ugal-ugalan mbak

d. Peneliti : menurut anda sudah efisienkan pelayanan yang diberikan trans jogja?

Mariono : belum mbak

e. Peneliti : pada hari apa saja konsumen ramai memakai trans jogja?

Mariono : setiap hari mbak apa lagi kalau yang jalur3a

f. Peneliti : yang banyak menggunakan trans jogja kalangan pelajar,pekerja atau umum?

Mariono : semua ada mbak tapi kebanyakan mahasiswakalau siang pelajar sma ato smp

Comment [A76]: bnyk

g. Peneliti : apakah menurut anda fasilitas yang ada tidak memberikan kenyamanan terhadap konsumen?

Mariono : nyaman mbakdi banding angkutan lainya

h. Peneliti :menurut anda apa keunggulan trans jogja di bandingangkutan umum lainya?

Mariono : mungkin tarifnya mbak

i. Peneliti : bagaimana solusi yang pekerja berikan terhadap konsumen trans jogja jika trans jogja penuh?

Mariono : disuruh menunggu bis yang lainya mbak

j. Peneliti :bagaimana system tempat duduk di dalam trans jogja?

Mariono : yang diutamakan yang sudah tua di suruh duduk

Comment [A77]: sist

k. Peneliti : apakah ada syarat khusus jika ingin menjadi supir trans jogja?

Mariono : tentu mbak yang pertama harus bisa nyetir, punya sim, tau kondisi mobilnya dan juga harus mempunyai pengalaman kerja

l. Peneliti : kalau sedang nyetir apa ada salip-salipan dengan angkutan missal lain?

Mariono : tidak mbak.ditrans jogja tidak boleh ada saling salipkarena kalau ketahuan bisa di denda 100 rbu

Comment [A78]: slp

m. Peneliti : berapa jam bekerja dalam satu hari?

Mariono : 8 jam mb

n. Peneliti : berapa gaji perbulan?

Mariono : kalau gaji itu ada 3 mbak dalam 1 bulan. Tanggal 11,26, 3

kalau yang tanggal 3 itu yang menerima istri mbak

Comment [A79]: gji

o. Peneliti : jika belum punya istri terus gaji kemana?

Mariono : kalau yang belum punya istri gaji di kirim ke orang tua

iii. Informan 2

Tanggal wawancara : 20 Maret 2012

Tempat/waktu : Di Shelter malioboro dari jam 21:00 sampai selesai

Identitas informan 3

Nama : muri

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Umur : 52 tahun

Pendidikan : STM

Alamat : Jogja

a. Peneliti : sudah berapa lama anda bekerja di Trans Jogja?

Muri : 4 tahun mb dari adanya Trnas Jogja di keluarkan oleh pemerintah

Comment [A80]: inten

b. Peneliti : apakah menjadi supirtrans jogja mempunyai keahlian khusus?

Muri : jelas mbak harus bisa nyetir dan mempunyai sim

- c. Peneliti : bagaimana anda member pelayanan terhadap konsumen?

Muri : ya melayaninya dengan cara tidak menyetir dengan ugal-ugalan mbak

Comment [A81]: plyn

- d. Peneliti : menurut anda sudah efisienkan pelayanan yang diberikan trans jogja?

Muri : belum mbak karena sering penuh apalagi jalur 3a

- e. Peneliti : pada hari apa saja konsumen ramai memakai trans jogja?

Muri : setiap hari mbak apa lagi kalau yang jalur3a

- f. Peneliti : yang banyak menggunakan trans jogja kalangan pelajar,pekerja atau umum?

Muri : semua ada mbaktapi kebanyakan mahasiswa

- g. Peneliti : apakah menurut anda fasilitas yang ada tidak memberikan kenyamanan terhadap konsumen?

Muri : nyaman mbak

- h. Peneliti :menurut anda apa keunggulan trans jogja di bandingangkutan umum lainnya?

Muri : kalau menurut saya karna tariff mbak atau pun karna fasilitas

Comment [A82]: keung

- i. Peneliti : bagaimana solusi yang pekerja berikan terhadap konsumen trans jogja jika trans jogja penuh?

Muri :ya disuruh menunggu bis yang lainnya mbak

j. Peneliti : bagaimana system tempat duduk di dalam trans jogja?

Muri : yang diutamakan yang belakang dulu mbak sama yang sudah tua di suruh duduk dan juga yg cacat d sruh duduk mbak

Comment [A83]: sist

k. Peneliti : apakah ada syarat khusus jika ingin menjadi supir trans jogja?

Muri : tentu mbak yang pertama harus bisa nyetir, punya sim, tau kondisi mobilnya jadi kalau ada yg knp knp kita tau kondosi mesinya dan juga harus mempunyai pengalaman kerja

Comment [A84]: syrt

l. Peneliti : kalau sedang nyetir apa ada salip-salipan dengan angkutan missal lain?

Muri : tidak mbak.ditrans jogja tidak boleh ada saling salipkarena kalau ketahuan bisa di denda 100 rbu

m. Peneliti : berapa jam bekerja dalam satu hari?

Muri :8 jam mb

n. Peneliti : berapa gaji perbulan?

Muri :kalau gaji itu ada 3 mbak dalam 1 bulan. Tanggal 11,26, 3 kalau yang tanggal 3 itu yang menerima istri mbak

o. Peneliti :jika belum punya istri terus gaji kemana?

Muri :kalau yang belum ounya istri gaji di kirim ke orang tua

Comment [A85]: gji



Gambar 1. Saat wawancara dengan penumpang bus Trans Jogja(dokumentasi pribadi diambil pada tanggal 1 mei 2012 pukul14.00)



Gambar 2. Saat wawancara dengan salah satu pegawai halte bus Trans Jogja(dokumentasi pribadi diambil pada tanggal 20 Maret 2012 pukul 08.00)



Gambar 3. Saat wawancara dengan salah satu pegawai halte bus Trans Jogja(dokumentasi pribadi diambil pada tanggal 28 Maret 2012 pukul 13.00)



Gambar 3. Saat wawancara dengan salah satu pegawai halte bus Trans Jogja(dokumentasi pribadi diambil pada tanggal 28 mei 2012 pukul 17.00)