

JURNAL TEKNIK SIPIL

SUSUNAN REDAKSI

PENANGGUNG JAWAB	: Rektor Universitas Bandar Lampung
KETUA DEWAN PENYUNTING	: IR. LILIES WIDOJOKO, MT
DEWAN PENYUNTING	: DR. IR. ANTONIUS, MT (Univ. Sultan Agung Semarang) : DR. IR. NUROJI, MT (Univ. Diponegoro) : DR. IR. FIRDAUS, MT (Univ. Sriwijaya) : DR. IR. Hery Riyanto, MT (Univ. Bandar Lampung) : APRIZAL, ST., MT (Univ. Bandar Lampung)
DESAIN VISUAL DAN EDITOR	: FRITZ AKHMAD NUZIR, ST., MA(LA)
SEKRETARIAT DAN SIRKULASI	: IB. ILHAM MALIK, ST, SUROTO ADI
Email	: jtsipil@ubl.ac.id
ALAMAT REDAKSI	: Jl. Hi. Z.A. PAGAR ALAM NO. 26 BANDAR LAMPUNG - 35142 Telp. 0721-701979 Fax. 0721 – 701467

Penerbit
Program Studi Teknik Sipil
Universitas Bandar Lampung

Jurnal Teknik Sipil Universitas Bandar Lampung (UBL) diterbitkan 2 (dua) kali dalam setahun yaitu pada bulan Oktober dan bulan April



Jurnal Teknik Sipil UBL

Volume 8, Nomor 1, April 2017

ISSN 2087-2860

DAFTAR ISI

Susunan Redaksi	ii
Daftar Isi	iii
1. Analisis Jumlah Armada Optimum Bus Damri Jurusan Tanjung Karang-Teluk Betung	
A Ikhsan Karim.....	1039-1052
2. Analisis Kemauan Membayar Dan Prediksi Pola Perjalanan Konsumen Terhadap Rencana Pelayanan Transjogja Rute Jogja - Kaliurang	
Aditya Mahatidanar Hidayat.....	1053-1063
3. Pengaruh Penambahan Kapur dan Lama Waktu Pemeraman Pada Tanah Pasir Berlempung Terhadap Kekuatan Tanah (California Bearing Ratio)	
Sugito	1064-1069
4. Optimasi Waktu Pelaksanaan Pekerjaan Konstruksi dengan Metode Jalur Kritis Menggunakan Software Microsoft Project	
Susilowati.....	1070-1104
5. Kajian Pola Tanam Daerah Irigasi Sekampung Sistem Provinsi Lampung	
Aprizal, MF Nur Yuniar	1105-1145

ANALISIS KEMAUAN MEMBAYAR DAN PREDIKSI POLA PERJALANAN KONSUMEN TERHADAP RENCANA PELAYANAN TRANSJOGJA RUTE JOGJA - KALIURANG

Aditya Mahatidanar Hidayat
Dosen Universitas Bandar Lampung

Abstrak

Pada Tahun 2008, Pemerintah Daerah DIY menyelenggarakan angkutan umum Bus Transjogja. Sistem ini bertujuan untuk meningkatkan kembali kinerja angkutan umum dan mengembalikan kepercayaan masyarakat terhadap angkutan umum. Penelitian yang dilakukan dengan cara survey untuk mengetahui pola perjalanan dan kemauan konsumen dalam menentukan tarif pelayanan transportasi dengan atribut pelayanan yang diberikan. Objek survey adalah masyarakat yang berada di sekitar Jalan Kaliurang, mulai dari Ringroad Kentungan hingga ke Objek Wisata Kaliurang. Data yang diperoleh selanjutnya di olah dengan Program software SPSS v.18. Tarif yang diberikan oleh konsumen terhadap rencana pelayanan Bus TransJogja dengan rute Jogja – Kaliurang adalah sebesar 3000 rupiah. Berdasarkan model regresi yang diperoleh maka didapatkan informasi tentang jumlah koefisien dari faktor sosial – ekonomi dengan variabel jenis kelamin, usia, tinggal di Jalan Kaliurang, biaya transportasi per bulan sebesar 1142,663 rupiah. Untuk jumlah koefisien dari faktor atribut pelayanan yang terdiri dari kapasitas penumpang, penggunaan AC dan tarif khusus pelajar sebesar 1008,853 rupiah. Faktor sosial – ekonomi dapat mempengaruhi penentuan tarif pelayanan jasa transportasi, karena nilai koefisien dari faktor sosial – ekonomi lebih besar dari koefisien faktor atribut pelayanan jasa transportasi. Penentuan tarif bisa dilakukan dengan memperhatikan faktor sosial – ekonomi tetapi tetap melihat faktor atribut pelayanan jasa transportasi yang akan ditawarkan kepada pengguna angkutan tersebut. Asal perjalanan yang paling diminati yaitu nomer halte 1 dengan lokasi di Simpang 4 Kentungan, dan Tujuan perjalanan yang paling diminati yaitu nomer halte 1 dengan lokasi di Simpang 4 Kentungan

Kata-kata Kunci : Tarif, TransJogja, Rute Jogja-Kaliurang

PENDAHULUAN

Daerah Istimewa Yogyakarta saat ini sudah mulai mengalami pertumbuhan dan perkembangan yang cukup pesat. Predikat seperti kota pelajar, kota budaya dan kota pariwisata, menjadikan Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) sebagai tempat tujuan kedatangan banyak orang. Aktivitas masyarakat menuntut mereka untuk berpergian ke berbagai tempat, sehingga membutuhkan sarana dan prasarana transportasi dengan pelayanan yang baik. Perkembangan yang terjadi ikut juga berdampak dengan berkembangnya kegiatan ekonomi di Kabupaten Sleman tepatnya di daerah Jalan Kaliurang sudah sangat pesat. Kawasan Kaliurang merupakan kawasan wisata yang patut diperhitungkan eksistensinya. Hal ini terlihat dari semakin meningkatnya wisatawan yang berkunjung ke Kaliurang. Walaupun sempat mengalami bencana alam, pengunjung Kaliurang pun tetap meningkat pada tahun terakhir. Jumlah pengunjung Kaliurang dapat dilihat di Tabel 1.

Tabel 1. Pengunjung Kawasan Kaliurang Tahun 2011 – 2012

Bulan ke-	Tahun 2011	Tahun 2012
1	31.556	55.176
2	32.424	35.287
3	26.610	41.168

4	27.399	42.401
5	33.898	49.478
6	44.000	51.844
7	41.768	45.189
8	22.965	61.280
9	53.009	43.317
10	34.242	41.437
11	2.055	45.342
12	50.155	70.638
Total	400.081	582.557

Sumber: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kab. Sleman, 2013

Di Jalan Kaliurang terdapat juga Kampus Universitas Islam Indonesia yang merupakan salah satu perguruan tinggi terbaik di DIY. Kedua tempat tersebut yang menjadikan daerah Kaliurang mulai sangat padat dan perkembangan yang terjadi di Kaliurang sangat pesat. Hal ini dapat terlihat dari semakin banyaknya fasilitas – fasilitas layanan masyarakat yang dibangun, sehingga lahan yang dahulunya digunakan untuk pertanian berubah fungsinya menjadi lahan terbangun. Pertumbuhan ekonomi yang pesat itu juga membangkitkan peningkatan arus lalu lintas, sehingga diperlukan upaya – upaya untuk meningkatkan pelayanan transportasi. Satu hal yang menjadi kendala dalam upaya meningkatkan pelayanan angkutan umum salah satunya citra angkutan umum itu sendiri yang sudah terlanjur buruk.

Sumber dari petugas Dinas Hubkominfo Kabupaten Sleman di Terminal Pakem angkutan yang sekarang beroperasi di Jalan Kaliurang pada tahun ini berjumlah kurang lebih 60 armada, keadaan dari angkutan yang ada dipandang sudah kurang layak untuk digunakan. Angkutan yang saat ini beroperasi mempunyai banyak kekurangan, antara lain :

1. keadaan dalam kendaraan yang kotor dan kursi penumpang banyak yang sudah rusak,
2. tidak ada halte tempat naik dan turun penumpang,
3. waktu kedatangan yang tidak terjadwal yang membuat banyak penumpang terlantar,
4. kendaraan yang sudah mulai mengeluarkan asap hitam yang menyebabkan gangguan polusi,
5. lambatnya laju kendaraan yang sering membuat kemacetan, dan
6. rawan dari tindak kriminalitas seperti pencopetan.

Keadaan tersebut menjadikan citra angkutan umum yang sudah ada sangat buruk di masyarakat. Para calon penumpang yang sudah berfikir buruk terhadap angkutan umum sudah beralih menggunakan kendaraan pribadi, apabila keadaan tersebut terus berlanjut maka Jalan Kaliurang akan mengalami kemacetan yang begitu parah di tahun-tahun mendatang.

TransJogja adalah sebuah sistem transportasi bus cepat, murah dan ber-AC di seputar Kota Yogyakarta. TransJogja merupakan salah satu bagian dari program penerapan yang dicanangkan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika DIY. Sistem ini mulai dioperasikan pada bulan Februari 2008 oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika DIY. Pada saat awal peluncuran, terdapat tiga trayek bis yang dilayani secara melingkar dari dan kembali ke terminal awal mulai dari jam 05:30

hingga 21:30 WIB. Terdapat 54 armada bus berukuran sedang dengan 22 tempat duduk, 76 halte pada tahun 2008 dan pada tahun 2013 ini sudah menjadi 112 halte yang dikerjakan oleh dua kontraktor. Motto pelayanannya adalah "Aman, Nyaman, Andal, Terjangkau, dan Ramah lingkungan" (Sumber: Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika DIY).

Maksud dari tujuan penelitian yang dilakukan berdasarkan dari permasalahan yang ada mempunyai maksud antara lain :

1. Untuk mengetahui willingness to pay terhadap rencana pelayanan transportasi Bus TransJogja rute Jogja – Kaliurang.
2. Untuk meninjau apakah karakteristik sosial-ekonomi atau atribut pelayanan transportasi yang paling dominan mempengaruhi kesediaan konsumen untuk membayar jasa pelayanan TransJogja rute Jogja – Kaliurang.
3. Prediksi pola perjalanan/asal tujuan perjalanan yang dilakukan konsumen pada layanan TransJogja rute Jogja – Kaliurang.

METODELOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan dengan cara mengamati fenomena yang ada dilapangan. Objek penelitian adalah manusia maka untuk memperoleh data yang valid dan *relevan*, harus ada kerjasama yang baik antara peneliti dengan objek peneliti tersebut. Jumlah populasi yang ada di sekitar Jalan Kaliurang sebanyak 376.996 orang yang meliputi 4 kecamatan, untuk lebih detailnya dapat dilihat pada Tabel 2 berikut :

Tabel 2 Jumlah Populasi Berdasarkan Kecamatan di Sekitar Jalan Kaliurang

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk
1	Depok	181.490 orang
2	Ngaglik	101.887 orang
3	Ngemplak	58.590 orang
4	Pakem	34.669 orang
Total		376.996 orang

(Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Sleman, Sensus Tahun 2010)

Tahapan yang dilakukan dalam melakukan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tahap Persiapan

Dilakukan survei pendahuluan agar penelitian sesungguhnya dapat berjalan lancar, efektif, dan efisien. Survei pendahuluan dimaksudkan untuk mendapatkan informasi dan petunjuk awal mengenai hal – hal berikut.

- a. Menentukan lokasi survei
 - b. Penentuan titik awal survei
 - c. Menentukan cara Survei dan kendala yang mungkin terjadi dilapangan
 - d. Waktu pelaksanaan penelitian
 - e. Penentuan jumlah *Surveyor*
 - f. Penentuan jumlah responden
2. Tahap Pelaksanaan Pelaksanaan penelitian dilakukan dengan menggunakan alternatif cara antara lain.
- a. Survei di pinggir jalan dilakukan dengan mendatangi langsung masyarakat yang ada di sekitar lokasi penelitian. Survei yang dilakukan dengan membagikan angket serta langsung mewawancarai responden.
 - b. Survei *On Board* (survei diatas kendaraan) dilakukan dengan ikut naik angkutan umum yang ada di lokasi penelitian. Survei yang dilakukan dengan membagikan angket serta langsung mewawancarai responden, mencatat jumlah penumpang naik dan turun dan menghitung waktu tempuh perjalanan.

Desain Eksperimen (*Experimental Design*) yang digunakan untuk membuat kuesioner dibuat dengan memperhatikan variabel yang dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Variabel Desain Eksperimen (*Experimental Design*)

No	Variabel	Nilai
1	Tarif	(Variabel Bebas)
2	Pendingin Udara (AC)	AC (=1) Non AC (=0)
3	Kapasitas Tempat Duduk	34 Kursi (=1) 40 Kursi (=2)
4	Naik/Turun di Halte	Ya (=1) Tidak (=0)
5	Intensitas Pelayanan <i>non</i> Jam Sibuk	Tiap 20 menit (=1) Tiap 30 menit (=2)
6	Intensitas Pelayanan Jam sibuk	Tiap 10 menit (=1) Tiap 15 menit (=2)
7	Jam Operasional	05:00 – 19:00 (=1) 05:00 – 21:00 (=2)
8	Penggunaan Tarif Pelajar	Ya (=1) Tidak (=0)

Data primer dan data sekunder yang telah diperoleh dari hasil data di lapangan dan juga dari angket kemudian digunakan sebagai bahan masukan untuk diolah lebih lanjut menggunakan *software* SPSS v.18. Penggunaan *software* SPSS v.18 lebih

memudahkan kita untuk mendapatkan suatu hasil mengenai tinjauan variabel dari angket tersebut. Data dari angket yang tidak valid dapat digugurkan, akan tetapi angket yang tidak valid tersebut harus diganti dengan angket baru yang lebih valid. Pergantian angket tersebut dapat menjadikan hasil penelitian yang lebih valid, sehingga nantinya data yang diperoleh dapat digunakan lebih lanjut.

Hubungan antara kemauan membayar untuk pelayanan transportasi dan karakteristik konsumen dapat dilihat pada rumus 1 berikut :

$$\begin{aligned}
 IP_i = & B_0 + B_1 KAP + B_2 AC + B_3 HALTE + B_4 INTNON + B_5 INTSIBUK + B_6 JOPR \\
 & + B_7 PEL + B_8 JK + B_9 USIA + B_{10} GAJI + B_{11} KERJA + B_{12} PEND \\
 & + B_{13} PENG + B_{14} INTRANS + B_{15} DOM + B_{16} MODTRANS \\
 & + B_{17} BITRANS + B_{18} TUJ \\
 & + error
 \end{aligned}
 \tag{1}$$

Keterangan :

IP_i	= Harga yang konsumen bersedia bayarkan
$B_0 - B_{12}$	= Parameter estimasi
KAP	= Jumlah tempat duduk yang akan digunakan pada angkutan
AC	= Penggunaan AC atau tidak pada angkutan
HALTE	= Penggunaan halte sebagai tempat berhenti angkutan atau berhenti di sembarang tempat
INTNON	= Intensitas pelayanan pada <i>non</i> jam sibuk
INTSIBUK	= Intensitas pelayanan pada jam sibuk
JOPR	= Jam operasional angkutan yang akan beroperasi
PEL	= Penggunaan tiket pelajar
JK	= Jenis kelamin responden
USIA	= Umur responden dihitung dalam tahun
GAJI	= Pendapatan yang di terima responden per bulan
KERJA	= Pekerjaan responden
PEND	= Pendidikan terakhir responden
PENG	= Pengetahuan responden mengenai keberadaan TransJogja
INTRANS	= Intensitas penggunaan TransJogja
DOM	= Tempat asal tinggal responden
MODTRANS	= Model transportasi yang sering digunakan
BITRANS	= Biaya transportasi perbulan
TUJ	= Tujuan ke Jalan Kaliurang

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Hasil data yang diperoleh dari kuesioner, pada 1 buah kuesioner terdapat 5 desain eksperimental yang merangkum berbagai atribut pelayanan yang ditawarkan. Jumlah data yang ada sebanyak 655 data dari 131 kuesioner.

Atribut pelayanan yang ditawarkan oleh peneliti seperti kapasitas penumpang, kebutuhan pendingin udara (AC), kebutuhan halte, intensitas pelayanan pada saat jam sibuk maupun jam *non* sibuk, jam operasional, dan penggunaan tarif khusus pelajar sangat diminati responden, terutama kebutuhan akan penggunaan halte, karena untuk mendapatkan sistem transportasi yang baik halte sangat penting untuk menunjang kelancaran perjalanan

1. *Willingness to pay* terhadap rencana pelayanan transportasi Bus TransJogja rute Jogja – Kaliurang.

Tarif yang ada pada berdasarkan Tabel 4 diketahui kemampuan dan keinginan responden agar dapat diketahui seberapa besar tarif yang diinginkan oleh responden yang nantinya juga akan menjadi konsumen. Tarif yang paling banyak diminati masyarakat sebesar 3000 rupiah dikarenakan untuk saat ini harga tersebut masih bisa dijangkau untuk masyarakat dari semua kalangan dan juga menurut mereka harga 3000 tersebut tidak merugikan juga bagi angkutan tersebut. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada Tabel 4 berikut.

Tabel 4 Variabel Pelayanan Jasa Transportasi Berdasarkan Tarif Yang Sesuai Dengan Konsumen

Tarif yang sesuai menurut responden (rupiah)	Jumlah Data	Persentase (%)
1000	27	4,12
1200	1	0,15
1300	1	0,15
1500	51	7,79
1700	1	0,15
1750	1	0,15
2000	157	23,97
2500	97	14,81
3000	171	26,11
3500	46	7,02
4000	49	7,48
4500	7	1,07
5000	23	3,51
6000	10	1,53
6500	2	0,31
7000	5	0,76
8000	5	0,76
10000	1	0,15

Jumlah Total	655	100,00
--------------	-----	--------

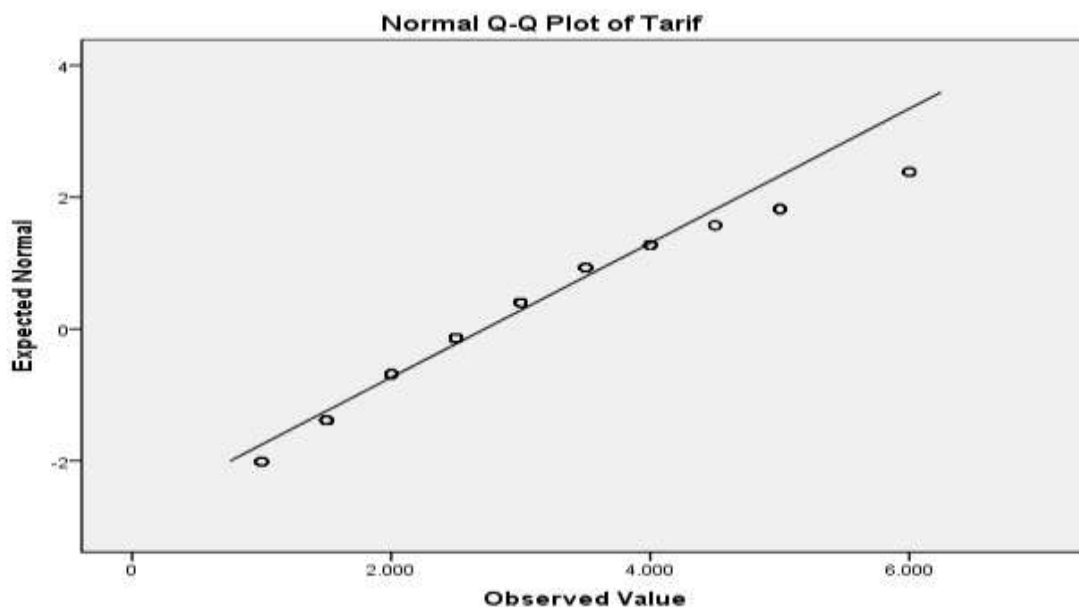
(Sumber : Data Primer diolah, 2013)

2. Hubungan karakteristik sosial-ekonomi atau atribut pelayanan transportasi yang paling dominan mempengaruhi kesediaan konsumen untuk membayar dalam model regresi linier

Uji normalitas pada model regresi digunakan untuk menguji apakah nilai residual yang dihasilkan dari regresi terdistribusi secara normal atau tidak. Nilai residual adalah selisih antara nilai perkiraan (*predicted value*) dengan nilai pengamatan sebenarnya. Model regresi yang baik adalah yang memiliki nilai residual yang terdistribusi secara normal. Beberapa metode uji normalitas yaitu dengan melihat penyebaran data pada sumber diagonal pada *Grafik Normal Q-Q Plot of regression standardized residual* atau dengan uji *One Sample Kolmogorov Smirnov*. Pada penelitian ini yang akan data yang akan ditinjau data yang terdapat pada Tabel 5.13 mengenai tarif yang sesuai menurut responden, karena data tersebut yang menjadi tinjauan khusus dalam penelitian ini.

A. Metode Grafik

Uji normalitas residual dengan metode grafik yaitu dengan melihat penyebaran data pada sumber diagonal pada grafik *Normal Q-Q Plot of regression standardized residual*. Sebagai dasar pengambilan keputusannya, jika titik-titik menyebar sekitar garis dan mengikuti garis diagonal maka nilai residual tersebut telah normal. Hasil dari olah data menggunakan program SPSS v.18 mengasilkan Gambar 1 berikut.



Gambar 1 Grafik Uji Normalitas Data 655

Dari gambar grafik di atas dapat diketahui bahwa titik-titik menyebar sekitar garis dan mengikuti garis diagonal maka nilai residual tersebut telah normal.

B. Uji *One Sample* Kolmogorov Smirnov.

Uji *One Sample* Kolomogorov Smirnov digunakan untuk mengetahui distribusi data, apakah mengikuti distribusi normal, poisson, uniform, atau exponential. Dalam hal ini untuk mengetahui apakah distribusi residual terdistribusi normal atau tidak. Residual berdistribusi normal jika nilai Signifikansi kurang dari 0,05. Hasil perhitungan data dapat dilihat pada Tabel 5

Tabel 5 Uji Test Normality Kolomogorov Smirnov

	Kolmogorov-Smirnov ^a		
	Statistic	df	Sig.
Tarif	,177	637	,000

(Sumber : Data Primer diolah, 2013)

Tabel di atas memperlihatkan bahwa hasil *P-value / Sig.* menunjukkan $0,00 < 0,05$ jadi data tersebut bisa dikatakan terdistribusi secara normal.

Data yang didapatkan dari hasil analisis korelasi ini untuk mendapatkan hubungan variabel (X) dengan variabel (Y). Setelah dilakukan pengujian diperoleh variabel (X) yang memenuhi syarat korelasi adalah jenis kelamin, usia, mengenal Transjogja, tinggal di jalan kaliurang, biaya transportasi per bulan, kapasitas penumpang, ac/non ac, harga khusus pelajar. Hasil dari variabel yang sudah lolos analisis korelasi akan di uji lagi dalam pengujian asumsi klasik yang antara lain diperoleh hasil :

- 1) Uji Autokorelasi :Tidak dilakukan karena data tidak termasuk dalam data time series ataupun cross section
- 2) Uji Multikolinearitas :Tidak terdapat multikolinearitas
- 3) Uji Heteroskedastisitas :Tidak terdapat hetroskedasitas

Berdasarkan pengujian yang telah dilakukan maka diperoleh kesimpulan bahwa model regresi yang diperoleh sudah termasuk baik dan layak untuk digunakan. Model regresi yang diperoleh setelah melewati pengujian asumsi klasik seperti pada persamaan berikut.

$$IP_i = 2213,463 - 321,361 JK + 213,416 USIA + 229,878 DOM - 378,008 BITRAN + 112,101 KAP + 713,197 AC - 183,555 PEL$$

Keterangan :

- IP_i = Harga yang konsumen bersedia bayarkan
 JK = Jenis kelamin responden
 USIA = Umur responden dihitung dalam tahun
 DOM = Tempat asal tinggal responden
 BITRANS = Biaya transportasi per bulan
 KAP = Kapasitas penumpang
 AC = Penggunaan AC atau tidak pada angkutan
 PEL = Penggunaan tiket pelajar

Persamaan model regresi tersebut yang paling baik dikarenakan hal – hal berikut ini.

- 1) Tidak terjadi multikolinearitas yang berarti model tersebut bebas dari korelasi antar variabel

- 2) Tidak terjadi heteroskedastisitas yang berarti model tersebut tidak terdapat kesalahan pengganggu dari variabel lain.
- 3) Hasil dari koefisien determinasinya sebesar 0,258. Nilai tersebut menggambarkan bahwa sumbangan variabel X seperti jenis kelamin, usia, tinggal di Jalan Kaliurang, biaya transportasi, kebutuhan pendingin udara (AC), dan penggunaan tarif khusus pelajar terhadap tinggi rendahnya tarif pelayanan transportasi adalah sebesar 25,8 % dan sisanya merupakan sumbangan dari variabel lain yang tidak dimasukkan dalam model yang diajukan dalam penelitian ini.
- 4) Nilai R sebesar 0,508 atau sebesar 50,8 % berarti hubungan antara variabel dalam penelitian ini dapat dikatakan mempunyai hubungan yang baik karena sudah mempengaruhi sebesar 50 % lebih.

3. Asal dan Tujuan Perjalanan

Data asal dan tujuan perjalanan bertujuan untuk mengetahui letak penggunaan halte yang paling banyak menurut responden, jika nantinya terdapat halte di sekitar Jalan Kaliurang. Responden diharapkan memilih tempat asal dan tujuan haltenya dengan memilih angka yang ada pada kuesioner. Pada Tabel 6 dapat dilihat halte yang terbanyak dipilih responden untuk menjadi keberangkatan terdapat pada nomer 1 yaitu simpang 4 Kentungan dan untuk halte yang terbanyak dipilih responden untuk menjadi tujuan pada nomer 1 yaitu simpang 4 Kentungan. Pemilihan tersebut berdasarkan kebutuhan responden terkait penggunaan halte tersebut dan juga halte yang dipilih responden bisa dapat berhubungan dengan angkutan umum/transportasi lainnya.

Tabel 6 Karakteristik Responden Berdasarkan Asal dan Tujuan Perjalanan

Nomer Halte	Lokasi Halte	Jumlah Asal Responden	Persentase (%)	Jumlah Tujuan Responden	Persentase (%)
1	Simpang 4 Kentungan	30	22,90	23	17,56
2	Superindo	9	6,87	9	6,87
3	Warung Steak (WS)	2	1,53	3	2,29
4	Universitas Satana Dharma	2	1,53	3	2,29
5	Pasar Colombo	1	0,76	10	7,63
6	Gereja	0	0,00	0	0,00
7	PLN	0	0,00	5	3,82
8	Pom Bensin KM 7	0	0,00	2	1,53
9	Simpang 3 Jalan Damai	8	6,11	3	2,29
10	Kalurahan Dayu	10	7,63	3	2,29
11	Depan Batik Huza	0	0,00	0	0,00
12	Kantor Kecamatan	3	2,29	6	4,58
13	Pegadaian	1	0,76	0	0,00
14	Bank BPD	4	3,05	6	4,58
15	Kebun Buah Naga	0	0,00	2	1,53
16	Restoran Pondok Laras	0	0,00	0	0,00
17	Ruko timur jalan KM 10,5	2	1,53	0	0,00

18	Ganesha Operation	0	0,00	0	0,00
19	Simpang 3 Candi	9	6,87	5	3,82
20	Simpang 3 Besi	4	3,05	0	0,00
21	Perumahan GPW	0	0,00	0	0,00
22	RS YAKUM	1	0,76	1	0,76
23	Swalayan Intan Sarana	4	3,05	2	1,53

Lanjutan Tabel 6 Karakteristik Responden Berdasarkan Asal dan Tujuan Perjalanan

24	Bank BRI	4	3,05	3	2,29
25	Universitas Islam Indonesia	4	3,05	18	13,74
26	Simpang 4 Degolan	2	1,53	2	1,53
27	Restoran Mr. Blangkon	1	0,76	0	0,00
28	Restoran Mbok Berek	2	1,53	0	0,00
29	RS PANTI NUGROHO	0	0,00	1	0,76
30	Pasar Pakem	6	4,58	4	3,05
31	RSJ Grhasia Pakem	3	2,29	3	2,29
32	SMA N 1 Pakem	1	0,76	8	6,11
33	Pemukiman	0	0,00	3	2,29
34	Pemukiman	0	0,00	1	0,76
35	Disaster Oasis Resort	0	0,00	0	0,00
36	Pemukiman	1	0,76	0	0,00
37	Gerbang Wisata Kaliurang	10	7,63	5	3,82
Jumlah Total		131	100	131	100

(Sumber : Data Primer diolah, 2013)

SIMPULAN

Hasil dari penelitian ini, diperoleh simpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan pembahasan pada subbab 5.3.1 diperoleh hasil willingness to pay yang paling banyak diberikan oleh responden terhadap rencana pelayanan transportasi Bus TranJogja dengan rute Jogja – Kaliurang sebesar Rp. 3000,-
2. Berdasarkan model regresi linier yang menghubungkan tarif sebagai variabel terikat dengan faktor – faktor sosial – ekonomi serta atribut pelayanan transportasi sebagai variabel bebas didapatkan hasil bahwa kelompok variabel yang paling dominan dalam menentukan tarif adalah kelompok variabel dari faktor sosial – ekonomi dengan nilai sebesar 1142,663 rupiah, karena jumlah faktor atribut pelayanan jasa transportasi dengan nilai 1008,853 rupiah lebih kecil daripada nilai faktor sosial – ekonomi.
3. Prediksi pola perjalanan yang akan dilakukan konsumen apabila nantinya pelayanan transportasi Bus Tranjogja nantinya beroperasi dengan Jogja – Kaliurang dengan menempatkan halte – halte di sepanjang lokasi penelitian adalah :
 - a. Asal perjalanan yang paling banyak dipilih yaitu :

- 1) Nomer halte 1 dengan lokasi di dekat Simpang 4 Kentungan, dengan jumlah responden yang memilih sebanyak 30 responden dari 131 total responden.
 - 2) Nomer halte 10 dengan lokasi di Kelurahan Dayu, dengan jumlah responden yang memilih sebanyak 10 responden dari 131 total responden.
 - 3) Nomer halte 37 dengan lokasi di Gerbang Wisata Objek Kaliurang, dengan jumlah responden yang memilih sebanyak 30 responden dari 131 total responden
- b. Tujuan perjalanan yang paling banyak dipilih yaitu :
- 1) Nomer halte 1 dengan lokasi Simpang 4 Kentungan, dengan jumlah responden yang memilih sebanyak 23 responden dari 131 total responden.
 - 2) Nomer halte 25 dengan lokasi di Universitas Islam Indonesia, dengan jumlah responden yang memilih sebanyak 18 responden dari 131 total responden.
 - 3) Nomer halte 5 dengan lokasi di Pasar Colombo, dengan jumlah responden yang memilih sebanyak 10 responden dari 131 total responden.

DAFTAR PUSTAKA

- Asusanto dkk. 2014. *Karakteristik Pola Perjalanan di Kota Yogyakarta*. Jurnal Transportasi Vol. 14. No 1 : 61 – 68. FTSPT
- Black, A. 1995 . *Urban Mass Transportation Planning*. New York.
- Herman dkk. 2009. *Pengembangan Angkutan Umum di Daerah Suburban Kota Semarang Berbasis Sistem Informasi Geografi*. Jurnal Transportasi Vol. 9. No 1 : 36 – 47. FTSPT
- Herman dkk. 2011. *Potensi Pengguna Angkutan Informal di Kota Bandung*. Jurnal Transportasi Vol. 11. No 3 : 209 – 218. FTSPT
- Kotler. P. and Armstrong G .1999.Principles of Marketing, 8th Ed. Prentice Hall, Inc Upper saddle River, New Jersey 07458, USA
- Ladd, G.W. and M.B.E.Lapan.1976.Price and demands for input Characteristics. *American Journal of Agricultural Economics* 58(1): 21-38.
- LPM ITB. 1997. *Modul Pelatihan Perencanaan Sistem Angkutan Umum*. Jurusan Teknik Sipil ITB. Bandung
- Mead R., Curnow R.N.and Harsted A.M.1993. Statistical methods in Agriculture and Experimental Biology. Chapman and Hall, London. 415pp
- Michael, J.B. 2007. Marketing strategy and Research, 4th edn. Palgrave Macmillan. Handmills.
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta.

INFORMASI UNTUK PENULISAN NASKAH

JURNAL TEKNIK SIPIL UBL

Persyaratan Penulisan Naskah

1. Tulisan/naskah terbuka untuk umum sesuai dengan bidang teknik sipil.
2. Naskah dapat berupa :
 - a. Hasil penelitian, atau
 - b. Kajian yang ditambah pemikiran penerapannya pada kasus tertentu, yang belum dipublikasikan,

Naskah ditulis dalam bahasa Indonesia atau Inggris. Naskah berupa rekaman dalam Disc (disertai dua eksemplar cetakannya) dengan panjang maksimum dua puluh halaman dengan ukuran kertas A4, ketikan satu spasi, jenis huruf Times New Roman (font size 11).

Naskah diketik dalam pengolah kata MsWord dalam bentuk siap cetak.

Tata Cara Penulisan Naskah

1. Sistematika penulisan disusun sebagai berikut :
 - a. Bagian Awal : judul, nama penulis, alamat penulis dan abstrak (dalam dua bahasa : Indonesia dan Inggris)
 - b. Bagian Utama : pendahuluan (latar belakang, permasalahan, tujuan) , tulisan pokok (tinjauan pustaka, metode, data dan pembahasan.), kesimpulan (dan saran)
 - c. Bagian Akhir : catatan kaki (kalau ada) dan daftar pustaka.Judul tulisan sesingkat mungkin dan jelas, seluruhnya dengan huruf kapital dan ditulis secara simetris.
2. Nama penulis ditulis :
 - a. Di bawah judul tanpa gelar diawali huruf kapital, huruf simetris, jika penulis lebih dari satu orang, semua nama dicantumkan secara lengkap.
 - b. Di catatan kaki, nama lengkap dengan gelar (untuk memudahkan komunikasi formal) disertai keterangan pekerjaan/profesi/instansi (dan kotanya,); apabila penulis lebih dari satu orang, semua nama dicantumkan secara lengkap.
3. Abstrak memuat semua inti permasalahan, cara pemecahannya, dari hasil yang diperoleh dan memuat tidak lebih dari 200 kata, diketik satu spasi (font size 11).
4. Teknik penulisan :

Untuk kata asing dituskan huruf miring.

 - a. Alenia baru dimulai pada ketikan kelima dari batas tepi kiri, antar alinea tidak diberi tambahan spasi.
 - b. Batas pengetikan : tepi atas tiga centimeter, tepi bawah dua centimeter, sisi kiri tiga centimeter dan sisi kanan dua centimeter.
 - c. Tabel dan gambar harus diberi keterangan yang jelas.
 - d. Gambar harus bisa dibaca dengan jelas jika diperkecil sampai dengan 50%.
 - e. Sumber pustaka dituliskan dalam bentuk uraian hanya terdiri dari nama penulis dan tahun penerbitan. Nama penulis tersebut harus tepat sama dengan nama yang tertulis dalam daftar pustaka.
5. Untuk penulisan keterangan pada gambar, ditulis seperti : gambar 1, demikian juga dengan Tabel 1., Grafik 1. dan sebagainya.
6. Bila sumber gambar diambil dari buku atau sumber lain, maka di bawah keterangan gambar ditulis nama penulis dan tahun penerbitan.
7. Daftar pustaka ditulis dalam urutan abjad nama penulisan dan secara kronologis : nama, tahun terbit, judul (diketik miring), jilid, edisi, nama penerbit, tempat terbit.