

# PREFERENSI MASYARAKAT YOGYAKARTA TERHADAP PENGGUNAAN TRANSPORTASI PUBLIK TRANS JOGJA

Hendra Suryadharma<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Teknik Sipil, Universitas Atma Jaya Yogyakarta  
Email : surya@mail.uajy.ac.id

## ABSTRAK

Transportasi menjadi salah satu pembicaraan penting di Indonesia, mulai dari pembicaraan pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang tidak seimbang dengan pertumbuhan panjang jalan, hingga fokus pembicaraan mengerucut pada perlunya penggantian transportasi pribadi menjadi transportasi umum. Yogyakarta juga seperti kota lainnya mulai mendapatkan masalah di bidang transportasi dan deviasinya, salah satunya adalah kemacetan yang dulunya tidak dikenal adanya masalah kemacetan. Trans Jogja merupakan hasil dari upaya pemerintah daerah untuk pemenuhan kebutuhan akan transportasi umum yang menggunakan sistem tertutup dengan teknologi yang cukup maju berupa *smart card* dan tiket berlangannya. Dalam penelitian ini akan meneliti tingkat kephahaman dan keinginan masyarakat dalam menggunakan Trans Jogja sebagai alat pengganti kendaraan pribadi.

Penelitian menggunakan metode survai eksperimental dengan melakukan dua kali survai yang berpedoman pada data *before and after treatment* untuk mengetahui apakah responden mengalami perubahan ketika mengetahui informasi tambahan yang diperoleh. Pengambilan sampel data dilakukan dengan *random sampling* agar obyektifitas hasil survai dapat diperoleh. Analisis yang digunakan adalah tabulasi silang (*cross tabulation*) untuk mengetahui variasi jawaban yang muncul serta mencari kesimpulan umum hubungan antar variabel.

Berdasarkan hasil analisis atas ketiga variabel yaitu Pengetahuan tentang Trans Jogja, Perubahan Sikap dan Kesadaran, ketiganya menunjukkan adanya kenaikan pada angka rerata total. Ini berarti bahwa *treatment* memberikan dampak positif untuk meningkatkan pemahaman akan pentingnya transportasi publik dalam mengatasi pemanasan global, meningkatkan kenyamanan fasilitas transportasi dan pejalan kaki, menekan kecelakaan lalu lintas dan secara ekonomis mengurangi pemborosan.

**Kata kunci** : transportasi pribadi, kemacetan, transportasi publik.

## 1. PENDAHULUAN

Transportasi menjadi salah satu pembicaraan penting di Indonesia. Mulai dari pembicaraan pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang tidak seimbang dengan pertumbuhan jalan hingga prediksi kemacetan total di kota-kota besar seperti Jakarta dan Surabaya beberapa tahun mendatang. Fokus pembicaraan selalu mengerucut pada perlunya penggantian alat transportasi pribadi kepada alat transportasi umum.

Yogyakarta selain dikenal sebagai kota pelajar ataupun kota budaya, kota ini juga terkenal dengan kota sejuta sepeda motor. Pertumbuhan jumlah sepeda motor di kota ini sangat mengagumkan, tahun 2007 Yogyakarta tercatat terdapat **1,1 juta** sepeda motor. Apa alasan dibalik tingkat pertumbuhan jumlah sepeda motor di Yogyakarta? Pertama, Yogyakarta memiliki jumlah pelajar – terutama mahasiswa – yang banyak, data Bank Indonesia menunjukkan bahwa jumlah mahasiswa yang ada di DIY lebih dari 300.000 orang. Sebagian besar mahasiswa memilih sepeda motor menjadi alat transportasi utamanya karena sepeda motor memiliki biaya operasional yang cenderung murah, praktis dalam penggunaan sekaligus memiliki mobilitas yang tinggi. Kedua, fasilitas transportasi umum dirasa kurang nyaman sehingga mereka lebih memilih menggunakan sepeda motor dibandingkan dengan kendaraan umum. Ketiga, topografi Kota Yogyakarta yang cocok untuk menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi utama.

Kini Yogyakarta seperti kota-kota lainnya mulai mendapatkan masalah di bidang transportasi dan derivasinya, salah satunya adalah masalah lalu lintas. Yogyakarta yang dulunya tidak dikenal dengan ada masalah dengan kemacetan, kini harus mencari solusi untuk kemacetan yang sering terjadi pada waktu tertentu pada beberapa titik padat lalu lintas.

Belum lagi ketika musim liburan telah tiba, para pelancong dari luar kota banyak yang menggunakan mobil maupun sepeda motor sehingga menambah jumlah kendaraan di Yogyakarta.

## Transport

Trans Jogja merupakan hasil dari upaya pemerintah daerah untuk melakukan pemenuhan kebutuhan akan transportasi umum di Yogyakarta yang dirasa sudah cukup tidak mumpuni lagi, data menunjukkan bahwa terjadi kejenuhan masyarakat terhadap alat transportasi umum (dalam kota) yang ada seperti bus umum, delman, becak dll. Kondisi fisik kendaraan yang sudah tidak memadai ditambah dengan banyak masalah dengan faktor keamanan dan ketidakefisienan penggunaannya menyebabkan transportasi umum tersebut dirasa bukan lagi menjadi pilihan. Sebelum adanya Trans Jogja, *load factor* alat transportasi umum dalam kota di Yogyakarta hanya sekitar 27,22% saja.

Trans Jogja merupakan transportasi umum dengan menggunakan sistem tertutup (penumpang tidak dapat memasuki bus tanpa melewati gerbang pemeriksaan) dan menggunakan bus berukuran sedang kapasitas tempat duduk sebanyak 34 buah. Trans Jogja ini telah cukup maju menerapkan teknologi yaitu dengan melakukan penggunaan smart card sebagai tiket sekaligus terdapat mesin pembaca smart card yang akan secara otomatis membukakan pintu.

Permasalahannya sekarang bagaimana Trans Jogja digunakan secara maksimal. Bayangkan saja, bila asumsinya penggunaan Trans Jogja adalah maksimal maka setiap kali bus tersebut memutarinya maka bus tersebut bisa dikatakan menggantikan 34 kendaraan pribadi. Berarti emisi yang dibuang pastinya akan lebih sedikit. Bila asumsinya adalah penggunaannya maksimal maka akan terjadi penggunaan jalan raya secara lebih efisien, maka hasilnya kemacetan akan berkurang.

Sebenarnya seberapa besar masyarakat Yogyakarta mau menggantikan kendaraan pribadinya ke Trans Jogja? Apa harapan sekaligus apa yang harus Trans Jogja lakukan lebih lanjut agar semakin memenuhi keinginan warga Yogyakarta.

### 2. RUMUSAN MASALAH

1. Sejauh mana masyarakat mengetahui informasi dan manfaat dari alat transportasi umum dalam kota, terutama Trans Jogja?
2. Mengapa masyarakat Yogyakarta cenderung tidak menjadikan Trans Jogja sebagai alat transportasi utama?
3. Fasilitas apa yang masyarakat inginkan pada Trans Jogja agar masyarakat itu sendiri mau menggunakan Trans Jogja sebagai alat transportasi utama?

### 3. TUJUAN PENELITIAN

1. Mendeskripsikan tingkat pengetahuan masyarakat Yogyakarta tentang manfaat kendaraan umum, terutama Trans Jogja.
2. Mendeskripsikan sebab masyarakat Yogyakarta tidak mau mengganti kendaraan pribadinya ke Trans Jogja.
3. Mendeskripsikan fasilitas yang diinginkan masyarakat Yogyakarta terhadap Trans Jogja.

### 4. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan mengambil Responden mahasiswa aktif Universitas Atma Jaya Yogyakarta pada tiga fakultas, yaitu Fakultas Ekonomi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dan Fakultas Teknik. Teknik pengambilan sampel menggunakan *random sampling* yang mana digunakan guna menjaga obyektivitas dari hasil survey yang kelak akan didapat.

Penelitian ini akan menggunakan metode survey eksperimental. Survey eksperimental adalah suatu metode survey yang melakukan dua kali survey. Dua kali survey itu dapat dilakukan dengan pedoman *before and after treatment*.

Pada survey tahap pertama, responden diminta untuk menjawab beberapa pertanyaan yang telah disiapkan. Selang dua minggu kemudian, pertanyaan yang sama diajukan kepada orang yang sama akan tetapi dengan melakukan perlakuan sebelum diberikan pertanyaan yang kedua. Metode ini bertujuan untuk melihat apakah responden mengalami perubahan ketika mengetahui informasi tambahan yang diperoleh selama perlakuan.

Perlakuan yang dimaksud berupa tayangan video yang menggambarkan mengenai dampak dari penggunaan alat transportasi pribadi yang melebihi kapasitas sehingga menimbulkan pemanasan global dengan segala efeknya, kemacetan lalu lintas serta dampaknya. Dalam tayangan video juga diberikan gambaran mengenai pemanfaatan transportasi publik yang efisien dengan segala fasilitas infrastruktur pendukung seperti shelter, fasilitas pejalan kaki, perindang maupun fasilitas kendaraan bus yang nyaman dan aman dari gangguan pencopet.

Alat analisis yang digunakan adalah tabulasi silang (*cross tabulation*) adalah metode guna mengetahui variasi jawaban yang muncul serta mencari kesimpulan umum untuk hubungan antar variabel.

## 5. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Pengetahuan tentang Trans Jogja

Hasil analisis data dengan menggunakan alat analisis tabulasi silang diperoleh hasil bahwa terdapat korelasi yang signifikan diantara item-item yang diuji kecuali item (13) mengenai pengetahuan mengenai Trans Jogja merupakan sistem transportasi publik masyarakat yang terintegrasi dengan fasilitas-fasilitas yang mendukung, seperti trotoir tempat pejalan kaki yang nyaman, peneduh jalan yang rindang, subsidi dari pemerintah dan menghubungkan tempat-tempat penting di kota Yogyakarta. Pada variabel pengetahuan tentang Trans Jogja, angka rata-rata yang diperoleh sebelum dilakukan *treatment* sebesar 49,1735 naik menjadi 51,5612 setelah dilakukan *treatment* melalui tayangan video transportasi publik. Korelasi yang terjadi signifikan pada angka 50,7%.

Dari 14 item yang diuji pada variabel ini, secara rinci didapatkan angka rerata sebelum *treatment* (Mean 1), sesudah *treatment* (Mean 2), besaran korelasi dalam persen (Corr.), tingkat signifikansi (Sig.) dan selisih angka rerata (mean 1-2) sebagai berikut.

Tabel 1 : Hasil uji sebelum treatment dan sesudah treatment

No	Item	Mean 1	Mean 2	Corr.	Sig.	Mean 1-2
1	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang disubsidi pemerintah daerah.	3,9000	4,0800	41,9	,000	-,1800
2	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang tepat waktu.	2,9804	3,1569	46,2	,000	-,1765
3	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang tertib lalu lintas.	3,3922	3,5490	50,4	,000	-,1569
4	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang hemat energi.	3,2255	3,5784	35,0	,000	-,3529
5	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang ramah lingkungan.	3,0396	3,6139	20,1	,000	-,5743
6	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang nyaman.	3,4412	3,7059	28,3	,004	-,2647
7	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang menjangkau berbagai tujuan pusat kegiatan kota Jogja.	3,4020	3,3039	56,3	,000	-,0980
8	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang aman dan bebas pencopet.	3,5098	3,5294	53,1	,000	-,0196
9	Trans Jogja adalah kendaraan umum yang sopir, kernet, dan pegawainya selalu ramah.	3,3465	3,3762	47,1	,000	-,0297
10	Menggunakan bus umum Trans Jogja untuk bepergian merupakan upaya untuk mengurangi ancaman kemacetan jalanan di kota Jogja.	3,4804	4,0392	32,3	,001	-,5588
11	Menggunakan bus umum Trans Jogja untuk bepergian merupakan upaya untuk mengurangi pemborosan bahan bakar dan mengurangi pemanasan global.	3,7255	4,0588	38,1	,000	-,3333
12	Menggunakan bus umum Trans Jogja untuk bepergian merupakan upaya mengurangi pemborosan investasi kendaraan secara nasional, sehingga investasi bisa diarahkan ke sektor yang lebih produktif.	3,8627	4,000	41,0	,000	-,1373
13	Trans Jogja merupakan system transportasi publik masyarakat Jogja yang terintegrasi dengan fasilitas fasilitas yang mendukung, seperti trotoir tempat pejalan kaki yang nyaman, peneduh jalan yang rindang, subsidi dari pemerintah, dan menghubungkan tempat tempat penting di kota Jogjakarta.	3,8824	3,6275	14,8	,138	-,2549
14	Menggunakan bus umum Trans Jogja untuk bepergian akan menghemat biaya karena cukup sekali membeli tiket untuk pergi ke segala jurusan.	3,9118	3,9902	31,3	,001	-,0784

Dari 14 item pengetahuan mengenai Trans Jogja, terjadi peningkatan pendapat responden menuju arah positif (sangat setuju) pada 12 item, sebaliknya 2 item menuju arah negatif (tidak setuju) yaitu item (7) mengenai Trans Jogja adalah kendaraan umum yang menjangkau berbagai tujuan pusat kegiatan kota Jogja dan item (13) Trans Jogja merupakan sistem transportasi publik masyarakat Yogyakarta yang terintegrasi dengan fasilitas fasilitas yang mendukung, seperti trotoar tempat pejalan kaki yang nyaman, peneduh jalan yang rindang, subsidi dari pemerintah, dan menghubungkan tempat-tempat penting di kota Yogyakarta.

Pada item (7), Masyarakat berpendapat bahwa Trans Jogja adalah fasilitas transportasi publik yang belum menjangkau berbagai tujuan pusat kegiatan di Yogyakarta. Secara signifikan setelah responden mendapat informasi mengenai transportasi publik, responden menilai bahwa Trans Jogja adalah transportasi publik yang belum ideal dalam hal jangkauan terhadap pusat pusat kegiatan di Yogyakarta. Rerata (means) penilaian responden terhadap daya jangkau Trans Jogja menurun setelah responden mendapat informasi mengenai fasilitas Transportasi Publik yang ideal. Penurunan penilaian itu secara statistik sangat signifikan. Sedangkan pada item (13), Penilaian masyarakat terhadap Trans Jogja sebagai fasilitas transportasi publik yang didukung oleh fasilitas fasilitas yang mendukung seperti trotoar, peneduh pejalan kaki yang rindang, dan disubsidi pemerintah sangat beragam. Ada yang mendukung ada yang kurang mendukung. Ada kecenderungan penilaian masyarakat terhadap fasilitas pendukung seperti trotoar, peneduh jalan, dan subsidi pemerintah justru turun setelah masyarakat tahu mengenai fasilitas transportasi publik yang ideal. Namun penilaian masyarakat itu tidak konsisten. Ada yang menilai meningkat, ada yang turun.

Kedua item ini sejalan dengan sikap responden dimana terjadi penurunan rerata kesediaan responden untuk berpindah menggunakan Trans Jogja sebesar  $-.0510$  (dari 1,58 menjadi 1,5306).. Tayangan pesan video mengubah pengetahuan responden menuju pemahaman transportasi publik yang ideal, sehingga rerata kesediaan responden untuk berpindah menggunakan Trans Jogja menjadi menurun. Jika melihat angka rerata responden yang menyatakan pernah naik Trans Jogja yang mengalami kenaikan dari rerata 1,73 menjadi 1,7549, tayangan video mampu menggerakkan responden untuk membuktikan apakah Trans Jogja adalah sebuah transportasi publik yang terintegrasi, faktor ini pada akhirnya dapat mengubah sikap responden karena Trans Jogja dianggap belum memenuhi harapan sebagai transportasi publik yang ideal.

Tayangan video juga mengubah pengetahuan responden bahwa Trans Jogja adalah kendaraan umum yang ramah lingkungan, terlihat pada peningkatan menuju arah positif sebesar  $-.5743$ , tertinggi diantara item lainnya. Perubahan pemahaman ini *inline* dengan pendapat responden yang menempatkan pesan tayangan video menggambarkan bahwa transportasi yang tidak efisien memberikan kontribusi pada peningkatan *global warming* (33,5%) dan Yogyakarta akan nyaman, udara segar, tidak macet, jika sejak dini masyarakat beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan publik semacam Trans Jogja (25,3%).

## 2. Perubahan Sikap

Dilakukan analisis apakah *treatment* yang diberikan melalui tayangan video dapat mendorong responden untuk bersedia beralih menggunakan Trans Jogja khususnya berdasarkan pertimbangan-pertimbangan yang bersifat ekonomi.

Secara umum hasil analisis tabulasi silang menunjukkan bahwa terdapat perubahan sikap responden untuk beralih menggunakan kendaraan bus Trans Jogja. Angka rerata yang diperoleh meningkat dari 35,0600 menjadi 36,3500 meningkat sebesar 1,2900. Dari 9 item yang diuji pada variabel ini terdapat satu item dimana *treatment* justru mengubah pendapat responden ke arah negatif yaitu item mengenai kesediaan responden untuk menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika jalur Trans Jogja dilengkapi dengan trotoar yang diberi perindang untuk pejalan kaki. Penurunan nilai rerata adalah sebesar  $-.1980$  yaitu dari 4,2079 menjadi 4,0099. Sikap ini konsisten jika merujuk pada variabel Pengetahuan tentang Trans Jogja pada item Trans Jogja merupakan system transportasi publik masyarakat Jogja yang terintegrasi dengan fasilitas fasilitas yang mendukung, seperti trotoir tempat pejalan kaki yang nyaman, peneduh jalan yang rindang, subsidi dari pemerintah, dan menghubungkan tempat tempat penting di kota Yogyakarta. Pada item inipun rerata pendapat responden juga mengalami perubahan ke arah negatif sebesar  $-.2549$ .

Secara rinci nilai rerata perubahan sikap responden pada masing-masing item setelah dilakukan tayangan video mengenai transportasi publik sebagai berikut.

Tabel 2 : Hasil Uji Perubahan Sikap Responden

No	Item	Mean 1	Mean 2	Corr.	Sig.	Mean 1-2
1	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika bus Trans Jogja adalah alat transportasi yang murah dan terjangkau.	3,2647	3,7451	30,4	,002	-,4804
2	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika bus Trans Jogja selalu tepat waktu sampai tujuan sesuai waktu yang dijadualkan.	3,6569	3,9118	29,5	,003	-,2549
3	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika jalur Trans Jogja menjangkau segala penjuru pusat aktivitas ekonomi di Jogja termasuk kampus tempat saya kuliah.	4,0000	4,1765	32,4	,001	-,1765
4	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika jalur Trans Jogja dilengkapi dengan trotoir yang nyaman untuk pejalan kaki.	3,8333	3,9412	44,5	,000	-,1078
5	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika jalur Trans Jogja dilengkapi dengan trotoir yang diberi perintang untuk pejalan kaki.	4,2079	4,0099	21,3	,032	-,1980
6	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika jalur Trans Jogja aman dari para pencopet yang biasa beroperasi di bus umum.	3,9216	4,0784	36,9	,000	-,1569
7	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika shelter bus Trans Jogja dekat dekat asal dan tujuan perjalanan.	4,0784	4,2549	26,1	,008	-,1765
8	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika pelayanan petugas memberikan jaminan atas keamanan penumpang.	4,0882	4,1373	39,4	,000	-,0490
9	Saya akan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja untuk pergi kuliah dan berbagai kepentingan lainnya, jika sopir mengemudikan bus secara tertib	3,9108	4,1287	36,9	,000	-,2178

Perubahan sikap paling signifikan terjadi pada item (1) dimana kendaraan bus Trans Jogja akan digunakan untuk berbagai kepentingan karena alasan murah dan terjangkau. Kenaikan angka rerata tertinggi diantara item lainnya yaitu sebesar -,4804. Perubahan sikap paling signifikan ini dapat dijelaskan dari sisi pengetahuan responden dimana angka rerata pengetahuan responden bahwa Trans Jogja adalah kendaraan umum yang disubsidi pemerintah daerah, paling tinggi diantara angka rerata pada variabel Pengetahuan tentang Trans Jogja (lih. Table 1). Selain itu, tayangan video yang menggambarkan perbandingan pemakaian kendaraan pribadi berbanding kendaraan publik sebesar 1:85 mampu mengubah sikap responden untuk menggunakan kendaraan bus Trans Jogja karena alasan murah dan terjangkau.

### 3. Kesadaran

Analisis dilakukan untuk mengetahui apakah *treatment* yang diberikan melalui tayangan video dapat mendorong responden untuk bersedia beralih menggunakan Trans Jogja berdasarkan pertimbangan-pertimbangan kesadaran akan (1) penghematan energi; (2) kemacetan lalu lintas; (3) polusi dan pemanasan global; (4) mengurangi kecelakaan lalu lintas; (5) pola hidup konsumtif dan (6) penciptaan lapangan kerja.

Berdasarkan analisis tabulasi silang, responden bersedia untuk berpindah menggunakan kendaraan bus Trans Jogja karena adanya kesadaran bahwa dengan menggunakan kendaraan bus Trans Jogja responden berpartisipasi membantu upaya penghematan energi. Nilai rerata setelah *treatment* mengalami kenaikan dari sebesar 3,6634 menjadi 3,9505, korelasinya signifikan sebesar 49,9%. Kesadaran ini sejalan dengan pemahaman responden akan Trans Jogja sebagai kendaraan umum yang hemat energi yang juga mengalami kenaikan pada angka reratanya (lihat Tabel 1).

Peningkatan kesadaran untuk menggunakan kendaraan bus Trans Jogja juga terjadi pada 5 item lainnya. Peningkatan pemahaman bahwa menggunakan bus umum Trans Jogja merupakan upaya mengurangi ancaman kemacetan jalanan di kota Yogyakarta, diikuti pula oleh peningkatan kesadaran responden untuk menggunakan kendaraan bus Trans Jogja sebagai upaya membantu pemerintah dalam rangka mengurangi kemacetan dan kepadatan kendaraan di jalanan kota Yogyakarta sehingga kota Yogyakarta menjadi kota yang nyaman untuk pelajar dan wisatawan. Kenaikan rata-rata tingkat kesadaran pada item ini sebesar -,2178 yaitu dari rerata 3,8020 menjadi 4,0198, korelasinya signifikan sebesar 56,4%.

Pemahaman akan pengetahuan dan kesadaran juga berbanding lurus pada item mengenai polusi dan pemanasan global. Pemahaman bahwa kendaraan umum Trans Jogja menciptakan lingkungan yang ramah, mengurangi pemborosan bahan bakar dan mengurangi pemanasan global diikuti oleh peningkatan kesediaan untuk menggunakan Trans Jogja sebagai bentuk partisipasi dalam mengatasi polusi udara dan untuk mengurangi pemanasan global. Angka rerata kesadaran pada item ini naik dari 3,7723 menjadi 3,9604 korelasinya signifikan sebesar 51,2%.

Sebagai sebuah transportasi publik yang dianggap tertib dalam berlalulintas, dimana 78% responden menyatakan kesetujuannya (penggabungan skala setuju dan sangat setuju) bahwa Trans Jogja adalah kendaraan umum yang tertib lalu lintas, diyakini dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas (table 3 : Tertib 2).

Tabel 3 : TERTIB 2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sangat tidak setuju	3	1,9	2,3	2,3
	tidak setuju	16	10,1	12,2	14,5
	ragu-ragu	34	21,5	26,0	40,5
	setuju	68	43,0	51,9	92,4
	sangat setuju	10	6,3	7,6	100,0
	Total	131	82,9	100,0	
Missing	System	27	17,1		
Total		158	100,0		

Setelah dilakukan *Treatment* tayangan video, menunjukkan terjadinya peningkatan kesadaran responden untuk menggunakan bus Trans Jogja untuk mengurangi kecelakaan lalulintas. Peningkatan angka reratanya sebesar -,2376 yaitu dari rerata 3,5446 menjadi 3,7822 korelasinya signifikan sebesar 51%.

Kesadaran ekonomi responden khususnya mengenai pola hidup konsumtif dan penciptaan lapangan kerja juga mengalami peningkatan. Angka rerata pada item penggunaan bus Trans Jogja untuk menghindari pola konsumtif meningkat dari 3,4500 menjadi 3,6600, korelasi signifikan sebesar 33,5%. Sedangkan pada item membantu penciptaan lapangan kerja, angka rerata meningkat sebesar -,0594 yaitu dari 3,7327 menjadi 3,7921, korelasi signifikan sebesar 34,7%.

## 6. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis tabulasi silang atas ketiga variabel yang diuji yaitu Pengetahuan tentang Trans Jogja, Perubahan Sikap dan Kesadaran, ketiganya menunjukkan adanya kenaikan pada angka rerata totalnya. Ini berarti bahwa *treatment* memberi dampak positif untuk meningkatkan pemahaman akan pentingnya transportasi publik dalam mengatasi pemanasan global, meningkatkan kenyamanan fasilitas transportasi dan pejalan kaki, menekan kecelakaan lalu lintas dan secara ekonomis mengurangi pemborosan. Selain itu, *treatment* juga dapat membawa perubahan sikap responden untuk beralih menggunakan transportasi publik berdasarkan pertimbangan-pertimbangan ekonomi. Demikian pula halnya dari sisi kesadaran, terjadi kenaikan angka rerata pada nilai totalnya, berarti kesadaran responden untuk beralih menggunakan transportasi publik semakin meningkat. Kesadaran ini meliputi kesadaran untuk membantu penghematan energi, mengurai kepadatan dan kemacetan kota Yogyakarta, mengurangi kecelakaan lalu lintas, mengatasi polusi untuk mengurangi pemanasan global, menghindari pola konsumtif dan membantu menciptakan lapangan pekerjaan.

Namun demikian, secara spesifik, pemahaman responden bahwa bus Trans Jogja menjangkau berbagai tujuan pusat kegiatan di Yogyakarta dan Trans Jogja sebagai sebuah sistem transportasi publik yang terintegrasi dengan fasilitas-fasilitas pendukung lainnya terjadi penurunan pada angka reratanya. Sejalan dengan penurunan angka rerata pada pemahaman ini, pada tingkat perubahan sikap, item mengenai keterkaitan dengan jangkauan jalur Trans Jogja dan fasilitas pendukung seperti trotoir juga mengalami penurunan angka reratanya.

## SARAN

Merujuk pada kesimpulan yang diperoleh pada penelitian ini yang menunjukkan bahwa *treatment* yang diberikan melalui tayangan video mampu mengubah pengetahuan, membawa perubahan sikap dan kesadaran responden akan manfaat kendaraan umum Trans Jogja, maka untuk meningkatkan daya manfaat transportasi publik dapat dilakukan hal-hal sebagai berikut :

1. Sosialisasi melalui tayangan video yang menggambarkan mengenai dampak transportasi pribadi yang melebihi kapasitas serta dampak penggunaan transportasi publik bagi kehidupan manusia dan penyelamatan alam semesta.
2. Peningkatan fasilitas transportasi publik berupa infrastruktur pendukung seperti fasilitas pejalan kaki, peneduh trotoar.
3. Penambahan rute dan jangkauan transportasi publik ke tempat-tempat yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat seperti tempat kuliah dan pusat kegiatan ekonomi.

## DAFTAR PUSTAKA :

- Black.A.,1995, *Urban Mass Transportation Planning*, MacGraw-Hill, Inc, New York.
- Giannopolous,G.A.,1989, *Bus Planning and Operation in Urban Areas*, A Practical Guide, Avebury, Brookfield USA
- Gray,G.E. & Hoel,L.A., 1989, *Public Transportation*, Second Edition, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey 07632.
- Cooper, Donald, R. dan Schindler, Pamela, S, *Business Research Methods*, 9<sup>th</sup> Edd., McGraw-Hill, International Eddition, 2006
- Mankiw, N. Gregory, *Principles of Economics*, South-Western Cengage Learning, 5<sup>th</sup> Eddition, 2009

Transport