

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021
ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 - 8890
ANALISIS PERBANDINGAN FASILITAS JASA TRANSPORTASI
KERETA BANDARA DAN BUS DAMRI TERHADAP EFISIENSI
PENUMPANG DI BANDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA
KULON PROGO

Ayu Gineung Pratidina¹, Ariyono Setiawan², Totok Warsito³
^{1,2,3} Politeknik Penerbangan Surabaya, Jl. Jemur Andayani I/73, Surabaya 60236
Email : ginungpra3.gp@gmail.com

Abstrak

Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki bandara utama yaitu bandara Adi Sucipto. Akan tetapi bandara yang awalnya hanya dapat menampung 1.8 juta penumpang pertahun kelebihan kapasitas menjadi 7,8 juta penumpang pertahun. Pertumbuhan jumlah penumpang pada Bandara Adi Sucipto mengharuskan pembangunan bandara baru New Yogyakarta International Airport (NYIA) di Kulon Progo. Hal ini memberikan dampak tidak hanya terhadap penambahan jumlah armada dan rute penerbangan, akan tetapi juga berhubungan dengan penyediaan fasilitas transportasi antarmoda dari dan menuju bandara. Dikarenakan letak bandara baru yang terletak di Kulon Progo jauh dari pusat kota dan bandara sebelumnya, pemilihan moda menuju bandara baru tidak terjadi begitu saja, fasilitas pelayanan angkutan umum seperti kereta bandara dan bus damri menjadi salah satu faktor dalam pemilihan moda.

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan pilihan moda yang tepat berdasarkan efisiensi fasilitas pelayanan antara kereta bandara dan bus damri terhadap penumpang yang akan menuju ke bandara ataupun penumpang dari bandara menuju tujuan masing-masing. Penelitian Penelitian ini menggunakan Metode penelitian deskriptif kuantitatif. Preferensi pemilihan moda antara kereta bandara dan bus damri dapat dijadikan pertimbangan di dalam pengambilan keputusan untuk peningkatan pembangunan fasilitas antarmoda menuju bandara di Kulon Progo.

Kata kunci : kereta bandara, bus damri, pemilihan moda, efisiensi

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 - 8890

ABSTRACT

Yogyakarta Special Region has the main airport, Adi Sucipto airport. However, the airport which initially could only accommodate 1.8 million passengers per year was overcapacity to 7.8 million passengers per year. The growth in passenger numbers at Adi Sucipto Airport necessitated the construction of a new New Yogyakarta International Airport (NYIA) in Kulon Progo. This has an impact not only on increasing the number of fleets and flight routes, but also related to the provision of intermodal transportation facilities to and from the airport. Due to the location of the new airport located in Kulon Progo far from the city center and the previous airport, the selection of modes to the new airport did not just happen, public transportation service facilities such as airport trains and damri buses became one of the factors in the selection of modes.

This research aims to get the right choice of mode based on the efficiency of service facilities between airport trains and bus damri for passengers who will go to the airport or passengers from the airport to their respective destinations. This Final Task Research uses quantitative descriptive research methods. The preference of choosing the mode between the airport train and the damri bus can be taken into consideration in the decision-making for the improvement of the construction of intermodal facilities to the airport in Kulon Progo.

Keywords: *airport train, damri bus, mode selection, efficiency*

1. LATAR BELAKANG

Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki bandara utama yaitu bandara Adi Sucipto. Akan tetapi bandara yang sebenarnya hanya bisa menampung 1.8 juta penumpang pertahun kelebihan kapasitas menjadi 7,8 juta penumpang pertahun. Pertumbuhan jumlah penumpang pada Bandara Adi Sucipto menyebabkan pembangunan bandara baru New Yogyakarta International Airport (NYIA) di Kulon Progo.

Pemindahan bandara ke Kulonprogo ini membawa dampak terhadap peningkatan jarak tempuh ke bandara baru dari kota Yogyakarta. Di sisi lain, peningkatan jarak juga berpengaruh terhadap pada biaya perjalanan. Biaya tersebut merupakan fungsi dari sejumlah atribut yang terkait pada ruas jalan seperti jarak, kecepatan arus bebas, kapasitas dan hubungan kecepatan-arus (Tamin, 2008). Keberadaan pengguna jasa penerbangan sangat penting dalam pemindahan bandara ke Kulonprogo. Dalam rangka mendukung keputusan terkait infrastruktur dan desain pelayanan, perlu untuk memahami perilaku perjalanan penumpang saat ini, untuk menilai preferensi dan kebutuhan mereka serta untuk memprediksi pilihan mereka di masa mendatang (Psaraki et al, 2002). Para calon penumpang dengan karakternya masing-masing dapat memilih berbagai sarana transportasi menuju bandara baru sesuai dengan kebutuhannya. Preferensi para penumpang untuk alternatif yang baru dengan mematuhi beberapa perlengkapan dasar seperti integrasi tiket, harga, perpindahan dan waktu tempuh (Roman et al, 2014). Berbagai karakter tersebut sangat

berpengaruh terhadap preferensi pemilihan moda itu sendiri.

Para penumpang yang selama ini mengetahui berbagai isu tentang pemindahan bandara akan dihadapkan pada pandangan-pandangan mereka nantinya terhadap pelayanan antarmoda menuju bandara baru seperti apa yang akan mereka gunakan. Hal ini merupakan faktor yang sangat penting dan perlu dikaji dari sekarang supaya pengambilan keputusan mengenai rencana pembangunan berbagai fasilitas moda menuju bandara baru Kulonprogo di masa mendatang dapat memenuhi kebutuhan para penumpang. Dengan demikian meningkatkan kuantitas dan kualitas akses darat bandara dengan angkutan umum merupakan salah satu prasyarat utama untuk persetujuan perluasan kapasitas bandara dan proyek modernisasi terminal di berbagai kota dan wilayah yang lingkungannya berkembang (Murakami et al, 2016).

2. RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana perbandingan fasilitas pada kereta bandara dan bus damri?
2. Bagaimana pengaruh fasilitas pada kereta bandara dan bus damri terhadap efisiensi penumpang?

3. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian ini adalah membandingkan diantara Kereta Bandara dan Bus Damri manakah yang fasilitas pelayanannya lebih efisien bagi penumpang yang akan menuju bandara YIA ataupun dari bandara menuju tujuannya masing-masing. Sehingga preferensi pemilihan moda antara kereta

bandara dan bus damri dapat dijadikan pertimbangan di dalam pengambilan keputusan terkait peningkatan pembangunan fasilitas antar moda menuju bandara di Kulon Progo.

4. KAJIAN PUSTAKA

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Morlok (1991) mengemukakan definisi transportasi adalah memindahkan atau mengangkut dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif, selingan serta barang-barang dan pelayanan, yang tersedia untuk dikonsumsi.

Menurut Alfadin dkk (2018) bahwa pemilihan moda transportasi secara sederhana berkaitan dengan jenis transportasi yang digunakan. Jenis transportasi yang digunakan dapat berupa: berjalan kaki atau menggunakan kendaraan, seperti kendaraan pribadi (sepeda, sepeda motor, mobil) atau kendaraan umum (bus, angkot, becak, kereta api, dll). Pemilihan terhadap suatu moda transportasi dipilih karena faktor rute terpendek atau waktu tercepat atau biaya murah atau kombinasi dari ketiganya. Faktor lain yang mempengaruhi adalah keselamatan dan ketidaknyamanan. Menurut Tamin (2000), faktor-faktor yang mempengaruhi penilaian moda transportasi dapat dikelompokkan ke dalam empat karakteristik, yaitu:

karakteristik pengguna jalan, karakteristik pengguna, karakteristik fasilitas moda transportasi, dan karakteristik kota atau zona.

Fidel Miro (2005) menyatakan bahwa secara umum jenis pelayanan moda transportasi darat dikelompokkan menjadi dua kelompok yaitu: (1). Kendaraan Pribadi (Private Transportation), merupakan moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya kemana saja, dimana saja dan kapan saja dia mau. (2). Kendaraan Umum (Public Transportation), yaitu moda transportasi yang diperuntukkan untuk orang banyak dengan sistem sewa atau bayar serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih.

Angkutan secara umum diartikan sebagai alat atau sarana yang dapat digunakan untuk memindahkan suatu barang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan. Sedangkan angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar, termasuk angkutan kota (bus, mini bus), kereta api, angkutan air dan angkutan udara (Warpani, 1990). Warpani (1990) menyatakan tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja.

5. METODE PENELITIAN

Metodologi penelitian disusun dalam upaya memudahkan pelaksanaan penelitian dapat tercapai sebagaimana yang diharapkan. Adapun metodologi penelitian terdiri dari beberapa tahapan, yaitu : tahap persiapan, tahap pengumpulan data, tahap pengolahan dan analisis data, serta kesimpulan. Kegiatan pada tahap persiapan berupa : survei pendahuluan (untuk menentukan lokasi penelitian), pembuatan format pengambilan data, menentukan kebutuhan data, menentukan narasumber untuk tujuan pengumpulan data sekunder, melengkapi persyaratan administrasi, dan melakukan studi kepustakaan. Kegiatan pengumpulan data primer dilakukan melalui penyebaran kuisisioner kepada 30 responden penumpang kereta api yang dilakukan di stasiun kereta api Wojo. Sedangkan penyebaran kuisisioner kepada penumpang bus Damri dilakukan dengan menggunakan 30 responden pada pool Damri di Bandara YIA. Waktu penelitian selama 4 hari dimulai jam 8 pagi sampai jam 6 sore, waktu penelitian dilaksanakan pada hari kerja dan hari libur. Gambar 1 adalah peta Lokasi Bandara Internasional Yogyakarta beserta dengan pemetaan rute KA Bandara dan Bus Damri angkutan bandara.



Gambar 1 : Lokasi Bandara Internasional Yogyakarta

Metode pengumpulan data dengan metode pembagian kuisisioner pada 30 responden yang dilakukan terhadap beberapa penumpang kereta bandara dan 30 responden terhadap beberapa penumpang bus damri dengan membagikan link kuisisioner terkait respon mereka terhadap kualitas pelayanan dan efisiensi kereta bandara dan bus damri dengan memberikan masing-masing 10 pernyataan yang kemudian akan diberikan tanggapan oleh responden. Masing-masing responden hanya dapat memberikan 1 tanggapan pada masing-masing pernyataan.

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 - 8890

Tabel 1 : Daftar Kuesioner penumpang Kereta Bandara Internasional Yogyakarta

No	Pernyataan
1	Kebersihan fasilitas di KA Bandara Internasional Yogyakarta
2	Kenyamanan di dalam KA Bandara Internasional Yogyakarta
3	Keramahan petugas dalam melayani penumpang
4	Jumlah Maksimum kapasitas penumpang
5	Jadwal dan rute KA Bandara yang bervariasi
6	Kesesuaian waktu berangkat dengan jadwal yang telah ditentukan
7	Kesesuaian waktu tiba dengan jadwal yang telah ditentukan
8	Biaya tarif perjalanan KA Bandara Internasional Yogyakarta
9	Jarak tempuh KA Bandara dari stasiun menuju terminal Bandara Internasional Yogyakarta
10	Kemudahan dalam pemesanan tiket KA Bandara Internasional Yogyakarta

Tabel 2 : Daftar Kuesioner penumpang Bus Damri

No	Pernyataan
1	Kebersihan fasilitas di Bus Damri angkutan Bandara Internasional Yogyakarta
2	Kenyamanan di dalam Bus Damri angkutan Bandara Internasional Yogyakarta
3	Keramahan petugas dalam melayani penumpang
4	Jumlah Maksimum kapasitas penumpang
5	Jadwal dan rute Bus Damri angkutan Bandara yang bervariasi
6	Kesesuaian waktu berangkat dengan jadwal yang telah ditentukan
7	Kesesuaian waktu tiba dengan jadwal yang telah ditentukan
8	Biaya tarif perjalanan Bus Damri angkutan Bandara Internasional Yogyakarta
9	Jarak tempuh Bus Damri angkutan Bandara dari tempat pemberhentian menuju terminal Bandara internasional Yogyakarta
10	Kemudahan dalam pemesanan tiket Bus Damri angkutan Bandara Internasional Yogyakarta

Dalam penelitian ini, penulis akan menggunakan skala likert sebagai alat penelitian untuk mengukur efisiensi fasilitas pelayanan angkutan kereta api bandara di Bandara Internasional Yogyakarta dan angkutan penumpang bus Damri di bandara saat ini.

Tabel 3 : Skala Likert

No	Simbol	Keterangan	Skor
1	SB	Sangat Baik	5
2	B	Baik	4
3	C	Cukup	3
4	TB	Tidak Baik	2
5	STB	Sangat Tidak Baik	1

Sumber : Sugiyono

Berdasarkan pada skala likert tersebut, kemudian diolah dengan cara mengkalikan setiap point jawaban dengan bobot yang sudah ditentukan dengan tabel bobot nilai, maka hasil perhitungan jawaban responden sebagai berikut, contoh:

1. Responden yang menjawab sangat baik (5) = $5 \times n = n$
2. Responden yang menjawab baik (4) = $4 \times n = n$
3. Responden yang menjawab cukup (3) = $3 \times n = n$
4. Responden yang menjawab tidak baik (2) = $2 \times n = n$
5. Responden yang menjawab sangat tidak baik (1) = $1 \times n = n$

Total Skor = n

Keterangan : n = nilai yang diperoleh dari jawaban responden.

Kemudian agar didapat hasil interpretasi, harus diketahui dulu skor tertinggi (X) dan angka terendah

(Y) untuk item penilaian dengan rumus sebagai berikut :

$X = \text{Skor tertinggi likert} \times \text{jumlah responden (Angka Tertinggi 5)}$

$Y = \text{Skor terendah likert} \times \text{jumlah responden (Angka Terendah 1)}$

Setelah ditemukan nilai total skor, selanjutnya adalah menentukan penilaian interpretasi responden dengan menggunakan rumus Index. Rumus Index % = $\frac{\text{Total Skor}}{X} \times 100$. Sugiyono (2012).

Setelah dari perhitungan jumlah indeks diatas selanjutnya dimasukkan ke dalam tabel persentasi nilai apakah masuk pada skala Sangat setuju atau ke bagian skala lainnya.

Tabel 1 : Presentase Nilai

Jawaban	Keterangan
0%-19,99%	Sangat (Tidak Setuju, Buruk atau Kurang Sekali)
20%-39,99%	Tidak Setuju atau kurang baik
40%-59,99%	Cukup atau Normal
60%-79,99%	Setuju, Baik atau Suka
80%-100%	Sangat (Setuju, Baik, Suka)

Kemudian untuk menentukan apakah terdapat hubungan atau korelasi antarvariabel tersebut maka digunakan rumus koefisien korelasi. Koefisien korelasi KK merupakan indeks atau bilangan yang digunakan untuk mengukur keeratan (kuat,

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021

ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 - 8890

lemah, atau tidak ada) hubungan antar variabel (Iqbal Hasan, 2001).

Rumus koefisien korelasi yang penulis gunakan adalah koefisien korelasi rank spearman (Iqbal Hasan, 2001) sebagai berikut :

$$r_s = \frac{1 - 6\sum d^2}{n(n^2 - 1)}$$

Keterangan :

r_s = koefisien korelasi rank Spearman

d = selisih dalam ranking

n = banyaknya pasangan rank

Setelah diketahui nilai koefisien nya kemudian, untuk menentukan keeratan hubungan atau korelasi antarvariabel tersebut,

berikut ini diberikan nilai-nilai dari KK sebagai patokan. (Iqbal Hasan, 2001)

1. $KK = 0$, tidak ada korelasi
2. $0 < KK \leq 0,20$, korelasi sangat rendah/lemah sekali
3. $0,20 < KK \leq 0,40$, korelasi rendah/lemah tapi pasti
4. $0,40 < KK \leq 0,70$, korelasi yang cukup berarti
5. $0,70 < KK \leq 0,90$, korelasi yang tinggi, kuat
6. $0,90 < KK \leq 1,00$, korelasi yang sangat tinggi, kuat sekali, dapat diandalkan
7. $KK = 1$, korelasi sempurna.

6. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penyebaran kuisioner terhadap 30 orang responden penumpang KA Bandara dan 30 orang respondeng penumpang Bus Damri angkutan bandara perjalanan menuju dapat dilihat pada Tabel 4.

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021
 ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 - 8890

No	Pernyataan	Kategori					Total	Sko	Present
		5	4	3	2	1			
		S	B	C	TB	ST			
1	Kebersihan fasilitas di KA Bandara Internasional Yogyakarta	4	17	4	4	1	30	109	72,7%
2	Kenyamanan di dalam KA Bandara Internasional Yogyakarta	4	12	13	1	0	30	109	72,7%
3	Keramahan petugas dalam melayani penumpang	8	12	9	1	0	30	117	78%
4	Jumlah Maksimum kapasitas penumpang	5	14	10	1	0	30	113	75%
5	Jadwal dan rute KA Bandara yang bervariasi	7	9	6	7	1	30	104	69%
6	Kesesuaian waktu berangkat dengan jadwal yang telah ditentukan	2	12	15	1	0	30	105	70%
7	Kesesuaian waktu tiba dengan jadwal yang telah ditentukan	5	14	10	1	0	30	113	75%
8	Biaya tarif perjalanan KA Bandara Internasional Yogyakarta	2	18	9	1	0	30	111	74%
9	Jarak tempuh KA Bandara dari stasiun menuju terminal Bandara internasional Yogyakarta	2	11	6	10	1	30	93	62%
10	Kemudahan dalam pemesanan tiket KA Bandara Internasional Yogyakarta	1	13	5	10	1	30	93	62%

Tabel 5 : Akumulasi Tanggapan Responden Kereta Bandara

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021
 ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 - 8890

No	Pernyataan	Kategori					Total	Skor Ak	Presentase
		5	4	3	2	1			
		S	B	C	TB	ST			
1	Kebersihan fasilitas di Bus Damri angkutan Bandara Internasional Yogyakarta	7	9	6	7	1	30	104	69%
2	Kenyamanan di dalam Bus Damri angkutan Bandara Internasional Yogyakarta	2	12	15	1	0	30	105	70%
3	Keramahan petugas dalam melayani penumpang	5	14	10	1	0	30	113	75%
4	Jumlah Maksimum kapasitas penumpang	2	18	9	1	0	30	111	74%
5	Jadwal dan rute Bus Damri angkutan Bandara yang bervariasi	2	11	6	10	1	30	93	62%
6	Kesesuaian waktu berangkat dengan jadwal yang telah ditentukan	1	13	5	10	1	30	93	62%
7	Kesesuaian waktu tiba dengan jadwal yang telah ditentukan	1	10	13	2	0	30	95	63%
8	Biaya tarif perjalanan Bus Damri angkutan Bandara Internasional Yogyakarta	2	13	13	2	0	30	105	70%
9	Jarak tempuh Bus Damri angkutan Bandara dari tempat pemberhentian menuju terminal Bandara internasional Yogyakarta	1	12	12	5	0	30	99	66
10	Kemudahan dalam pemesanan tiket Bus Damri angkutan Bandara Internasional Yogyakarta	1	9	4	15	1	30	84	56%

Tabel 6 : Akumulasi Tanggapan Responden Bus

A. Uji Validitas

Uji validitas menggunakan metode *pearson correlation*, dari output SPSS dilihat nilai *pearson correlation* pada tabel total dan dibandingkan dengan *r* tabel, dikatakan valid apabila *pearson correlation* > *r* tabel. Semakin besar nilai *pearson correlation* semakin valid (tanda positif atau negatif dapat diabaikan karena tanda tersebut hanya menunjukkan hubungan dari indikator).

Diketahui bahwa nilai *r*-tabel untuk data berjumlah 30, maka nilai $df (n-2) = 30 - 2 = 28$ dengan tingkat signifikansi 5% sebesar 0,3610, nilai dibawah tabel ini berasal dari hasil SPSS diatas. Dikatakan valid jika *r*-hitung > *r*-tabel. Selain itu, hasil uji validitas juga menunjukkan bahwa *p*-value untuk semua indikator kurang dari 0,05 (*alpha*) dan menghasilkan keputusan tolak H_0 (H_0 : Indikator tidak mengukur dimensi yang sama/tidak valid). Hal ini berarti bahwa semua indikator yang digunakan dalam penelitian ini valid dan dapat digunakan.

Tabel 7 : Hasil Uji Validitas Manual Kuesioner (Variabel X)

Pernyataan	rtabel	rhitung	Keterangan
Kereta			
p.1	0,3610	.531	Valid
p.2	0,3610	.802	Valid
p.3	0,3610	.742	Valid
p.4	0,3610	.865	Valid
p.5	0,3610	.803	Valid
p.6	0,3610	.750	Valid
p.7	0,3610	.771	Valid
p.8	0,3610	.862	Valid

Bus			
p.1	0,3610	.806	Valid
p.2	0,3610	.709	Valid
p.3	0,3610	.702	Valid
p.4	0,3610	.786	Valid
p.5	0,3610	.862	Valid
p.6	0,3610	.772	Valid
p.7	0,3610	.755	Valid
p.8	0,3610	.813	Valid

Pada tabel 7 menunjukkan bahwa hasil manual masing-masing indikator menghasilkan *r* hitung > *r* tabel. Dengan demikian, dapat dinyatakan bahwa indikator yang digunakan dalam penelitian ini adalah valid.

Tabel 8 : Hasil Uji Validitas Manual Kuesioner (Variabel Y)

Pernyataan	rtabel	rhitung	Keterangan
Kereta			
p.9	0,3610	.759	Valid
p.10	0,3610	.743	Valid
Bus Damri			
p.9	0,3610	.801	Valid
p.10	0,3610	.720	Valid

Pada tabel 8 menunjukkan hasil manual masing-masing indikator menghasilkan *r* hitung > *r* tabel. Dengan demikian, dapat dinyatakan bahwa indikator yang digunakan dalam penelitian ini adalah valid.

B. Uji Realibilitas

Pengujian reliabilitas dilakukan dengan menghitung nilai *Cronbach's Alpha* dari indikator pada masing-masing variabel. Perhitungan dilakukan dengan bantuan *software* SPSS dengan hasil yang disajikan sebagai berikut.

Tabel 9 : Uji Realibilitas Manual Variabel X

Item	<i>cronbach's alpha</i>	Keterangan
Kereta		
p.1	0.763	Reliabel
p.2	0.755	Reliabel
p.3	0.755	Reliabel
p.4	0.752	Reliabel
p.5	0.741	Reliabel
p.6	0.760	Reliabel
p.7	0.756	Reliabel
p.8	0.757	Reliabel
Bus		
p.1	0.745	Reliabel
p.2	0.764	Reliabel
p.3	0.762	Reliabel
p.4	0.763	Reliabel
p.5	0.745	Reliabel
p.6	0.752	Reliabel
p.7	0.757	Reliabel
p.8	0.759	Reliabel

Tabel 10 : Uji Realibilitas Variabel Y

Item	<i>cronbach's alpha</i>	Keterangan
Kereta		
p.9	0.748	Reliabel
p.10	0.750	Reliabel
Bus		
p.9	0.757	Reliabel
p.10	0.755	Reliabel

Tabel diatas menunjukkan bahwa nilai *Cronbach's Alpha* untuk kereta bandara adalah 0,818 dan untuk bus damri adalah 0,777. Hal ini menyatakan bahwa indikator-indikator yang digunakan dalam penelitian ini bersifat sangat reliabel.

C. Uji Paired Sample T-Test

Uji *Paired Sample T-Test* menunjukkan apakah sampel berpasangan mengalami perubahan yang bermakna. Hasil uji ditentutkan oleh nilai signifikansinya. Nilai ini kemudian menentukan keputusan yang diambil dalam penelitian.

- Nilai signifikansi (2-tailed) < 0.05 menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara variabel awal dengan variabel akhir. Ini menunjukkan terdapat pengaruh yang bermakna terhadap perbedaan perlakuan yang diberikan pada masing-masing variabel.
- Nilai signifikansi (2-tailed) > 0.05 menunjukkan tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara variabel awal dengan variabel akhir. Ini menunjukkan tidak terdapat pengaruh yang bermakna terhadap perbedaan perlakuan yang diberikan pada masing-masing variabel.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-1,257	1,491		-.843	,406
	KERETA X	,254	,050	,692	5,076	,000

a. Dependent Variable: KERETA Y

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-.033	,967		-.034	,973
	BUS X	,225	,035	,774	6,464	,000

a. Dependent Variable: BUS Y

**Tabel 11 : Hasil Uji Beda
Paired Sample T-Test**

- a. Hasil interpretasi dari tabel diatas ialah menyatakan bahwa kereta bandara berpengaruh positif atau searah dengan memiliki nilai signifikan sebesar 0,000 atau $< 0,05$.
- b. Hasil interpretasi dari tabel diatas ialah menyatakan bahwa bus damri berpengaruh positif atau searah dengan memiliki nilai signifikan sebesar 0,000 atau $< 0,05$.

Berdasarkan hasil dari kuesioner dan skala likert diatas untuk mengetahui besarnya perbandingan variabel pada Kereta Bandara dan Bus Damri, dapat kita ambil selisih nilai tertinggi dari tiap-tiap variabel diatas.

a) Untuk variabel X pada pernyataan no 7 tentang kesesuaian waktu sampai dengan jadwal yang telah ditentukan, terdapat perbandingan yang cukup jauh antara Kereta Bandara dan Bus Damri. Kereta Bandara mendapatkan skor 75% sedangkan Bus Damri mendapatkan skor 63% yang artinya responden Kereta Bandara menilai setuju bahwa kesesuaian waktu sampai sudah sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan. Responden pada bus damri juga setuju akan tetapi tidak sebanyak responden pada kereta bandara. Selanjutnya, untuk variabel X yang lain, kereta bandara selalu mendapatkan skor lebih tinggi dari pada bus damri.

b) Untuk Variabel Y pada pernyataan no 9 tentang jarak tempuh tempat pemberhentian

menuju terminal Bandara Internasional Yogyakarta, terdapat perbandingan yang terbalik. Variabel Y pada bus damri mendapatkan skor lebih tinggi dibanding kereta bandara. Bus damri mendapatkan skor sebanyak 66% sedangkan kereta bandara mendapat skor sebanyak 62% yang artinya responden pada bus damri lebih setuju dengan jarak tempuh tempat pemberhentian bus damri menuju terminal bandara. Sedangkan responden pada kereta bandara juga setuju akan tetapi tidak sebanyak dengan responden pada bus damri.

7. KESIMPULAN

Setelah dilaksanakan penelitian terkait dengan judul dan permasalahan yang telah penulis uraikan pada bab sebelumnya, maka penulis dapat mengambil beberapa kesimpulan, yaitu :

- a. Ada yang harus diperhatikan dan dijadikan prioritas utama untuk dijadikan perbaikan pada pelayanan kereta bandara Internasional Yogyakarta yaitu jadwal dan rute KA yang bervariasi. Serta dipercepat dalam pembangunan stasiun di dalam bandara agar pemberhentian kereta tidak di stasiun luar bandara lagi. Sedangkan untuk unsur-unsur yang lain perlu dipertahankan dan ditingkatkan agar pelayanannya dapat sesuai dengan harapan masyarakat.

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021
ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 - 8890

- b. Perlu diperhatikan dan dijadikan prioritas utama untuk perbaikan bagi perusahaan Bus Damri terkait sistem pada unsur Kemudahan dalam pemesanan tiket bagi Bus Damri. Sedang unsur yang lain perlu dipertahankan dan ditingkatkan agar pelayanannya dapat sesuai dengan harapan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] [1] Wibowo, Wahadi dan Iwan Rudiarto.2017. Pengaruh Karakteristik Penumpang Pesawat Terhadap Peluang Pemilihan Moda Menuju Bandara Baru Kulonprogo. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 13(4), 519-530.
- [2] [2] Wahab, Wilton dan Pruma Andika. 2019. Studi Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Darat Di Kota Padang Antara Kereta Api Dan Bus Damri Bandara Internasional Minangkabau. *Jurnal Teknik Sipil ITP*, 6(1), 30-37.
- [3] [3] Wulansari, Dwi Novi. 2010. ANALISIS PEMILIHAN MODA ANGKUTAN PENUMPANG MENUJU BANDARA. *EJURNAL KAJIAN TEKNIK SIPIL*, 1(2), 90-100.
- [4] [4] Eny dan Hananto. 2016. Pemodelan Optimasi Penjadwalan Angkutan Pemandu Moda Bandara dengan Pendekatan Program
- [5] Lindo. *WARTA ARDHIA : Jurnal Perhubungan Udara*, 42(2). 63-70.
- [6] [5] Alfadin, M. R dkk (2018). “Kajian Pemilihan Moda Antara Taksi Berbasis Aplikasi Online dan Taksi Konvensional Studi Kasus Kota Surabaya. *Sipil.studentjournal.ub.ac.id* 2018. Peraturan Pemerintah (No.34 tahun 2006) Tentang Jalan.
- [7] [6] Sasmito, R. A. (2015). Analisis Alternatif Moda Transportasi Darat antara Kereta Api dan Bus antar kota dalam Propinsi (AKDP) Trayek Kota Padang-Kota Pariaman.
- [8] [7] Widayanti, A. (2003). Studi Pemilihan Moda Angkutan Umum Antara Kereta Api dan Bus (Trayek Surabaya – Yogyakarta). Surabaya.
- [9] [8] Mardikawati, Woro dan Naili Farida. 2013. PENGARUH NILAI PELANGGAN DAN KUALITAS LAYANAN TERHADAP LOYALITAS PELANGGAN, MELALUI KEPUASAN PELANGGAN PADA
- [10] PELANGGAN BUS EFISIENSI. *Jurnal Administrasi Bisnis*. 2(1). 64-75.
- [11] [9] Basuki, Imam dan Steven Chuadinata. 2019. Analisis Ability To Pay And Willingness To Pay Jasa Kereta Api Yohyakarta Internasional Airport, 7(2), 140-146.
- [12] [10] Tamin, O. Z. (2008). Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi. Penerbit ITB, Bandung. Undang-Undang No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- [13] [11] Keputusan Menteri Perhubungan No.35 tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, Departemen perhubungan RI.
- [14] [12] Riduwan. (2005). Belajar Mudah Penelitian Bandung: Penerbit Alfabeta.
- [15] [13] Salim, Abbas. 2004. “Manajemen Transportasi”, Jakarta: Radja Grafindo.hal.14
- [16] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- [17] [14] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 49 Tahun 2005 tentang SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL (SISTRANAS).

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2021
ISSN : 2548 – 8112 eISSN: 2622 - 8890