

ANALISIS KARAKTERISTIK PASSENGER TRAFFIC DI BANDARA RADIN INTEN II LAMPUNG TAHUN 2022

Ellyce Laura Delina

Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia

Email: lauradelina24@gmail.com

Abstrak. Transportasi merupakan bagian penting dalam hidup masyarakat. Provinsi Lampung adalah salah satu provinsi yang memiliki posisi strategis untuk peningkatan kapasitas dan kapabilitas moda transportasi udara. Tujuan penelitian adalah untuk mengidentifikasi karakteristik penumpang yang berada Bandara Radin Inten II. Karakteristik demografi yang dihasilkan usia 21-30 Tahun, dengan Jenis Kelamin Laki-Laki, dan memiliki penghasilan Rp 5.000.000-Rp 10.000.000 dimana rata-rata merupakan Pegawai Swasta dan Pelajar/Mahasiswa. Dari hasil analisis korelasi diketahui bahwa yang memenuhi alasan penumpang untuk memilih maskapai penerbangan adalah pekerjaan, pendapatan, Transportasi yang digunakan ke bandara, maksud perjalanan, dan jam penerbangan, Rute yang memiliki permintaan paling tinggi adalah Jakarta, Bali, dan Yogyakarta sebagai destinasi tujuan para penumpang.

Kata Kunci: Asal-tujuan, Karakteristik, Perjalanan

Abstract. Transportation is an important part of people's lives. Lampung Province is one of the provinces that has a strategic position to increase the capacity and capability of air transportation modes. The aim is to identify the characteristics of passengers at Radin Inten II Airport. the demographic characteristics produced are 21-30 years old, with male gender, and have an income of IDR 5,000,000 - IDR 10,000,000 where on average are private employees and students/students. From the results of the correlation analysis, it is known that what fulfills the demand for passengers to choose flights are work, income, transportation used to the airport, travel destination, and flight hours.

Keywords: Origin-destination, Characteristics, Journey

1. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu bagian yang terbilang penting dalam kehidupan manusia. Transportasi diambil dari kata Latin dimana trans berarti seberang atau sebelah lain dan portare berarti mengangkut atau membawa. Sedangkan menurut Salim (2000) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Sementara itu, transportasi memegang peranan yang sangat penting juga dalam peradaban manusia. Karena transportasi merupakan salah satu penunjang kebutuhan masyarakat, dan kebutuhan pokok lainnya yang memerlukan peran transportasi dalam pembangunan dan perkembangan ekonomi. Jasa transportasi sudah dibutuhkan disetiap zaman mulai dari dahulu hingga saat ini dan hingga masa depan. Jasa transportasi memegang peranan yang sangat penting dalam mengembangkan berbagai kegiatan di luar transportasi, karena transportasi harus mendukung kebutuhan dasar manusia.

Dalam peran lain, seiring dengan meningkatnya hubungan kebutuhan antar wilayah yang bersinggungan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi antar wilayah, maka diperlukan pula jasa transportasi untuk mendukung kelancaran arus barang dan pergerakan masyarakat.

Sarana prasarana pendukung transportasi udara adalah bandar udara, Bandar udara merupakan area tertentu yang berada di daratan maupun perairan yang diperuntukkan secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Secara fungsi luasnya bandar udara digunakan untuk pemrosesan penumpang dan bagasi serta juga digunakan untuk penanganan pengangkutan barang (cargo). Sarana Prasarana seperti bandar udara memerlukan penggunaan lahan yang cukup luas hal ini menyebabkan permintaan akan lahan semakin bertambah, Penggunaan lahan perkotaan pada awalnya didominasi oleh lahan pertanian, namun dengan pertambahan jumlah penduduk

dan peningkatan permintaan penduduk, lahan pertanian menjadi kawasan perkotaan seperti bandara. Adanya alih fungsi lahan ini tentunya akan mempengaruhi sumber daya manusia yang terkait dengan perekonomian dan kesejahteraan penduduk perkotaan.

Provinsi Lampung merupakan salah satu provinsi yang memiliki posisi strategis untuk meningkatkan kapasitas dan efisiensi transportasi udara karena letak geografisnya yang dekat dengan ibu kota Jakarta yang merupakan pintu gerbang Sumatera. Jumlah penduduk Provinsi Lampung merupakan yang terbesar kedua di Sumatera setelah Provinsi Sumatera Utara. Pertumbuhan penduduk yang terus meningkat menyebabkan peningkatan migrasi dan peningkatan kebutuhan masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi, khususnya transportasi udara, oleh karena itu didukung oleh infrastruktur transportasi, termasuk transportasi udara. Bandara di Provinsi Lampung adalah Bandara Radin Inten II di Lampung Selatan. Keberadaan bandara ini memiliki implikasi penting dalam mendukung kegiatan Provinsi Lampung dan provinsi lain di sekitar kotamadya. Penggunaan transportasi udara di wilayah Lampung berperan penting dalam memobilisasi arus penumpang dan juga mendukung kegiatan sosial dan ekonomi warga Lampung.

Meningkatnya penggunaan pesawat udara sebagai pilihan masyarakat dalam pemenuhan kebutuhan khususnya di Bandara Radin Inten II Lampung Selatan menimbulkan beragamnya karakteristik masyarakat yang berpergian. Berbagai faktor demografinya yang dapat diukur dari beragamnya identitas penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara di Bandara Radin Inten II, dan beragamnya karakteristik pelaku perjalanan penumpangnya yang dapat diukur dengan asal dan tujuan perjalanan, termasuk pemilihan maskapai, kelas penerbangan, dan juga jadwal keberangkatan. Yang pada akhirnya menjadikan pola perjalanan yang beragam, sesuai karakteristik penumpang. Setelah itu kita dapat melihat potensi rute paling diminati di Bandara Radin Inten II Lampung.

Pengguna pesawat dibagi menjadi tiga kategori berdasarkan kelasnya. Kategori pertama meliputi penumpang yang tidak terlalu menuntut, yang merupakan pengguna layanan transportasi tanpa memperhatikan faktor-faktor lain, dan yang terpenting sampai di tempat tujuan. Kelompok

kedua adalah penumpang yang membutuhkan transportasi dan membandingkan dengan kelompok lain. Kelompok ketiga adalah penumpang yang membutuhkan jasa transportasi, yang membandingkan dengan kelompok lain dan terkait dengan faktor psikologis seperti kepuasan dan status. Oleh karena itu, penulis sangat tertarik melakukan penelitian tentang karakteristik dan pola pergerakan masyarakat melalui Bandar Udara Radin Inten II Lampung dengan judul “Analisis Karakteristik Passenger Traffic di Bandara Radin Inten II Lampung”.

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui gambaran karakteristik penumpang di Bandara Radin Inten II Lampung.
2. Untuk mengetahui gambaran perjalanan penumpang di Bandara Radin Inten II Lampung berdasarkan pola asal-tujuan perjalanannya.
3. Untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi penumpang dalam memilih maskapai di Bandara Radin Inten II Lampung.

2. LANDASAN TEORI TRANSPORTASI

Transportasi ialah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya atau dapat disimpulkan dari tempat asal ke tempat tujuan menggunakan sebuah alat yang digerakkan atau dikelola oleh manusia, hewan atau mesin. Sejak zaman dahulu hal ini menjadi kegiatan sehari-hari yang penting dalam kehidupan masyarakat (Damayanti et al., 2018).

TRANSPORTASI UDARA

Transportasi Kita butuh karena menjadi sumber kebutuhan manusia dan keberadaannya tidak terlihat. Apalagi sumber pasokan berupa bahan baku harus melalui tahapan transportasi, dan lokasi tersebut juga tidak selalu berada di lokasi konsumen manusia. Jarak antara tempat suplai, tempat produksi dan tempat konsumsi menjadi alasan transportasi. Sistem transportasi merupakan sarana dan prasarana yang selalu berkaitan dengan faktor teknis. Dengan kata lain, fasilitas adalah wahana, alat dan prasarana untuk mencapai suatu tujuan, suatu objek yang memungkinkan fasilitas tersebut berfungsi dengan baik dan mencapai tujuannya (Sani, 2010). Transportasi memberikan pelayanan

kepada masyarakat yang dikenal dengan jasa transportasi. Jasa transportasi merupakan hasil dari berbagai jenis perusahaan transportasi, tergantung pada jumlah jenis transportasi (jasa kapal, jasa kereta api, jasa udara, jasa angkutan bus, dll). Jasa transportasi, di sisi lain, merupakan salah satu input untuk produksi, perdagangan, pertanian, dan penggunaan lainnya.

BANDAR UDARA

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (PM 51 Tahun 2020), bandar udara adalah suatu kawasan di darat dan/atau perairan dengan batasbatas tertentu yang berfungsi sebagai tempat pesawat udara mendarat, lepas landas, naik dan turun. . Tempat Penumpang, Bongkar Muat, Pemindahan intra dan antar kendaraan Angkutan dengan perlengkapan keselamatan penerbangan dan perlengkapan dasar dan penunjang lainnya. Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara adalah tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turunnya penumpang, bongkar muat barang, serta berlangsungnya angkutan intramoda dan antarmoda. Selain fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, dilengkapi dengan fasilitas dasar dan fasilitas pendukung lainnya. Berdasarkan beberapa definisi di atas, penulis menyimpulkan bahwa bandar udara adalah fasilitas tempat pesawat udara dapat lepas landas dan mendarat, tempat penumpang dapat naik dan turun, serta tempat pemuatan dan pembongkaran kargo.

DEFINISI PENUMPANG

Selain pelaku usaha jasa dan konsumen ada juga istilah penumpang. Secara garis besar tidak ada perbedaan antara interpretasi pelanggan dan penumpang di sini. Hal ini karena penumpang pada dasarnya adalah pelanggan individu atau kelompok dan konsumen yang menggunakan produk yang ditawarkan oleh penyedia jasa. layanan perusahaan. Istilah penumpang lebih umum digunakan hanya untuk mereka yang menggunakan produk jasa berupa pengangkutan melalui udara, darat atau laut oleh penyedia jasa yang bersangkutan. Secara umum penumpang dapat dipahami sebagai orang atau kelompok yang diangkut dalam suatu jasa angkutan.

DEFINISI PERJALANAN

Perjalanan adalah perpindahan orang antara lokasi yang terpisah secara geografis. Bepergian dapat dilakukan dengan atau tanpa bagasi contohnya seperti dengan berjalan kaki, dengan sepeda, dengan mobil, dengan kereta api, dengan perahu, dengan bus, dengan pesawat, dengan perahu. Perjalanan juga dapat mencakup persinggahan yang relatif singkat antara perjalanan yang berurutan (Wikipedia).

DEFINISI KARAKTERISTIK

Karakteristik adalah kualitas seseorang dalam keyakinan, tindakan, atau perasaan. Berbagai teori dari karakteristik tumbuh untuk menjelaskan berbagai kunci karakteristik manusia (Boeree, 2009). Karakteristik merupakan kualitas atau identitas orang yang terdiri dari demografi seperti jenis kelamin, usia, dan status sosial seperti pendidikan, pekerjaan, ras, dan status ekonomi. Menurut Lawrence Green dalam Notoatmodjo (2011), perilaku manusia dipengaruhi oleh tiga faktor utama ialah faktor predisposisi, faktor pendukung, dan faktor penguat. Predisposisi terdiri dari pengetahuan, perilaku, nilai, kepercayaan, dan sosiodemografi. Sosiodemografi terdiri dari usia, jenis kelamin, status ekonomi, pendidikan, dll. Faktor pemungkin terdiri dari keterampilan dan fasilitas. Faktor penguat diwujudkan dalam sikap dan perilaku petugas kesehatan, termasuk peraturan perundang-undangan baik dari pemerintah daerah maupun pusat.

KARAKTERISTIK PERJALANAN PENUMPANG

Menurut Tumewu (1997), karakteristik perjalanan penumpang suatu fase dalam proses penentuan beban perjalanan orang menggunakan atau memilih dari berbagai moda transportasi yang tersedia untuk melayani asal dan tujuan tertentu untuk tujuan perjalanan tertentu. Karakteristik perjalanan penumpang dipengaruhi oleh banyak faktor atau variabel. Ada empat kelompok faktor yang memiliki dampak signifikan terhadap perilaku perjalanan masyarakat.

TEORI PERMINTAAN (DEMAND)

Teori Permintaan Menurut Sugiarto (2002), konsep permintaan didefinisikan sebagai banyaknya barang atau jasa yang diminta oleh pasar. Ini bermula dari anggapan bahwa semua

manusia memiliki kebutuhan yang harus dipenuhi. Karena kebutuhan tersebut, maka timbullah permintaan akan komoditas yang memenuhi kebutuhan manusia. Namun, dari perspektif ekonomi, permintaan itu sendiri didefinisikan sebagai fungsi dari tingkat pembelian sesuai jadwal yang diharapkan. Menurut Pratama Raharja (2015) permintaan adalah minat konsumen untuk membeli barang dengan tingkat harga dalam waktu tertentu. Dengan kata lain, permintaan akan muncul ketika konsumen membutuhkan suatu produk dan memiliki daya beli untuk membelinya.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah metode kuantitatif, karena ini metode penelitian ini menggunakan analisis statistik. Metode deskriptif kuantitatif adalah metode yang dimulai dengan pengumpulan data, interpretasi data, serta tampilan dan hasil serta bertujuan untuk membuat gambaran secara objektif dengan suatu keadaan yang menggunakan angka-angka (Arikunto, 2006). (Arikunto, 2006).

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. ANALISIS DATA

1) UJI VALIDITAS

Menurut Sugiyono (2017: 125) ini menunjukkan tingkat keakuratan antara data yang benar-benar terjadi pada objek dengan data yang dikumpulkan oleh peneliti. Pemeriksaan keabsahan ini dilakukan untuk mengetahui apakah data yang diperoleh setelah survei valid dengan menggunakan alat ukur (kuesioner) yang digunakan. Artinya, hasil pengukuran dari pengukuran tersebut merupakan besaran yang secara akurat mencerminkan fakta atau keadaan sebenarnya dari apa yang sedang diukur.

Jika r_{tabel} dengan jumlah sampel ($n=172$) pada taraf signifikan ($\alpha = 0.05$) = 0.2158, artinya bila $r_{hitung} < r_{tabel}$, maka butir instrument tersebut tidak valid dan apabila $r_{hitung} > r_{tabel}$, maka butir instrument dapat digunakan atau valid. Dalam penelitian ini digunakan aplikasi SPSS 16.0 untuk uji validitas. Berikut adalah hasil uji validitas dari kuesioner yang didapatkan sebanyak 172 responden.

No.	Pearson Correlation R Hitung	R Tabel	Nilai Signifikansi	Keterangan
1	0,216	0,1258	0,004	Valid
2	0,179	0,1258	0,001	Valid
3	0,207	0,1258	0,004	Valid
4	0,290	0,1258	0,000	Valid
5	0,501	0,1258	0,000	Valid
6	0,170	0,1258	0,004	Valid
7	0,227	0,1258	0,003	Valid
8	0,423	0,1258	0,000	Valid
9	0,573	0,1258	0,000	Valid
10	0,383	0,1258	0,000	Valid
11	0,163	0,1258	0,003	Valid
12	0,202	0,1258	0,002	Valid
13	0,191	0,1258	0,002	Valid
14	0,224	0,1258	0,003	Valid
15	0,251	0,1258	0,001	Valid
16	0,271	0,1258	0,000	Valid
17	0,233	0,1258	0,002	Valid

Berdasarkan perhitungan SPSS 16 yang ada pada table diatas dapat dilihat bahwa nilai R_{hitung} dari semua pertanyaan valid dimana ketentuan valid $R_{hitung} > 0.2158$. Dengan demikian setiap pernyataan kuesioner dalam memiliki keselarasan untuk digunakan sebagai alat pengumpulan data primer yang menggambarkan konsep yang diteliti.

2) UJI RELIABILITAS

Menurut Sugiyono (2017: 130) uji reliabilitas adalah sejauh mana pengukuran pada objek yang sama menghasilkan data yang sama. Uji reliabilitas ini dilakukan terhadap 172 responden penumpang di Bandara Radin Inten II dengan menggunakan pertanyaan-pertanyaan yang divalidasi dalam uji validitas untuk mengetahui

reliabilitas. Berikut adalah hasil uji reliabilitas angket dalam penelitian ini:

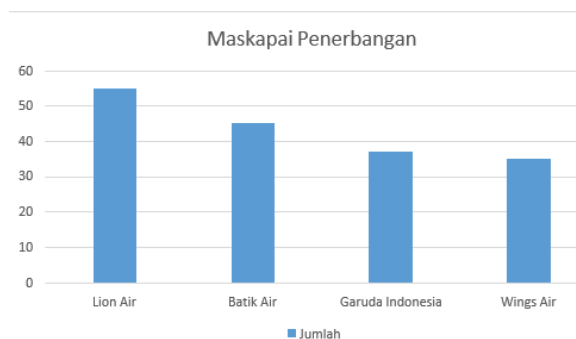
Reliability Statistics				
Cronbach's Alpha		N of Items		
.687		17		

Item-Total Statistics				
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
P1	42.8081	45.676	.095	.688
P2	43.3198	46.733	.128	.692
P3	40.9884	45.626	.064	.751
P4	43.0465	44.267	.134	.676
P5	40.5523	36.225	.134	.670
P6	43.3721	46.703	.113	.693
P7	43.0698	45.328	.081	.690
P8	42.5640	42.189	.275	.638
P9	40.2674	32.606	.149	.667
P10	41.3663	41.076	.117	.675
P11	42.9419	46.383	.059	.696
P12	42.8605	45.606	.038	.700
P13	43.4128	46.536	.130	.690
P14	42.7500	45.206	.050	.698
P15	42.8372	45.225	.127	.682
P16	43.8023	45.750	.196	.680
P17	42.8314	45.088	.063	.694

3) STATISTIK DESKRIPTIF

a. Maskapai Penerbangan

Maskapai penerbangan terbagi menjadi empat yaitu Lion Air, Batik Air, Garuda Indonesia, dan Wings Air. Dapat dilihat dari gambar dibawah dari penyebaran 172 responden, penumpang yang memakai maskapai Lion Air sebanyak 55 orang, penumpang yang memakai maskapai Batik Air sebanyak 45 orang, diikuti oleh penumpang yang memakai maskapai Garuda Indonesia sebanyak 37 orang, dan terakhir penumpang yang memakai maskapai Wings Air sebanyak 35 orang .



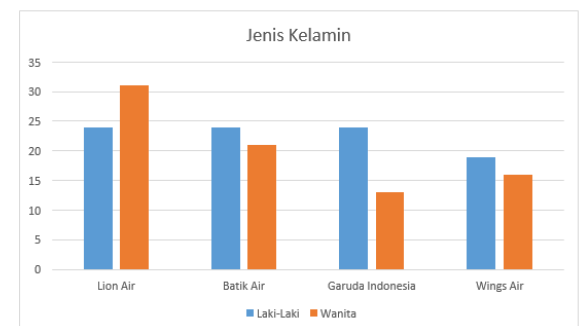
b. Jenis Kelamin

Dari profil jenis kelamin diketahui presentase jumlah responden berdasarkan jenis kelaminnya. Pengambilan sampel dilakukan secara acak, tanpa membagi

jumlah responden berdasarkan jenis kelamin ataupun menentukan jumlah yang harus didapat dari setiap jenis kelamin, sehingga hasil dari setiap jenis kelamin, yaitu laki-laki dan perempuan memiliki kemungkinan mendominasi jenis kelamin responden dari total keseluruhan.

Dari 172 responden yang terbagi menjadi 4 kelompok maskapai penerbangan didapatkan untuk penumpang Lion Air didominasi oleh jenis kelamin Wanita sebanyak 31 orang atau sebesar 56.4% diikuti oleh Laki-Laki sebanyak 24 orang atau sebesar 43,6%.

Untuk penumpang Batik Air didominasi oleh jenis kelamin Laki-Laki sebanyak 24 orang atau sebesar 53.3% diikuti oleh Wanita sebanyak 21 orang atau sebesar 46.7%. Untuk penumpang Garuda Indonesia didominasi oleh Laki-Laki sebanyak 24 orang atau sebesar 64.9% diikuti oleh Wanita sebanyak 13 orang atau sebesar 35.1%. Dan terakhir untuk penumpang Wings Air didominasi oleh Laki-Laki sebanyak 19 orang atau sebesar 54.3% diikuti oleh Wanita sebanyak 16 orang atau sebesar 45.7%.



c. Usia

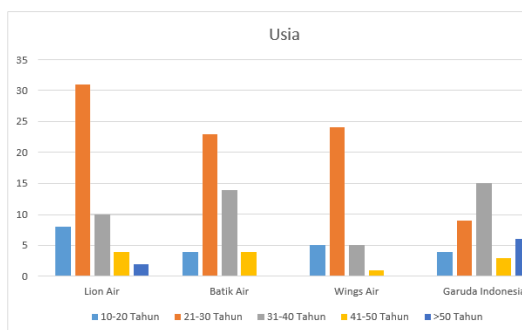
Pengambilan sampel juga tidak dibatasi oleh usia sehingga dari data yang diperoleh mempunyai keragaman untuk tiap maskapai penerbangan. Berdasarkan profil responden menurut usia dapat dilihat pada gambar dibawah ini. Pada maskapai penerbangan Lion Air didominasi oleh kelompok umur 21-30 Tahun yang berjumlah 31 orang, diikuti oleh kelompok umur 31-40 Tahun yang berjumlah 10 orang, selanjutnya oleh kelompok umur 10-20 Tahun yang berjumlah 8 orang, lalu ada kelompok umur 41- 50 Tahun yang berjumlah 4 orang, dan

ada kelompok umur >50 Tahun yang berjumlah 2 orang.

Pada maskapai penerbangan Batik Air didominasi oleh kelompok umur 21-30 Tahun yang berjumlah 23 orang, diikuti oleh kelompok umur 31-40 Tahun yang berjumlah 14 orang, diikuti oleh kelompok umur 10-20 Tahun dan kelompok umur 41-50 Tahun yang masing-masing berjumlah 4 orang.

Pada maskapai penerbangan Wings Air didominasi oleh kelompok umur 21-30 Tahun yang berjumlah 24 orang diikuti oleh kelompok umur 10-20 Tahun dan kelompok umur 31-40 Tahun yang masing-masing berjumlah 5 orang dan terakhir diikuti oleh kelompok umur 41-50 Tahun yang berjumlah 1 orang.

Pada maskapai penerbangan Garuda Indonesia didominasi oleh kelompok umur 31-40 Tahun yang berjumlah 15 orang, diikuti oleh kelompok umur 21-30 Tahun yang berjumlah 9 orang, lalu ada kelompok umur >50 Tahun yang berjumlah 6 orang, selanjutnya ada kelompok umur 10-20 Tahun yang berjumlah 4 orang dan terakhir ada kelompok umur 41-50 Tahun yang berjumlah 3 orang.



d. Jenis Pekerjaan

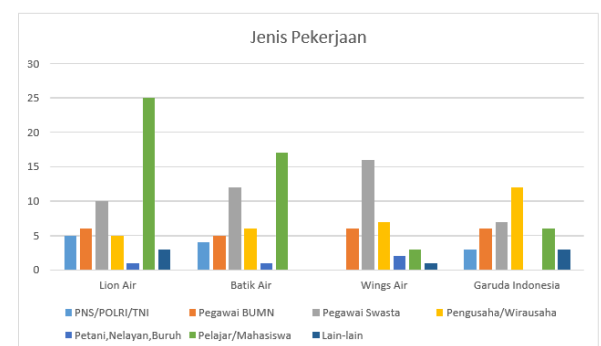
Berbagai jenis pekerjaan pada lokasi survey grafiknya pada dilihat pada gambar dibawah ini. Jumlah terbesar untuk penumpang Lion Air didominasi oleh pekerjaan sebagai Pelajar/Mahasiswa sebanyak 25 orang, diikuti oleh pekerjaan Pegawai Swasta sebanyak 10 orang, diikuti oleh pekerjaan Pegawai BUMN sebanyak 6 orang, lalu ada pekerjaan PNS/POLRI/TNI dan Pengusaha/Wirusaha yang masing-masing sebanyak 5 orang, diikuti oleh pekerjaan Lain-Lain sebanyak 3 orang dan

terakhir pekerjaan Petani,Nelayan,Buruh sebanyak 1 orang.

Untuk penumpang Batik Air didominasi oleh pekerjaan sebagai Pelajar/Mahasiswa sebanyak 17 orang, diikuti oleh pekerjaan Pegawai Swasta sebanyak 12 orang, lalu ada pekerjaan Pengusaha/Wirusaha sebanyak 6 orang, diikuti oleh pekerjaan Pegawai BUMN sebanyak 5 orang, lalu ada pekerjaan sebagai PNS/POLRI/TNI sebanyak 4 orang dan terakhir ada pekerjaan sebagai Petani,Nelayan,Buruh sebanyak 1 orang.

Untuk penumpang Wings Air didominasi oleh pekerjaan sebagai Pegawai Swasta sebanyak 16 orang, diikuti oleh pekerjaan Pengusaha/Wirusaha sebanyak 7 orang, lalu ada pekerjaan Pegawai BUMN sebanyak 6 orang, lalu ada pekerjaan Pelajar/Mahasiswa sebanyak 3 orang, diikuti oleh pekerjaan Petani,Nelayan,Buruh sebanyak 2 orang dan terakhir ada jenis pekerjaan Lain-Lain sebanyak 1 orang.

Untuk penumpang Garuda Indonesia didominasi oleh pekerjaan sebagai Pengusaha/Wirusaha sebanyak 12 orang, diikuti oleh pekerjaan Pegawai Swasta sebanyak 7 orang, lalu ada pekerjaan Pegawai BUMN dan Pelajar/Mahasiswa yang masing-masing berjumlah 6 orang, diikuti oleh pekerjaan PNS/POLRI/TNI sebanyak 3 orang, dan pekerjaan Lain-Lain sebanyak 3 orang.



e. Pendapatan

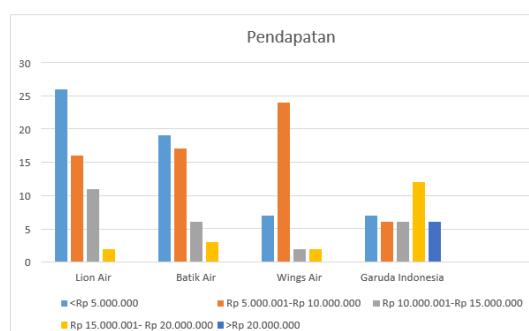
Besarnya pendapatan yang diperoleh oleh responden bisa dilihat pada gambar dibawah ini. Untuk maskapai Lion Air pendapatan terbesar terdapat pada golongan <Rp.5.000.000 sebanyak 26 orang, diikuti oleh pendapatan Rp. 5.000.001-Rp.

10.000.000 sebanyak 16 orang, diikuti oleh pendapatan Rp. 10.000.001-Rp. 15.000.000 sebanyak 11 orang, dan terakhir pendapatan Rp. 15.000.001-Rp. 20.000.000 sebanyak 2 orang.

Pada maskapai Batik Air pendapatan terbesar terdapat pada golongan <Rp.5.000.000 sebanyak 19 orang, diikuti oleh pendapatan Rp. 5.000.001-Rp. 10.000.000 sebanyak 17 orang, diikuti oleh pendapatan Rp. 10.000.001-Rp. 15.000.000 sebanyak 6 orang, dan terakhir pendapatan Rp. 15.000.001-Rp. 20.000.000 sebanyak 3 orang.

Pada maskapai Wings Air pendapatan terbesar terdapat pada golongan Rp. 5.000.001-Rp. 10.000.000 sebanyak 24 orang, diikuti oleh pendapatan <Rp. 5.000.000 sebanyak 7 orang, lalu ada golongan pendapatan Rp. 10.000.001-Rp. 15.000.000 dan Rp. 15.000.001-Rp. 20.000.000 sebanyak masing-masing 2 orang.

Pada maskapai Garuda Indonesia pendapatan terbesar terdapat pada golongan Rp. 15.000.001-Rp. 20.000.000 sebanyak 12 orang, diikuti oleh pendapatan <Rp. 5.000.000 sebanyak 7 orang, lalu untuk golongan pendapatan Rp. 5.000.001-Rp. 10.000.000, Rp. 10.000.001-Rp. 15.000.000 dan >Rp. 20.000.000 sebanyak masing-masing 6 orang.



f. Kendaraan Yang Digunakan

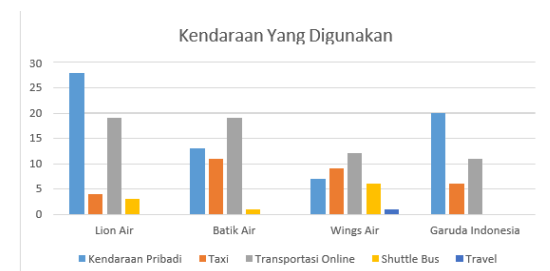
Para penumpang untuk mencapai bandara menggunakan beberapa macam transportasi. Data dapat dilihat pada gambar dibawah, untuk penumpang Lion Air paling banyak menggunakan Kendaraan Pribadi sebagai kendaraan yang digunakan. Penumpang Lion Air yang menggunakan Kendaraan Pribadi sebanyak 28 orang, diikuti

oleh yang menggunakan Transportasi Online sebanyak 19 orang, lalu diikuti oleh Taxi sebanyak 4 orang dan terakhir menggunakan Shuttle Bus sebanyak 3 orang.

Untuk penumpang Batik Air Kendaraan yang digunakan paling banyak adalah Transportasi Online sebanyak 19 orang, diikuti oleh penumpang yang menggunakan Kendaraan Pribadi sebanyak 13 orang, lalu penumpang yang menggunakan Taxi sebanyak 11 orang, dan terakhir yang menggunakan Shuttle Bus sebanyak 1 orang.

Untuk penumpang maskapai Wings Air Kendaraan yang digunakan paling banyak adalah yang menggunakan Transportasi Online sebanyak 12 orang, diikuti yang menggunakan Taxi sebanyak 9 orang, lalu yang menggunakan Kendaraan Pribadi sebanyak 7 orang, lalu ada penumpang yang menggunakan Shuttle Bus sebanyak 6 orang, dan terakhir yang menggunakan Travel sebanyak 1 orang.

Untuk penumpang maskapai Garuda Indonesia Kendaraan yang digunakan paling banyak adalah yang menggunakan Kendaraan Pribadi sebanyak 20 orang, diikuti oleh penumpang yang menggunakan Transportasi Online sebanyak 11 orang, dan terakhir yang menggunakan Taxi sebanyak 6 orang.



g. Biaya Yang Dikeluarkan

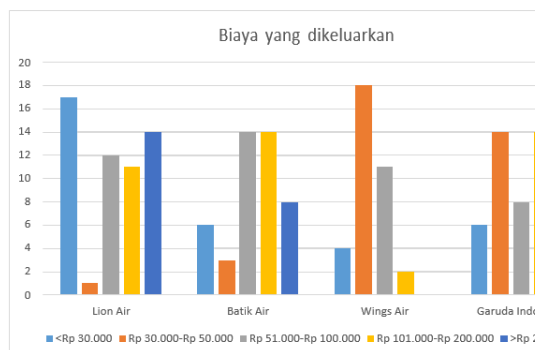
Pada gambar dibawah ini adalah Estimasi biaya yang dikeluarkan penumpang dalam menggunakan kendaraan/transportasi ke bandara. Pada maskapai Lion Air estimasi biaya yang dikeluarkan didominasi oleh golongan <Rp. 30.000 sebanyak 17 orang, diikuti oleh >Rp. 200.000 sebanyak 14 orang, lalu ada Rp. 51.000-Rp. 100.000 sebanyak 12 orang, diikuti lagi oleh Rp. 101.000-Rp. 200.000 sebanyak 11 orang, dan terakhir

golongan Rp. 30.000-Rp. 50.000 sebanyak 1 orang.

Pada maskapai Batik Air estimasi biaya yang dikeluarkan didominasi oleh golongan Rp. 51.000-Rp. 100.000 dan Rp. 101.000-Rp. 200.000 yang masing-masing berjumlah 14 orang, diikuti oleh >Rp. 200.000 berjumlah 8 orang, lalu ada <Rp. 30.000 berjumlah 6 orang, dan terakhir golongan Rp. 30.000-Rp. 50.000 berjumlah 3 orang.

Pada maskapai Wings Air estimasi biaya yang dikeluarkan didominasi oleh golongan Rp. 30.000-Rp. 50.000 sebanyak 18 orang, diikuti oleh golongan Rp. 51.000-Rp.100.000 sebanyak 11 orang, lalu ada golongan <Rp. 30.000 sebanyak 4 orang, dan terakhir golongan Rp. 101.000-Rp. 200.000 sebanyak 2 orang.

Pada maskapai Garuda Indonesia estimasi biaya yang dikeluarkan didominasi oleh golongan Rp. 30.000- Rp. 50.000 dan Rp. 101.000-Rp. 200.000 yang masing-masing berjumlah 14 orang, diikuti oleh golongan Rp. 51.000-Rp. 100.000 berjumlah 8 orang, lalu ada golongan <Rp. 30.000 berjumlah 6 orang, dan terakhir golongan >Rp. 200.000 yang berjumlah 3 orang.



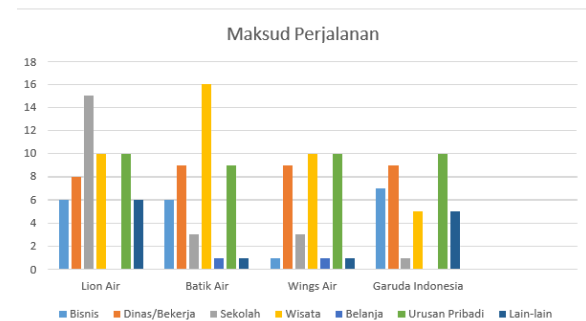
h. Maksud Perjalanan

Maksud Perjalanan berisi jenis-jenis perjalanan yang dilakukan oleh penumpang yang dapat dilihat pada gambar dibawah ini. Untuk penumpang Lion Air sebanyak 15 orang memilih untuk melanjutkan sekolah, diikuti oleh Wisata dan Urusan Pribadi yang masing-masing berjumlah 10 orang, lalu untuk Dinas/Bekerja sebanyak 8 orang, dan terakhir untuk Bisnis dan Lain-Lain yang masing-masing berjumlah 6 orang.

Untuk maskapai Batik Air sebanyak 16 orang menggunakan maskapai untuk Wisata, diikuti oleh Dinas/Bekerja dan Urusan Pribadi yang masing-masing berjumlah 9 orang, lalu untuk Bisnis sebanyak 6 orang, diikuti oleh Sekolah sebanyak 3 orang, dan terakhir untuk Belanja dan Lain-Lain yang masing-masing berjumlah 1 orang.

Untuk maskapai Wings Air sebanyak 10 orang menggunakan maskapai untuk Wisata dan Urusan Pribadi, diikuti oleh Dinas/Bekerja sebanyak 9 orang, lalu untuk Sekolah sebanyak 3 orang, dan terakhir ada Bisnis, Belanja dan Lain-Lain yang masing-masing berjumlah 1 orang.

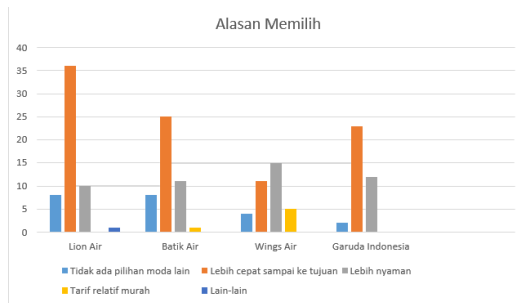
Untuk maskapai Garuda Indonesia sebanyak 10 orang untuk Urusan Pribadi, diikuti oleh Dinas/Bekerja sebanyak 9 orang, lalu ada Bisnis sebanyak 7 orang, diikuti oleh Wisata dan Lain-Lain yang masing-masing berjumlah 5 orang, dan terakhir untuk Sekolah yang berjumlah 1 orang.



i. Alasan Memilih Transportasi Udara

Berdasarkan jawaban responden mengenai Alasan memilih transportasi udara berdasarkan jenis maskapai dapat dilihat pada gambar dibawah ini. Pada maskapai Lion Air penumpang cenderung memilih dengan alasan Lebih Cepat Sampai Ke Tujuan sebesar 65,5% atau sebanyak 36 orang. Pada maskapai Batik Air penumpang juga cenderung memilih dengan alasan Lebih Cepat Sampai Ke Tujuan sebesar 55.5% atau sebanyak 25 orang. Lalu pada maskapai Wings Air penumpang cenderung memilih dengan alasan Lebih Nyaman sebesar 42.8% atau sebanyak 15 orang. Sedangkan pada maskapai Garuda Indonesia penumpang cenderung memilih dengan alasan Lebih

Cepat Sampai Ke Tujuan sebesar 62.2% atau sebanyak 23 orang.



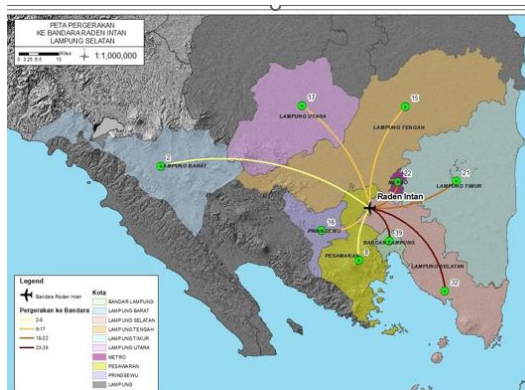
4) ANALISIS DESIRE LINE

Desire Line Perjalanan Penumpang berdasarkan pergerakan asal dan tujuan penumpang di Bandara Radin Inten II dapat dilihat pada peta desire line sebagai berikut :

a. Desire Line Asal Perjalanan Penumpang Keberangkatan Bandara Raden Inten II Lampung.

Berikut merupakan table hasil penyajian data asal perjalanan penumpang keberangkatan Bandara Radin Inten II :

Asal perjalanan penumpang	Asal perjalanan penumpang
Bandar Lampung	39
Lampung Selatan	32
Metro	22
Lampung Timur	21
Lampung Utara	17
Pringsewu	16
Lampung Tengah	15
Pesawaran	8
Lampung Barat	2
Grand Total	172



Dari gambar diatas kita bisa melihat bahwa asal perjalanan penumpang

keberangkatan Bandara Radin Inten II. Bahwa asal perjalanan penumpang keberangkatan yang terbanyak adalah yang berasal dari Bandar Lampung yaitu sebanyak 39 penumpang/orang, dan yang paling sedikit adalah yang berasal dari Lampung Barat yaitu sebanyak 2 penumpang/orang.

b. Desire Line Tujuan Perjalanan Penumpang Keberangkatan Bandara Raden Inten II Lampung.

Berikut merupakan table hasil penyajian data tujuan perjalanan penumpang keberangkatan Bandara Radin Inten II :

Tujuan akhir perjalanan penumpang	Tujuan akhir perjalanan penumpang
Bali	20
bandung	2
Batam	36
Jakarta	66
Makasar	1
Medan	9
Palembang	2
Pontianak	1
Semarang	3
Surabaya	12
Yogyakarta	20
Grand Total	172



Dari gambar diatas kita bisa melihat bahwa tujuan perjalanan penumpang keberangkatan Bandara Radin Inten II. Jumlah Penumpang tujuan akhir perjalanan penumpang keberangkatan yang terbanyak adalah yang menuju Jakarta yaitu sebanyak 66 penumpang/orang, lalu Batam sebanyak 36 penumpang/orang, lalu ada Bali dan Yogyakarta sebanyak 20 penumpang/orang dan yang paling sedikit adalah penumpang yang menuju Makassar dan Pontianak sebanyak 1 penumpang/orang.

5) ANALISIS KORELASI

a. Usia

Correlations			
		Usia	Maskapai_Penerbangan
Usia	Pearson Correlation	1	.182
	Sig. (2-tailed)		.057
	N	172	172
Maskapai_Penerbangan	Pearson Correlation	.182	1
	Sig. (2-tailed)	.057	
	N	172	172

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Angka korelasi antara “Usia” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.182, Angka ini menunjukkan arah korelasi hubungan kedua variabel sangat rendah. Angka probabilitas hubung antara “Usia” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.057, Angka $0.057 > 0.05$ maka hubungan antara “Usia” dengan “Maskapai Penerbangan” Tidak Signifikan atau H_0 diterima dan H_1 ditolak. Artinya korelasi antara “Usia” dengan “Maskapai Penerbangan” memiliki hubungan yang tidak signifikan dan sangat rendah.

b. Jenis Kelamin

Correlations			
		Jenis_Kelamin	Maskapai_Penerbangan
Jenis_Kelamin	Pearson Correlation	1	.148
	Sig. (2-tailed)		.052
	N	172	172
Maskapai_Penerbangan	Pearson Correlation	.148	1
	Sig. (2-tailed)	.052	
	N	172	172

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Angka korelasi antara “Jenis Kelamin” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.148, Angka ini menunjukkan arah korelasi hubungan kedua variabel sangat rendah. Angka probabilitas hubung antara “Jenis Kelamin” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.052, Angka $0.052 > 0.05$ maka hubungan antara “Jenis Kelamin” dengan “Maskapai Penerbangan” Tidak Signifikan atau H_0 diterima dan H_1 ditolak. Artinya korelasi antara “Jenis Kelamin” dengan “Maskapai

Penerbangan” memiliki hubungan yang tidak signifikan dan sangat rendah.

c. Pekerjaan

Correlations			
		Pekerjaan	Maskapai_Penerbangan
Pekerjaan	Pearson Correlation	1	.660
	Sig. (2-tailed)		.036
	N	172	172
Maskapai_Penerbangan	Pearson Correlation	.660	1
	Sig. (2-tailed)	.036	
	N	172	172

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Angka korelasi antara “Pekerjaan” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.660, Angka ini menunjukkan arah korelasi hubungan kedua variabel kuat. Angka probabilitas hubung antara “Pekerjaan” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.036, Angka $0.036 < 0.05$ maka hubungan antara “Pekerjaan” dengan “Maskapai Penerbangan” Signifikan atau H_0 ditolak dan H_1 diterima. Artinya korelasi antara “Pekerjaan” dengan “Maskapai Penerbangan” memiliki hubungan yang signifikan dan kuat.

d. Pendapatan

Correlations			
		Pendapatan	Maskapai_Penerbangan
Pendapatan	Pearson Correlation	1	.894
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	172	172
Maskapai_Penerbangan	Pearson Correlation	.894	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	172	172

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Angka korelasi antara “Pendapatan” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.894, Angka ini menunjukkan arah korelasi hubungan kedua variabel sangat kuat. Angka probabilitas hubung antara “Pendapatan” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.000, Angka $0.000 < 0.05$ maka hubungan antara “Pendapatan” dengan “Maskapai Penerbangan” Signifikan

atau H0 ditolak dan H1 diterima. Artinya korelasi antara “Pendapatan” dengan “Maskapai Penerbangan” memiliki hubungan yang signifikan dan sangat kuat.

e. Transportasi ke Bandara

Correlations			
		Transportasi_Ke_Bandara	Maskapai_Penerbangan
Transportasi_Ke_Bandara	Pearson Correlation	1	.448
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	172	172
Maskapai_Penerbangan	Pearson Correlation	.448	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	172	172

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Angka korelasi antara “Transportasi Ke Bandara” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.448, Angka ini menunjukkan arah korelasi hubungan kedua variabel sedang. Angka probabilitas hubung antara “Transportasi Ke Bandara” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.000, Angka < 0.05 maka hubungan antara “Transportasi_Ke_Bandara” dengan “Maskapai Penerbangan” Signifikan atau H0 ditolak dan H1 diterima. Artinya korelasi antara “Transportasi Ke Bandara” dengan “Maskapai Penerbangan” memiliki hubungan yang signifikan dan sedang.

f. Maksud Perjalanan

Correlations			
		Maksud_Perjalanan	Maskapai_Penerbangan
Maksud_Perjalanan	Pearson Correlation	1	.490
	Sig. (2-tailed)		.003
	N	172	172
Maskapai_Penerbangan	Pearson Correlation	.490	1
	Sig. (2-tailed)	.003	
	N	172	172

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Angka korelasi antara “Maksud Perjalanan” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.490, Angka ini menunjukkan arah korelasi hubungan kedua variable

sedang. Angka probabilitas hubung antara “Maksud Perjalanan” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.003, Angka $0.003 < 0.05$ maka hubungan antara “Maksud Perjalanan” dengan “Maskapai Penerbangan” Signifikan atau H0 ditolak dan H1 diterima. Artinya korelasi antara “Maksud Perjalanan” dengan “Maskapai Penerbangan” memiliki hubungan yang signifikan dan sedang.

g. Jam Penerbangan

Correlations			
		Jam_Penerbangan	Maskapai_Penerbangan
Jam_Penerbangan	Pearson Correlation	1	.651
	Sig. (2-tailed)		.003
	N	172	172
Maskapai_Penerbangan	Pearson Correlation	.651	1
	Sig. (2-tailed)	.003	
	N	172	172

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Angka korelasi antara “Jam Penerbangan” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.651, Angka ini menunjukkan arah korelasi hubungan kedua variabel kuat. Angka probabilitas hubung antara “Jam Penerbangan” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.003, Angka $0.003 < 0.05$ maka hubungan antara “Jam Penerbangan” dengan “Maskapai Penerbangan” Signifikan atau H0 ditolak dan H1 diterima. Artinya korelasi antara “Jam Penerbangan” dengan “Maskapai Penerbangan” memiliki hubungan yang signifikan dan kuat.

h. Frekuensi Penerbangan

Correlations			
		Frekuensi_Penerbangan	Maskapai_Penerbangan
Frekuensi_Penerbangan	Pearson Correlation	1	.281
	Sig. (2-tailed)		.018
	N	172	172
Maskapai_Penerbangan	Pearson Correlation	.281	1
	Sig. (2-tailed)	.018	
	N	172	172

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Angka korelasi antara “Frekuensi Penerbangan” dengan “Maskapai

Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.281, Angka ini menunjukkan arah korelasi hubungan kedua variabel rendah. Angka probabilitas hubungan antara “Frekuensi Penerbangan” dengan “Maskapai Penerbangan” menunjukkan angka sebesar 0.018, Angka $0.018 < 0.05$ maka hubungan antara “Frekuensi Penerbangan” dengan “Maskapai Penerbangan” Signifikan atau H_0 ditolak dan H_1 diterima. Artinya korelasi antara “Frekuensi Penerbangan” dengan “Maskapai Penerbangan” memiliki hubungan yang signifikan dan rendah.

B. PEMBAHASAN

1. Berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif dapat disimpulkan bahwa karakteristik penumpang keberangkatan di Bandara Radin Inten II berdasarkan karakteristik demografi, yaitu :

a. Usia

Apabila dilihat berdasarkan tiap tiap maskapai maka karakteristik usia yang paling banyak atau paling produktif untuk melakukan penerbangan yaitu untuk Lion Air didominasi usia 21-30 Tahun, Batik Air didominasi usia 21-20 Tahun, Wings Air didominasi usia 21-30 Tahun, dan Garuda Indonesia didominasi 31-40 Tahun. lalu untuk

b. Jenis Kelamin

Apabila dilihat berdasarkan tiap tiap maskapai maka karakteristik Jenis Kelamin yang paling banyak atau paling produktif untuk melakukan penerbangan yaitu untuk Lion Air didominasi oleh Wanita sebanyak, Batik Air didominasi oleh Laki-Laki, Wings Air didominasi oleh Laki-Laki, dan Garuda Indonesia didominasi oleh Laki-Laki sebanyak.

c. Pekerjaan

Apabila dilihat berdasarkan tiap tiap maskapai maka karakteristik jenis pekerjaan yang paling banyak atau paling produktif untuk melakukan penerbangan yaitu untuk Lion Air didominasi Pelajar/Mahasiswa, Batik Air didominasi Pelajar/Mahasiswa, Wings Air didominasi Pegawai Swasta sebanyak, dan Garuda Indonesia didominasi Pengusaha/Wirausaha.

d. Pendapatan

Apabila dilihat berdasarkan tiap tiap maskapai maka karakteristik usia yang paling banyak atau paling produktif untuk melakukan penerbangan yaitu untuk Lion Air didominasi pendapatan sekitar <Rp. 5.000.000 , Batik Air didominasi <Rp. 5.000.000 , Wings Air didominasi usia 5.000.001-Rp.10.000.000 , dan Garuda Indonesia didominasi 15.000.001-Rp. 20.000.000.

2. Berdasarkan hasil Uji Desire Line menggunakan aplikasi software ArcMap dan QGIS dapat disimpulkan asal dan tujuan perjalanan penumpang dari Bandara Radin Inten II sebagai berikut :

a. Asal Perjalanan : Bandar Lampung, Lampung Selatan, Metro, Lampung Timur, Lampung Utara, Pringsewu, Lampung Tengah, Pesawaran, Lampung Barat

b. Tujuan Perjalanan : Bali, Bandung, Batam, Jakarta, Makassar, Medan, Palembang, Pontianak, Semarang, Surabaya, Yogyakarta.

3. Berdasarkan Analisis korelasi yang dilakukan untuk mengerahui faktor yang mempengaruhi penumpang dalam pemilihan maskapai berdasarkan ada dan tidaknya hubungan dua variable, yaitu variable bebas dan variable tergantung (Maskapai) yang berskala interval. Dari variable yang di uji adalah usia, jenis kelamin, pekerjaan, pendapatan, transportasi yang digunakan ke bandara, maksud perjalanan, jam penerbangan, dan frekuensi penerbangan terhadap pemilihan maskapai penerbangan, terdapat 5 variabel yang menjadi faktor yang berhubungan dalam pemilihan maskapai penerbangan. Variabel Pekerjaan memiliki hubungan yang kuat, Pendapatan memiliki hubungan yang sangat kuat, Transportasi yang digunakan ke bandara memiliki hubungan yang sedang, maksud perjalanan memiliki hubungan yang sedang, dan jam penerbangan memiliki hubungan yang kuat.

5. KESIMPULAN

A. Karakteristik penumpang Bandara Radin Inten II berdasarkan karakteristik demografi

memiliki karakteristik usia dengan usia 21-30 Tahun, dengan Jenis Kelamin Laki-Laki, dan memiliki penghasilan Rp 5.000.000-Rp 10.000.000 dimana rata-rata merupakan Pegawai Swasta dan Pelajar/Mahasiswa.

- B. Dari hasil uji desire line maka dapat disimpulkan bahwa karakteristik perjalanan penumpang berdasarkan pola perjalanan asal-tujuan maka rute yang paling diminati adalah Jakarta, Batam, Bali, dan Yogyakarta.
- C. Dari hasil analisis korelasi dapat diketahui bahwa faktor pengaruh yang memiliki hubungan untuk menjadi alasan dalam memilih maskapai penerbangan adalah pekerjaan, pendapatan, Transportasi yang digunakan ke bandara, maksud perjalanan, dan jam penerbangan.

DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita, S. A. (2012). *Perencanaan infrastruktur transportasi wilayah*. Graha Ilmu. Arikunto. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. PT. Rineka Cipta. Boeree, C. G. (2009). *Metode Pembelajaran dan Pengajaran*. Arr-ruzz Media Grup. Bogue, D. J. (1973). *The Future of Population Growth*. John Wiley and Sons. Damardjati, R. . (1973). *Istilah-istilah dunia pariwisata*. Pradnya Paramita.

Damayanti, Y., Lesmono, A. D., & Prihandono, T. (2018). Kajian Pengaruh Suhu Terhadap Viskositas Minyak Goreng Sebagai Rancangan Bahan. *Jurnal Pembelajaran Fisika*, 7(3), 307–314. Darmawan, E. (2003). *Teori dan Kajian Ruang Publik Kota*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro. Jayadinata, J. T. (1999). *Tata Guna Tanah dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan dan Wilayah*. Institut Teknologi Bandung. Kotler, A. (2001). *Prinsip-prinsip pemasaran* (keduabelas). Erlangga. Lindgren, D. (2005). *Land Use Planning and Remote Sensing*. Springer Verlag. Lipsey, R. G. (1995). *Pengantar mikroekonomi*. Bina rupa Aksara. Miro. (1997). *Sistem transportasi kota : teori dan konsep dasar / Fidel Miro* (1st ed.). Tarsito.

Notoatmodjo, S. (2010). *Ilmu Perilaku Kesehatan*. Rineka Cipta.

Purwanto, N. (2012). *Prinsip-Prinsip dan Teknik Evaluasi Pengajaran*. PT. Remaja Rosdakarya.

Rahardja, P. (2008). *Pengantar Ekonomi*. Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Rahmat, H. (2013). *Statistika Penelitian*. Pustaka Setia.

Sanusi, A. (2017). *Metodologi Penelitian Bisnis*. Salemba empat.

Sarwoko, E. C. M. (2017). Pengaruh Sikap Konsumen terhadap Keputusan Pembelian Minuman Merek Aqua Berkaitan dengan Penerapan Program CSR (Corporate Sosial Responsibility). *Ekonomi Modernisasi*, 3(2), 147–164.

Soegino. (1987). *Dampak Perubahan Bentuk Lahan Pertanian menjadi Lahan Non Pertanian terhadap Kegiatan Sosial Ekonomi Masyarakat*. Universitas Gadjah Mada.

Sugandhy. (2008). *Prinsip Dasar Kebijakan Pembangunan Berkelanjutan Berwawasan Lingkungan*. PT Bumi Aksara.

Sugiarto, E. (2002). *Psikologi Pelayanan Dalam Industri Jasa*. PT. Gramedia Pustaka utama. Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta. Tamin, O. Z. (1997). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Institut Teknologi Bandung.

Tumewu, R. C., & Alexander, S. (2014). Pengaruh Penerapan Good Corporate Governance Terhadap Profitabilitas Pada Perusahaan Perbankan Yang Terdaftar Di Bei Periode 2009-2013. *Accountability*, 3(1), 77.

<https://doi.org/10.32400/ja.4943.3.1.2014.77>
-
85

Warpani, S. (1990). *Merencanakan sistem perangkutan*. ITB.

