

## **BAB 1**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Angkutan umum sebagai bagian sistem transportasi yang dapat menunjang aktivitas sehari-hari masyarakat. Angkutan umum tidak dapat dipisahkan dari perkembangan kota pada umumnya. Keberadaan angkutan umum sangat penting untuk mendukung mobilitas masyarakat dan mengurangi kemacetan lalu lintas karena mempunyai daya angkut yang besar. Selain itu penggunaan angkutan umum yang baik dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Pembangunan angkutan umum yang lebih baik dan dapat menjangkau berbagai wilayah, akan mendorong berbagai potensi daerah untuk berkembang. Adanya hubungan timbal balik antara sistem, serta sarana dan prasarana transportasi dengan kegiatan ekonomi. Kegiatan-kegiatan ekonomi mendorong permintaan jasa transportasi. Pergerakan transportasi yang baik akan meningkatkan siklus perekonomian, sehingga pertumbuhan ekonomi suatu daerah atau antar daerah dapat lebih cepat.

Jakarta sebagai pusat kegiatan industri, perdagangan dan pemerintahan, serta Bandung sebagai ibukota Provinsi Jawa Barat dan kota tujuan wisata di Indonesia, menuntut orang-orang yang melakukan aktivitas di ke dua kota tersebut memiliki tingkat mobilitas yang sangat tinggi. Berbagai aktivitas yang dilaksanakan tersebut baik aktivitas industri, perdagangan, pemerintahan, pariwisata, dll tidak hanya melibatkan masyarakat yang berdomisili di kota-kota saja, tetapi juga banyak melibatkan masyarakat yang tinggal di luar daerah (BAPPENAS, 2003).

Untuk menunjang mobilitas yang tinggi di DKI Jakarta dan Kota Bandung membutuhkan angkutan umum yang efektif dan efisien untuk menjadi solusi bagi kebutuhan masyarakat. Angkutan umum penumpang terdiri dari angkutan kota (minibus, bus), kereta, angkutan air, dan angkutan udara (Warpani, 1990). Kemacetan merupakan salah satu masalah transportasi yang paling utama di DKI Jakarta dan Kota Bandung. Pemerintah saat ini telah membuat berbagai alternatif dalam penyediaan sistem transportasi massal yang lebih efektif dan efisien.

Menurut Tamin (2008), transportasi massal merupakan sarana yang lebih efisien dari pada kendaraan pribadi karena dapat mengangkut sejumlah orang yang lebih banyak dalam satu waktu, sehingga dapat mengurangi tingkat kemacetan. Salah satu angkutan umum massal yang telah banyak diterapkan dan memberikan dampak positif terhadap pengurangan penggunaan kendaraan pribadi adalah kereta api.

Berdasarkan UU No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian, kereta adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta. Kereta api memiliki keunggulan, yaitu jadwal perjalanan, ketepatan waktu, memiliki jalur sendiri, terhindar dari kemacetan. Ada pula kekurangan dari kereta api, waktu keterlambatan yang tidak sebanding dengan kompensasi yang diberikan.

Selain dengan menggunakan kereta api, dapat pula dengan menggunakan transportasi udara. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 178 tahun 2015 tentang Transportasi Udara, pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan. Keunggulan pesawat udara adalah memiliki ketepatan waktu, jadwal perjalanan, waktu tempuh yang singkat. Sedangkan kekurangan pesawat udara adalah keterlambatan waktu yang sering terjadi pada pelayanan.

Saat ini pemerintah telah merencanakan adanya angkutan umum baru untuk meminimalisir kemacetan Jakarta – Bandung yaitu Kereta Cepat dengan koridor pergerakan Jakarta – Bandung. Tujuan utama pembangunan Kereta Cepat ialah sebagai sarana transportasi untuk mendukung pembangunan kota-kota baru dan mengurangi konsentrasi-konsentrasi di kota besar seperti Jakarta dan Bandung yang disebabkan oleh mobilitas transportasi yang sangat tinggi. Kereta Cepat merupakan salah satu transportasi massal yang juga menggunakan tenaga listrik sebagai penggerakannya, memiliki lajur sendiri, serta keandalan dalam ketepatan waktu. Dengan adanya Kereta Cepat perlu kita ketahui faktor yang mempengaruhi sebagian penumpang kereta dan pesawat untuk berpindah moda transportasi menggunakan Kereta Cepat. Dalam hal ini penelitian yang diangkat dengan judul

## **“Persepsi dan Preferensi Pengguna Angkutan Umum terhadap Rencana Kereta Cepat pada Koridor Pergerakan Jakarta Bandung”.**

### **1.2 Rumusan Masalah**

DKI Jakarta dan Kota Bandung memiliki mobilitas transportasi yang sangat tinggi. Hal tersebut menimbulkan permasalahan kemacetan di kota-kota besar di DKI Jakarta dan Kota Bandung. Mengatasi permasalahan tersebut, pemerintah membuat berbagai alternatif dalam penyediaan sistem transportasi massal yaitu kereta api dan pesawat.

Saat ini pemerintah telah merencanakan adanya angkutan umum baru untuk meminimalisir kemacetan Jakarta – Bandung yaitu Kereta Cepat dengan koridor pergerakan Jakarta – Bandung. Moda transportasi tersebut memiliki keandalan dalam ketepatan waktu dan memiliki waktu tempuh yang singkat ialah 36-48 menit. Dengan demikian, dengan adanya Kereta Cepat perlu kita ketahui faktor yang mempengaruhi sebagian penumpang kereta dan pesawat untuk berpindah moda transportasi menggunakan Kereta Cepat. Oleh karena itu, rumusan masalah dari penelitian ini adalah **“bagaimana persepsi dan preferensi pengguna angkutan umum kereta api dan pesawat terhadap rencana kereta cepat pada koridor pergerakan Jakarta Bandung”**, sehingga dapat diketahui faktor-faktor yang menentukan penumpang untuk berpindah moda. Dari rumusan masalah yang teridentifikasi, maka dapat pertanyaan penelitian sebagai berikut:

- a. Bagaimana karakteristik pengguna angkutan umum Jakarta – Bandung?
- b. Bagaimana karakteristik perjalanan angkutan umum Jakarta – Bandung?
- c. Bagaimanakah persepsi pengguna angkutan umum kereta api dan pesawat?
- d. Bagaimanakah preferensi pengguna transportasi umum Kota Jakarta dan Kota Bandung terhadap rencana moda kereta cepat Jakarta Bandung?

### **1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan persoalan yang telah dirumuskan sebelumnya, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi persepsi dan preferensi pengguna angkutan umum terhadap rencana Kereta Cepat pada koridor pergerakan Jakarta Bandung. Mengacu pada tujuan tersebut, maka dibutuhkan beberapa sasaran untuk dapat mencapainya. Sasaran tersebut dirumuskan sebagai berikut.

1. Teridentifikasinya karakteristik penggunaan angkutan umum Jakarta – Bandung.
2. Teridentifikasinya karakteristik perjalanan angkutan umum Jakarta – Bandung.
3. Teridentifikasinya persepsi pengguna angkutan umum kereta api dan pesawat.
4. Teridentifikasi preferensi pengguna angkutan umum kereta api dan pesawat Kota Jakarta dan Kota Bandung terhadap rencana moda kereta cepat Jakarta Bandung.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Melalui penelitian yang telah dilakukan, diharapkan dapat memberikan manfaat studi bagi pihak-pihak lain. Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini terdiri dari manfaat akademis dan manfaat praktis.

#### **1.4.1 Manfaat Akademis**

Manfaat secara akademis yang dapat diperoleh dari penelitian ini yaitu dapat memberikan pengetahuan dan pemahaman terkait dengan karakteristik pengguna angkutan umum Jakarta – Bandung, pengguna angkutan umum Kereta Api dan Pesawat terhadap Kereta Cepat Jakarta Bandung, dan persepsi pengguna angkutan umum Kereta Api dan Pesawat Jakarta Bandung. Selain itu, dalam penelitian ini diharapkan mampu untuk mengidentifikasi preferensi pengguna angkutan umum Jakarta – Bandung terhadap Kereta Cepat Jakarta Bandung. Jadi, secara garis besar manfaat akademis dari pembahasan ini adalah untuk memahami

persepsi dan preferensi pengguna angkutan umum Jakarta Bandung terhadap Kereta Cepat Jakarta Bandung

#### **1.4.2 Manfaat Praktis**

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian, hasil penelitian ini diharapkan mampu menjadi masukan dan bahan pertimbangan untuk:

- a. Bahan informasi terkait dengan persepsi dan preferensi penggunaan transportasi Kereta Cepat Jakarta Bandung bagi peneliti lain, mahasiswa, atau masyarakat secara umum;
- b. Penelitian ini juga dapat dijadikan referensi dan bahan perbandingan untuk penelitian yang sejenis di waktu yang akan datang.

#### **1.5 Ruang Lingkup Penelitian**

Ruang lingkup penelitian membahas batasan-batasan yang akan dilakukan dalam penelitian ini. Ruang lingkup penelitian ini terbagi menjadi dua bagian, yaitu ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Ruang lingkup wilayah adalah batasan/fokus wilayah yang menjadi objek dalam penelitian, sedangkan ruang lingkup materi adalah batasan/fokus lingkup substansi penelitian yang dilakukan. Berikut ini ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi dijelaskan secara lebih mendalam sebagai berikut.

##### **1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah**

Ruang lingkup wilayah penelitian berlokasi di Kota Jakarta dan Kota Bandung, secara spesifik penelitian akan dilakukan di wilayah yang menjadi lingkup layanan Stasiun Gambir, Bandara Halim Perdanakusuma, Stasiun Bandung, dan Bandara Husein Sastranegara.

##### **1.5.2 Ruang Lingkup Materi**

Penelitian ini akan difokuskan pada 4 materi pokok bahasan, yaitu materi tentang karakteristik pengguna angkutan umum Jakarta – Bandung dalam menetapkan suatu pilihan moda, faktor-faktor pelayanan yang dapat mempengaruhi pilihan pengguna angkutan umum kota Jakarta dan kota Bandung untuk menggunakan Kereta Cepat Jakarta Bandung, persepsi pengguna angkutan umum

Jakarta – Bandung terhadap pelayanan angkutan umum Kereta Api dan Pesawat, dan preferensi pengguna angkutan umum Jakarta – Bandung terhadap pelayanan moda Kereta Cepat Jakarta Bandung.

1. Faktor-faktor pelayanan yang dapat mempengaruhi pilihan masyarakat DKI Jakarta dan Kota Bandung menggunakan Kereta Cepat. Peneliti mengambil 4 faktor untuk karakteristik penumpang Kereta Api dan Pesawat, dan 8 faktor karakteristik perjalanan penumpang Kereta Api dan Pesawat.
2. Persepsi masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum eksisting saat ini, khususnya pada koridor pergerakan Jakarta – Bandung dilihat dari penilaian berdasarkan faktor – faktor pelayanan yang dapat mempengaruhi pilihan masyarakat DKI Jakarta dan Kota Bandung untuk menggunakan Kereta Cepat.
3. Preferensi masyarakat DKI Jakarta dan Kota Bandung terhadap pelayanan moda Kereta Cepat dilihat berdasarkan faktor-faktor pelayanan.

## **1.6 Metodologi Penelitian**

Dalam metodologi penelitian ini akan dijelaskan mengenai pendekatan penelitian, metode pengumpulan data, dan metode analisis. Pendekatan adalah sudut pandang metodologi yang akan digunakan sebagai dasar pengumpulan data dan analisis yang dilakukan dalam penelitian. Metode pengumpulan data merupakan cara-cara yang dilakukan dalam penelitian untuk menghimpun data atau informasi yang dibutuhkan, sedangkan metode analisis merupakan suatu cara yang digunakan untuk mengolah data hasil pengumpulan data untuk menghasilkan sebuah output penelitian.

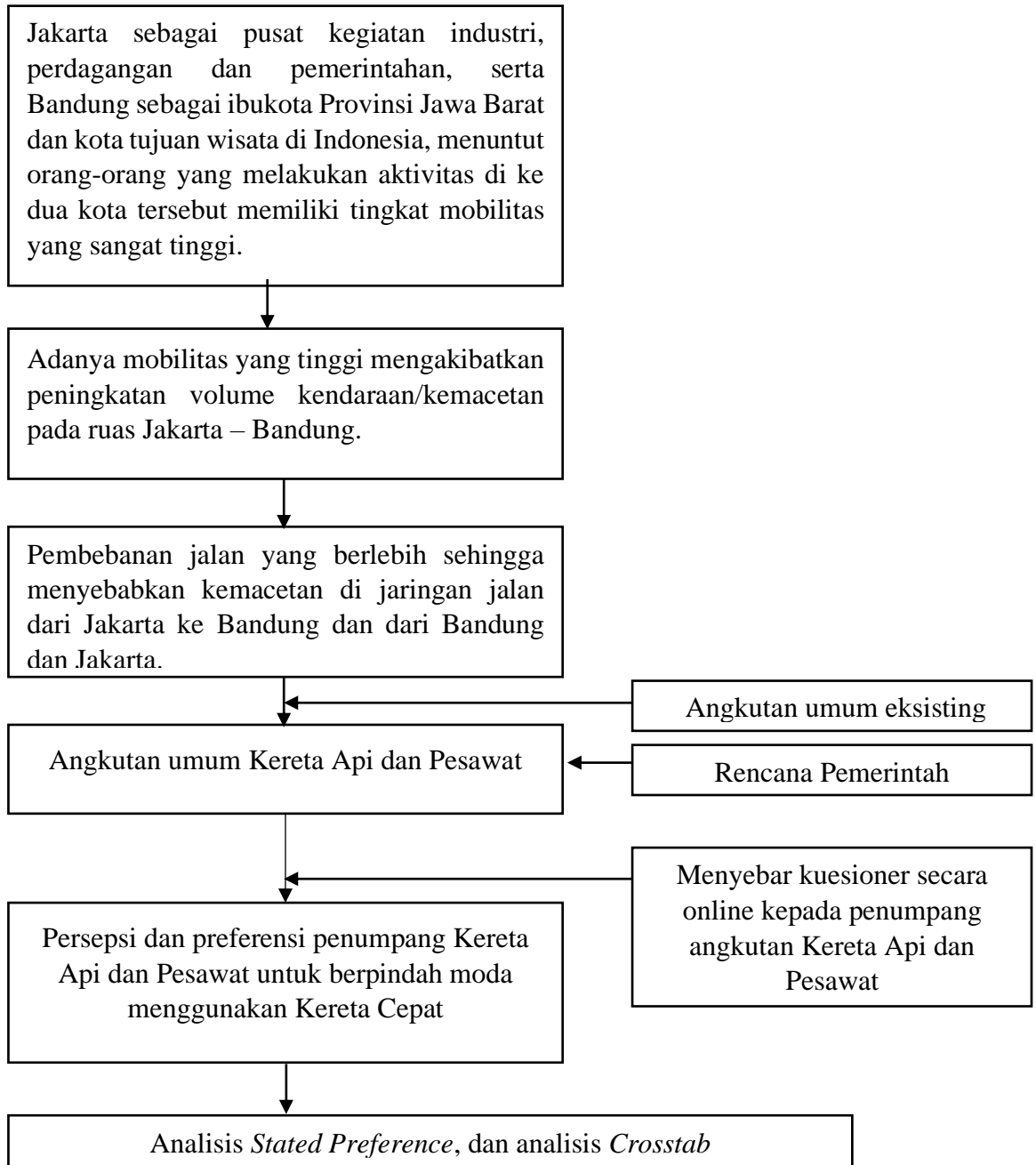
### **1.6.1 Pendekatan Penelitian Studi**

Dalam penelitian ini digunakan 3 jenis pendekatan, yaitu pendekatan teoritis, pendekatan observatif, dan pendekatan komparatif. Pendekatan teoritis mengarahkan pada penggunaan sudut pandang teori. Segala bentuk pengambilan data didasarkan pada teori-teori yang ada. Pendekatan teoritis digunakan sebagai dasar untuk mengumpulkan dan menganalisis data yang berkaitan dengan sasaran 1, yaitu perumusan acuan normatif (identitas, karakteristik perjalanan, dan faktor-

faktor penumpang) transportasi. Pendekatan observatif adalah sudut pandang yang menjadi dasar dalam pengumpulan data dan analisis dari hasil observasi lapangan. Pendekatan ini digunakan dalam mencapai sasaran 2, yaitu mengidentifikasi bagaimana persepsi pengguna angkutan umum Jakarta – Bandung terhadap pelayanan transportasi eksisting saat ini. Pendekatan komparatif adalah pendekatan yang mengarahkan pada kegiatan membandingkan sesuatu dalam menganalisis data. Pendekatan ini diterapkan dalam mencapai sasaran 4, yaitu membandingkan teori preferensi pengguna transportasi umum Kota Jakarta dan Kota Bandung terhadap rencana moda Kereta Cepat Jakarta Bandung.

### **1.6.2 Kerangka Penelitian**

Kerangka penelitian merupakan kerangka hubungan antara konsep-konsep yang ingin diamati atau diukur melalui penelitian-penelitian yang akan dilakukan di lapangan. Penyusunan kerangka pemikiran ini dilakukan dengan melakukan tinjauan pustaka terkait penelitian ini adalah konsep mengenai bagaimana persepsi dan preferensi pengguna angkutan umum Jakarta – Bandung terhadap pelayanan Kereta Cepat Jakarta Bandung. Secara ringkas kerangka pemikiran studi ini dapat dilihat pada gambar berikut di bawah ini:



**Gambar 1.1 Kerangka Penelitian**  
(Sumber: Hasil Analisis, 2020)



### 1.6.3 Metode Pengambilan Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah teknik non probability sampling yaitu teknik pengambilan sampel yang tidak memberikan kesempatan sama bagi setiap anggota populasi untuk menjadi sampel. Teknik sampel ini menggunakan jenis purposive sampling yaitu sampel dipilih secara sengaja berdasarkan syarat sampel yang dibutuhkan. Jenis purposive sampling dipilih karena penelitian ini hanya meneliti pada pengguna transportasi umum dengan asal rute Jakarta – Bandung dan sebaliknya yang merupakan stasiun asal dan stasiun akhir Kereta Cepat Jakarta Bandung.

Pengambilan sampel secara purposive sampling dipilih secara sengaja berdasarkan syarat sampel yang dibutuhkan. Sampel dari penelitian ini digunakan untuk mendapatkan data dari hasil kuesioner. Syarat dalam pengambilan sampel atau responden yang dipilih untuk mengisi kuesioner sebagai berikut. Sampel dari penelitian ini adalah penumpang Kereta Api dan Pesawat dari dan ke Kota Jakarta dan Kota Bandung. Penumpang yang menggunakan Kereta Api dan Pesawat sebagai transit tidak dihitung sebagai responden.

Untuk perhitungan tersebut menggunakan rumus Slovin, yaitu sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{Na^2 + 1}$$

Keterangan:

n : jumlah sampel

N : jumlah populasi

$\alpha$  : error estimate, yaitu besarnya tingkat derajat kepercayaan penelitian.  $\alpha = 0,1$

Jumlah sampel yang digunakan dari hasil rumus Slovin yaitu 99 responden. Pada penelitian ini menggunakan tingkat kepercayaan 90% dan tingkat kesalahan 10%. Hasil perhitungan dapat dibulatkan untuk mencapai kesesuaian dengan jumlah 100 responden.

#### 1.6.4 Metode pengumpulan data

Memperoleh data-data yang diperlukan dalam analisis, dilakukan pengumpulan data sekunder dan pengumpulan data primer. Penjelasan masing-masing pengumpulan data sebagai berikut.

##### a. Pengumpulan Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan sendiri oleh peneliti yang diambil langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan. Penyebaran kuesioner terhadap pengguna Kereta Api dengan rute Jakarta – Bandung dan pengguna Pesawat rute Jakarta – Bandung. Kuesioner adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan tertulis kepada responden untuk menjawabnya. Penyebaran secara langsung dilakukan di stasiun Gambir, stasiun Bandung, bandara Halim Perdana Kusuma, bandara Husein Sastranegara, dan melalui penyebaran kuesioner *online*.

##### b. Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diterbitkan atau digunakan oleh organisasi yang bukan pengolahannya (Siregar, 2013). Pengumpulan data sekunder dilakukan terhadap instansi-instansi yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Data-data dan informasi diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Jakarta dan Kota Bandung yang terkait dengan transportasi di Kota Jakarta dan Kota Bandung, PT. KCIC, PT. Kereta Api Indonesia, PT. Angkasa Pura II (persero). Untuk memperoleh data sekunder, dilakukan survei dengan mendatangi instansi dan dari website yang terkait pada penelitian ini. Data-data yang digunakan untuk mengetahui gambaran umum lokasi studi dan untuk melengkapi data yang dibutuhkan.

Sehingga dari kuesioner dapat mengetahui preferensi pengguna angkutan umum terhadap rencana Kereta Cepat Jakarta Bandung. Survei primer yang dikumpulkan melalui kuesioner mengenai preferensi pengguna angkutan umum Jakarta – Bandung yaitu keinginan pengguna angkutan umum Jakarta – Bandung untuk kesediaan menggunakan Kereta Cepat Jakarta Bandung.

Peneliti memilih strategi penelitian dengan menggunakan metode *survey stated preference*, yaitu menyebarkan kuisioner yang berfungsi untuk mengumpulkan data dari penumpang. Kuesioner dibagi menjadi tiga yaitu :

a) Kuesioner Karakteristik Penumpang

Kuesioner ini dirancang untuk mengetahui karakteristik dari responden penumpang di Bandara Soekarno Hatta dengan menanyakan umur, jenis kelamin, jumlah ke bandara, dan lainnya.

b) Kuesioner Harapan Responden

Kuesioner ini digunakan untuk pemilihan prioritas kualitas pelayanan jasa.

### 1.6.5 Metode Analisis

#### A. Metode Analisis *Stated Preference*

Teknik *stated preference* merupakan pendekatan terhadap responden untuk mengetahui respon mereka terhadap situasi yang berbeda. Misalnya terjadi peningkatan pelayanan salah satu moda transportasi, bagaimana respon masyarakat terhadap moda tersebut relatif terhadap moda lainnya atau jika terjadi peningkatan pelayanan moda transportasi, tetapi juga diiringi dengan peningkatan ongkos moda tersebut. Teknik ini juga bermanfaat dalam tinjauan pasar untuk penerapan suatu teknologi transportasi yang sama sekali baru.

Pada teknik *stated preference* ini, peneliti dapat mengontrol secara penuh faktor-faktor yang ada pada situasi yang dihipotesa. Masing-masing individu ditanya tentang responnya jika mereka dihadapkan kepada situasi yang diberikan dalam keadaan yang sebenarnya adalah bagaimana preferensinya terhadap pilihan yang ditawarkan. Teknik ini digunakan dalam merancang eksperimen berbentuk serangkaian alternatif situasi tersebut.

Rancangan pilihan dan penyajian *stated preference* setidaknya memiliki 3 langkah penting yaitu :

- a. Menyeleksi level atribut dan kombinasi yang terjadi pada masing-masing alternatif (*design experimental*)
- b. Desain penyajian alternatif.
- c. Spesifikasi pilihan yang diperoleh dari responden.

Jika jumlah atribut (a) masing-masing distratifikasi kedalam (n) *level*, maka diperlukan (na ) kombinasi pilihan. Desain seperti ini disebut faktorial penuh (*full factorial*). Bila terdapat banyak atribut dan level stratifikasi yang di pertimbangkan, maka akan menghasilkan kombinasi yang sangat banyak yang dapat membuat responden bosan. Untuk mengurangi jumlah pilihan ini, dapat dilakukan beberapa hal, salah satunya yang paling banyak dipakai adalah dengan menggunakan desain faktorial sebagian (*fractional factorial*). Pendekatan ini mengasumsikan bahwa semua/sebagian variabel yang saling berinteraksi dapat diabaikan.

Preferensi responden dapat dikuantifikasi dengan cara sebagai berikut :

- a. Respon berdasarkan *ranking*

Pendekatan ini menampilkan semua pilihan sekaligus kepada responden, kemudian mereka diminta mengurutkan sesuai pilihannya yang dapat menunjukkan tingkatan utilitas pilihan tersebut. Hal yang menarik dari pendekatan ini adalah bahwa semua pilihan disajikan secara bersamaan. Namun perlu dipertimbangkan bahwa jumlah alternatif yang terlalu banyak dapat membuat responden lelah dan asal jawab.

- b. Respon berdasarkan *rating*

Pada teknik rating ini, responden diminta menunjukkan tingkat kesukaannya (*degree of preference*) terhadap pilihan yang ada dengan menggunakan skala tertentu. Misalnya skala 1 – 10 dimana 1 = menunjukkan sangat tidak disukai, 5 = sama saja dan 10 sangat disukai. Respon selanjutnya dianalisa dengan menggunakan operasi aritmetik biasa (hitungan rata-rata, rasio, dsb). Untuk dua pilihan A atau B, Respon bisa juga diekspresikan dalam bentuk pilihan 1 – 5 dimana 1= pasti memilih A, 2 = mungkin memilih A, 3 = tidak tahu, 4 = mungkin memilih B dan 5 = pasti memilih B. Kelima pilihan ini kemudian ditransformasikan kedalam bentuk probabilitas (misal skor 1 = 0,1, skor 3 = 0,5 dan skor 5 = 0,9) yang

akan digunakan untuk menyusun model regresi linear berganda. Hal ini telah dilakukan oleh Yosritzal (2001), dalam penelitian tingkat kebutuhan taksi di Bandung.

c. Respon berupa pilihan

Responden diminta menentukan pilihannya terhadap beberapa alternatif pilihan yang tersedia. Pilihan ini dapat juga diperluas dalam bentuk skala rating. Agar lebih sesuai dengan kenyataan, biasanya ditambahkan opsi “tidak satupun dari pilihan di atas” untuk menghindari pemaksaan pilihan.

## B. Metode Analisis *Crosstab*

*Crosstab* atau *Cross tabulation* merupakan metode analisis dengan menyajikan data dengan dua variabel yang berbeda ke dalam satu matriks. Santoso dan Tjiptono (2001) mengatakan bahwa penelitian *crosstab* (tabulasi silang) menyajikan data dalam bentuk tabulasi yang meliputi baris dan kolom. Dengan demikian, ciri *crosstab* adalah adanya dua variabel atau lebih yang mempunyai hubungan secara deskriptif. Data untuk penyajian *crosstab* pada umumnya adalah data kualitatif, khususnya yang berskala nominal (Santoso dan Tjiptono, 2001).

Metode tabulasi silang digunakan untuk melihat hubungan antara dua variabel dalam satu tabel. Variabel yang dianalisis dengan metode ini adalah variabel yang bersifat kualitatif, yaitu yang memiliki skala nominal. Tabulasi silang merupakan cara termudah melihat asosiasi dalam sejumlah data dengan perhitungan persentase. Tabulasi silang merupakan salah satu alat yang paling berguna untuk mempelajari hubungan diantara variabel-variabel karena hasilnya mudah dikomunikasikan.

Selanjutnya tabulasi silang dapat memberikan masukan atau pandangan mengenai sifat hubungan, karena penambahan satu atau lebih variabel pada analisis kualifikasi silang dua arah adalah sama dengan mempertahankan masing-masing variabel tetap konstan. Tabulasi silang dapat digunakan jika :

1. Salah satu variabel bersifat kualitatif dan lainnya kuantitatif

2. Kedua variabel berupa variabel kualitatif.

### **1.7 Sistematika Pembahasan**

Sistematika pembahasan yang menjadi langkah-langkah dalam proses penyusunan tugas akhir ini selanjutnya yaitu:

#### **BAB 1 PENDAHULUAN**

Pada bab ini berisikan mengenai latar belakang, perumusan masalah, pertanyaan penelitian, tujuan dan sasaran penelitian, manfaat penelitian terdiri dari manfaat akademis dan praktis, ruang lingkup penelitian yang mencakup ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup wilayah, metode penelitian mencakup pendekatan, metode pengambilan sampel, dan metode analisis. Kerangka pikir serta sistematika pembahasan.

#### **BAB 2 TINJAUAN TEORI**

Bab ini berisikan mengenai teori tentang pengertian transportasi, angkutan umum, persepsi dan preferensi, kereta cepat, dan pengertian *stated preference*.

#### **BAB 3 GAMBARAN UMUM TRANSPORTASI**

Bab ini berisikan mengenai gambaran umum yang menjelaskan transportasi umum di kota Jakarta dan kota Bandung dan gambaran umum Kereta Cepat Jakarta Bandung di lokasi penelitian.

#### **BAB 4 ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Bab ini berisikan tentang analisis faktor-faktor pelayanan yang mempengaruhi masyarakat kota Jakarta dan Bandung menggunakan transportasi, analisis persepsi pengguna angkutan umum terhadap moda transportasi eksisting yang digunakan saat ini, dan preferensi pengguna angkutan umum Jakarta Bandung terhadap rencana tarif Kereta Cepat Jakarta Bandung. Hal ini untuk mengetahui persepsi pengguna kereta api dan pesawat, preferensi pengguna angkutan umum Jakarta Bandung terhadap rencana kereta Cepat Jakarta Bandung.

#### **BAB 5 KESIMPULAN**

Bab kesimpulan berisikan kesimpulan hasil penelitian preferensi pengguna angkutan umum Jakarta Bandung terhadap rencana Kereta Cepat Jakarta Bandung serta memuat temuan studi, kelemahan studi, saran studi untuk penelitian lanjutan dan penyempurnaan penelitian ini.