

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Angkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan, sementara kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Kendaraan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar (Munawar, 2011). Menurut Warpani (2002), tujuan pelayanan angkutan umum adalah memberikan pelayanan yang aman, cepat, nyaman, dan murah pada masyarakat yang mobilitasnya semakin meningkat, terutama bagi para pekerja dalam menjalankan kegiatannya. Dalam perencanaan wilayah ataupun perencanaan kota, masalah transportasi kota tidak dapat diabaikan karena memiliki peran yang penting, yaitu (Situmeang, 2008): melayani kepentingan mobilitas masyarakat, pengendalian lalu lintas, penghematan energi, dan pengembangan wilayah.

Masalah umum kota besar adalah kemacetan lalu lintas yang menjadi ciri kota – kota di Negara berkembang. Kemacetan itu disebabkan oleh perencanaan sistem transportasi yang tidak mempertimbangkan efek yang dapat ditimbulkan di masa yang akan datang. Sistem transportasi publik adalah salah satu solusi untuk menjawab masalah – masalah transportasi di perkotaan. Sistem pelayanan transportasi publik adalah salah satu bentuk dari penyediaan sarana transportasi dengan kapasitas yang potensial. Transportasi publik dengan kapasitas penumpang yang besar, merupakan hal penting di kota – kota besar (Black, 1995). Kualitas dari pelayanan tergantung pada keputusan – keputusan operasional yang dibuat, terutama keputusan mengenai dimana, seberapa sering, dan berapa lama sistem transportasi tersebut sebaiknya dilakukan, serta jenis pelayanan transportasi apa yang sebaiknya akan dibuat. Di samping itu, terdapat faktor – faktor penghambat yang membuat masyarakat tidak memilih angkutan publik sebagai pilihan utama untuk melakukan perjalanan. Maka dari itu, sangat penting untuk memperbaharui

kualitas pelayanan angkutan publik yang sesuai dengan tingkat kepentingan dan kepuasan masyarakat saat ini, sehingga dapat mempertahankan pengguna yang ada dan menarik pengguna baru. Pilihan pengguna dalam memanfaatkan transportasi publik tergantung pada persepsi dan preferensi mereka. Persepsi pengguna jasa yang ada dibangun dari pengalaman mereka dalam memanfaatkan pelayanan tersebut. Luasnya pengalaman dengan menggunakan pelayanan juga dapat mempengaruhi tingkat harapan pengguna (Joewono and Kubota, 2005).

Interaksi antar aktivitas terungkap dalam wujud pergerakan manusia, barang dan informasi (Khisty dan Lall, 2002). Sistem aktivitas meliputi pergerakan orang dan barang antara dua atau lebih posisi ditinjau dari jaraknya terhadap infrastruktur. Sistem transpor terdiri dari orang dan barang yang membutuhkan kendaraan untuk membawa mereka dari satu tempat ke tempat lainnya. Setiap pergerakan adalah layanan transpor. Permintaan atau kebutuhan atas layanan diimbangi dengan cukupnya suplai layanan yang diberikan oleh kendaraan dan pengendaranya di jalan, jalur dan rutenya (Khisty dan Lall, 2002). Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan transportasi baru akan ada apabila terdapat atribut-atribut pendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain (Morlok, 1984). Pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan oleh hal-hal berikut: kebutuhan manusia untuk berpergian dari lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian di dalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah, dan kebutuhan angkutan barang untuk dapat digunakan atau dikonsumsi di lokasi lain (Nasution, 2004 dalam Herry 2006).

Laju tingkat konsumtif penduduk akan tersedianya kendaraan bermotor, menjadikan transportasi bertambah dari tahun ke tahun sebagai salah satu yang sangat berpengaruh dalam tingkat kemacetan (Wijaya dan Dinanti, 2015).
Bangkitan dan tarikan lalu

lintas tata guna lahan, khususnya pada kawasan pendidikan, merupakan salah satu kegiatan yang sering menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas.

Fenomena penggunaan kendaraan pribadi oleh pelajar saat ini masih banyak terjadi. Penggunaan kendaraan pribadi menuju sekolah yaitu di dominasi oleh pelajar Sekolah Menengah Pertama dan Sekolah Menengah Atas, penggunaan kendaraan pribadi oleh pelajar terutama pelajar dibawah umur memiliki beberapa akibat seperti terjadinya kecelakaan dan juga hal ini bertentangan dengan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa pengemudi adalah orang yang telah memiliki surat izin mengemudi. Selain keselamatan untuk para penggunanya sendiri mengingat mayoritas pelajar Sekolah Menengah Pertama dan Sekolah Menengah Atas masih dibawah umur. Selain keselamatan hal ini juga berdampak pada permasalahan di ruas jalan menuju kawasan pendidikan di Kabupaten Bekasi yaitu kemacetan. Tersedianya angkot dengan berbagai macam trayek di Kabupaten Bekasi belum menjadikan angkot sebagai transportasi pilihan bagi para pelajar. Saat ini angkot kurang diminati oleh para pelajar, kurangnya minat pelajar terhadap angkot memiliki beberapa alasan beragam diantaranya yaitu kemacetan, tarif dan waktu yang tidak menentu, tidak tersedianya halte, akses menuju angkutan yang sulit serta kurangnya keamanan dan kenyamanan dalam angkutan.

Pada ruas jalan Cikarang – Sukatani kemacetan seringkali terjadi terutama saat pagi dimana pelajar dan pekerja melewati jalan tersebut. Pada ruas jalan Cikarang – Sukatani yaitu dilewati oleh angkutan perkotaan trayek K-18, dimana pada jalur tersebut terdapat banyak sekolah mulai dari Sekolah Dasar (SD), Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Sekolah Menengah Atas (SMA). Diantara sekolah – sekolah yang dilewati oleh angkutan perkotaan trayek K-18 yaitu terdapat sekolah yang memiliki jumlah murid terbanyak di Kabupaten Bekasi yaitu SMPN 1 Cikarang Utara sebanyak 1.280 peserta didik dan SMAN 1 Cikarang Utara sebanyak 1.425 peserta didik (Kementrian Pendidikan dan Kebudayaan, 2019).

Untuk mengurangi permasalahan tersebut pemerintah memberikan solusi, salah satu solusi yang diberikan oleh pemerintah yaitu dengan menyediakan angkutan

perkotaan dengan bekerjasama dengan ORGANDA. Angkutan perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu kawasan perkotaan dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek. Angkutan kota sebagai sistem transportasi perkotaan memiliki peran menunjang mobilisasi masyarakat kota dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Angkutan kota juga memegang peranan yang sangat penting strategis dalam pengembangan dan pembangunan kota baik pada sektor ekonomi, sektor sosial budaya maupun sektor pendidikan. Dengan adanya angkutan perkotaan diharapkan dapat mengurangi permasalahan seperti semakin meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi yang berdampak pada keselamatan terutama untuk pelajar (dibawah umur) dan kemacetan, namun dengan adanya angkutan perkotaan kita perlu mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi pelajar untuk berpindah moda transportasi menggunakan angkutan perkotaan dengan cara mengetahui persepsi dan preferensi pelajar untuk berpindah moda transportasi menggunakan angkutan perkotaan. Hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai evaluasi untuk pemerintah dan swasta (pemilik angkutan dan ORGANDA) mengenai persepsi dan preferensi pelajar untuk berpindah moda transportasi menggunakan angkutan perkotaan.

1.2 Rumusan Masalah

Penggunaan kendaraan pribadi khususnya kendaraan bermotor oleh pelajar saat ini seringkali terjadi, fenomena ini berlangsung lama dan terjadi hingga saat ini. Permasalahan yang terjadi akibat dari penggunaan kendaraan bermotor oleh pelajar (terutama dibawah umur) menyebabkan beberapa masalah seperti keselamatan, kemacetan dan juga polusi. Saat ini Kabupaten Bekasi memiliki jumlah pelajar Sekolah Menengah Pertama yaitu 112.210 peserta didik dan jumlah pelajar Sekolah Menengah Atas yaitu 83.297 peserta didik, jika dijumlahkan pelajar SMP dan SMA di Kabupaten Bekasi yaitu 195.507 peserta didik pada tahun ajaran 2018-2019 dan banyak dari pelajar menggunakan kendaraan pribadi seperti motor dan mobil. Hal ini menimbulkan permasalahan diantaranya yaitu di ruas jalan menuju kawasan pendidikan salah satunya yaitu ruas jalan Cikarang – Sukatani yang berada di

Kecamatan Cikarang Utara yang setiap harinya mengalami kemacetan akibat padatnya kendaraan terutama di waktu menjelang masuk sekolah dan pulang sekolah mengingat daerah tersebut merupakan kawasan pendidikan Kabupaten Bekasi. Selain itu para pelajar yang menggunakan angkutan pribadi ke sekolah sudah melanggar dengan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa pengemudi adalah orang yang telah memiliki surat izin mengemudi. Ruas jalan tersebut dilewati oleh trayek angkutan perkotaan K-18 (Cikarang – Sukatani) dan terdapat SMP dan SMA dengan jumlah peserta didik terbanyak di Kabupaten Bekasi yaitu terdapat di SMPN 1 Cikarang Utara sebanyak 1.280 peserta didik dan SMAN 1 Cikarang Utara sebanyak 1.425 peserta didik sedangkan jumlah pelajar di Kecamatan Cikarang Utara yaitu sebanyak 50.922 peserta didik, 9.874 peserta didik berasal dari Sekolah Menengah Pertama dan 8.741 berasal dari Sekolah Menengah Atas/Sederajat (Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2019).

Angkutan perkotaan trayek K-18 ini melawati beberapa sekolah diantaranya SMP dan SMA dengan jumlah peserta didik terbanyak di Kabupaten Bekasi yaitu SMPN 1 Cikarang Utara sebanyak 1.280 peserta didik dan SMAN 1 Cikarang Utara sebanyak 1.425 peserta didik (Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan 2019). Lokasi SMPN 1 dan SMAN 1 Cikarang Utara saat ini hanya dilalui oleh angkutan perkotaan, sehingga tidak ada pilihan moda lain selain angkutan perkotaan. Pada penelitian ini sekolah yang dipilih adalah SMPN 1 Cikarang Utara dan SMAN 1 Cikarang Utara karena kedua sekolah tersebut adalah sekolah dengan jumlah peserta didik terbanyak dari masing – masing perwakilan Sekolah Menengah Pertama dan Sekolah Menengah Atas di Kabupaten Bekasi yang menjadi penyebab kemacetan terbesar di ruas jalan Sukatani – Cikarang. Angkutan perkotaan trayek K-18 ini diharapkan dapat menjadi moda pilihan para pelajar dan agar pelajar tidak menggunakan kendaraan pribadi bermotor ke sekolah karena beberapa permasalahan yang akan timbul karena hal tersebut. Untuk mengurangi permasalahan tersebut diharapkan para pelajar di SMPN 1 Cikarang Utara dan SMAN 1 Cikarang Utara yang menggunakan kendaraan pribadi bermotor,

jemputan sekolah maupun transportasi online berpindah menggunakan angkutan perkotaan. Namun sampai saat ini belum diketahui bagaimana persepsi dan preferensi para pelajar tersebut untuk bersedia berpindah moda menggunakan angkutan perkotaan.

Oleh karena itu rumusan masalah dari penelitian ini adalah “**bagaimana persepsi dan preferensi pelajar Sekolah Menengah Pertama dan Sekolah Menengah Atas untuk berpindah moda transportasi menggunakan angkutan perkotaan**”, sehingga dapat diketahui apa saja faktor – faktor yang mempengaruhi peserta didik/pelajar untuk berpindah moda. Dengan adanya angkutan perkotaan diharapkan sebagian peserta didik/pelajar akan beralih moda transportasi. Jika sebagian peserta didik/pelajar berpindah moda maka akan menjadi tolak ukur kapasitas yang mampu ditampung oleh angkutan perkotaan K-18, sedangkan jika peserta didik/pelajar yang berpindah moda hanya sedikit maka akan menjadi evaluasi bagi pemerintah, ORGANDA dan operator/pemilik angkutan perkotaan. Berdasarkan rumusan masalah yang sudah dijelaskan, timbul pertanyaan – pertanyaan penelitian, yaitu:

1. Bagaimana persepsi pelajar SMP dan SMA Cikarang Utara terhadap kualitas pelayanan angkutan perkotaan?
2. Bagaimana preferensi pelajar SMP dan SMA Cikarang Utara untuk berpindah moda transportasi menggunakan angkutan perkotaan?
3. Faktor – faktor apa saja yang membuat pelajar SMP dan SMA Cikarang Utara berpindah moda transportasi menggunakan angkutan perkotaan?

1.3 Tujuan dan Sasaran

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dijelaskan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah mengetahui persepsi dan preferensi pelajar Sekolah Menengah Pertama dan Sekolah Menengah Atas Kecamatan Cikarang Utara untuk berpindah moda transportasi menggunakan angkutan perkotaan, untuk mencapai tujuan tersebut ada beberapa sasaran yang harus dicapai, yaitu:

1. Teridentifikasinya persepsi pelajar SMP dan SMA Kecamatan Cikarang Utara terhadap kualitas pelayanan angkutan perkotaan K-18

2. Teridentifikasinya preferensi pelajar SMP dan SMA Kecamatan Cikarang Utara untuk berpindah moda transportasi menggunakan angkutan perkotaan.
3. Teridentifikasinya faktor yang paling mempengaruhi pelajar SMP dan SMA Kecamatan Cikarang Utara untuk berpindah moda transportasi menggunakan angkutan perkotaan.

1.4 Ruang Lingkup Studi

Ruang lingkup studi pada penelitian ini terdiri dari ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Ruang lingkup wilayah adalah batasan wilayah dalam penelitian, sedangkan ruang lingkup materi adalah batasan materi yang dikaji dalam penelitian.

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Penelitian berlokasi di Kabupaten Bekasi, Kecamatan Cikarang Utara lebih tepatnya pada trayek angkutan perkotaan K-18. Penelitian ini terfokus pada Sekolah Menengah Pertama dan Sekolah Menengah Atas yang dilalui trayek angkutan K-18 yaitu SMPN 1 Cikarang Utara dan SMAN 1 Cikarang Utara.

1.4.2 Ruang Lingkup Materi

Transportasi diartikan sebagai kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dalam Salim, 1993. Sistem angkutan dapat dikelompokkan menurut pengguna dan cara pengoperasiannya, yaitu angkutan pribadi dan angkutan umum. Angkutan pribadi, yaitu angkutan yang dimiliki dan dioperasikan oleh dan untuk keperluan pribadi pemilik, sedangkan angkutan umum, yaitu angkutan yang dimiliki oleh operator yang dapat digunakan untuk umum dengan persyaratan tertentu. Pada penelitian ini akan mengidentifikasi persepsi dan preferensi pelajar untuk berpindah moda dari angkutan pribadi ke angkutan umum perkotaan. Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan atau *derived demand* yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditas atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya. Permintaan

jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain (Morlok, 1984).

Dalam hal ini permintaan transportasi terjadi karena adanya kebutuhan manusia yaitu bersekolah. Permintaan akan kebutuhan menimbulkan bangkitan dan tarikan pergerakan. Tarikan pergerakan adalah jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona tarikan pergerakan (Tamin, 2000). Bangkitan pergerakan adalah tahapan permodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau suatu zona. Mengenai bangkitan dan tarikan, dalam penelitian ini wilayah studi peneliti terdapat di SMPN 1 Cikarang Utara dan SMAN 1 Cikarang Utara.

Sistem jaringan transportasi terbagi atas transportasi darat, laut, dan udara. Pada penelitian ini akan membahas lebih lanjut terkait sistem jaringan transportasi darat yang terdiri dari jaringan jalan. Permasalahan sistem jaringan transportasi darat yang sering terjadi di wilayah perkotaan adalah jaringan jalan, hal ini dikarenakan semakin banyaknya masyarakat yang tinggal diperkotaan menyebabkan semakin banyak pergerakan, salah satu yang sering mengalami permasalahan yaitu di jaringan jalan. Moda transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Moda transportasi darat sering dianggap identik dengan moda transportasi jalan raya (Warpani, 1990). Transportasi darat dapat diklasifikasikan menjadi geografis fisik dan geografis administratif (Miro, 2012). Pada penelitian ini Transportasi darat geografis administratif yang menjadi pembahasan. Moda transportasi darat geografis administratif terbagi atas transportasi dalam kota, transportasi desa, transportasi antar-kota antar-provinsi (AKAP), dan transportasi lintas batas antar-negara (internasional).

Permasalahan yang sering terjadi di jaringan jalan yaitu kemacetan, salah satu jaringan jalan yang sering mengalami kemacetan terdapat di jaringan jalan dari dan menuju SMPN dan SMAN 1 Cikarang Utara karena banyaknya sekolah pada ruas jalan Cikarang – Sukatani ditambah dengan volume kendaraan para pekerja terutama di pagi hari. Salah satu penanganan kemacetan di jaringan jalan Cikarang

– Sukatani terdapat solusi diantaranya dengan cara peralihan moda menggunakan angkutan umum. Angkutan umum yang berada pada ruas jalan Cikarang – Sukatani yaitu angkot, becak dan juga ojek motor, namun masih sangat banyak pelajar yang menggunakan kendaraan pribadi bermotor. Dengan adanya angkot diharapkan dapat mengurangi kemacetan di jaringan jalan Cikarang – Sukatani dan dapat meningkatkan keselamatan pelajar.

Pada penelitian ini, peneliti akan membahas lebih lanjut mengenai moda transportasi darat yaitu angkutan perkotaan trayek K-18 Cikarang – Sukatani. Angkot K-18 sudah ada sejak lama namun seiring waktu berjalan minat penumpang semakin berkurang sedangkan semakin banyak sekolah di sekitar jalur trayek angkot K-18 dan semakin banyak juga pelajar yang melalui ruas jalan tersebut. Tujuan dari penelitian, untuk mengetahui persepsi dan preferensi pelajar SMPN dan SMAN 1 Cikarang Utara terhadap faktor - faktor pemilihan moda untuk berpindah moda transportasi dari kendaraan pribadi bermotor ke moda transportasi angkot. Setelah diketahui faktor faktor pemilihan moda dan persepsi dan preferensi pelajar, maka akan dilakukan analisis statistik deskriptif berdasarkan persepsi dan preferensi pelajar SMPN dan SMAN 1 Cikarang Utara. Dari hasil analisis statistik deskriptif maka akan diketahui harapan atau keinginan dari pelajar untuk berpindah moda menggunakan angkot K-18. Pada penelitian ini, faktor-faktor yang digunakan yaitu adalah:

- a) Keamanan
- b) Kenyamanan
- c) Keandalan
- d) Biaya
- e) Waktu perjalanan

Faktor – faktor yang digunakan diambil dari beberapa literatur yang cocok dengan angkutan perkotaan K-18, diantaranya yaitu faktor-faktor angkutan ideal menurut Harries, S. 1976 dalam Ratna, Dewi Anggraeni (2009):

Tabel 1.1 Faktor Angkutan Ideal

Biaya	Waktu Perjalanan	Kenyamanan	Keamanan	Keandalan
Ongkos Relatif Murah Terjangkau	Waktu Didalam Kendaraan Singkat	Pelayanan Yang Sopan	Terhindar Dari Kecelakaan	Setiap Saat Tersedia
		Terlindung dari cuaca buruk di bus stop		Kedatangan Dan Sampai Tujuan Tepat Waktu
		Mudah Turun Naik Kendaraan		Waktu Total Perjalanan Singkat Dari Rumah, Menunggu, Berjalan Ke Tujuan
		Tersedia Tempat Duduk Setiap Saat	Badan Terlindung Dari Luka Benturan	Waktu Tunggu Singkat
		Tidak Berdesakan		Sedikit Berjalan Kaki Ke Bus Stop
		Interior Yang Menarik		Tidak Perlu Berpindah Kendaraan
		Tempat Duduk Yang Enak		

Sumber: Hasil Analisis, 2019

Terdapat perbedaan antara faktor keandalan dan waktu perjalanan yaitu:

- Menurut standar pelayanan minimal UU 22/2009, yaitu untuk menjamin ketepatan waktu pemberangkatan dan kedatangan serta tersedianya fasilitas informasi perjalanan yang terbaru untuk penumpang angkutan umum.
- Giannopoulus, 1990 memberikan pengertian; reabilitas atau keandalan adalah faktor utama kepercayaan masyarakat akan pelayanan angkutan umum. Istilah ini digunakan untuk satu ketataan angkutan pada jadwal yang telah ditentukan sebelumnya.

Pada penelitian ini juga menghitung kebutuhan angkutan perkotaan pada waktu sibuk pelajar menuju sekolah yaitu puku 05.30 – 07.00, yaitu dengan mengetahui jumlah pelajar yang sekolahnya dilewati oleh trayek angkutan, jumlah angkutan saat ini dan ketentuan kapasitas penumpang angkutan berdasarkan literatur. Berikut

merupakan kapasitas kendaraan tiap jenis angkutan umum yang dapat dilihat pada Tabel di bawah ini:

Tabel 1.2 Kapasitas Kendaraan

Jenis Angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas penumpang (hari/kendaraan)
	Duduk	Berdiri	Total	
Mobil penumpang umum	11	-	11	250 – 300
Bus kecil	14	-	14	300 – 400
Bus sedang	20	10	30	500 – 600
Bus besar lantai tunggal	49	30	79	1000 - 1200
Bus besar lantai ganda	85	35	120	1500 - 1800

Sumber: Munawar, 2005

1.5 Manfaat Penelitian

Pada penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pihak-pihak terkait, diantaranya yaitu pihak swasta dan pemerintah. Manfaat dalam penelitian ini yaitu manfaat akademis dan manfaat praktis. Manfaat akademis yang diperoleh dari penelitian ini yaitu dapat memberikan pengetahuan dan pemahaman mengenai persepsi dan preferensi dalam perpindahan moda transportasi terutama perpindahan moda dari angkutan pribadi ke angkutan umum, dan dapat mengetahui faktor-faktor perpindahan moda transportasi pelajar dari angkutan pribadi ke angkutan perkotaan. Sedangkan manfaat praktis yang diperoleh dari penelitian ini yaitu dapat diketahuinya upaya apa saja yang harus dilakukan untuk mendorong para pelajar berpindah moda menggunakan angkutan perkotaan berdasarkan persepsi dan preferensi. Pemerintah dan Organda adalah pihak-pihak yang terkait yang juga mendapatkan manfaat dari penelitian ini. Pihak pemerintah dapat manfaat di kawasan perkotaan serta kawasan pendidikan berupa berkurangnya permasalahan kemacetan diruas jalan menuju pusat pendidikan. Sedangkan pihak organda mendapatkan manfaat karena dapat diketahuinya persepsi dan preferensi pelajar yang bersedia berpindah moda, serta mendapatkan gambaran mengenai pandangan

dan keinginan pelajar terhadap angkutan perkotaan sehingga pihak Organda dapat menyediakan layanan yang diharapkan penumpang.

1.6 Metodologi Penelitian

Pada subbab ini akan diuraikan tahapan penelitian yang akan dilakukan sebagai pendekatan permasalahan yang ada.

1.6.1 Pendekatan dan Metode Penelitian

Pada penelitian ini difokuskan pada persepsi dan preferensi pelajar untuk berpindah moda transportasi dari kendaraan pribadi ke angkutan perkotaan. Angkutan perkotaan disediakan oleh pemerintah melalui pihak swasta sebagai pemilik angkutan dan ORGANDA sebagai wadah organisasi pengusaha angkutan bermotor. Angkutan perkotaan di Kabupaten Bekasi merupakan moda penunjang kegiatan dan pergerakan masyarakat yang juga menjadi alternatif untuk mengurangi kemacetan yang seringkali terjadi terutama di jalan-jalan menuju pusat kawasan pendidikan. Saat ini angkutan perkotaan semakin kurang peminat dan angkutan pribadi terus bertambah (Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, 2017), akibatnya kemacetan masih sering terjadi dan oleh karena itu dibutuhkan penelitian untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi pelajar untuk berpindah moda dari angkutan pribadi bermotor ke angkutan perkotaan berdasarkan persepsi dan preferensi.

Metode pendekatan pada penelitian ini digunakan untuk menjawab sasaran penelitian yang telah dirumuskan. Pada penelitian ini metode yang digunakan adalah metode kualitatif dan kuantitatif, namun metode kualitatif lebih dominan dibandingkan dengan metode kuantitatif. Pendekatan kualitatif adalah pendekatan yang sesuai dengan penelitian ini, karena penelitian ini berhubungan langsung dengan siswa siswi atau pelajar di SMPN 1 Cikarang Utara dan SMAN 1 Cikarang Utara. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif yang menggambarkan hasil kajian dari tanggapan (persepsi) dan keinginan (preferensi) penumpang angkutan terhadap kualitas pelayanan angkutan.

1.6.2 Metode Pengambilan Sampel

A. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2005). Dalam penelitian ini populasi yang dimaksud adalah jumlah peserta didik/pelajar di SMPN 1 Cikarang Utara dan SMAN 1 Cikarang Utara, yang berjumlah sebanyak 2.705 peserta didik.

B. Sampel

Sampel adalah sebagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono, 2005). Teknik pengambilan sampel yang digunakan pada penelitian ini yaitu *non probability sampling*. *Non probability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang/kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Jenis sampel yang digunakan yaitu *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu atau sampel dipilih secara sengaja berdasarkan syarat sampel yang dibutuhkan. Teknik *purposive sampling* dipilih karena tidak semua pelajar menggunakan kendaraan pribadi melainkan terdapat juga siswa dan siswi yang berjalan kaki.

Jenis *purposive sampling* digunakan karena sampel dipilih secara sengaja berdasarkan syarat sampel yang dibutuhkan dan melalui sampel ini akan didapatkan data dari hasil kuesioner. Syarat dalam pengambilan sampel atau responden yang dipilih untuk mengisi kuesioner yaitu sebagai berikut. Syarat responden untuk penyebaran kuesioner secara langsung yaitu:

- Responden dari penelitian ini adalah pelajar SMPN 1 Cikarang Utara dan SMAN 1 Cikarang Utara.
- Responden dipilih berdasarkan siswa atau siswi yang menggunakan kendaraan bermotor seperti motor dan mobil serta transportasi online dan jemputan sekolah, selain itu tidak diperkenankan menjadi sampel penelitian.

- Responden yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi

Pada penelitian ini peneliti mempersempit populasi yaitu jumlah peserta didik sebanyak 2.705 dengan menghitung ukuran sampel menggunakan teknik slovin. Penelitian ini menggunakan teknik slovin karena jumlah populasinya sudah diketahui sehingga teknik slovin dapat digunakan dalam penelitian ini, untuk penarikan sampel jumlah sampel harus mewakili agar hasil penelitian dapat di generalisasikan, karena jika sampel terlalu kecil maka tidak dapat menggambarkan kondisi populasi yang sebenarnya dan jika sampel terlalu besar maka dapat menyebabkan pemborosan biaya penelitian. Berikut rumus slovin yang digunakan untuk menentukan sampel.

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

Keterangan:

n = Jumlah sampel/jumlah responden

N = Ukuran populasi

e = Persentase kesalahan yang ditolerir dalam pengambilan sampel yang masih bias ditolerir $e = 0,1$

Berikut perhitungan sampel:

$$n = \frac{2.705}{1 + 2.705 (0,1)^2} = \frac{2.705}{28,05} = 96,43, \text{ disesuaikan oleh peneliti menjadi } 100 \text{ responden.}$$

Jumlah populasi dalam penelitian ini yaitu 2.705 peserta didik. Penelitian ini menggunakan tingkat kepercayaan 90% dan tingkat kesalahan 10 %.

1.6.3 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dilakukan agar didapatkan data yang diperlukan untuk penelitian ini. Metode pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini yaitu:

- a. Pengumpulan data sekunder

Data sekunder adalah data yang mengacu pada informasi yang dikumpulkan dari sumber yang telah ada. Sumber data sekunder adalah catatan atau dokumentasi perusahaan, publikasi pemerintah, analisis industri oleh media, situs Web, internet dan seterusnya (Uma Sekaran, 2011). Dalam penelitian ini data sekunder yang dibutuhkan terkait dengan beberapa instansi diantaranya Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah.

Tabel 1.3 Kebutuhan Data Sekunder

No	Daftar Kebutuhan Data	Instansi
1	Jumlah peserta didik SLTP (Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama)	Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
2	Jumlah peserta didik SLTA (Sekolah Lanjutan Tingkat Atas)	Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
3	Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan trayek K-18 per hari.	Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi
4	Peta jalur/trayek angkutan perkotaan K-18	Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi
5	Jumlah pengguna kendaraan bermotor di Kabupaten Bekasi	Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat

Sumber: Hasil Analisis, 2019

b. Pengumpulan data primer

Data primer adalah data yang mengacu pada informasi yang diperoleh dari tangan pertama oleh peneliti yang berkaitan dengan variabel minat untuk tujuan spesifik studi. Sumber data primer adalah responden individu, kelompok fokus, internet juga dapat menjadi sumber data primer jika koisioner disebarkan melalui internet (Uma Sekaran, 2011). Sedangkan menurut Umi Narimawati (2008; 98) dalam bukunya “Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif: Teori dan Aplikasi” bahwa: “Data primer ialah data yang berasal dari sumber asli atau pertama. Data ini tidak tersedia dalam bentuk terkompilasi ataupun dalam bentuk file-file. Data ini harus dicari melalui narasumber atau dalam istilah teknisnya responden, yaitu orang yang kita jadikan objek penelitian atau orang yang kita jadikan sebagai sarana mendapatkan informasi ataupun data.

Dalam penelitian ini data primer yang digunakan adalah kuesioner. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya (Sugiyono, 2016:193). Pada penelitian ini, kuesioner yang digunakan merupakan jenis pertanyaan tertutup dimana responden tidak diberikan kesempatan untuk memberikan jawaban lain selain yang telah ditentukan oleh peneliti (Pontoh, dkk, 2013:119). Adapun tipe pertanyaan dalam kuesioner berupa skala peringkat, yaitu responden diminta untuk mengurutkan pilihan jawaban yang disediakan dari yang paling penting hingga kurang penting. Tipe pertanyaan ini secara tidak langsung memaksa responden untuk mendiskriminasi pilihan-pilihan yang ada, namun tidak mampu menjelaskan alasan di balik pilihan responden (“Cara”). Penyebaran kuesioner ditujukan kepada pelajar yang berada di SMPN 1 Cikarang Utara dan SMAN 1 Cikarang Utara merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan secara tertulis kepada responden untuk dijawabnya. (Sugiyono, 2005:162). Kuesioner untuk penelitian ini dibuat dengan teknik *stated preference*.

Penyebaran kuesioner dilakukan secara langsung. Kuesioner yang disebar secara langsung di SMPN 1 Cikarang Utara dan SMAN 1 Cikarang Utara tepatnya di area publik. Pada penelitian ini, responden yang diprioritaskan mengisi kuesioner adalah peserta didik yang menggunakan sekaligus mengemudikan kendaraan pribadi bermotor untuk sekolah. Pembagian kuesioner secara langsung dilakukan agar peneliti dapat menjelaskan secara langsung apabila ada responden yang tidak atau kurang memahami tujuan pembagian kuesioner dan pertanyaan yang terdapat pada kuesioner. Peneliti menggunakan kuesioner untuk mengetahui persepsi dan preferensi peserta didik/pelajar yang menggunakan kendaraan bermotor pribadi terhadap pemilihan moda transportasi. Data primer yang dikumpulkan melalui kuesioner mengenai persepsi peserta didik/pelajar yaitu tanggapan dalam memilih atau tidak kendaraan pribadi dan memilih atau tidak angkutan

perkotaan berdasarkan faktor – faktor pemilihan moda transportasi, serta tingkat prioritas faktor – faktor pemilihan moda untuk menggunakan angkutan perkotaan. Sedangkan survei primer terkait preferensi penumpang yaitu faktor pemilihan moda transportasi menggunakan angkutan perkotaan yang diinginkan untuk ditingkatkan/diperbaiki pelayanannya agar peserta didik/pelajar bersedia berpindah moda menggunakan angkot.

1.6.4 Metode Analisis Data

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis statistik deskriptif berdasarkan persepsi dan preferensi peserta didik/pelajar SMPN 1 Cikarang dan SMAN 1 Cikarang Selatan, metode ini digunakan untuk mengolah data agar mendapatkan informasi – informasi yang dibutuhkan.

Pada penelitian ini, metode analisis yang digunakan peneliti untuk mengolah data sehingga dapat menghasilkan informasi-informasi yang dibutuhkan. Metode analisis yang digunakan pada penelitian ini yaitu metode analisis statistik deskriptif berdasarkan persepsi dan preferensi pelajar SMPN 1 Cikarang Utara dan SMAN 1 Cikarang Utara. Menurut Suryono (2014), Metode statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

Analisis statistik deskriptif terhadap persepsi pengguna kendaraan bermotor selain angkot terhadap tingkat prioritas faktor-faktor pemilihan moda dalam melakukan perpindahan moda dan tanggapan pelajar untuk berpindah moda menggunakan angkot trayek K-18. Analisis statistik deskriptif merupakan analisis untuk mengungkapkan hasil peneliti secara jelas dan ringkas. Analisis ini digunakan karena peneliti perlu menggambarkan persepsi dan preferensi pelajar yang menggunakan kendaraan bermotor selain angkot untuk mencapai tujuan upaya mendorong perpindahan pengguna transportasi ke angkot trayek K-18. Sumber data yang diolah merupakan data yang diperoleh dari kuisioner yang diberikan kepada pelajar SMPN dan SMAN 1 Cikarang Utara.

Identifikasi persepsi pelajar yang merupakan target pengguna angkot trayek K-18 dilakukan untuk mengetahui hal-hal yang berpengaruh pada keputusan menggunakan kendaraan bermotor selain angkot serta berpengaruh pada keputusan untuk tidak menggunakan angkot trayek K-18. Analisis terhadap alasan menggunakan kendaraan bermotor seperti motor, mobil, transportasi online, dan jemputan sekolah dibandingkan menggunakan angkot trayek K-18 dilakukan untuk mengetahui tingkat pengaruh alasan moda transportasi yang dipilih. Berdasarkan analisis tersebut, dapat diketahui tingkat pengaruh dari pelayanan angkot trayek K-18 sehingga responden lebih memilih untuk menggunakannya, maka dapat digunakan sebagai pertimbangan untuk mendorong perpindahan moda transportasi ke angkot trayek K-18.

Identifikasi preferensi pelajar yang menggunakan kendaraan bermotor seperti motor, mobil, transportasi online, dan jemputan sekolah terhadap faktor-faktor pemilihan moda menggunakan angkot trayek K-18 agar bersedia menggunakannya sehingga dapat diketahui hal yang menjadi prasyarat bagi pelajar yang menggunakan kendaraan pribadi untuk berpindah moda ke angkot trayek K-18. Pada tahap ini, peneliti melakukan analisis statistik deskriptif untuk mengetahui faktor-faktor yang perlu ditingkatkan atau diperbaiki agar pelajar yang menggunakan kendaraan pribadi bersedia untuk berpindah menggunakan angkot trayek K-18.

Dalam melakukan analisis statistik deskriptif terhadap faktor-faktor pemilihan moda transportasi terlebih dahulu membutuhkan desain pertanyaan yang akan diberikan kepada responden. Dalam penelitian ini, beberapa faktor yang digunakan untuk mengkaji persepsi dan preferensi pelajar sebagai berikut:

Tabel 1.4 Faktor yang Dikaji

1. Identitas Responden	Jenis kelamin
	Tempat tinggal
	Usia
	Moda yang digunakan
	Alasan menggunakan moda yang digunakan

2. Karakteristik Perjalanan Responden (Pelajar)	Jarak tempat tinggal ke sekolah
	Jarak tempat tinggal ke jalur angkot
	Waktu tempuh dari tempat tinggal menuju sekolah
3. Persepsi Pelajar Terhadap Faktor Pemilihan Moda	Kemudahan dalam mendapatkan angkot
	Tanggapan terhadap kualitas pelayanan angkot
	Kesediaan untuk menggunakan angkot
4. Preferensi Pelajar Terhadap Faktor Pemilihan Moda	Analisis preferensi terhadap kualitas pelayanan angkot
	Analisis preferensi terhadap tarif angkot
	Analisis preferensi terhadap tingkat prioritas dalam pemilihan moda transportasi

Sumber: Hasil Analisis, 2019

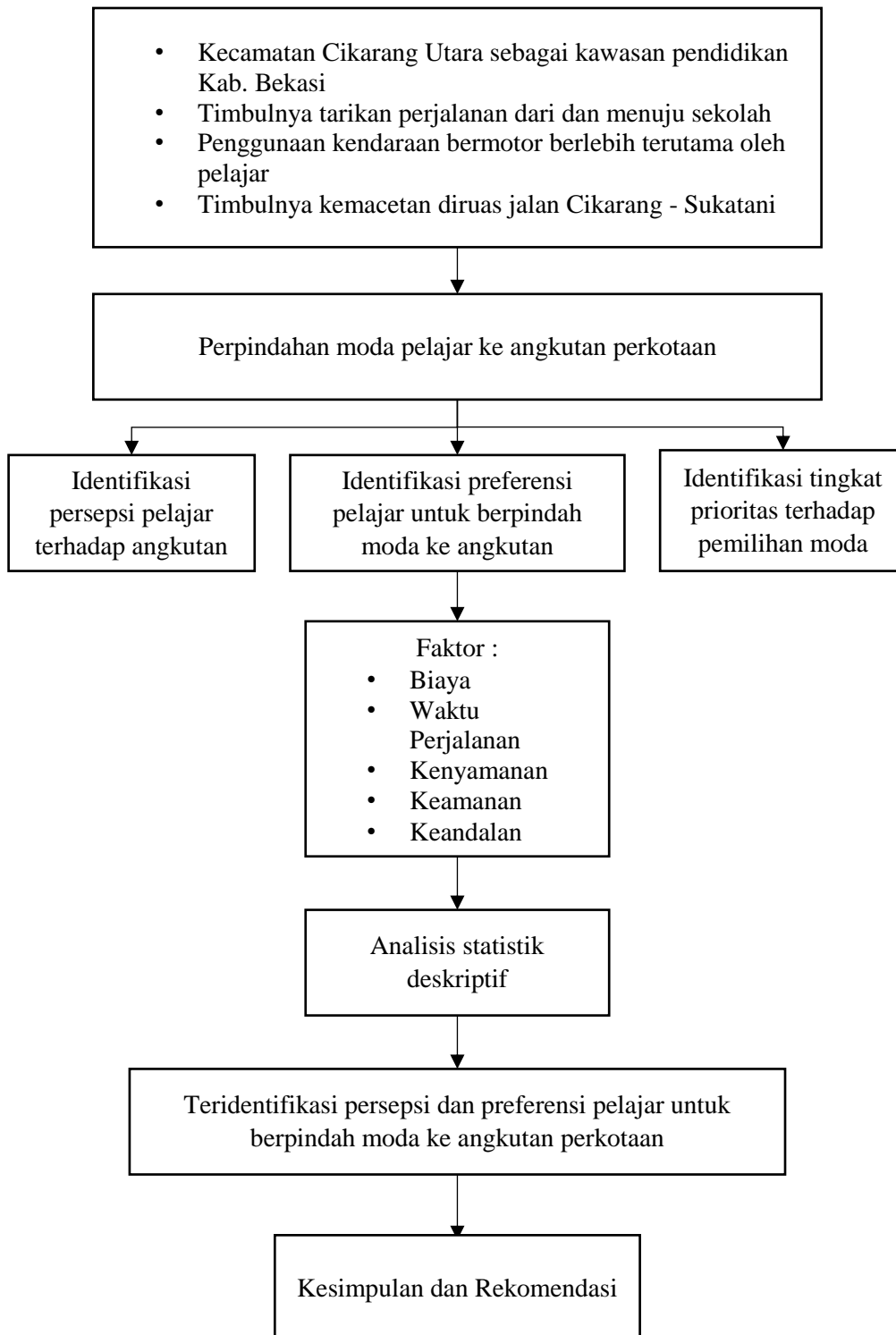
Selain faktor-faktor yang di analisis terdapat juga beberapa kebutuhan data yang diperlukan dalam penelitian ini juga terdapat metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini.

Tabel 1.5 Kebutuhan Data dan Analisis

Sasaran	Data yang Diperlukan	Pengumpulan Data	Analisis Data	Keluaran
Teridentifikasinya faktor yang paling mempengaruhi pelajar SMP dan SMA Cikarang Utara untuk berpindah moda transportasi menggunakan angkutan perkotaan.	Penilaian pelajar terkait tingkat prioritas terhadap faktor yang paling mempengaruhi pelajar untuk berpindah moda menggunakan angkot	Survei data primer mengenai penilaian pelajar terhadap faktor pemilihan moda melalui kuesioner	Analisis statistik deskriptif	Gambaran mengenai penilaian pelajar terhadap faktor yang diprioritaskan jika beralih menggunakan angkot
Teridentifikasinya persepsi pelajar SMP dan SMA Cikarang Utara terhadap kualitas pelayanan angkutan perkotaan.	Penilaian pelajar terkait kualitas angkot	Survei data primer mengenai persepsi terhadap kualitas angkot	Analisis statistik deskriptif	Gambaran mengenai tanggapan pelajar terkait kemudahan dalam menggunakan angkot dan kesediaan untuk beralih atau tidak menggunakan angkot
Teridentifikasinya preferensi pelajar SMP dan SMA Cikarang Utara untuk berpindah moda transportasi menggunakan angkutan perkotaan.	Faktor pemilihan moda yang paling diinginkan pelajar untuk diperbaiki dan ditingkatkan	Survei data primer mengenai preferensi terhadap angkot melalui kuesioner	Analisis statistik deskriptif	Gambaran mengenai atribut pelayanan yang diinginkan pelajar, untuk diperbaiki dan ditingkatkan

Sumber: Hasil Analisis, 2019

1.7 Kerangka Pikir



Gambar 1.1 Kerangka Pikir

Sumber: Hasil Pengolahan

1.8 Sistematika Penulisan

Rancangan Sistematika Penulisan hasil studi ini dibagi ke dalam beberapa bagian, dengan penguraian sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab pendahuluan ini merupakan dasar penelitian studi yang menjelaskan mengenai latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, ruang lingkup studi, manfaat penelitian, metodologi penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini mencakup landasan teori dan tulisan mengenai transportasi, angkutan umum dan angkutan perkotaan.

BAB 3 GAMBARAN UMUM

Bab ini merupakan deskripsi umum mengenai karakteristik wilayah studi dari gambaran umum Kabupaten Bekasi yang mencakup geografis, administratif, gambaran umum pendidikan Kabupaten Bekasi, gambaran umum angkutan perkotaan di Kabupaten Bekasi serta benchmark angkutan perkotaan.

BAB 4 ANALISIS

Bab ini akan membahas analisis statistik terhadap deskriptif karakteristik pelajar, persepsi dan preferensi pelajar untuk berpindah moda menggunakan angkot K-18 serta kesediaan berpindah berdasarkan karakteristik, serta analisis kebutuhan jumlah angkutan.

BAB 5 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini berisis temuan dan kesimpulan studi, serta rekomendasi dari hasil penelitian.