



Pemilihan Moda Dan Preferensi Angkutan Umum Khusus Perempuan

Di Kota Bandar Lampung

Fera Lestari⁽¹⁾, Ahmad Ari Aldino⁽²⁾

^(1,2) *Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer, Universitas Teknokrat Indonesia*

Abstrak

Maraknya kriminalitas yang terjadi di angkutan umum membuat citra angkutan umum semakin buruk terutama bagi para perempuan yang rentan menjadi sasaran kriminal tersebut terlebih lagi sebagian besar pengguna angkutan umum adalah perempuan. Oleh karena itu perlu adanya inisiatif untuk kebijakan transportasi yang melihat dari perspektif gender baik dalam perencanaan dan implementasinya. Upaya ini juga dilakukan untuk membantu pemerintah dalam mengajak masyarakat untuk lebih memilih menggunakan angkutan umum. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik perilaku perjalanan oleh perempuan dan memperoleh probabilitas pelaku perjalanan dalam memilih moda angkutan umum khusus perempuan Metode penelitian dalam penelitian ini adalah deskriptis analitis dimana menggambarkan suatu peristiwa kemudian melakukan analisis terhadap masalah yang timbul. Hasil menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pemilihan moda untuk melakukan perjalanan oleh perempuan dengan faktor sosio demografi serta terdapat hubungan antara pemilihan moda dengan tujuan perjalanan yang dilakukan oleh perempuan. Probabilitas untuk pemilihan moda angkutan umum khusus perempuan mungkin akan dipilih sebagai moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan oleh perempuan cukup tinggi. Sehingga diharapkan dengan adanya angkutan khusus perempuan dapat menjadi salah satu solusi dari permasalahan transportasi khususnya masalah yang sering dialami oleh perempuan. Angkutan umum khusus perempuan mungkin untuk diladakan. Namun, perlu kajian lebih dalam diantaranya mengenai keinginan dan kemampuan untuk membayar serta rancangan mengenai jumlah armada, trayek, tarif angkutan dan lainnya.

Keywords : angkutan umum, perempuan, pemilihan moda, karakteristik perilaku perjalanan

1. Pendahuluan

Sangat disadari bahwa moda angkutan umum jauh lebih efisien daripada moda angkutan pribadi. Tidak mungkin menampung semua kendaraan pribadi di suatu kota karena dibutuhkan ruang jalan yang sangat luas dan tempat parkir. Permasalahan yang timbul akibat tingginya permintaan transportasi diharapkan dapat diatasi dengan adanya angkutan umum. Penggunaan angkutan umum di Bandar Lampung mengalami penurunan dimana tahun 2011 sebesar 12,23% sedangkan tahun 2015 sebesar 5,93%. Penurunan penggunaan angkutan umum terus terjadi hingga 0,3% per tahunnya (Malik, 2017). Penurunan angka ini dapat disebabkan oleh penurunan pelayanan angkutan umum. Padahal prioritas utama dalam mewujudkan layanan kendaraan umum bagi penumpang adalah keamanan bagi penumpangnya (Prihono, 2011)

Survei tentang keamanan transportasi umum pada 2016 oleh The Thomson Reuters Foundation bersama lembaga survei YouGov terhadap lebih dari 6.550 perempuan dari 15 kota besar di dunia menempatkan Jakarta berada di peringkat kelima di dunia sebagai kota yang memiliki transportasi tidak aman untuk perempuan. Data dari Polda Metro Jaya menyebutkan selama tahun 2011 terjadi 68 kasus pemerkosaan di Jakarta, naik sekitar 13,33 persen dibandingkan tahun 2010. Sedangkan data Komnas

Perempuan menunjukkan kasus pemerkosaan di tempat umum tercatat sebanyak 22.285 kasus, diantaranya pada awal tahun lalu marak pemerkosaan di angkutan kota Perempuan melakukan lebih banyak perjalanan per hari tetapi menempuh jarak yang lebih pendek dibandingkan laki-laki. (Olde Kalter et al, 2009). Tahun 2007 di Amerika Serikat, 55% penumpang angkutan umum adalah perempuan. Di Prancis, dua pertiga penumpang angkutan umum adalah perempuan (Duchène, 2011). Di Indonesia seperti Jakarta khususnya busway, proporsi penumpang perempuan sebesar 55 %, sementara proporsi penumpang laki-laki sebesar 45 % (Murdiono, 2006). Pola perjalanan yang dilakukan oleh perempuan berbeda dari laki-laki. Perbedaan ini terkait dengan ketidaksetaraan gender di dalam rumah, pasar tenaga kerja, struktur perkotaan, proses sosialisasi dan pendidikan.

Hasil studi yang dilakukan oleh Badan PBB untuk Kesenjangan Gender dan Pemberdayaan Perempuan (UN Women), perempuan merasa tidak aman karena lebih rentan menjadi korban pelecehan dan kekerasan seksual di tempat umum, termasuk di transportasi publik. Dengan memperbaiki kualitas dan kondisi angkutan umum diharapkan tercipta angkutan umum yang handal, aman dan nyaman. Perempuan akan lebih tertarik tetap menggunakan transportasi umum di masa depan apabila tingkat

^{*}Corresponding author : Ahmadi Ari Aldino
E-mail addresses: Aldino@teknokrat.ac.id

kenyamanan pada sistem transportasi umum ditingkatkan (Fu, 2017)

Citra angkutan umum yang buruk membuat orang enggan memilih angkutan umum sebagai moda transportasi untuk melakukan perjalanannya, padahal angkutan umum merupakan salah satu cara dalam mewujudkan lalu lintas yang aman, nyaman dan berkelanjutan. Maraknya kriminalitas yang terjadi di angkutan umum membuat citra angkutan umum semakin buruk terutama bagi para perempuan yang rentan menjadi sasaran kriminal tersebut terlebih lagi sebagian besar pengguna angkutan umum adalah perempuan. Oleh karena itu perlu adanya inisiatif untuk kebijakan transportasi yang melihat dari perspektif gender baik dalam perencanaan dan implementasinya. Upaya ini juga dilakukan untuk membantu pemerintah dalam mengajak masyarakat untuk lebih memilih menggunakan angkutan umum.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik perilaku perjalanan oleh perempuan dan memperoleh probabilitas perilaku perjalanan dalam memilih moda angkutan umum khusus perempuan

2. Metode

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif analitis yaitu menggambarkan suatu peristiwa kemudian melakukan analisis masalah yang timbul. Metode analisa data yang dilakukan dalam studi ini adalah menghitung data perhitungan dari hasil survei (kuisisioner). Dari kuisisioner yang diberikan kepada penumpang akan diperoleh data karakteristik penumpang dan peluang penumpang terhadap moda transportasi yang direncanakan. Untuk mendapatkan karakteristik dari perilaku perjalanan yang dilakukan oleh perempuan dilakukan pengelompokan data dengan menggunakan distribusi frekuensi. Sedangkan untuk mengetahui hubungan antara pemilihan moda dengan factor sosio demografi dan tujuan perjalanan digunakan analisis statistik dengan menggunakan uji *chi square*.

Jumlah sampel minimal yang harus diambil adalah sebanyak 100 orang (Margono, 2010) penetapan besar kecilnya sampel tidaklah ada suatu ketentuan yang mutlak, artinya tidak ada satupun ketentuan berapa persen suatu sampel harus diambil. Pengambilan sampling dalam penelitian ini merupakan gabungan antara teknik sampling aksidental dengan *purposive/ judgement* sampling. Metode sampling aksidental adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui tersebut cocok sebagai sumber data. Sedangkan *purposive/ judgement* sampling adalah teknik penentuan sampling yang dipilih berdasarkan tujuan penelitian, yaitu sampel

data berdasarkan karakteristik tertentu yang berkaitan dengan penelitian.

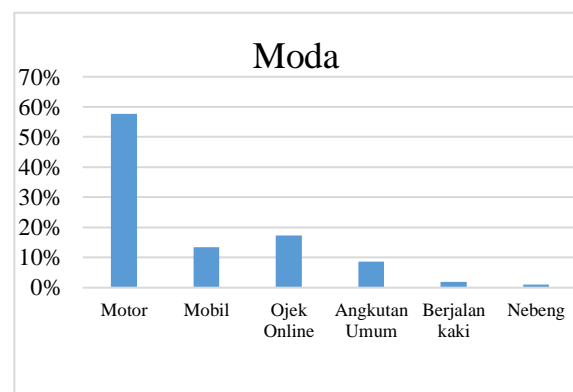
3. Hasil dan Pembahasan

Pengambilan data dilakukan dengan cara memberikan kuisisioner kepada responden, Jumlah respon yang diterima dari kuisisioner yang dibagikan secara online didapatkan respon dari 104 responden.

Dalam rangka mengurangi permintaan perjalanan perlu dilakukan beberapa alternatif yang harus dilakukan. Terwujudnya transportasi yang aman dan nyaman bagi penggunaannya merupakan hal yang diharapkan ada dalam sebuah sistem transportasi. Dibutuhkan perencanaan dan perancangan transportasi yang tepat dan didukung dengan adanya kebijakan-kebijakan untuk mewujudkan sistem transportasi yang aman, nyaman, ekonomis dan berkelanjutan. Untuk melakukan hal tersebut dibutuhkan suatu data diantaranya data mengenai karakteristik perilaku perjalanan.

Data yang dihasilkan dari distribusi frekuensi mengenai karakteristik perilaku perjalanan diuraikan sesuai dengan karakteristiknya diantaranya karakteristik moda, usia, pendidikan, pendapatan, pekerjaan dan kepemilikan kendaraan.

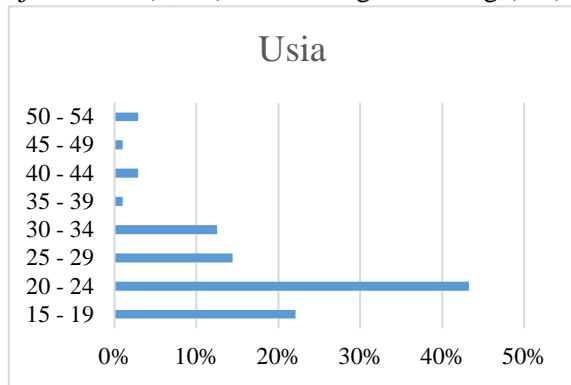
Moda perjalanan merupakan salah satu karakteristik dalam melakukan perjalanan. Pemilihan moda yang dilakukan oleh perempuan di Kota Bandar Lampung terdiri dari kendaraan umum dan kendaraan pribadi, Kendaraan umum terdiri dari angkutan umum dan ojek online sedangkan untuk kendaraan pribadi yaitu berupa sepeda motor dan mobil. Selain dengan penggunaan kendaraan ada pula yang memilih berjalan kaki dalam melakukan perjalanannya.



Gambar 1. Karakteristik Moda

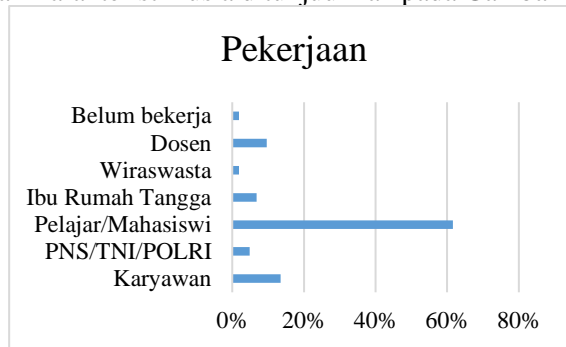
Berdasarkan kuesioner yang telah disebar kepada responden di Kota Bandar Lampung moda perjalanan yang digunakan untuk melakukan kegiatan oleh perempuan adalah 60 orang menggunakan sepeda motor (57,69%), 14 orang menggunakan mobil (13,46%), 18 orang menggunakan Ojek Online (17,30%), 9 orang

menggunakan angkutan umum (8,65%), 2 orang berjalan kaki (1,9%) dan 1 orang menebeng (1%)



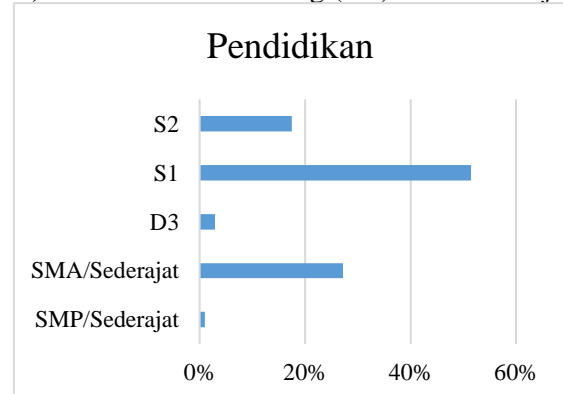
Gambar 2. Karakteristik Usia

Karakteristik usia dari perilaku perjalanan oleh perempuan ditunjukkan pada gambar 2. Kelompok usia perempuan yang melakukan perjalanan terbesar terdapat pada kelompok usia 20-24 sedangkan kelompok usia yang melakukan perjalanan paling sedikit adalah kelompok usia 35-54 tahun. Rincian dari karakteristik usia ditunjukkan pada Gambar 2.



Gambar 3. Karakteristik Pekerjaan

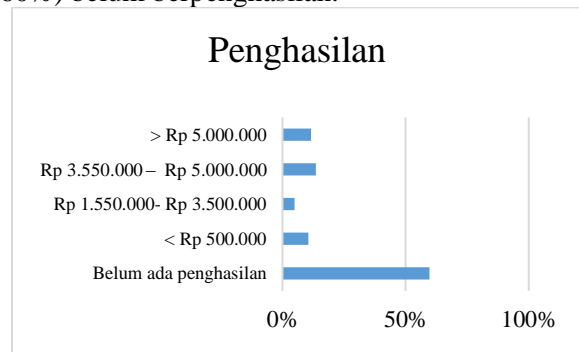
Karakteristik pekerjaan dari perempuan dalam melakukan perjalanan ditunjukkan oleh gambar 3. Hasil dari kuisisioner menunjukkan bahwa sebanyak 64 orang (62%) merupakan pelajar/mahasiswa. Sebanyak 14 orang (13%) bekerja sebagai karyawan, 10 orang (10%) bekerja sebagai dosen, 7 orang (7%) bekerja sebagai ibu rumah tangga, 5 orang bekerja sebagai PNS/TNI/POLRI, 2 orang (2%) wiraswasta dan 2 orang (2%) belum bekerja.



Gambar 4. Karakteristik Pendidikan

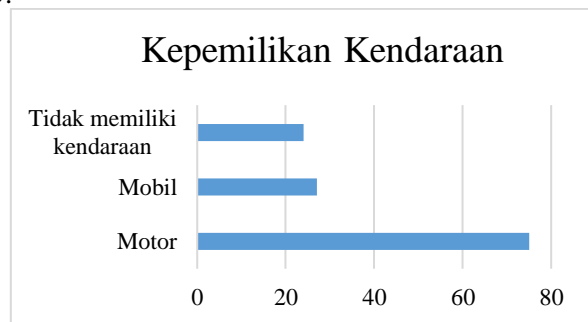
Gambar 4. menunjukkan karakteristik pendidikan dari perilaku perjalanan khususnya oleh perempuan. Karakteristik pendidikan tertinggi ditunjukkan dengan pendidikan S1 sebanyak 53 orang (51%). Karakteristik pendidikan lainnya yaitu sebanyak 28 orang (27%) berpendidikan SMA/ sederajat, 18 orang (17%) berpendidikan S2, sebanyak 3 orang (3%) berpendidikan D3 dan 1 orang (1%) berpendidikan SMP/ Sederajat.

Karakteristik lainnya dari perilaku perjalanan oleh perempuan adalah penghasilan. Hasil dari kuisisioner menunjukkan bahwa sebanyak 62 orang (60%) belum berpenghasilan.



Gambar 5. Karakteristik Penghasilan

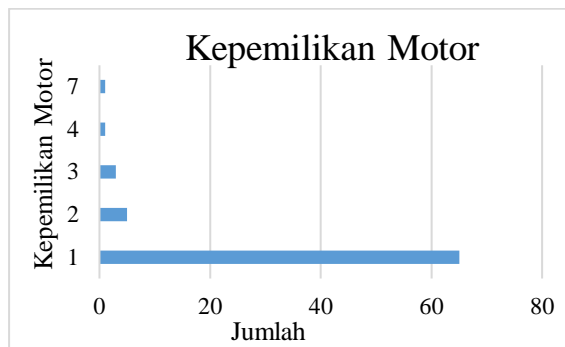
Sebanyak 14 orang (13%) memiliki pendapatan Rp 3.550.000 - Rp 5.000.000, sebanyak 12 orang (11%) memiliki pendapatan < Rp 500.000, sebanyak 12 orang (12%) memiliki pendapatan > Rp 5.000.000 dan sebanyak 5 orang (5%) memiliki pendapatan Rp 1.550.000- Rp 3.500.000. karakteristik penghasilan ditunjukkan pada Gambar 5.



Gambar 6. Karakteristik Kepemilikan Kendaraan

Karakteristik kepemilikan kendaraan ditunjukkan pada Gambar 6 Berdasarkan hasil kuisisioner terdapat sebanyak 75 memiliki motor, 27 orang memiliki mobil dan sebanyak 24 orang tidak memiliki orang kendaraan.

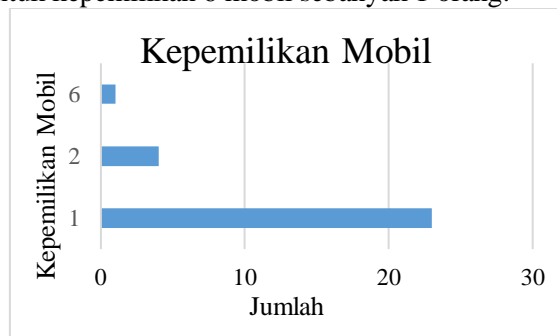
Kepemilikan motor dan kepemilikan mobil ditunjukkan pada Gambar 7 dan Gambar 8



Gambar 7. Kepemilikan Motor

Hasil dari kuisioner menunjukkan untuk kepemilikan motor, sebanyak 65 orang memiliki 1 motor, responden yang memiliki 2 motor sebanyak 5 orang, responden yang memiliki 3 motor berjumlah 3, yang memiliki 4 motor sebanyak 1 orang dan yang memiliki 7 motor sebanyak 1 orang.

Data mengenai karakteristik kepemilikan mobil ditunjukkan pada Gambar 8 Untuk responden dengan kepemilikan 1 mobil berjumlah 23 orang, untuk kepemilikan 2 mobil sebanyak 4 orang dan untuk kepemilikan 6 mobil sebanyak 1 orang.



Gambar 8. Kepemilikan Mobil

Setelah diketahui karakteristik perjalanan yang dilakukan oleh perempuan dilakukan analisis terhadap hubungan antara pemilihan moda dengan

faktor sosio demografi (usia, pendidikan, pekerjaan, dan kepemilikan kendaraan). Selain itu analisis korelasi juga dilakukan antara pemilihan moda dengan tujuan perjalanan. Untuk mengetahui hubungan atau korelasi dari pemilihan moda dengan faktor sosio demografi (usia, pekerjaan, kepemilikan kendaraan) dan hubungan antara pemilihan moda dengan tujuan perjalanan dilakukan analisis statistik berupa analisis *chi square*. Signifikansi 0,01 menunjukkan bahwa tingkat kepercayaan data sebesar 99% Adanya hubungan dari variabel bebas dan variabel terikat yang diuji ditunjukkan dengan signifikansi yang memiliki nilai kurang dari 0,05.

Terdapat hubungan antara pemilihan penggunaan mobil pribadi dengan usia, Pendidikan SMP dan S2, pekerjaan sebagai dosen dan ibu rumah tangga dan jumlah kepemilikan mobil. Hubungan antara pemilihan moda berupa mobil pribadi dengan pekerjaan sebagai mahasiswa/pelajar menunjukkan angka negatif yang artinya jika pekerjaannya pelajar/mahasiswa maka semakin tidak menggunakan mobil pribadi.

Tabel 2. menunjukkan hubungan antara pemilihan moda terhadap tujuan perjalanan. Terdapat hubungan antara pemilihan penggunaan mobil pribadi dengan tujuan perjalanan belanja & bekerja dan belanja & kunjungan kerabat. Selain itu terdapat hubungan antara pemilihan moda Tabel 2. menunjukkan hubungan antara pemilihan moda terhadap tujuan perjalanan. Terdapat hubungan antara pemilihan penggunaan mobil pribadi dengan tujuan perjalanan belanja & bekerja dan belanja & kunjungan kerabat. Selain itu terdapat hubungan antara pemilihan moda

Tabel 1. Hubungan Antara Pemilihan Moda Dengan Faktor Sosiodemografi

Hubungan Korelasi	<i>Pearson Correlation</i>	Significant
Usia dengan Mobil Pribadi	0,345	0,000342
Pendidikan S2 dengan Mobil Pribadi	0,254	0,0004
Pendidikan SMP dengan Mobil Pribadi	0,25	0,010538
Dosen dengan Mobil Pribadi	0,254	0,009387
Ibu Rumah Tangga dengan Mobil Pribadi	0,344	0,000353
Pelajar/ Mahasiswa dengan Mobil Pribadi	-0,441	0,000003
Jumlah Mobil dengan Mobil Pribadi	0,549	0,000

angkutan umum dengan tujuan perjalanan berbelanja kunjungan sekolah kunjungan kerabat dan ada hubungan antara tujuan perjalanan

kunjungan kerabat dengan pemilihan moda jalan kaki dan nebeng.

Tabel 2. Hubungan Antara Pemilihan Moda Dengan Tujuan Perjalanan

Hubungan Korelasi	<i>Pearson Correlation</i>	Significant
Belanja & Bekerja dengan Mobil Pribadi	0,254	0.009387
Belanja & Kunjungan Kerabat dengan Mobil Pribadi	0,269	0.005823
Belanja, Kunjungan Kerabat, Sekolah dengan angkutan umum	0,455	0.000001
Kunjungan Kerabat dengan Jalan Kaki	0,394	0.000035
Kunjungan Kerabat dengan Nebeng	0,572	0,0000023

Tabel 3. Probabilitas Angkutan Khusus Perempuan

Skenario Angkutan Khusus Perempuan	Preferensi	Jumlah	Presentase Probabilitas
Angkutan umum khusus perempuan dengan tarif Rp. 4000	Mungkin pilih angkutan umum khusus perempuan	36	35%
	Pilihan Berimbang antara angkutan pribadi dan angkutan umum khusus perempuan	29	28%
	Pasti pilih angkutan umum khusus perempuan	23	22%
	Mungkin pilih angkutan pribadi	6	6%
	Pasti pilih angkutan pribadi	9	9%
	Tidak memilih angkutan khusus perempuan	1	1%
Angkutan Umum Khusus Perempuan dengan fasilitas AC, tempat duduk yang nyaman dan bersih, serta tersedia tempat duduk untuk kaum disabilitas	Mungkin pilih angkutan umum khusus perempuan	38	37%
	Pilihan Berimbang antara angkutan pribadi dan angkutan umum khusus perempuan	22	21%
	Pasti pilih angkutan umum khusus perempuan	30	29%
	Mungkin pilih angkutan pribadi	6	6%
	Pasti pilih angkutan pribadi	6	6%
	Tidak memilih angkutan khusus perempuan	2	2%
Angkutan Umum Khusus Perempuan yang waktu perjalanannya lebih cepat 10 menit dari waktu perjalanan dengan angkutan pribadi	Mungkin pilih angkutan umum khusus perempuan	36	35%
	Pilihan Berimbang antara angkutan pribadi dan angkutan umum khusus perempuan	11	11%
	Pasti pilih angkutan umum khusus perempuan	44	42%
	Mungkin pilih angkutan pribadi	5	5%
	Pasti pilih angkutan pribadi	5	5%
	Tidak memilih angkutan khusus perempuan	3	3%
Angkutan Umum Khusus Perempuan dengan waktu tunggu/ waktu kedatangannya 5 menit	Mungkin pilih angkutan umum khusus perempuan	44	42%
	Pilihan Berimbang antara angkutan pribadi dan angkutan umum khusus perempuan	13	13%
	Pasti pilih angkutan umum khusus perempuan	25	24%
	Mungkin pilih angkutan pribadi	12	12%
	Pasti pilih angkutan pribadi	7	7%
	Tidak memilih angkutan khusus perempuan	3	3%

4. Kesimpulan

Dari hasil yang analisis data maka dapat ditarik kesimpulan bahwa terdapat hubungan antara pemilihan moda untuk melakukan perjalanan oleh perempuan dengan faktor sosio demografi serta terdapat hubungan antara pemilihan moda dengan tujuan perjalanan yang dilakukan oleh perempuan.

Probabilitas untuk pemilihan moda angkutan umum khusus perempuan mungkin akan dipilih sebagai moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan oleh perempuan. Hal ini ditunjukkan dari hasil kuisioner dimana responden lebih

banyak memilih jawaban mungkin naik angkutan umum khusus perempuan dan pasti pilih angkutan umum khusus perempuan. Sehingga diharapkan dengan adanya angkutan khusus perempuan dapat menjadi salah satu solusi dari permasalahan transportasi khususnya masalah yang sering dialami oleh perempuan. Angkutan umum khusus perempuan mungkin untuk diladakan. Namun, perlu kajian lebih dalam diantaranya mengenai keinginan dan kemampuan untuk membayar serta rancangan mengenai jumlah armada, trayek, tarif angkutan dan lainnya

5. Ucapan Terimakasih

Terima kasih penulis sampaikan kepada Kementerian Riset dan Teknologi/ Badan Riset dan Inovasi Nasional yang telah memberikan dana hibah penelitian sesuai Kontrak Penelitian Tahun Anggaran 2020 Nomor: 839/SP2H/LT/MONO/LL2/ 20202 Tanggal 24 Juni 2020. Selanjutnya, terima kasih kepada ketua dan staff LPPM Universitas Teknokrat Indonesia yang telah memfasilitasi kegiatan PDP.

6. Daftar Pustaka

- Cornish, D. and Clarke, R. 1987. *Understanding Crime Displacement: An Application of rational choice theory*.Criminology
- Duchène, Chantal, 2011. *Germany.Gender and Transport*. International Transport Forum, Leipzig.
- Fu, Xuamei. 2017. *Exploring the Psychosocial Factors Associated with Public Transportation Usage and Examining the Gendered Difference*.
- Malik, Ida Bagus Ilham. 2017. *Dari 1,4 Juta Penduduk Bandar Lampung Hanya 87 Ribu Pengguna Angkutan Umum* .Center for Urban and Regional Studies. Universitas Bandar Lampung
- Margono, S., (2010). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Rineka Cipta.Jakarta. 259 hlm
- Murdiono, Jatmiko, 2006. *Persepsi Konsumen Terhadap Pelayanan Busway Trans Jakarta*, Jurnal Ekubank, 3.
- Olde-Kalter, Marie-Jose, Lucas Harms and Peter Jorristma. 2009. *Changing Travel Patterns of Women in the Netherlands*. 31st Iatur Conference of the International Association for Time Use Research.
- Prihono, 2011. *Disain Layanan Kendaraan Umum untuk Wanita Berbasis Fuzzy-Kano Quality Function Development (QFD)*, Tesis Magister Teknik Institut Teknologi Sepuluh