

# Faktor Pemilihan Moda yang Mempengaruhi Keputusan Penggunaan Transportasi Umum (Studi Kasus: Transportasi Umum Trayek Blok M-Pondok Labu)

Auliya Ramadhani Guswara<sup>a,1</sup>, Ode Sofyan Hardi<sup>a,2</sup>, Aris Munandar<sup>a,3</sup>

<sup>a</sup>Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta

<sup>1</sup> [aulyaramadhani98@gmail.com](mailto:aulyaramadhani98@gmail.com); <sup>2</sup> [Ode-sofyan-hardi@unj.ac.id](mailto:Ode-sofyan-hardi@unj.ac.id); <sup>3</sup> [Arisbrebes77@gmail.com](mailto:Arisbrebes77@gmail.com)

<b>Informasi artikel</b>	<b>ABSTRAK</b>
<i>Sejarah artikel</i> Diterima : 2023-02-23 Revisi : 2024-06-15 Dipublikasikan : 2024-06-25	Penelitian ini berguna untuk mengidentifikasi faktor pemilihan moda transportasi, yang dapat mempengaruhi pengambilan keputusan menggunakan transportasi umum, di trayek Blok M-Pondok Labu. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif, dengan subjek penelitian masyarakat pengguna transportasi Blok M-Pondok Labu. Teknik pengambilan sampel menggunakan random sampling. Teknik analisis data menggunakan analisis deskripsi, dan uji korelasi rank spearman test. Uji korelasi menggunakan perhitungan nilai signifikansi alpha ( $\alpha$ ) 0,005 dan nilai kritis tabel 0,195. Faktor pemilihan moda dinyatakan memiliki korelasi yang signifikan, jika nilai signifikansi alpha < 0,005, dan nilai koefisien korelasi > 0,195. Penelitian ini meneliti 4 faktor pemilihan moda, yakni faktor pengguna transportasi, faktor perjalanan, faktor fasilitas moda, dan faktor kota/zona. Hasil yang faktor pengguna moda transportasi, perjalanan, dan fasilitas moda transportasi, memiliki pengaruh yang signifikan dalam pengambilan keputusan penggunaan transportasi umum Blok M-Pondok Labu. Sementara faktor kota/zona tidak memiliki pengaruh yang signifikan dalam pengambilan keputusan penggunaan transportasi umum Blok M-Pondok Labu.
<b>Kata kunci:</b> Faktor Pemilihan Moda Transportasi Umum Pengambilan Keputusan	<b>ABSTRACT</b> <i>This research is useful for identifying the factors of choosing a mode of transportation, which can influence decision making to use public transportation, on the Blok M-Pondok Labu route. This study uses a quantitative method, with the research subject being the people using the Blok M-Pondok Labu transportation. The sampling technique used random sampling. The data analysis technique used descriptive analysis, and the Spearman rank correlation test. The correlation test uses the calculation of the significance score of alpha (<math>\alpha</math>) 0.005 and the critical table score is 0.195. The mode selection factor is stated to have a significant correlation, if the alpha significance score is &lt;0.005, and the correlation coefficient score is &gt;0.195. This study examines 4 factors of mode selection, namely transportation user factors, travel factors, mode facility factors, and city/zone factors. The results show that the factors of users of transportation modes, travel, and transportation mode facilities have a significant influence on decision making on the use of Blok M-Pondok Labu public transportation. Meanwhile, city/zonal factors do not have a significant influence on the decision making of Blok M-Pondok Labu public transportation.</i>
<b>Keywords:</b> Transportation Selection Factors Public Transportation Decision Making	

## Pendahuluan

Kota Jakarta Selatan merupakan lokasi dengan arus komuter terbanyak di Jabodetabek, yakni 682.277 orang (Badan Pusat Statistik, 2019). Tingginya jumlah arus komuter di Jakarta Selatan disebabkan letak geografisnya yang berbatasan dengan dua provinsi, yakni Jawa Barat (Depok), Salah satu kawasan pergerakan komuter di Jakarta Selatan adalah kawasan Pondok Labu. Pondok Labu merupakan kawasan yang terletak di Kecamatan Cilandak, Kota Jakarta Selatan. Kawasan Pondok Labu menjadi kawasan yang ramai dilalui, karena menjadi daerah lintasan bagi masyarakat yang melakukan perjalanan dari selatan Jakarta (Djamaluddin et.al, 2015). Sedangkan kawasan Blok M merupakan salah satu pusat kegiatan ekonomi dengan skala Jabodetabek, dan merupakan hub (titik temu) moda transportasi di Jakarta (Arsyad dan Handayani, 2018).

Tingginya mobilitas di kawasan Pondok Labu perlu diimbangi oleh ketersediaan sarana dan prasarana transportasi. Secara prasarana transportasi, kawasan Pondok Labu belum memiliki prasarana transportasi yang baik. Hal ini dikarenakan kondisi geometrik jalan yang buruk, manajemen pengaturan arus lalu lintas yang tidak efisien, tingginya tingkat hambatan samping jalan, banyaknya jumlah persimpangan, perilaku pengguna jalan yang tidak disiplin, serta tata ruang kegiatan yang kurang tepat (Djamaluddin et.al, 2015). Kondisi ini pun menimbulkan kemacetan di kawasan Pondok Labu, yang semakin parah jika memasuki jam-jam sibuk, seperti jam berangkat kerja (06:00-10:00 WIB), dan jam pulang kerja (17:00-21:00 WIB). Dari kondisi sarana transportasi, Pemprov DKI Jakarta mencoba mengoptimalkan transportasi umum. Penyediaan transportasi umum ini diharapkan dapat menjadi salah satu alternatif bagi masyarakat untuk melakukan mobilitas, disamping menggunakan kendaraan pribadi. Saat ini, terdapat dua transportasi umum yang melintasi trayek Blok M-Pondok Labu, yakni TransJakarta rute 1E Blok M-Pondok Labu, dan

Angkutan Kota Jaklingko rute JAK 31 Blok M-Andara.

Penelitian ini meneliti faktor pemilihan moda transportasi, yang dapat mempengaruhi pengambilan keputusan pengguna transportasi, khususnya saat menggunakan transportasi umum trayek Blok M-Pondok Labu. Faktor-faktor tersebut terdiri dari faktor pengguna transportasi, faktor perjalanan, faktor fasilitas moda, dan faktor kota/zona (Tamin, 1997). Keempat faktor pemilihan moda transportasi ini kemudian dianalisis korelasinya terhadap pengambilan keputusan, dalam menggunakan transportasi umum Blok M-Pondok Labu. Proses pengambilan keputusan diawali dengan pengenalan kebutuhan, mencari alternatif pemecahan kebutuhan, Evaluasi alternatif, kebutuhan, menggunakan hasil, dan evaluasi penggunaan hasil (Well dan Prenskey, dalam Razak, 2016).

## Metode

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif. Proses penelitian diawali dengan studi pustaka, penyusunan rancangan dan kuesioner penelitian, pengumpulan data, dan analisis data. Pengumpulan data menggunakan data primer, yakni kuesioner yang disebar kepada responden, serta data sekunder berupa peta rute TransJakarta 1E Blok M-Pondok Labu dan Angkot Jaklingko JAK 31 Blok M-Andara. Adapun lokasi pengumpulan data dilakukan di sepanjang trayek Blok M-Pondok Labu.

Populasi yang diambil adalah masyarakat pengguna angkutan umum di trayek Blok M-Pondok Labu, meliputi pengguna Trans Jakarta 1E, dan pengguna Angkutan Kota Jak Lingko JAK 31, dalam sebulan terakhir (November-Desember 2022). Proses pengambilan sampel menggunakan teknik *random sampling*. Mengingat tidak tersedianya data jumlah populasi, yakni data jumlah pengguna transportasi di jalur Blok M-Pondok Labu, maka penelitian ini menggunakan rumus Lemeshow (Levy & Lemeshow, 2008).

$$n = \frac{Z^2 \cdot P(1 - P)}{d^2}$$

$$n = \frac{1,96^2 \cdot 0,5(1 - 0,5)}{0,1^2}$$

$$n = 96,04 = 100$$

**Keterangan:**

$n$  = jumlah sampel

$z$  = skor  $z$  pada kepercayaan 95% = 1,96

$P$  = maksimal estimasi = 0,5

$d$  = sampling error = 10%

Jumlah sampel yang diperoleh adalah 96,04. Untuk mempermudah, maka jumlah sampel dibulatkan menjadi 100 orang, untuk menjelaskan sikap responden terhadap objek yang diteliti (Hardani, et al., 2020).

Teknik analisis data menggunakan analisis deskripsi, dan uji korelasi rank spearman test. Analisis deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan karakteristik responden, serta jawaban dari tiap variabel. Setiap pernyataan diukur menggunakan skala Likert, untuk menjelaskan sikap responden terhadap objek yang diteliti.

Setelah melakukan analisis deskriptif, dilakukan uji korelasi menggunakan analisis *rank spearman test*. Uji korelasi Rank Spearman dilakukan untuk menguji korelasi data yang tidak berdistribusi normal, atau sifat data bersifat ordinal (Gunawan, 2019). Uji korelasi menggunakan aplikasi SPSS, dengan menggunakan perhitungan nilai signifikansi alpha ( $\alpha$ ) 0,005 dan nilai kritis tabel 0,195. Adapun kriteria dari perhitungan korelasi ini, yakni:

1. Jika nilai koefisien korelasi > nilai kritis tabel, maka  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak
2. Jika nilai signifikansi < nilai  $\alpha$ , maka  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak

Jika  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak, maka terdapat hubungan antara faktor pemilihan moda terhadap pengambilan keputusan menggunakan transportasi umum. Sebaliknya, jika  $H_a$  ditolak dan  $H_o$  diterima, maka tidak terdapat hubungan antara faktor pemilihan moda terhadap pengambilan keputusan.

**Hasil dan pembahasan**

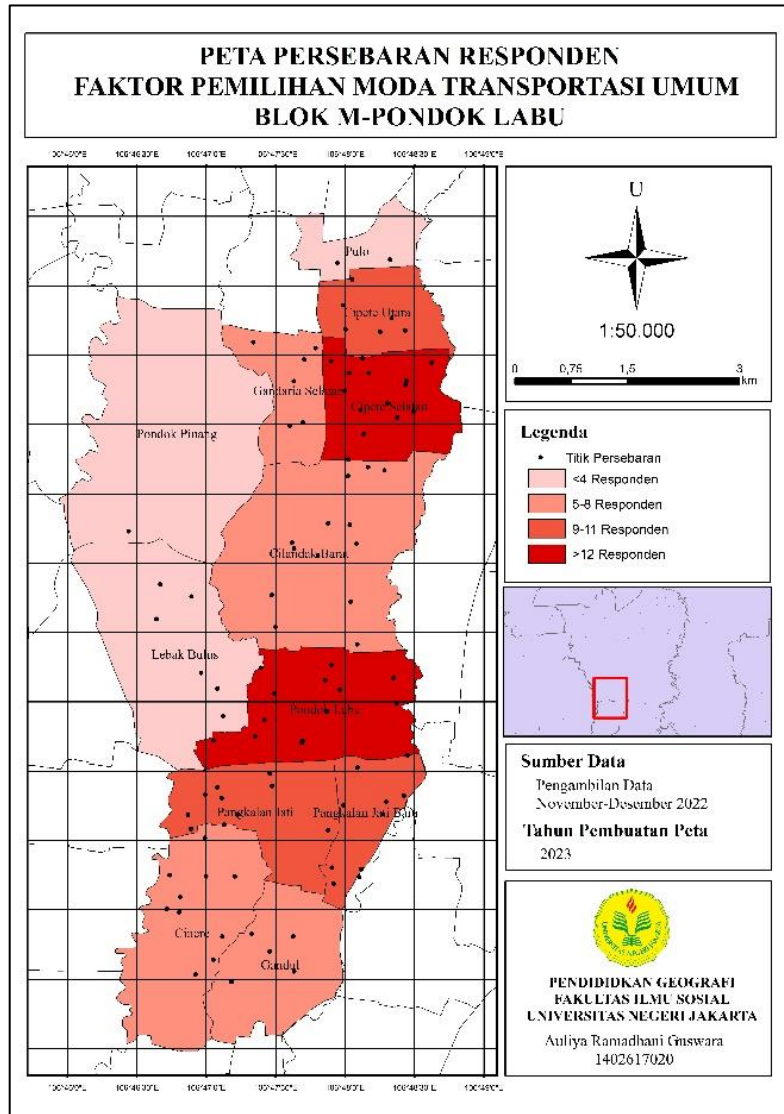
Karakteristik responden yang dijarung dalam penelitian ini meliputi jenis kelamin, umur, pekerjaan, pendapatan, pendapatan, domisili, dan moda transportasi yang sering digunakan. Dari karakteristik jenis kelamin, mayoritas responden merupakan perempuan, dengan persentase sebanyak 57%. Hal ini berkaitan dengan pola perjalanan perempuan yang cenderung berbeda dibandingkan laki-laki, yang mana berkaitan dengan ketidaksetaraan gender di dalam rumah, pasar tenaga kerja, struktur sosial, pendidikan, dan faktor-faktor lainnya (Lestari & Aldino, 2020). Dari segi usia, mayoritas responden berusia 21-30 tahun, dengan persentase 57%. Banyaknya responden yang berusia 21-30 tahun menunjukkan kecenderungan, pengguna transportasi umum merupakan masyarakat yang berusia 30 tahun ke bawah. Hal ini dikarenakan usia akan mempengaruhi persepsi seseorang, terhadap tingkat pelayanan moda transportasi (Kanafani dalam Laloma, et al., 2018).

Dari segi pekerjaan, mayoritas responden penelitian ini berprofesi sebagai pelajar/mahasiswa, dengan jumlah 41 orang (41%). Banyaknya responden yang berstatus pelajar/mahasiswa, juga tidak lepas dari faktor usia, dimana usia muda cenderung belum memiliki SIM dan kendaraan pribadi (Dallen, dalam Le-Klahn, et al., 2014). Dari segi pendapatan, mayoritas responden memiliki pendapatan dibawah Rp 3.000.000, dengan jumlah 54 orang (54%). Hal ini menunjukkan kecenderungan bahwa Semakin tinggi pendapatan, orang cenderung menggunakan kendaraan pribadi (Tamin, 1997).

Dari segi domisili responden, mayoritas responden penelitian ini berdomisili di daerah Jakarta Selatan, dengan jumlah 65 orang (65%). Sementara responden yang berdomisili di non Jakarta Selatan, berjumlah 35 orang (35%). Domisili responden menggambarkan, bahwa transportasi umum trayek Blok M-Pondok Labu melayani penduduk di wilayah Jakarta selatan

(Sekitaran Blok M-Pondok Labu), dan penduduk di wilayah perbatasan Jakarta (Wilayah Cinere, Pangkalan Jati, Gandul). Mayoritas responden penelitian ini, biasa menggunakan TransJakarta

1E Blok M-Pondok labu, yakni sebanyak 71 orang (71%). Sementara itu, 29 orang memilih Angkot Jaklingko JAK 31 Blok M-Andara, sebagai transportasi umum yang biasa digunakan (29%).



**Gambar 1.** Peta persebaran responden

Faktor pengguna transportasi menggambarkan karakter pengguna transportasi umum, seperti kepemilikan kendaraan pribadi, pendapatan, dan struktur rumah tangga. Pada penghitungan korelasi Rank Spearman menggunakan SPSS 25, didapatkan hasil sebagai berikut:

Correlations				
			Pelaku	Keputusan
Spearman's rho	Pelaku	Correlation Coefficient	1,000	,444**
		Sig. (2-tailed)	.	,000
		N	100	100
Keputusan	Pelaku	Correlation Coefficient	,444**	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	.
		N	100	100

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

**Gambar 2.** Hasil perhtungan SPSS faktor pengguna transportasi

Diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar 0,444. Nilai signifikansi untuk hipotesis umum sebesar 0,000, pada tingkat kepercayaan 95% ( $\alpha = 0.05$ ). Uji kriteria untuk korelasi ini, yakni:

- Nilai koefisien korelasi 0,444 > Nilai kritis tabel 0,195 (**Ha diterima, Ho ditolak**)
- Nilai signifikansi 0,000 < nilai  $\alpha$  0,05 (**Ha diterima, Ho ditolak**)

Sehingga, dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara faktor pengguna transportasi, terhadap pengambilan keputusan menggunakan transportasi umum. Korelasi antara dua faktor ini bersifat sedang, karena nilai koefisien 0,444 termasuk dalam kategori sedang. Hal ini dikarenakan faktor kepemilikan kendaraan pribadi dapat menentukan seseorang untuk menggunakan transportasi umum atau kendaraan miliknya. Selain itu, faktor pendapatan dan struktur rumah tangga juga dilihat, untuk melakukan efisiensi biaya transportasi yang harus dikeluarkan.

Faktor perjalanan menggambarkan kondisi perjalanan, yang dilakukan oleh pengguna transportasi. Pada penghitungan korelasi *Rank Spearman* menggunakan SPSS 25, didapatkan hasil sebagai berikut:

Correlations				
			Kota	Keputusan
Spearman's rho	Kota	Correlation Coefficient	1,000	,168
		Sig. (2-tailed)	.	,094
		N	100	100
	Keputusan	Correlation Coefficient	,168	1,000
		Sig. (2-tailed)	,094	.
		N	100	100

**Gambar 3.** Hasil perhitungan SPSS faktor perjalanan

Diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar 0,549. Nilai signifikansi untuk hipotesis umum sebesar 0,000, pada tingkat kepercayaan 95% ( $\alpha = 0,05$ ). Uji kriteria untuk korelasi ini, yakni:

- Nilai koefisien korelasi 0,549 > Nilai kritis tabel 0,195 (**Ha diterima, Ho ditolak**)

Correlations				
			Perjalanan	Keputusan
Spearman's rho	Perjalanan	Correlation Coefficient	1,000	,549**
		Sig. (2-tailed)	.	,000
		N	100	100
	Keputusan	Correlation Coefficient	,549**	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	.
		N	100	100

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

- Nilai signifikansi 0,000 < nilai  $\alpha$  0,05 (**Ha diterima, Ho ditolak**)

Sehingga, dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara faktor perjalanan, terhadap pengambilan keputusan menggunakan transportasi umum. Korelasi antara dua faktor ini bersifat sedang, karena nilai koefisien 0,549 termasuk dalam kategori sedang. Hal ini sejalan dengan teori dari Tamin (1997), yakni pola pergerakan masyarakat kota sangat memperhatikan sebab dan waktu terjadinya pergerakan. Kondisi ini mempertimbangkan pula pada kondisi transportasi yang terjadi, seperti kondisi kemacetan, ketersediaan moda, terutama pada wilayah dengan tingkat pergerakan tinggi seperti Blok M-Pondok Labu.

Faktor fasilitas moda menggambarkan kondisi sarana prasarana, serta pelayanan yang diberikan oleh transportasi umum. Pada penghitungan korelasi *Rank Spearman* menggunakan SPSS 25, didapatkan hasil sebagai berikut:

Correlations				
			Fasilitas	Keputusan
Spearman's rho	Fasilitas	Correlation Coefficient	1,000	,368**
		Sig. (2-tailed)	.	,000
		N	100	100
	Keputusan	Correlation Coefficient	,368**	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	.
		N	100	100

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

**Gambar 4.** Hasil perhitungan SPSS faktor fasilitas moda

Diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar 0,368. Nilai signifikansi untuk hipotesis umum

sebesar 0,000, pada tingkat kepercayaan 95% ( $\alpha = 0,05$ ). Uji kriteria untuk korelasi ini, yakni:

- Nilai koefisien korelasi 0,368 > Nilai kritis tabel 0,195 (**Ha diterima, Ho ditolak**).
- Nilai signifikansi 0,000 < nilai  $\alpha$  0,05 (**Ha diterima, Ho ditolak**).

Sehingga, dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara faktor fasilitas moda, terhadap pengambilan keputusan menggunakan transportasi umum. Korelasi antara dua faktor ini bersifat rendah, karena nilai koefisien 0,368 termasuk dalam kategori sedang. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan pada masyarakat Bali pada tahun 2021, bahwa faktor keamanan, keselamatan, kenyamanan, dan Aksesibilitas menjadi alasan seseorang memilih menggunakan moda transportasi (Sugiyanto, et.al, 2021). Selain itu, responden akan mempertimbangkan biaya dan waktu perjalanan, dan mencari transportasi umum yang memiliki biaya dan waktu perjalanan yang efisien.

Faktor kota/zona menggambarkan pemilihan moda transportasi, yang dipengaruhi oleh jarak dari pusat dan pinggir kota. Pada penghitungan korelasi *Rank Spearman* menggunakan SPSS 25, didapatkan hasil sebagai berikut:

**Gambar 5.** Hasil perhitungan SPSS faktor kota/zona

Diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar 0,168. Nilai signifikansi untuk hipotesis umum sebesar 0,094, pada tingkat kepercayaan 95% ( $\alpha = 0,05$ ). Uji kriteria untuk korelasi ini, yakni:

- Nilai koefisien korelasi 0,168 < Nilai kritis tabel 0,195 (**Ho diterima, Ha ditolak**).
- Nilai signifikansi 0,094 > nilai  $\alpha$  0,05 (**Ho diterima, Ha ditolak**).

Sehingga, dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara faktor kota/zona, terhadap pengambilan keputusan menggunakan transportasi umum. Dapat dilihat juga korelasi antara dua faktor bersifat sangat

rendah, karena nilai koefisien 0,168 termasuk dalam kategori sangat rendah. Hal ini dikarenakan pengguna transportasi cenderung mementingkan faktor perjalanan, sehingga faktor kota/zona dikesampingkan. Sehingga, bisa disimpulkan bahwa faktor pengguna moda transportasi, perjalanan, dan fasilitas moda transportasi, memiliki pengaruh yang signifikan dalam pengambilan keputusan penggunaan transportasi umum Blok M-Pondok Labu.

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, terdapat 4 faktor yang mempengaruhi seseorang memilih moda transportasi di trayek Blok M-Pondok Labu, yakni faktor pengguna transportasi, perjalanan, fasilitas moda, dan kota/zona. Dari keempat faktor ini, kemudian dianalisis faktor mana saja yang dapat mempengaruhi pengambilan keputusan seseorang, untuk menggunakan transportasi umum trayek Blok M-Pondok Labu. Pengambilan keputusan ini didasari beberapa tahap, mulai dari pengenalan kebutuhan, pencarian alternatif kebutuhan, evaluasi alternatif, hasil, dan evaluasi hasil.

Hasil yang faktor pengguna moda transportasi, perjalanan, dan fasilitas moda transportasi, memiliki pengaruh yang signifikan dalam pengambilan keputusan penggunaan transportasi umum Blok M-Pondok Labu. Sementara faktor kota/zona tidak memiliki pengaruh yang signifikan dalam pengambilan keputusan penggunaan transportasi umum Blok M-Pondok Labu.

### Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih kepada Universitas Negeri Jakarta, terima kasih kepada Bapak Ode Sofyan Hardi selaku ketua program studi Pendidikan Geografi sekaligus pembimbing I, dan Bapak Aris Munandar selaku pembimbing II, yang telah memberikan waktunya dalam mempermudah penulis melakukan penelitian ini.

### Referensi

- Arsyad, M. A., & Handayani, K. M. (2018). Pengukuran Kesesuaian Kawasan Transit Blok M, Jakarta Terhadap Kriteria Konsep TOD (Transit Oriented Development). *Jurnal Teknik ITS*, C50-C54.
- Djamaluddin, S., Siregar, A. H., & Hendratmoko, P. (2015). Volume dan Kapasitas Jaringan Jalan di Kawasan Pondok Labu. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)* , 199-210.
- Hardani, et al. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Yogyakarta: CV. Pustaka Ilmu.
- Laloma, A., Rompis, S. Y., & Jefferson, L. (2018). Pengaruh Angkutan Online Terhadap Pemilihan Transportasi Publik di Kota Manado (Studi Kasus Trayek Malalayang-Pusat Kota). *Jurnal Sipil Statik V*, 541-551.
- Lestari, F., & Aldino, A. A. (2020). Pemilihan Moda Dan Preferensi Angkutan Umum Khusus Perempuan. *Jurnal Teknik Sipil : Rancang Bangun*, 29-34. Retrieved from <http://ejournal.um-sorong.ac.id/index.php/rancangbangun>
- Levy, P. S., & Lemeshow, S. (2008). *Sampling of Populations*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.
- Sugiyanto, Arnaya, I. W., Ryanto, S. S., & Surya, A. K. (2021, Juni). Analisa Faktor Pemilihan Moda Transportasi Menggunakan Metode Analytic Hierarchy Process. *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*, 11-18. Retrieved Oktober 2022
- Tamin, O. Z. (1997). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB Press.
- Utami, A., & Natio, W. K. (2021). Analisis Perbandingan Waktu Perjalanan dan Biaya antara Kendaraan Pribadi dan Transjakarta menggunakan Metode PCI (Studi Kasus: TJ Kordidor IX Pinang Ranti-Pluit). *Reka Buana: Jurnal Ilmiah Teknik Sipil dan Teknik Kimia* Vol. 06 No. 02, 150-159.