

## PERILAKU PEMILIHAN TRANSPORTASI UMUM DI KALANGAN PEKERJA PEREMPUAN

Reni Karno Kinasih<sup>1\*</sup>, HENDY Yusman Firdaus<sup>2</sup>, Elhazri Hasdian<sup>3</sup>, Mukhlisya Dewi Ratna Putri<sup>4</sup>

<sup>1,2,3</sup>Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mercu Buana

<sup>4</sup>Teknik Perancangan Jalan dan Jembatan, Teknik Sipil, Politeknik Negeri Jakarta

\*Corresponding author e-mail: reni.karno@mercubuana.ac.id

### ABSTRACT

*The number of women working outside in recent decades has continued to increase, likewise in Indonesia, there is a need to understand the needs or expectations of women when traveling, especially when using public transportation to work. Therefore, this research aims to determine the factors that influence the use of public transportation among female workers in Jabodetabek. Respondents in this study were working women aged 18 to 59 years, who had private vehicles (choice users) and lived in Jabodetabek. The 401 valid data obtained were processed using SPSS software, by conducting variable influence tests simultaneously and partial variable influence tests. From the 14 variables examined, revealed that those variables simultaneously influence the decision of respondents to choose public transportation for work by 76.6%, meanwhile, if examined partially, there are only 6 variables that influence them, which are: the presence of CCTV at the stop and its surroundings, thus creating a sense of security; environmental cleanliness in public transportation facilities and infrastructure; good lighting in public transportation facilities and infrastructure; good views; the absence of a comfort private vehicle to work; all of those variables have a significance value of 0.000, and relatively cheap travel costs variable have a significance value of 0.015. Thus, it is necessary to pay attention to ensuring that these 6 variables are present in public transportation to increase loyalty in its use among female workers.*

*Keywords: mode choice, women's travel behavior, gender-based transportation*

### ABSTRAK

Perempuan yang bekerja di luar rumah dalam beberapa dekade ini jumlahnya terus meningkat, begitupun di Indonesia, perlu adanya pemahaman tentang bagaimana kebutuhan atau harapan perempuan di perjalanan, terutama ketika menggunakan transportasi umum untuk bekerja. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan angkutan umum di kalangan pengguna pekerja perempuan di Jabodetabek. Responden pada penelitian ini adalah perempuan pekerja berusia 18 tahun sampai dengan 59 tahun, memiliki kendaraan pribadi (choice user) dan tinggal di Jabodetabek. 401 data valid yang diperoleh diolah menggunakan bantuan software SPSS yakni dengan melakukan uji pengaruh variabel secara simultan dan uji pengaruh variabel secara parsial. Diketahui dari 14 variabel yang diperiksa, ternyata secara simultan mempengaruhi keputusan untuk responden memilih transportasi umum untuk bekerja sebesar 76,6%, sementara itu jika diperiksa secara parsial hanya ada 6 variabel yang mempengaruhi yakni: adanya CCTV pada pemberhentian dan sekitarnya sehingga menimbulkan rasa aman; kebersihan lingkungan di sarana dan prasarana transportasi umum; penerangan yang baik di sarana dan prasarana transportasi umum; pemandangan yang bagus; tidak memiliki kendaraan pribadi yang dirasa nyaman untuk bekerja, variabel-variabel itu mempunyai nilai signifikansi 0,000, dan variabel biaya perjalanan yang relatif murah mempunyai nilai signifikansi 0,015. Dengan demikian perlu diperhatikan agar ke-6 variabel ini terdapat pada transportasi umum untuk meningkatkan loyalitas penggunaannya di kalangan pekerja perempuan.

Kata kunci: pemilihan moda, perilaku perjalanan perempuan, gender-based transportation

## 1. PENDAHULUAN

Tren persamaan gender berdampak pada peningkatan status sosial dan tingkat pendidikan perempuan secara menerus. Konsekuensinya, perbedaan gender menjadi semakin kompleks dan perlu mendapat perhatian khusus. Kontribusi perempuan terhadap jumlah okupansi moda transportasi terus tumbuh karena peningkatan tingkat partisipasi kerja mereka yang disebabkan oleh peningkatan status sosial mereka. Perempuan yang bekerja jumlahnya meningkat dalam beberapa dekade, data ketenagakerjaan di Indonesia saat ini menunjukkan jumlah pekerja perempuan berkisar 40% dari jumlah angkatan kerja yang mencapai 140 juta orang, meskipun angka Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK) perempuan masih jauh di bawah laki-laki. Dari angka TPAK, dapat diketahui bahwa laki-laki mempunyai persentase yang lebih besar dengan 82,27% dibanding perempuan yang hanya sebesar 53,34%, namun angka TPAK ini mengalami pengkatan dari tahun ke tahun meskipun peningkatannya kecil.

Karakteristik fisik dan psikologis khusus perempuan membuat perilaku perempuan berbeda dari pria sampai batas tertentu. Oleh karena itu, untuk mewujudkan perencanaan dan pengelolaan lalu lintas yang manusiawi dan adil, perlu dipahami perbedaan perilaku perjalanan antara perempuan dan laki-laki. Crane (2007) menulis bahwa perempuan bepergian dengan cara yang berbeda dengan laki-laki. Hal ini mendorong banyak peneliti untuk mencari tahu penjelasan yang valid mengenai harapan-harapan perempuan dalam bertransportasi. Banyaknya peran yang harus ditanggung perempuan seperti sebagai ibu dan pekerja, misalnya, membuat study untuk memahami bagaimana perempuan bepergian menjadi lebih kompleks.

Sejak tahun 1960-an di negara-negara maju barat, para peneliti menaruh perhatian pada perilaku perjalanan perempuan. Studi telah mengidentifikasi jenis kelamin sebagai faktor yang signifikan dalam perilaku aktivitas-perjalanan sehari-hari dan telah menemukan perbedaan gender yang ada dalam pola perjalanan, pilihan model, dan partisipasi aktivitas (alokasi durasi aktivitas).

Beberapa peneliti tranportasi luar negeri sudah memerhatikan mengenai kebutuhan perempuan dalam perjalanan, misalnya hasil penelitian yang dilakukan pada tahun 1990 oleh Gardner menjelaskan bahwa keamanan adalah hal utama yang mempengaruhi pilihan moda transportasi bagi perempuan, pada tahun 2017 Mim dan Chowdury menyatakan bahwa jalan-jalan di Bangladesh yang dibangun dengan tidak memerhatikan kebutuhan perempuan

memengaruhi keputusan perempuan untuk tidak berada di luar rumah. Sementara itu hasil penelitian yang dilakukan oleh Yeganeh, dkk (2022) mengungkapkan bahwa kekhawatiran akan mengalami tindakan pelecehan sangat memengaruhi keputusan bertransportasi di kalangan perempuan. Hasil penelitian Yang dkk (2013) menemukan bahwa perbedaan pemilihan moda berdasarkan gender terbukti ada, perempuan lebih memilih menggunakan sepeda, sementara pria lebih memilih menggunakan mobil di Suzhou, dan jika dibandingkan dengan pria, pemilih moda laki-laki cenderung lebih sulit untuk dipengaruhi oleh moda transportasi lain. Berdasarkan hal itu, seharusnya transportasi umum harus siap dan mampu mengakomodir kebutuhan-kebutuhan penggunanya, terutama berkenaan dengan masalah gender.

Sayangnya, peneliti transportasi di Indonesia belum banyak yang mengkaji mengenai bagaimana gender memengaruhi keputusan seseorang dalam memilih transportasi yang akan digunakan. Berdasarkan data yang telah disampaikan bahwa semakin banyak perempuan bekerja, maka penelitian ini bertujuan untuk mengkaji faktor-faktor yang memengaruhi keputusan perempuan untuk menggunakan transportasi umum, hal ini penting sebagai landasan pengambilan keputusan bagi operator transportasi umum untuk memperbaiki transportasi umum berdasarkan kebutuhan spesifik pekerja perempuan. Seperti yang ditulis Kinasih dkk (2020) bahwa sebenarnya pengguna transportasi umum adalah pelanggan yang membeli paket layanan yang tentunya mengharapkan paket fasilitas atau layanan yang baik dan dapat diandalkan. Dalam transportasi, secara umum paket tersebut mencakup mobilitas dan kendaraan yang baik, dengan kecepatan, frekuensi, interkoneksi, keamanan yang dapat diandalkan, dan biaya yang relatif terjangkau. Widyarningsih dan Dermawan (2018) mengartikan mobilitas sebagai tingkat kelancaran perjalanan dan dapat diukur melalui angka perjalanan (perpindahan) dari satu lokasi ke lokasi lain akibat tingginya tingkat akses antar lokasi. Paket layanan yang disebut dalam Kinasih (2020) adalah untuk pengguna transportasi secara general, lalu bagaimana dengan kebutuhan pekerja perempuan secara spesifik?

Kajian kebutuhan transportasi berbasis gender perlu dilakukan, sebab pekerja perempuan adalah pelanggan yang rentan beralih ke moda transportasi pribadi seperti sepeda motor dan mobil pribadi. Meningkatnya pendapatan bulanan, seiring dengan bertambahnya tanggung jawab di kantor dan peran sebagai ibu yang disadari tidak dapat ditinggalkan akan membuat pekerja perempuan menolak untuk menghabiskan energi yang banyak di perjalanan pergi dan pulang bekerja, apabila harapan pekerja perempuan mengenai transportasi umum yang ideal bagi mereka tidak terpenuhi, dikhawatirkan mereka akan beralih ke transportasi pribadi.

Dalam penelitian ini, untuk memeriksa faktor-faktor yang memengaruhi pekerja perempuan dalam memilih transportasi umum dilakukan uji pengaruh parsial dan simultan terhadap variabel-variabel terperiksa.

## **2. METODOLOGI**

### **Populasi dan Sampel**

Populasi dari penelitian ini adalah pekerja perempuan yang tinggal di Jabodetabek, berusia 18 tahun sampai dengan 59 tahun dan memiliki kendaraan pribadi (motor, mobil ataupun keduanya). Jumlah sampel ditentukan dengan rumus Slovin, menggunakan data jumlah penduduk perempuan Jakarta yang berusia 15 – 59 tahun.

Dengan jumlah populasi sebanyak 3.560.607 orang, dan menggunakan margin of error sebesar 5%, ditentukan dengan rumus Slovin, maka diperoleh jumlah sampel adalah 399,95 yang dibulatkan menjadi 400 responden.

### **Pengumpulan Data**

Pada proses pengumpulan data, tenaga surveyor dipekerjakan untuk memperoleh 400 responden yang tepat dengan cepat. Surveyor mencari responden di perumahan, di perkantoran, di stasiun dan di halte transportasi umum di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi. Instrumen penelitian ini adalah kuesioner yang dibuat dalam bentuk formulir online untuk mempersingkat interaksi antara surveyor dan responden. Formulir online dibuat dengan pertanyaan saringan untuk memastikan bahwa mereka adalah pekerja perempuan, mempunyai kendaraan pribadi dan berdomisili di Jabodetabek, jika bukan, maka kuesioner akan menutup secara otomatis dan langsung menuju ucapan terima kasih.

### **Variabel Penelitian**

Variabel yang diperkirakan memengaruhi keputusan perempuan untuk menggunakan transportasi umum ditetapkan dari penelitian-penelitian terdahulu, meskipun ada banyak penelitian mengenai hubungan antara faktor keselamatan dan frekuensi menggunakan transportasi umum, tapi hanya ada sedikit penelitian yang berfokus mengenai pengguna transportasi umum perempuan.

Penelitian ini memeriksa sebanyak 14 variabel X terhadap 401 responden perempuan yang bekerja dan ulang alik setiap hari dari rumah ke tempat kerjanya. Variabel X1 hingga X7 tidak dikaji pada penelitian ini dan merupakan bahan kajian penelitian pada artikel lainnya, X8 hingga X21 menilai perspektif responden mengenai transportasi umum dan menjadi kajian pada penelitian ini.

Tabel 1. Variabel Independen (X) penelitian

No	Variabel
8	Saya menggunakan transportasi umum karena mudah diakses
9	Saya menggunakan transportasi umum karena biaya perjalanan dengan transportasi umum relatif murah bagi saya
10	Saya menggunakan transportasi umum karena adanya CCTV pada pemberhentian dan sekitarnya membuat saya merasa aman
11	Saya menggunakan transportasi umum karena keberadaan security di sarana dan prasarana transportasi umum
12	Saya menggunakan transportasi umum karena tingkat kenyamanan yang baik ketika menggunakan transportasi umum
13	Saya menggunakan transportasi umum karena kebersihan lingkungan di sarana dan prasarana transportasi umum
14	Saya menggunakan transportasi umum karena penerangan yang baik di sarana dan prasarana transportasi umum
15	Saya menggunakan transportasi umum karena pemandangan yang bagus
16	Saya menggunakan transportasi umum karena saya tidak memiliki kendaraan pribadi yang nyaman untuk bekerja
17	Saya menggunakan transportasi umum karena naik transportasi umum tingkat kebisingannya rendah
18	Saya menggunakan transportasi umum karena di halte/stasiun dan di dalam kendaraannya ada banyak rambu dan petunjuk sehingga saya yakin tidak akan nyasar
19	Saya menggunakan transportasi umum karena ada area tempat tunggu khusus perempuan
20	Saya menggunakan transportasi umum karena ada bus/gerbong khusus perempuan
21	Saya menggunakan transportasi umum karena frekuensi aksi vandalism dan perilaku buruk lainnya di area transportasi umum sudah berkurang

Sumber : Rekapitulasi data, 2023

## Teknik Analisis

### Regresi Linear Berganda

Dalam Bahasa Inggris, regresi linear berganda disebut dengan *multiple linear regression*. Analisa regresi digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh antara variabel bebas dan variabel terikat pada suatu fenomena. Analisa regresi terdiri dari analisa regresi sederhana dan analisa regresi berganda, penggunaannya tergantung dari jumlah variabel bebas. Jika hanya ada satu variabel bebas dan satu variabel terikat, maka digunakan regresi linear sederhana, namun jika terdapat lebih dari satu variabel bebas atau variabel terikat maka digunakan regresi linear berganda.

Analisis regresi linear berganda dilakukan untuk mengetahui arah dan seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen (Ghozali, 2018). Persamaan regresi berganda yaitu sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1X_1 + \beta_2X_2 + \beta_3X_3 + \beta_4X_4 + e.....(1)$$

Keterangan:

Y = Variabel terikat atau variabel response.

X = Variabel bebas atau variabel predictor.

$\alpha$  = Konstanta.

$\beta$  = Slope atau Koefisien estimate.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

### Karakteristik Responden

Seluruh responden adalah perempuan yang bekerja di luar rumah, tinggal di Jabodetabek dan memiliki kendaraan pribadi (motor, mobil ataupun keduanya), setelah pengumpulan data yang dilakukan oleh surveyor di lapangan diperoleh 401 isian kuesioner yang valid (lengkap). Karakteristik responden dirangkum pada tabel 1.

Mayoritas responden berusia remaja akhir hingga lansia awal, dengan rentang usia terbanyak adalah 17 – 25 tahun sebanyak 31,4% dan 36 – 45 tahun sebanyak 30,4%, mayoritas berdomisili di Jakarta Selatan sebanyak 43,1%, dengan area kerja terbanyak adalah di Jakarta Barat yakni sebanyak 21,9%, pada penelitian ini diperoleh 80% responden yang memilih menggunakan transportasi umum untuk bekerja, sementara sisanya lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, rentang pendapatan bulanan responden terbanyak adalah Rp 5.000.000 – Rp 8.000.000,-

**Tabel 2. Karakteristik responden**

Demografi Responden		Frekuensi (orang)	Persen (%)
Usia	17-25 tahun	126	31,4
	26-35 tahun	94	23,4
	36-45 tahun	122	30,4
	46-55 tahun	47	11,7
	56-65 tahun	12	3,0
	Total	401	100,0
Domisili	Jakarta Barat	112	27,9
	Jakarta Selatan	173	43,1
	Jakarta Pusat	20	5,0
	Jakarta Timur	88	21,9
	Jakarta Utara	8	2,0
	Total	401	100,0
Area tempat kerja	Bekasi	16	4,0
	Bogor	16	4,0
	Depok	16	4,0
	Jakarta Barat	88	21,9
	Jakarta Selatan	61	15,2
	Jakarta Pusat	77	19,2
	Jakarta Timur	78	19,5
	Jakarta Utara	17	4,2
	Tangerang	32	8,0
	Total	401	100,0
	Transportasi Umum	321	80,0

Demografi Responden		Frekuensi (orang)	Persen (%)
Moda transportasi untuk bekerja	Transportasi Pribadi	80	20,0
	Total	401	100,0
Pendapatan bulanan	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	48	12,0
	Rp 3.000.000 - Rp 5.000.000	124	30,9
	Rp 5.000.000 - Rp 8.000.000	170	42,4
	> 8.000.000	59	14,7
	Total	401	100,0
Transit pada saat perjalanan pulang kerja	Tidak pernah	97	24,2
	Jarang	171	42,6
	Kadang-kadang	9	2,2
	Sering	94	23,4
	Selalu	30	7,5
	Total	401	100,0
Frekuensi menggunakan kendaraan pribadi untuk bekerja	Tidak pernah	53	13,2
	Jarang	262	65,8
	Kadang-kadang	5	1,2
	Sering	1	0,2
	Selalu	80	19,5
	Total	401	100,0

Sumber : Rekapitulasi data, 2023

Mayoritas responden ((42,6%) jarang mampir atau singgah ke tempat lain dalam perjalanan menuju rumah setelah bekerja, dan mayoritas (65,8%) menyatakan jarang menggunakan kendaraan pribadi sebagai moda kerja.

### Hasil Pengujian Regresi

Variabel independen yang digunakan dalam analisis adalah variabel X8 sampai dengan X20, sementara itu variabel dependennya adalah working mode (moda yang dipilih untuk aktivitas bekerja). Analisis regresi yang digunakan adalah metode enter, tidak ada variabel yang dibuang. Hal ini dapat dilihat pada gambar 1. yang menunjukkan variabel X yang diproses.

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X21, X13, X8, X9, X17, X18, X11, X10, X18, X12, X19, X14, X15, X20 <sup>b</sup>		Enter

a. Dependent Variable: Workingmode  
b. All requested variables entered.

**Gambar 1. Variabel yang digunakan**

Sumber : Output SPSS, 2023

Berdasarkan tabel *model summary* pada gambar 2 diketahui informasi tentang nilai koefisien determinasi yakni kontribusi atau sumbangan pengaruh variabel X8 sampai X20 secara simultan (bersama-sama) terhadap variabel keputusan responden untuk akhirnya memilih kendaraan pribadi untuk bekerja. Dari output tersebut diketahui Koefisien Determinasi (R Square) sebesar 0,766 atau sama dengan 76,6%. Artinya variabel X8 sampai X20 secara bersama-sama mempengaruhi keputusan untuk responden menggunakan transportasi umum sebesar 76,6%, sisanya dipengaruhi oleh variabel lain.

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,875 <sup>a</sup>	,766	,757	,197

a. Predictors: (Constant), X21, X13, X8, X9, X17, X16, X11, X10, X18, X12, X19, X14, X15, X20

**Gambar 1. Model Summary**

Sumber : Output SPSS, 2023

Tabel ANOVA memberi informasi mengenai ada atau tidaknya pengaruh X8 sampai dengan X20 secara bersama-sama terhadap variabel dependen yakni pemilihan moda yang akan digunakan untuk bekerja (*working mode*).

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	49,049	14	3,503	90,210	,000 <sup>b</sup>
	Residual	14,991	385	,039		
	Total	64,040	400			

a. Dependent Variable: Workingmode  
b. Predictors: (Constant), X21, X13, X8, X9, X17, X16, X11, X10, X18, X12, X19, X14, X15, X20

**Gambar 2. Tabel ANOVA**

*Sumber : Output SPSS, 2023*

Adapun hipotesis dalam uji ini adalah “Ada pengaruh variabel X8 sampai X20 secara simultan terhadap pemilihan moda untuk bekerja. Dasar pengambilan keputusannya adalah dengan membandingkan nilai signifikansi (Sig.) atau nilai probabilitas hasil output ANOVA. Nilai Sig yang diperoleh adalah 0,000 (dapat dilihat pada Gambar 3), nilai ini kurang dari 0,05 sehingga hipotesis diterima, artinya X8 sampai X20 berpengaruh secara simultan terhadap keputusan pemilihan moda kerja.

Selanjutnya adalah output tabel Coefficient, dapat dilihat pada Tabel 3, yang memberikan informasi tentang persamaan regresi dan ada atau tidak adanya pengaruh variabel independen (X) secara parsial (sendiri-sendiri) terhadap variabel dependen (Y).

Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah:

1. H1 (hipotesis pertama): ada pengaruh X1 terhadap Y
2. H2 (hipotesis ke dua): ada pengaruh X2 terhadap Y

Dst

**Tabel 3. Output SPSS Koefisien dan Signifikansi**

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1,370	,069		19,824	,000
	X8	-,005	,013	-,012	-,348	,728
	X9	,038	,016	,087	2,461	,015
	X10	-,097	,019	-,292	-5,612	,000
	X11	,029	,026	,077	1,131	,259
	X12	-,020	,023	-,056	-,899	,369
	X13	,212	,019	,410	11,927	,000
	X14	-,071	,019	-,244	-3,610	,000
	X15	-,088	,024	-,271	-3,582	,000
	X16	-,073	,016	-,254	-4,685	,000
	X17	-,033	,013	-,119	-2,568	,010
	X18	,013	,026	,040	,498	,618
	X19	-,030	,020	-,131	-1,693	,099
	X20	,037	,026	,130	1,368	,163
	X21	,005	,025	,019	,215	,830

a. Dependent Variable: Workingmode

Sumber : Output SPSS, 2023

Cara pengambilan keputusan yang digunakan pada penelitian ini adalah dengan melihat nilai signifikansi (Sig.) dan membandingkannya dengan probabilitas, yakni:

- Jika nilai Signifikansi < probabilitas 0,05 maka ada pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat (Y0 atau hipotesis diterima)
- Jika nilai Signifikansi > probabilitas 0,05 maka tidak ada pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis ditolak

**Tabel 4. Rekapitulasi Uji Pengaruh Tiap variabel**

Nomor Variabel X	Nilai Sig.	Keputusan
8	0,728	Tidak ada pengaruh
9	0,015	Ada pengaruh
10	0,000	Ada pengaruh
11	0,259	Tidak ada pengaruh
12	0,369	Tidak ada pengaruh

Nomor Variabel X	Nilai Sig.	Keputusan
13	0,000	Ada pengaruh
14	0,000	Ada pengaruh
15	0,000	Ada pengaruh
16	0,000	Ada pengaruh
17	0,10	Tidak ada pengaruh
18	0,618	Tidak ada pengaruh
19	0,059	Tidak ada pengaruh
20	0,163	Tidak ada pengaruh
21	0,830	Tidak ada pengaruh

*Sumber : Rekapitulasi output SPSS, 2023*

### **Pembahasan**

Keberhasilan pemerintah untuk mengubah wajah transportasi umum dari moda yang tidak aman, banyak pencuri, pengamen dan pedagang yang dapat masuk ke dalam moda dan kotor telah meningkatkan kepercayaan perempuan pekerja untuk memilih transportasi umum sebagai moda yang diandalkan untuk berangkat dan pulang kerja, pada penelitian ini 80% responden memilih menggunakan transportasi umum meskipun 100% dari responden mempunyai kendaraan pribadi (motor, mobil ataupun keduanya) yang memang menjadi syarat sebagai responden pada penelitian ini. Padahal, mayoritas responden (42,4%) memiliki pendapatan per bulan Rp 5.000.000 - Rp 8.000.000 dan Rp 30,9% responden memiliki pendapatan per bulan 3.000.000 - Rp 5.000.000. Data ini menunjukkan responden pada penelitian ini bukanlah responden yang terpaksa menggunakan transportasi umum karena motif ekonomi maupun tidak adanya kendaraan pribadi (*choice user*). Data ini sesuai dengan beberapa penelitian terdahulu yang mengungkapkan bahwa perempuan lebih memilih menggunakan transportasi umum daripada kendaraan pribadinya (baik sepeda motor atau mobi), sementara laki-laki lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi berupa mobil (Han et al., 2011; Weng et al., 2018).

Diperoleh Koefisien Determinasi (R Square) sebesar 0,766 atau sama dengan 76,6%, hal ini mengindikasikan variabel X8 sampai X21 jika dihadirkan secara bersama-sama (simultan) maka memengaruhi keputusan untuk responden memilih transportasi umum untuk bekerja sebesar 76,6% dan sisanya dipengaruhi oleh variabel lain. Angka ini tergolong besar, sehingga setiap pernyataan pada variabel 8 hingga 21 harus terus dijaga agar tetap positif dalam penilaian pengguna. Hal ini didukung dengan nilai Sig. dari tabel ANOVA yang angkanya adalah 0,000, nilai ini kurang dari 0,05 yang berarti variabel X8 sampai X21 berpengaruh secara simultan terhadap keputusan pemilihan moda kerja.

Namun jika dilihat tiap variabel sebagai satu individu sendiri, maka hanya ada 6 variabel yang berpengaruh terhadap keputusan responden untuk menggunakan transportasi umum, yang jika diperingkatkan berdasarkan yang signifikansinya paling tinggi dapat dilihat pada tabel 5.

**Tabel 5. Pemingkatan variabel yang paling berpengaruh**

Variabel X	Keterangan	Nilai Sig.	Keputusan
10. Adanya CCTV pada pemberhentian dan sekitarnya sehingga menimbulkan rasa aman	Faktor keamanan	0,000	Ada pengaruh
13. Kebersihan lingkungan di sarana dan prasarana transportasi umum	Faktor kebersihan	0,000	Ada pengaruh
14. Penerangan yang baik di sarana dan prasarana transportasi umum	Faktor keamanan	0,000	Ada pengaruh
15. Pemandangan yang bagus	Faktor kenyamanan	0,000	Ada pengaruh
16. Tidak memiliki kendaraan pribadi yang nyaman untuk bekerja	Faktor kepemilikan kendaraan	0,000	Ada pengaruh
9. Biaya perjalanan yang relatif murah	Faktor biaya	0,015	Ada pengaruh

*Sumber : Rekapitulasi data, 2023*

Berdasarkan tabel 5, dapat dilihat bahwa variabel nomor 10 dan 14 yang termasuk ke dalam faktor keamanan dan variabel nomor 13 yang termasuk ke dalam faktor kebersihan berpengaruh sangat signifikan, begitu juga tidak adanya kendaraan pribadi yang nyaman bagi responden sebagai moda alternatif, ke tiga hal tersebut diketahui tingkat signifikansinya mengalahkan biaya perjalanan dengan transportasi umum yang relatif murah bagi responden. Hal ini sesuai dengan karakter perempuan yang cenderung lebih mengutamakan faktor keamanan, seperti yang disebutkan oleh Delbocs dan Currie (2011) bahwa perasaan aman berada di jalan mempunyai pengaruh terhadap perasaan nyaman di transportasi umum. Kemudian pada penelitian ini terungkap kebersihan juga berpengaruh signifikan, sesuai dengan yang ditemukan oleh Park dan Garcia (2020) bahwa kondisi tempat, kebersihan lingkungan, pencahayaan dan orang membuang sampah sembarangan dapat mempengaruhi persepsi seseorang mengenai suatu tempat. Park dan Garcia (2020) juga menyatakan bahwa menekankan kebutuhan penerangan di jalan yang layak memberikan kepercayaan diri pada pengguna jalan mengenai keamanan di area tertentu.

Secara mengejutkan, penelitian ini mengungkapkan pemandangan yang bagus yang termasuk kategori faktor kenyamanan juga berpengaruh signifikan terhadap keputusan perempuan menggunakan transportasi umum untuk bekerja, hal ini sejalan dengan tulisan De Witte et al. (2013) yang mendefinisikan pemilihan moda sebagai proses keputusan untuk memilih di antara berbagai alternatif transportasi yang ditentukan oleh kombinasi faktor sosio-demografi individu dan karakteristik spasial, serta dipengaruhi oleh faktor sosio-psikologis. Lebih lanjut, De Witte et al (2013) menulis faktor sosio-demografi dan spasial menentukan kemungkinan yang dipengaruhi mobilitas, sedangkan faktor sosio-psikologis memengaruhi bagaimana kemungkinan tersebut ditindaklanjuti. Pengaruh ini dapat berupa pengaruh yang merupakan hasil dari persepsi, nilai sosial dan norma-norma, perilaku individu dan preferensi, serta pengaruh yang tidak beralasan seperti kebiasaan.

Variabel no. 16 yakni tidak memiliki kendaraan pribadi yang nyaman untuk bekerja diketahui berpengaruh signifikan, sebagian dari responden mempunyai kendaraan, namun dinilai tidak nyaman untuk digunakan sampai ke tempat kerjanya, hal ini mendorong mereka lebih memilih menggunakan transportasi umum. 262 responden menyatakan bahwa mereka jarang menggunakan kendaraan pribadi yang dimilikinya, 5 orang menjawab kadang-kadang, 1 orang menjawab sering dan 80 orang

menjawab selalu. Melihat lebih jauh mengenai alasan responden memilih menggunakan transportasi pribadi, baik yang hanya sesekali maupun yang selalu, dapat dilihat pada tabel 6.

**Tabel 6. Alasan menggunakan transportasi pribadi**

Alasan	Frekuensi	Persen (%)
Agar lebih hemat biaya	97	24.2
Enggan berganti-ganti moda transportasi	73	18.2
Karena membawa anak ke tempat kerja	8	2.0
Kerja lembur, dan pulang larut, tidak ada lagi transportasi umum/kereta.	8	2.0
Sedang terburu-buru	142	35.4
Total	401	100.0

*Sumber: Rekapitulasi data, 2023*

Tabel 6, menunjukkan bahwa mayoritas responden ketika memilih menggunakan transportasi pribadi yang dimilikinya adalah karena terburu-buru yang berada di peringkat pertama, di peringkat ke dua adalah agar lebih hemat biaya, yang menjawab ini adalah responden yang mempunyai sepeda motor. Data ini menguatkan bahwa persaingan antara sepeda motor dan transportasi umum cukup kuat, sehingga apabila transportasi umum tidak memiliki fitur-fitur lain yang juga dianggap penting oleh responden, mereka rentan beralih menggunakan kendaraan pribadi (sepeda motornya). Sementara itu alasan karena di hari itu harus membawa anaknya ke tempat kerja dan karena lembur sama-sama berada di peringkat ke tiga.

Pada posisi terakhir, bagi perempuan pekerja variabel nomor 9 yakni biaya perjalanan yang relatif murah yang termasuk pada kategori faktor biaya, diketahui berpengaruh signifikan dengan nilai signifikansi 0,015 menempatkannya di urutan terakhir setelah faktor keamanan, kebersihan, kenyamanan dan kepemilikan kendaraan. Biaya perjalanan merupakan penentu penting dari pilihan moda transportasi. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian-penelitian terdahulu, di India misalnya, meningkatnya biaya perjalanan membuat transportasi umum kurang menarik. Transportasi umum menjadi kurang ekonomis daripada mobil (Ashalatha, Manju, & Zacharia, 2013). Hasil yang sama ditunjukkan oleh penelitian yang dilakukan di Italia

dan Tiongkok bahwa meningkatnya biaya perjalanan mendorong pekerja komuter untuk cenderung menggunakan mobil daripada transportasi umum (Bernetti et al., 2008; Jiang et al., 2014). Penelitian lain di Tiongkok menemukan bahwa komuter lebih cenderung menggunakan bus daripada mobil karena biaya perjalanan meningkat (Weng, Tu, Yuan, & Lin, 2018). Sementara di Jakarta, biaya perjalanan yang lebih besar membuat komuter lebih cenderung memilih kereta komuter, bus terintegrasi, kemudian sepeda motor (Setyodhono, 2019), namun tentunya tidak diharapkan terjadinya peralihan pekerja perempuan dari transportasi umum ke sepeda motor. Oleh sebab itu faktor lain yang diketahui berpengaruh secara signifikan pada penelitian ini perlu dijaga atau ditingkatkan kinerjanya, sayangnya penelitian ini tidak mengkaji variabel mana yang perlu dijaga kinerjanya dan variabel mana yang perlu ditingkatkan kinerjanya. Hal ini perlu menjadi kajian selanjutnya untuk menempatkan sumber daya secara efektif pada faktor pelayanan yang tepat.

#### **4. KESIMPULAN DAN SARAN**

Pekerja perempuan lebih memilih menggunakan transportasi umum asalkan terjaminnya faktor keamanan yakni adanya CTV pada pemberhentian dan sekitarnya sehingga menimbulkan rasa aman dan penerangan yang baik di sarana dan prasarana transportasi umum, faktor kebersihan yakni terjaganya kebersihan lingkungan di sarana dan prasarana transportasi umum, faktor kenyamanan yakni pemandangan yang bagus dan faktor biaya perjalanan yang relatif murah, meskipun tidak adanya kendaraan pribadi yang nyaman untuk bekerja juga berpengaruh secara signifikan terhadap keputusannya untuk menggunakan transportasi umum. Pekerja perempuan rentan untuk beralih ke transportasi pribadi berupa sepeda motor jika faktor-faktor yang dianggap penting yang telah disebutkan di atas tidak terpenuhi, sehingga perlu dijaga ke-6 faktor yang paling berpengaruh tersebut untuk menjaga loyalitas perempuan dalam menggunakan transportasi umum.

#### **5. DAFTAR PUSTAKA**

- Ashalatha, R., Manju, V. S., & Zacharia, A. B. (2013). Mode choice behavior of commuters in Thiruvananthapuram city. *Journal of Transportation Engineerin*, 494-502.
- Bernetti, G., Longo, G., Tomasella, L., & Violin, A. (2008). Sociodemographic groups and mode choice in a middlesized European city. *Transportation Research Record*, 2067(1), 17-25
- Crane, R. (2007). Is There a Quiet Revolution in Women's Travel? Revisiting The Gender Gap in Commuting. *Journal of the American planning association*, 73(3), 298-316.

- Delbosc, A., & Currie, G. (2011). Modelling The Causes and Consequences of Perceptions of Personal Safety on Public Transport Ridership. Paper presented at the The 34th Australasian Transport Research Forum (ATRF) Proceedings held on 28 - 30 September 2011, Adelaide, Australia.
- De Witte A., et al., Linking modal choice to motility: A comprehensive review. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2013. 49: p. 329–341.
- Gardner, C. B. (1990). Safe Conduct: Women, Crime, and Self in Public Places. *Social problems*, 37(3), 311-328.
- Han, Y., Guan, H. Z., & Xue, M. (2011). Preferred mode choice model for commuter purpose based on multinominal logit model. *Applied Mechanics and Materials*, 97-98, 570-575.
- Indriany, S., Sjafruddin, A., Kusumawati, A., & Widyarini, W. (2018). Mode choice model for working trip under risk and uncertainty. *AIP Conference Proceedings 1977*.
- Jiang, K., Zhang, N., & Feng, Z. (2014). A binary logit model for commute mode choice: A case study of Hefei. Conference Paper, 14th COTA International Conference of Transportation Professionals: Safe, Smart, and Sustainable Multimodal Transportation Systems (pp. 3029-3040), 4-7 July 2014, Changsha, China
- Mim, S. A., & Chowdhury, M. A. (2017). Are Girls Safe While Going Schools And Returning Home? Looking Through A Gender Lens In Bangladesh Perspective. *Asia Pacific Journal of Education, Arts and Sciences*, 4(2), 52-59.
- Park, Y., & Garcia, M. (2020). Pedestrian Safety Perception and Urban Street Settings. *International journal of sustainable transportation*, 14(11), 860-871.
- Putri, M. D., Kinasih, R. K., & Nabila. (2020). Kesertaan Warga Senior Jakarta pada Sistem Transportasi Era Industri 4.0 . *Rekayasa Sipil*, 71-83.
- Setyodhono, S. (2019). Faktor yang Mempengaruhi Pekerja Komuter di Jabodetabek Menggunakan Moda Transportasi Utama. *Warta Penelitian Perhubungan*, 21 - 32.
- Wang, Q., & Hu, H. (2017). Rise of Interjurisdictional Commuters and Their Mode Choice: Evidence from the Chicago Metropolitan Area. *Journal of Urban Planning and Development*, 143(3), 05017004. doi: [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)UP.1943-5444.0000381](https://doi.org/10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000381).
- Weng, J., Tu, Q., Yuan, R., & Lin, P. (2018). Modeling Mode Choice Behaviors for Public Transport Commuters in Beijing. *Journal of Urban Planning and Development*.
- Widyaningsih, N., & Dermawan, W. B. (2018). Characteristics of Traveling Using a Private Car of Employee Class in Mercubuana University, Jakarta. *American Journal of Engineering Research (AJER)*, 327-331.
- Yang, M., Li, D., Wang, W., Zhao, J., & Chen, X. (2013). Modeling Gender-Based Differences in Mode Choice considering Time-Use Pattern: Analysis of Bicycle, Public Transit, and Car Use in Suzhou, China. *Advance in Mechanical Engineering*.
- S.F. Yeganeh, N. Khademi, H. Farahani, M.A. Besharat (2022). A qualitative exploration of factors influencing women's intention to use shared taxis: A study on the characteristics of urban commuting behavior in Iran. *Transport Policy*, 129, 90-104.

## 6. PENGAKUAN

Penelitian ini didukung oleh Biro Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Universitas Mercu Buana dengan nomor kontrak: 02-5/674/B-SPK/V/2023

