

PENGARUH GENDER DAN PERSEPSI TERHADAP PEMILIHAN MRT SEBAGAI MODA TRANSPORTASI YANG RAMAH LINGKUNGAN BAGI MASYARAKAT DKI JAKARTA DAN SEKITARNYA

JESSICA FELICIA FRANSZ , RATNA AGUSTINA

^{1,2} Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Nasional
Bandung

Email: jessicafranzs@mhs.itenas.ac.id

ABSTRAK

Transportasi massal yang ramah lingkungan di Jakarta semakin beragam contohnya KRL, LRT dan MRT. Dalam menentukan moda transportasi yang digunakan sehari – hari banyak faktor yang dapat mempengaruhinya. Perbedaan gender adalah salah satu faktor yang dapat mempengaruhi seseorang untuk melakukan pemilihan moda. Menurut sebuah survei yang dilakukan di Jabodetabek wanita lebih dominan menggunakan transportasi publik. Sudut pandang pemikiran seseorang memberikan pengaruh kepada seseorang dalam menentukan moda transportasi. Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi pengaruh gender dan persepsi terhadap pemilihan MRT sebagai moda transportasi yang ramah lingkungan bagi masyarakat Jakarta dan sekitarnya. Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif menggunakan metode analisis regresi logit biner. Hasil penelitian ini menunjukkan adanya pengaruh gender dalam pemilihan moda, wanita cenderung memiliki sudut pandang yang berkaitan dengan lingkungan sedangkan pria cenderung berkaitan dengan teknologi dan inovasi. Faktor yang mempengaruhi sudut pandang seseorang dalam pemilihan moda terbagi menjadi dua yaitu jenis kelamin dan kepemilikan kendaraan.

Kata kunci: Gender, Persepsi, Transportasi Massal, Pemilihan Moda

ABSTRACT

Environmentally friendly mass transportation in Jakarta is increasingly diverse, for example KRL, LRT and MRT. In determining the mode of transportation used daily, many factors can influence it. Gender differences are one of the factors that can influence a person to make a choice of mode. According to a survey conducted in Greater Jakarta, women are more dominant in using public transportation. A person's point of view has an influence on someone in determining the mode of transportation. This study aims to identify the influence of gender and perception on the selection of the MRT as an environmentally friendly mode of transportation for the people of Jakarta and its surroundings. This type of research is descriptive research with a quantitative approach using binary logit regression analysis method. The results of this study indicate the influence of gender in the choice of modes, women tend to have a point of view related to the environment and men tend to have a point of view related to technology and innovation. Factors that affect a person's point of view in choosing a mode are divided into two, namely gender and vehicle ownership.

Keywords: Gender, Perception, Mass Transportation, Moda Choice

1. PENDAHULUAN

Perkotaan merupakan salah satu wilayah yang mengalami perkembangan transportasi yang semakin beragam. Salah satu kota besar di Indonesia yaitu Jakarta sudah mengalami perkembangan transportasi ini. Hal tersebut menjadi magnet bagi orang – orang untuk datang ke Jakarta. Setiap tahunnya kota ini semakin ramai dan padat akan penduduk. Hal ini menimbulkan masalah terutama pada lalu lintas Jakarta yang semakin padat akan kendaraan dan kecenderungan pemakaian kendaraan pribadi (Tamin, 2000). Permasalahan lalu lintas ini juga berimbas pada kondisi lingkungan Kota Jakarta. Polusi udara dan polusi suara yang ditimbulkan oleh kendaraan membuat kualitas udara semakin buruk. Jakarta terus menerus meningkatkan sektor transportasi khususnya transportasi massal berbasis rel seperti Kereta Rel Listrik Commuter Line (KRL Commuter Line), Mass Rapid Transit (MRT) dan yang akan beroperasi Light Rail Transit (LRT). Moda transportasi yang lebih ramah lingkungan tersebut diharapkan dapat menarik minat masyarakat untuk beralih menggunakan kendaraan umum dan secara langsung dapat mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas dan polusi udara yang terjadi di Jakarta.

Sejak tahun 2000an sudah banyak studi terkait pengaruh gender terhadap pemilihan moda transportasi dan mulai berkembang pembahasannya hingga menyangkut isu lingkungan. Salah satunya adalah Dr.-Ing. Ines Kawgan-Kagan, yang merupakan ekspert dalam *gender dan mobility*. beberapa penelitiannya berhasil membuktikan bahwa memang benar gender ada hubungannya dengan pola pikir seseorang sehingga mempengaruhi seseorang dalam menentukan moda transportasinya. Pemilihan transportasi dinilai memiliki 2 sudut pandang yang berbeda dalam penerimaannya, laki – laki cenderung melihat dari sudut inovasi dan teknologi sedangkan wanita lebih melihat dari sudut lingkungan dan kesehatan (Kawgan-Kagan, 2020). Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi pengaruh gender dan persepsi terhadap pemilihan moda transportasi masyarakat Jakarta dan sekitarnya, terutama moda transportasi MRT sebagai transportasi yang ramah lingkungan. Dengan mengetahui pengaruh gender dalam pemilihan moda transportasi dapat menghasilkan moda transportasi yang lebih tepat sasaran dan berguna. Jika mengetahui kebutuhan tiap kelompok gender membantu menarik semakin banyak masyarakat untuk menggunakan transportasi umum.

2. METODOLOGI PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Pengumpulan data primer melalui kuesioner yang disebar secara daring. bahwa jumlah sampel untuk penelitian ini adalah sebesar 100 orang. Pembagian responden menjadi 50 wanita dan 50 pria agar perbandingan dapat dilihat karena diberlakukan dengan jumlah yang sama setiap kategori gendernya. Hasil perhitungan itu didapatkan dari hasil data sekunder, yaitu data penumpang MRT per bulan yang dibagi menjadi hitungan perhari dan dimasukkan kedalam rumus perhitungan slovin.

Analisis statistik deskriptif dilakukan untuk mengetahui karakteristik pengguna, karakteristik perjalanan, karakteristik moda dan sudut pandang pengguna. Hasil dari statistik deskriptif tersebut berikutnya akan diolah menggunakan teknik analisis regresi logistik biner. Dengan variabel terikat yaitu sudut pandang seseorang dalam pemilihan MRT sebagai moda transportasi sehari – harinya dan variabel bebasnya yaitu Jenis Kelamin (X_1), Status Pernikahan (X_2), Kepemilikan anak dalam keluarga (X_3), Rata – rata penghasilan per bulan (X_4), Kepemilikan SIM (X_5), Kepemilikan Kendaraan Pribadi (X_6), Maksud Perjalanan (X_7), Jarak dari tempat asal menuju stasiun MRT terdekat (x_8), Keamanan Keselamatan – merasa resiko kecelakaan saat menggunakan MRT lebih rendah dibandingkan dengan moda kendaraan umum lain (x_9), Keamanan Keselamatan – merasa lebih aman dari tindakan kejahatan dan

kejahatan saat menggunakan MRT (x_{10}). Kenyamanan – stasiun MRT kondisinya baik, bersih dan nyaman untuk digunakan (x_{11}), Kenyamanan – MRT kondisinya baik, bersih dan nyaman untuk digunakan (x_{12}), Waktu – efisiensi waktu perjalanan dibandingkan sebelum menggunakan MRT (x_{13}), Waktu – selang waktu antar kedatangan kereta yang baik (x_{14}), Kemudahan – stasiun MRT terintegrasi dengan kendaraan lain (x_{15}), Kemudahan – pembelian tiket mudah (x_{16}), Biaya – ongkos lebih murah dibandingkan sebelum menggunakan MRT (x_{17}) dan Biaya – tarif MRT terjangkau (x_{18}).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 ANALISIS STATISTIK DESKRIPTIF

Pada penelitian karakteristik pengguna moda rata – rata berusia 17 – 25 tahun, mayoritas belum/tidak menikah dan sebagian besar berdomisili di Jakarta. 19 orang responden sudah memiliki anak yang rata – rata jumlahnya 1 -2 orang dan rata rata berusia 18 – 23 tahun. Diketahui juga mayoritas responden berprofesi sebagai mahasiswa dan rata – rata pendapatan dalam sebulan sebesar kurang dari Rp 4.800.000 dan pengeluaran rata- rata per bulan kurang dari Rp 1.200.000 – Rp 6.000.000. 70% dari responden memiliki sim dan dari 100 orang hanya 74 orang yang memiliki kendaraan. Hampir separuh dari responden atau sebanyak 49 orang memiliki kendaraan pribadi yang dapat digunakan untuk pergerakan sehari – harinya namun tetap memilih menggunakan MRT dengan alasan lebih praktis tidak perlu mencari parkir.

Sedangkan untuk karakteristik perjalanan responden yang memiliki tujuan perjalanan untuk bekerja atau sekolah mendominasi dan mayoritas pengguna menggunakan MRT paling tidak 1 – 2 dalam seminggu yang biasanya adalah pada saat hari kerja. Penggunaan kendaraan untuk mencapai stasiun MRT terdekat rata – rata menggunakan kendaraan umum perorangan seperti ojek online, becak dan bajaj dikarenakan jarak dari tempat asal ke stasiun MRT terdekat kurang dari 5 Km dan mampu ditempuh kurang dari 30 menit. Stasiun yang paling banyak digunakan untuk menjadi asal perjalanan adalah stasiun lebak bulu dan stasiun akhir yang paling banyak dipilih adalah stasiun bundaran HI yang mana kedua stasiun tersebut merupakan titik awal dan titik akhir rute MRT. Rata – rata ongkos yang dikeluarkan dalam sehari adalah Rp 25.000 – Rp 50.000.

Terakhir adalah mengenai karakteristik moda pilihan yang dibagi menjadi 5 indikator yaitu terkait keamanan, kenyamanan, efisiensi waktu, kemudahan akses dan biaya. Indikator tersebut dibagi menjadi 2 bagian berupa pernyataan yang responnya berbentuk persetujuan dan tidak dari para responden. Pada indikator keamanan pengguna setuju pada pernyataan resiko kecelakaan saat menggunakan MRT lebih rendah dibandingkan dengan kendaraan umum lain dan menggunakan MRT sebagai moda transportasi sehari – hari pengguna mendapatkan rasa aman dari tindakan kejahatan dan kriminalitas. Pada indikator kenyamanan pengguna setuju pada pernyataan fasilitas yang terdapat di stasiun MRT dan di dalam MRT kondisinya baik, bersih dan nyaman untuk digunakan. Berikutnya pada indikator kemudahan akses pengguna setuju pada pernyataan lokasi stasiun terhubung dengan transportasi lain sehingga lebih memudahkan pergerakan pengguna dan pembelian tiket mudah untuk dilakukan. Pada indikator terkait biaya pengguna setuju pada pernyataan biaya transportasi saat menggunakan MRT lebih rendah dibandingkan sebelum menggunakan MRT sebagai transportasi sehari – hari dan biaya menggunakan MRT terjangkau oleh berbagai kalangan.

Berdasarkan hasil yang diperoleh, responden yang cenderung memiliki sudut pandang teknologi dan inovasi dalam kehidupan sehari – hari adalah sebanyak 47 orang. Dari 47 orang

tersebut didominasi oleh pria dengan persentase sebesar 91% (43 orang) dan wanita dengan persentase sebesar 9% (4 orang). Berdasarkan hasil yang diperoleh, responden yang cenderung memiliki sudut pandang lingkungan dalam kehidupan sehari – hari adalah sebanyak 53 orang. Dari 53 orang tersebut didominasi oleh wanita dengan persentase sebesar 87% (46 orang) dan pria dengan persentase sebesar 13% (7 orang). Dari sudut pandang yang terbentuk persepsi yang terbentuk pun berbeda – beda. Mayoritas pria setuju terkait pernyataan tertarik menggunakan MRT karena tertarik dengan transportasi model baru dan modern layaknya di luar negeri. Sedangkan mayoritas wanita setuju dengan pernyataan menggunakan MRT karena tertarik dengan sistem ramah lingkungan yang ditawarkan.

3.2 SUDUT PANDANG PENGGUNA DALAM PEMILIHAN MRT SEBAGAI MODA TRANSPORTASI SEHARI – HARI TERHADAP KARAKTERISTIK PENGGUNA, PERJALANAN DAN MODA DALAM BENTUK VARIABEL PENGGANTI

Sebelum dilakukannya analisis regresi logistik biner, akan ada pengelompokan pada setiap variabel baik variabel terikat maupun variabel bebas disebut variabel pengganti. Variabel terikat dalam analisis ini adalah variabel sudut pandang seseorang dalam melakukan pemilihan moda yang dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 1. Variabel Terikat Dalam Bentuk Variabel Pengganti

Variabel Terikat (<i>Dependent</i>)	Kode	Kategori
Sudut Pandang dalam Pemilihan Moda Transportasi sehari – hari (Y)	0	Sudut Pandang Teknologi dan Inovasi
	1	Sudut Pandang Lingkungan

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Sedangkan untuk variabel bebas pada penelitian berjumlah 18 variabel bebas, dengan pengelompokan:

Tabel 2. Variabel Bebas Dalam Bentuk Variabel Pengganti

Variabel Bebas (<i>Independent</i>)	Kode	Kategori	Variabel
Jenis Kelamin (x_1)	0	Pria	Karakteristik Pengguna
	1	Wanita	
Status pernikahan (x_2)	0	Belum/tidak menikah	
	1	Menikah	
Keberadaan anak dalam keluarga (x_3)	0	Tidak ada	
	1	Ada	
Pendapatan rata – rata per bulan (x_4)	0	Kelas menengah – atas (> Rp 9.900.001)	
	1	Kelas miskin – menuju menengah (< Rp 4.800.000 – Rp 9.900.000)	
Kepemilikan SIM (x_5)	0	0. bila tidak memiliki SIM	
	1	1. bila memiliki SIM A, SIM C, dan (SIM A & C)	
Kepemilikan kendaraan pribadi (x_6)	0	Tidak ada	Karakteristik Perjalanan
	1	Ada (Motor, Mobil)	
Tujuan pergerakan (x_7)	0	Olahraga, Rekreasi dan Belanja	
	1	Bekerja dan Sekolah	
	0	0 – 10 Km	

Variabel Bebas (<i>Independent</i>)	Kode	Kategori	Variabel
Jarak dari tempat asal menuju stasiun MRT terdekat (x_8)	1	11 - >20 Km	
Keamanan Keselamatan – merasa resiko kecelakaan saat menggunakan MRT lebih rendah dibandingkan dengan moda kendaraan umum lain (x_9)	0	Tidak Setuju	Karakteristik Moda
	1	Setuju	
Keamanan Keselamatan – merasa lebih aman dari tindakan kejahatan dan kriminalitas saat menggunakan MRT (x_{10})	0	Tidak Setuju	
	1	Setuju	
Kenyamanan – stasiun MRT kondisinya baik, bersih dan nyaman untuk digunakan (x_{11})	0	Tidak Setuju	
	1	Setuju	
Kenyamanan – MRT kondisinya baik, bersih dan nyaman untuk digunakan (x_{12})	0	Tidak Setuju	
	1	Setuju	
Waktu – efisiensi waktu perjalanan dibandingkan sebelum menggunakan MRT (x_{13})	0	Tidak Setuju	
	1	Setuju	
Waktu – selang waktu antar kedatangan kereta yang baik (x_{14})	0	Tidak Setuju	
	1	Setuju	
Kemudahan – stasiun MRT terintegrasi dengan kendaraan lain (x_{15})	0	Tidak Setuju	
	1	Setuju	
Kemudahan – pembelian tiket mudah (x_{16})	0	Tidak Setuju	
	1	Setuju	
Biaya – ongkos lebih murah dibandingkan sebelum menggunakan MRT (x_{17})	0	Tidak Setuju	
	1	Setuju	
Biaya – tarif MRT terjangkau (x_{18})	0	Tidak Setuju	
	1	Setuju	

Sumber : Hasil Analisis, 2022

3.3 ANALISIS REGRESI LOGISTIK BINER

Letak perbedaan analisis regresi logit biner dengan analisis regresi lainnya terletak pada variabel terikatnya yang dikotomi (Hosmer & Lemeshow, 2000). Analisis regresi logit biner memiliki beberapa uji yaitu Uji Multikolinearitas, Uji Kelayakan Model (Hosmer and Lemeshow Goodness of Fit), Uji Stimulan (Omnibus of Model Coefficients), Uji parsial atau uji wald, Model Regresi Logistik pada penelitian ini menggunakan analisis regresi logistik dan Odds ratio.

3.3.1 UJI MULTIKOLINEARITAS

Uji multikolinearitas dilakukan dengan melihat nilai Tolerance dan nilai Variance Inflation Factor (VIF). Hasil yang diperoleh dari setiap variabel bebas bernilai sebagai berikut:

Tabel 3. Uji Multikolinearitas Pada Variabel Bebas Terhadap Variabel Terikat

Model	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
Jenis Kelamin	.975	1.026
Kepemilikan Kendaraan	.975	1.026

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil yang diperoleh pada perhitungan ini didapatkan bahwa variabel sudut pandang dalam pemilihan moda (Y) memiliki probabilitas $\geq 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa adanya persamaan yang signifikan antara model regresi dengan nilai observasinya atau dapat dikatakan sesuai. Model yang terbentuk cocok dengan data pengamatan dan *Goodness of Fit Test* tidak dapat memprediksi nilai observasinya.

3.3.2 UJI KELAYAKAN MODEL

Tahapan uji kelayakan model ini dilakukan untuk melihat apakah data empiris sesuai dengan model atau dapat dikatakan tidak ada perbedaan antara model dengan data. Hasil yang diperoleh dari setiap variabel bebas bernilai sebagai berikut:

Tabel 4. Uji Kelayakan Model Pada Variabel Bebas Terhadap Variabel Terikat Pemilihan Moda

Hosmer and Lemeshow Test		
Chi-square	Df	Sig.
.589	2	.745

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil yang diperoleh pada perhitungan ini didapatkan bahwa variabel sudut pandang dalam pemilihan moda (Y) memiliki probabilitas $\geq 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa adanya persamaan yang signifikan antara model regresi dengan nilai observasinya atau dapat dikatakan sesuai. Model yang terbentuk cocok dengan data pengamatan dan *Goodness of Fit Test* tidak dapat memprediksi nilai observasinya.

Tabel 5. Nilai Iterasi 0 Pada Variabel Bebas Terhadap Variabel Terikat Pemilihan Moda

Iteration History ^{a,b,c}		
Iteration	-2 Log likelihood	Coefficients Constant
2	138.269	.120

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Tabel 6. Nilai Iterasi 1 Pada Variabel Bebas Terhadap Variabel Terikat Pemilihan Moda

Hosmer and Lemeshow Test		
-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
106.310 ^a	.274	.365

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Dari tabel intial -2 Log Likelihood mengalami penurunan dari (138.269) ke (106.310). artinya model regresi yang terbentuk lebih baik. Terlihat pula nilai Nagelkerke R Square sebesar 0,365 yang artinya besaran pengaruh dari variabel bebas (X1 dan X6) terhadap variabel terikat (y) sudut pandang seseorang dalam melakukan pemilihan moda sebesar 36,5%.

3.3.3 UJI SIMULTAN

Tahapan uji simultan ini dilakukan untuk melihat apakah variabel bebas dapat secara simultan atau bersama-sama mempengaruhi variabel terikat. Hasil yang diperoleh dari setiap variabel bebas bernilai sebagai berikut:

Tabel 7. Uji Simultan Pada Variabel Bebas Terhadap Variabel Terikat Pemilihan Moda

Omnibus Tests of Model Coefficients		
Chi-square	Df	Sig.
31.959	2	.000

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil yang diperoleh pada perhitungan ini didapatkan bahwa nilai sig < 0.05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel bebas secara bersama-sama mempengaruhi variabel terikat.

3.3.4 UJI PARSIAL

Tahapan uji parsial ini dilakukan melihat apakah variabel bebas mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat. Hasil yang diperoleh dari setiap variabel bebas bernilai sebagai berikut:

Tabel 8. Uji Parsial Pada Variabel bebas terhadap Variabel Terikat (Mobil)

	Sig.
Jenis Kelamin	.000
Kepemilikan Kendaraan	.020
Constant	.000

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil yang diperoleh pada perhitungan ini variabel bebas yang memiliki nilai signifikansi < 0.05

3.3.5 PERSAMAAN MODEL REGRESI LOGISTIK

Persamaan pada variabel terikat yaitu gender atau jenis kelamin (Y) memiliki 2 variabel bebas yang berpengaruh yaitu jenis kelamin (X1) dan kepemilikan kendaraan (X6) adalah sebagai berikut :

Tabel 9. Persamaan Model Regresi Logistik

Variables in the Equation								
	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
Jenis Kelamin	2.167	.480	20.428	1	.000	8.734	3.412	22.355
Kepemilikan Kendaraan	1.365	.586	5.422	1	.020	3.916	1.241	12.356

Variables in the Equation							
	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)
							Lower Upper
Constant	-1.300	.369	12.438	1	.000	.273	

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Dari tabel diatas, maka dapat dibentuk persamaan regresi sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2$$

$$SD = -1.300 + 2.167JK + 1.365KK$$

Dari persamaan regresi diatas maka dapat dilakukan analisis, dimana:

- Konstanta sebesar -1.300 yang berarti apabila tidak ada perbedaan dalam jenis kelamin dan kepemilikan kendaraan pribadi, maka tidak ada pemilihan sudut pandang berupa sudut pandang lingkungan.
Catatan: konstanta bernilai negatif, maka probabilitas dianggap = 0
- Koefisien regresi variabel atau nilai EXP (B) jenis kelamin sebesar 2.167 (bernilai positif) yang bermakna bahwa setiap adanya perbedaan jenis kelamin, maka ada kemungkinan akan terjadinya perbedaan sudut pandang seseorang dalam memilih MRT sebagai transportasi sehari-hari. Dengan Nilai sebesar 2.167 karena nilai lebih dari 1 maka dianggap probabilitas 1 yang adalah wanita.
- Koefisien regresi atau nilai EXP (B) variabel kepemilikan kendaraan sebesar 1.365 (bernilai positif) yang bermakna bahwa setiap adanya kepemilikan kendaraan, maka ada kemungkinan akan terjadinya perbedaan sudut pandang seseorang dalam memilih MRT sebagai transportasi sehari-hari. Dengan Nilai sebesar 1.365 karena nilai lebih dari 1 maka dianggap probabilitas 1 yang adalah memiliki kendaraan.

3.3.6 INTERPRETASI ODDS RATIO

Interpretasi pada variabel yang berpengaruh sebagai berikut:

- Pengaruh perbedaan jenis kelamin (X_1) terhadap sudut pandang seseorang dalam memilih moda (Y) : Wanita pengguna MRT dengan sudut pandang lingkungan dalam pemilihan moda memiliki minat yang lebih tinggi untuk menggunakan MRT sebagai moda sehari – harinya sebesar 8.734. Nilai B = Logaritma Natural dari 4.026. Oleh karena itu nilai B bernilai positif, maka jenis kelamin (X_1) mempunyai hubungan positif dengan sudut pandang seseorang dalam memilih MRT sebagai moda sehari – harinya. Seperti yang sudah diketahui dari penelitian terdahulu milik Dr. Ines Kawgan – Kagan wanita dan pria memiliki ketertarikan yang berbeda - beda terhadap berbagai hal, termasuk pada pemilihan moda. Dalam memilih moda wanita memikirkan terkait kesehatan lingkungan karena beranggapan lingkungan yang sehat adalah aset bagi anak dan cucu mereka di generasi mendatang. Berbeda dengan kaum pria yang mayoritas terus mengikuti perkembangan teknologi. Namun beberapa dari perkembangan teknologi melupakan dampak yang ditimbulkan kepada lingkungan. Namun di masa modern sekarang kedua hal tersebut sedang banyak dikombinasikan agar berjalan selaras.
Penelitian ini pun selaras dengan penelitian tersebut, bahwa benar gender berpengaruh pada sudut pandang seseorang dalam melakukan pemilihan moda, khususnya pengguna MRT Jakarta.
- Pengaruh perbedaan kepemilikan kendaraan (X_6) terhadap sudut pandang seseorang dalam memilih moda (Y) : Pengguna MRT dengan sudut pandang lingkungan dalam pemilihan moda yang memiliki kendaraan pribadi memiliki minat yang lebih tinggi untuk menggunakan MRT sebagai moda sehari – harinya sebesar 3.916. Nilai B = Logaritma

Natural dari 1.365. Oleh karena itu nilai B bernilai positif, maka kepemilikan kendaraan pribadi(X_6) mempunyai hubungan positif dengan sudut pandang seseorang dalam memilih MRT sebagai moda sehari – harinya.

Orang yang memiliki kendaraan minat menggunakan MRT semakin tinggi karena seperti yang dikatakan sebelumnya bahwa orang memiliki mobilitas yang tinggi sehingga memerlukan waktu perjalanan yang lebih efektif. Jika dikaitkan dengan keadaan Kota Jakarta yang setiap harinya mengalami kemacetan, hal ini mungkin mempengaruhi turunnya minat orang untuk menggunakan kendaraan pribadi karena dalam satu kali perjalanan wanita memiliki beberapa tujuan. Dengan menggunakan MRT mempermudah wanita untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan waktu yang lebih singkat. Selain itu biaya bensin dan parkir yang cukup tinggi menjadi pertimbangan pemilik kendaraan untuk menggunakan MRT untuk kegiatan sehari – hari. Berdasarkan hasil kuesioner pengguna MRT yang memiliki kendaraan tetapi lebih memilih menggunakan MRT didominasi oleh wanita selaras dengan hasil sudut pandang lingkungan yang didominasi oleh wanita.

4. KESIMPULAN

Setelah melakukan penelitian terkait pengaruh gender terhadap pemilihan moda transportasi diketahui bahwa gender memiliki pengaruh dalam seseorang menentukan moda transportasi yang digunakan sehari – hari. Dikarenakan pola pikir dan pemilihan sudut pandang dalam kegiatan sehari – hari hingga pemilihan moda dapat dipengaruhi oleh gendernya. Penelitian ini mendukung hasil penelitian sebelumnya milik Dr. Ines Kawgan – Kagan yang menyatakan gender berpengaruh dalam pemilihan moda transportasi seseorang. Dalam melakukan pemilihan moda transportasi sehari – hari orang memiliki sudut pandang yang berbeda – beda, ada yang memilih sebuah moda karena tertarik akan teknologi yang ditawarkan oleh moda tersebut namun ada juga yang tertarik karena sistem ramah lingkungan yang ditawarkan oleh moda tersebut.

Dalam penelitian ini berfokus pada penumpang MRT yang memiliki sudut pandang lingkungan dalam melakukan pemilihan moda. Gender memiliki pengaruh dalam penentuan moda seseorang, diketahui bahwa mayoritas wanita memiliki sudut pandang lingkungan dalam melakukan pemilihan moda transportasi sehari – hari. Sedangkan mayoritas pria memiliki sudut pandang teknologi dan inovasi dalam melakukan pemilihan moda transportasi sehari – hari.

Setelah dilakukan analisis regresi logistik biner diketahui selain gender ada beberapa faktor lainnya yang mempengaruhi seseorang dalam melakukan pemilihan moda transportasi sehari – hari khususnya MRT. Beberapa variabel bebas yang berpengaruh adalah variabel yaitu jenis kelamin (X_1) dan kepemilikan kendaraan (X_6). Pengaruh perbedaan jenis kelamin(X_1) terhadap sudut pandang seseorang dalam memilih moda (Y) sebesar 8.734 dan pengaruh perbedaan kepemilikan kendaraan(X_6) terhadap sudut pandang seseorang dalam memilih moda (Y) sebesar 3.916. Kedua variabel tersebut mempunyai hubungan positif dengan sudut pandang seseorang dalam memilih MRT sebagai moda sehari – harinya dengan nilai probabilitas 1. Dapat dikatakan bahwa wanita yang memiliki lebih ramah lingkungan dibandingkan kelompok pengguna lainnya.

Pengaruh perbedaan jenis kelamin terhadap sudut pandang seseorang dalam memilih moda sudah dijabarkan diatas, sedangkan pengaruh kepemilikan kendaraan dengan gender dan persepsi pengguna MRT dapat dijelaskan sebagai berikut yaitu, sebagian

besar pengguna MRT memiliki kendaraan namun tetap memilih menggunakan MRT. Kebanyakan berjenis kelamin perempuan yang mayoritas memiliki sudut pandang lingkungan, persepsi mereka menggunakan MRT dengan sudut pandang lingkungan juga beragam, ada yang memilih menggunakan MRT karena tertarik dengan sistem ramah lingkungan yang ditawarkan dan ada juga yang memilih menggunakan MRT sebagai bagian dari upayanya menciptakan lingkungan yang hijau dan asri di Jakarta.

DAFTAR RUJUKAN

- Hosmer, D. W., & Lemeshow, S. (2000). *Applied Logistic Regression Second Edition*. New York: John Wiley & Sons.
- Kawgan-Kagan, I. (2020). Are women greener than men? A preference analysis of women and men from major German cities over sustainable urban mobility. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 1-12.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB.