

SKRIPSI

**KEPUASAN PERJALANAN WANITA PENGGUNA
MRT MENGGUNAKAN *SATISFACTION WITH
TRAVEL SCALE***



**FIA NATHALIE
NPM : 6101801048**

PEMBIMBING: Tri Basuki Joewono, Ph.D.

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
(Terakreditasi Berdasarkan SK BAN-PT Nomor: 11370/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/X/2021)
BANDUNG
JANUARI 2022**

SKRIPSI

**KEPUASAN PERJALANAN WANITA PENGGUNA
MRT MENGGUNAKAN *SATISFACTION WITH
TRAVEL SCALE***



**FIA NATHALIE
NPM : 6101801048**

PEMBIMBING: Tri Basuki Joewono, Ph.D.

PENGUJI 1: Aloysius Tjan Hin Hwie, Ir., M.T., Ph.D.

PENGUJI 2: Santoso Urip Gunawan, Ir., M.T.

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
(Terakreditasi Berdasarkan SK BAN-PT Nomor: 11370/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/X/2021)
BANDUNG
JANUARI 2022**

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya dengan data diri sebagai berikut:

Nama : Fia Nathalie

NPM : 6101801048

Program Studi : Teknik Sipil

Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

Kepuasan Perjalanan Wanita Pengguna MRT Menggunakan *Satisfaction with Travel Scale*

adalah benar-benar karya saya sendiri di bawah bimbingan dosen pembimbing, Saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan dalam karya saya, atau jika ada tuntutan formal atau non-formal dari pihak lain berkaitan dengan keaslian karya saya ini, saya siap menanggung segala risiko, akibat dan/atau sanksi yang dijatuhkan kepada saya, termasuk pembatalan gelar akademik yang saya peroleh dari Universitas Katolik Parahyangan.

Bekasi, 20 Januari 2022



Fia Nathalie
(6101801048)

KEPUASAN PERJALANAN WANITA PENGGUNA MRT MENGUNAKAN *SATISFACTION WITH TRAVEL SCALE*

Fia Nathalie
NPM: 6101801048

Pembimbing: Tri Basuki Joewono, Ph.D.

UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
(Terakreditasi Berdasarkan SK BAN-PT Nomor: 11370/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/X/2021)
BANDUNG
JANUARI 2022

ABSTRAK

Kepuasan perjalanan merupakan faktor penting sebagai pemenuhan kebutuhan pelaku perjalanan, terutama bagi wanita yang cenderung memiliki kebutuhan yang kompleks dan mobilitas yang tinggi. Kepuasan perjalanan wanita cenderung lebih rendah dalam penggunaan angkutan publik, dimana keamanan menjadi salah satu penentu penggunaan angkutan publik oleh wanita. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis pengaruh dari berbagai faktor terhadap kepuasan perjalanan. Faktor-faktor yang memengaruhi kepuasan perjalanan pada penelitian ini terdiri atas total waktu perjalanan, agenda kegiatan sehari-hari, aksesibilitas, sosio-demografi, dan atribut keamanan. Penelitian ini juga bertujuan untuk menganalisis pengaruh dari kepuasan perjalanan pengguna MRT terhadap frekuensi penggunaan moda di masa depan. Kepuasan perjalanan dalam studi ini menggunakan *Satisfaction with Travel Scale* (STS). Data primer pada penelitian ini didapatkan dari penyebaran kuesioner secara daring kepada pengguna MRT Jakarta. Analisis data menggunakan metode *Structural Equation Modeling* (SEM). Studi ini menemukan bahwa durasi agenda kegiatan sehari-hari yang tinggi dan atribut keamanan mempunyai pengaruh positif terhadap kepuasan perjalanan, sedangkan durasi agenda kegiatan sehari-hari yang moderat berpengaruh negatif terhadap kepuasan perjalanan. Studi juga menemukan bahwa kepuasan perjalanan berpengaruh positif terhadap frekuensi penggunaan moda di masa depan.

Kata Kunci: *Mass Rapid Transit*, kepuasan perjalanan, frekuensi, keamanan, *Satisfaction with Travel Scale* (STS), *Structural Equation Modeling* (SEM)

WOMEN'S TRAVEL SATISFACTION USING MRT WITH SATISFACTION WITH TRAVEL SCALE

**Fia Nathalie
NPM: 6101801048**

Advisor: Tri Basuki Joewono, Ph.D.

**PARAHYANGAN CATHOLIC UNIVERSITY
FACULTY OF ENGINEERING DEPARTMENT OF CIVIL
ENGINEERING
(Accredited by SK BAN-PT Number: 11370/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/X/2021)
BANDUNG
JANUARY 2022**

ABSTRACT

Travel satisfaction is an important factor in the needs of travellers, especially for women who tend to have complex needs and high mobility. Women's travel satisfaction tends to be lower in the use of public transportation (PT), where security is one of the determinants of women using public transportation. This study was conducted to analyze the effect of various factors on travel satisfaction. The factors that influence travel satisfaction in this study consist of total travel time, daily activity agenda, accessibility, socio-demographic, and security attributes. This study also aims to analyze the effect of MRT users travel satisfaction on the frequency of future mode use. Satisfaction with Travel Scale (STS) is used to measure people's satisfaction with travel. The primary data in this study were obtained from distributing online questionnaires to MRT Jakarta users. Data analysis using Structural Equation Modeling (SEM) method. This study found that high duration of daily activities and security attributes had a positive influence on travel satisfaction, while moderate duration of daily activities had a negative effect on travel satisfaction. This study also found that travel satisfaction had a positive effect on the frequency of future mode use.

Keywords: Mass Rapid Transit, travel satisfaction, frequency, security, Satisfaction with Travel Scale (STS), Structural Equation Modeling (SEM)

PRAKATA

Puji syukur ke hadirat Tuhan yang Maha Kuasa atas segala berkat dan penyertaannya yang luar biasa sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Kepuasan Perjalanan Wanita Pengguna MRT Menggunakan *Satisfaction with Travel Scale*” dengan sebaik-baiknya untuk menyelesaikan studi tingkat sarjana Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Katolik Parahyangan.

Dalam penyelesaian skripsi, penulis banyak mendapatkan bimbingan, saran, dan kritik yang membangun. Pada kesempatan ini, penulis ingin mengungkapkan rasa terima kasih yang besar kepada:

1. Bapak Tri Basuki Joewono, Ph.D., selaku dosen pembimbing skripsi yang sudah meluangkan waktu untuk membimbing, memberikan saran, dan berdiskusi sehingga skripsi ini dapat selesai tepat waktu;
2. Bapak Aloysius Tjan Hin Hwie, Ir., M.T., Ph.D., selaku Ketua Komunitas Bidang Ilmu Teknik Transportasi dan dosen penguji yang sudah memberikan saran dan kritik yang membangun sehingga penulis dapat menjadi lebih baik;
3. Ibu Anastasia Sri Lestari, Ir., M.T., selaku dosen wali yang sudah membimbing dan memberikan masukan selama perkuliahan;
4. Bapak Santoso Urip Gunawan, Ir., M.T., selaku dosen penguji PS (Pusat Studi) Teknik Transportasi yang sudah memberikan saran dan kritik yang membangun sehingga penulis dapat menjadi lebih baik;
5. Keluarga penulis yang selalu memberikan dukungan bagi penulis selama proses penyelesaian skripsi;
6. Edwin Christian, Felix Jaya Nursalim, Kenzie, dan Yulius Kevin selaku teman seperjuangan dalam proses penyusunan skripsi dari awal hingga akhir, bersedia meluangkan waktu untuk berdiskusi mengenai skripsi;
7. Gregorio Ivan, S.T., Holy Felicia, S.T., Jessica Santika, S.T., dan Natasyafa Rizqita, S.T. yang selalu bersedia meluangkan waktu untuk berdiskusi mengenai skripsi dengan penulis;
8. Mahasiswa/i Teknik Sipil Universitas Katolik Parahyangan Angkatan 2018, atas kebersamaan selama masa perkuliahan;

9. Semua rekan penulis yang selalu mendukung dan tidak bisa disebutkan satu persatu.

Penulis memohon maaf apabila terdapat kekurangan dalam penyusunan skripsi ini. Penulis dengan terbuka menerima segala kritik dan saran yang membangun agar di masa datang dapat menjadi lebih baik lagi dan dapat memberikan manfaat bagi pihak yang membutuhkan. Terima Kasih.

Bandung, Januari 2022



Fia Nathalie
6101801048



DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
<i>ABSTRACT</i>	ii
PRAKATA	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB 1 PENDAHULUAN	1-1
1.1 Latar Belakang	1-1
1.2 Inti Permasalahan	1-3
1.3 Tujuan Penelitian	1-4
1.4 Pembatasan Masalah	1-4
1.5 Metode Penelitian	1-5
BAB 2 DASAR TEORI	2-1
2.1 <i>Satisfaction with Travel Scale (STS)</i>	2-1
2.2 Faktor-Faktor yang Memengaruhi Kepuasan Perjalanan	2-3
2.2.1 Moda Transportasi	2-4
2.2.2 Total Waktu Perjalanan	2-4
2.2.3 Aksesibilitas	2-5
2.2.4 Agenda Kegiatan Sehari-hari	2-5
2.2.5 Atribut Keamanan	2-7
2.3 Karakteristik Gender dalam Melakukan Perjalanan	2-8
2.4 Frekuensi Penggunaan Moda di Masa Depan	2-10
2.5 <i>Structural Equation Modeling (SEM)</i>	2-11
2.5.1 Ketentuan Penulisan dan Penggambaran dalam SEM	2-11
2.5.2 Tahapan Pemodelan	2-15
2.5.3 Persamaan Model	2-23
BAB 3 METODE PENELITIAN	3-1
3.1 Prosedur Survei	3-1

3.2	Variabel Studi.....	3-4
3.3	Pengolahan Data.....	3-10
3.4	Pengujian Validitas dan Reliabilitas <i>Pilot Survey</i>	3-13
3.5	Model dan Hipotesis Penelitian.....	3-15
BAB 4 ANALISIS DATA		4-1
4.1	Deskripsi Data Faktor-Faktor yang Memengaruhi STS.....	4-1
4.2	Deskripsi Data <i>Satisfaction with Travel Scale (STS)</i>	4-6
4.3	Deskripsi Data Frekuensi Penggunaan Moda di Masa Depan	4-7
4.4	Pengujian Validitas dan Reliabilitas.....	4-8
4.5	Estimasi Model <i>Structural Equation Modeling (SEM)</i>	4-10
4.5.1	<i>Model Construct</i>	4-10
4.5.2	Deskripsi Kualitas Model.....	4-13
4.5.3	Estimasi Model	4-16
4.6	Diskusi.....	4-23
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN		5-1
5.1	Kesimpulan.....	5-1
5.2	Saran.....	5-2
DAFTAR PUSTAKA		xii



DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN

α	: <i>Significance level</i>
β	: Koefisien pengaruh variabel laten endogen
χ^2	: <i>Chi-Square</i>
δ	: Kesalahan pengukuran variabel eksogen
e	: <i>Margin of error</i>
ε	: Kesalahan pengukuran variabel endogen
η	: Variabel laten endogen
γ	: Hubungan regresi antar variabel laten
H_i	: Hipotesis
i	: Jumlah indikator
ξ	: Variabel laten eksogen
λ	: Nilai <i>standardized factor loading</i>
λ_x	: Hubungan antar indikator eksogen
λ_y	: Hubungan antar indikator endogen
m	: Banyak variabel laten endogen
n	: Banyak variabel laten eksogen
N	: Ukuran populasi
n	: Ukuran sampel
p	: Banyaknya variabel manifest untuk variabel laten endogen
%	: Persen
p	: Persentase populasi
P	: Probabilitas
q	: Banyaknya variabel manifest untuk variabel laten eksogen
R^2	: Nilai koefisien determinasi
Σ	: Total
ζ	: Kesalahan struktural
$Z_{\alpha/2}$: Kuantil distribusi normal pada tingkat signifikansi
ACC	: Variabel Aksesibilitas
ADF	: <i>Asymptotically Distribution Free</i>
AGFI	: <i>Adjusted Goodness-of-Fit</i>

ATT	: Variabel Atribut Keamanan
AVE	: <i>Average Variance Extracted</i>
CE	: <i>Cognitive Evaluation</i>
CFI	: <i>Comparative Fit Index</i>
CR	: <i>Construct Reliability</i>
DA	: Variabel Agenda Kegiatan Sehari-hari
DF	: <i>Degree of Freedom</i>
FRQ	: Variabel Frekuensi Penggunaan Moda di Masa Depan
GFI	: Penilaian <i>Goodness-of-Fit</i>
GOF	: <i>Goodness-of-Fit</i>
GLS	: <i>Generalized Least Square</i>
Jabodetabek	: Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi
ML	: <i>Maximum Likelihood</i>
NFI	: <i>Normed Fit Index</i>
PA/ND	: <i>Positive Activation/Negative Deactivation</i>
PD/NA	: <i>Positive Deactivation/Negative Activation</i>
PNFI	: <i>Parsimony Normed Fit Index</i>
RNI	: <i>Relative Noncentrality Index</i>
RMSEA	: <i>Root Mean Square Error of Approximation</i>
RMR	: <i>Root Mean Square Residual</i>
SCAS	: <i>Swedish Core Affect Scale</i>
SD	: Variabel Sosio-Demografi
SEM	: <i>Structural Equation Modeling</i>
SLS	: <i>Square Scale Free Least Square</i>
STS	: <i>Satisfaction with Travel Scale</i>
<i>Std. Error</i>	: <i>Standard Error</i>
<i>Std. Estimate</i>	: Nilai Estimasi <i>Standardized</i>
TLI	: <i>Tucker Lewis Index</i>
TT	: Variabel Total Waktu Perjalanan
<i>Unstd. Estimate</i>	: Nilai Estimasi <i>Unstandardized</i>
ULS	: <i>Unweighted Least Square</i>

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Diagram Alir Penelitian	1-6
Gambar 2.1 Dimensi <i>Swedish Core Affect Scale</i> (SCAS)	2-3
Gambar 2.2 Variabel Laten (Hair et al., 2014)	2-12
Gambar 2.3 Variabel Manifest (Hair et al., 2014)	2-12
Gambar 2.4 Penulisan Parameter Model Struktural (Hair et al., 2014)	2-13
Gambar 2.5 Karakter Kesalahan Struktural (Hair et al., 2014).....	2-14
Gambar 2.6 Karakter Model Pengukuran (Hair et al., 2014).....	2-14
Gambar 2.7 Karakter Kesalahan Pengukuran (Hair et al., 2014).....	2-15
Gambar 2.8 Diagram Alir SEM (Hair et al., 2014).....	2-22
Gambar 3.1 Diagram Alir Penyebaran Kuesioner	3-1
Gambar 3.2 Contoh Jawaban Tidak Lolos <i>Screening Question</i>	3-10
Gambar 3.3 Penggambaran Persamaan Variabel Laten Eksogen	3-12
Gambar 3.4 Penggambaran Persamaan Variabel Laten Endogen.....	3-13
Gambar 3.5 Model Struktural Penelitian	3-16
Gambar 4.1 Usia Responden	4-1
Gambar 4.2 Model Final Penelitian	4-12
Gambar 4.3 Nilai <i>R-Square</i>	4-22

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Indikator <i>Satisfaction with Travel Scale</i> (STS)	2-1
Tabel 3.1 Indikator Variabel Total Waktu Perjalanan	3-5
Tabel 3.2 Indikator Variabel Aksesibilitas.....	3-5
Tabel 3.3 Indikator Variabel Agenda Kegiatan Sehari-Hari.....	3-6
Tabel 3.4 Indikator Variabel Sosio-Demografi.....	3-7
Tabel 3.5 Skala Likert 7 Poin.....	3-8
Tabel 3.6 Indikator Variabel Atribut Keamanan.....	3-8
Tabel 3.7 Indikator Variabel <i>Satisfaction with Travel Scale</i> (STS).....	3-9
Tabel 3.8 Skala Likert 4 Poin.....	3-10
Tabel 3.9 Contoh Hasil Kuesioner (X_1 dan X_2).....	3-11
Tabel 3.10 Contoh Hasil Kuesioner (Variabel Y dan Z)	3-12
Tabel 3.11 Hasil Uji Validitas Variabel STS <i>Pilot Survey</i>	3-13
Tabel 3.12 Hasil Uji Validitas Variabel Atribut Keamanan <i>Pilot Survey</i>	3-14
Tabel 3.13 Hasil Uji Reliabilitas	3-15
Tabel 4.1 Deskripsi Karakteristik Responden	4-3
Tabel 4.2 Deskripsi Data Total Waktu Perjalanan.....	4-4
Tabel 4.3 Deskripsi Data Aksesibilitas	4-5
Tabel 4.4 Deskripsi Data Agenda Kegiatan Sehari-hari	4-5
Tabel 4.5 Deskripsi Data Atribut Keamanan	4-6
Tabel 4.6 Deskripsi Data <i>Satisfaction with Travel Scale</i> (STS)	4-7
Tabel 4.7 Deskripsi Data Frekuensi Penggunaan Moda di Masa Depan.....	4-8
Tabel 4.8 Hasil Uji Validitas Variabel STS	4-8
Tabel 4.9 Hasil Uji Validitas Atribut Keamanan	4-9
Tabel 4.10 Hasil Uji Reliabilitas	4-9
Tabel 4.11 Hasil <i>Goodness-of-Fit</i>	4-13
Tabel 4.12 <i>Variance Extracted</i> dan <i>Construct Reliability</i>	4-14
Tabel 4.13 <i>Latent Construct</i>	4-17
Tabel 4.14 Signifikansi Estimasi Parameter	4-20
Tabel 4.15 Kesimpulan Hipotesis	4-21
Tabel 4.16 Hasil <i>R-Square</i>	4-23

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 <i>Screening Question</i>	L1-1
LAMPIRAN 2 Pertanyaan Aksesibilitas	L2-2
LAMPIRAN 3 Pertanyaan Agenda Kegiatan Sehari-hari	L3-2
LAMPIRAN 4 Pertanyaan Total Waktu Perjalanan	L4-2
LAMPIRAN 5 Pertanyaan Atribut Keamanan	L5-1
LAMPIRAN 6 Pertanyaan <i>Satisfaction with Travel Scale (STS)</i>	L6-2
LAMPIRAN 7 Pertanyaan Frekuensi Penggunaan Moda di Masa Depan	L7-2
LAMPIRAN 8 Pertanyaan Sosio-Demografi	L8-1



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kesejahteraan dan kepuasan perjalanan menarik peningkatan perhatian dalam penelitian terkait transportasi (De Vos et al., 2013). Para peneliti mendefinisikan kepuasan perjalanan dengan angkutan publik sebagai keseluruhan tingkat pemenuhan dengan harapan pelaku perjalanan (Tyrinopoulos dan Antoniou, 2008), penyelesaian, dan pemenuhan kebutuhan, serta hasil dari pengalaman, baik tunggal maupun kumulatif (Abenoza et al., 2017). Pengalaman selama perjalanan telah terbukti memengaruhi evaluasi layanan pengguna angkutan publik (Olsson et al., 2012). Studi yang dilakukan oleh Sukhov et al. (2021) menemukan bahwa keamanan, sebagai salah satu atribut kualitas layanan, merupakan atribut penting yang melekat pada kepuasan perjalanan secara keseluruhan. Keamanan adalah keadaan bebas dari bahaya atau ancaman bahaya atau cedera (Allen et al., 2018), yaitu dalam hal angkutan publik dapat dilihat dari penerangan untuk stasiun dan kendaraan, pencahayaan dan lanskap di jalan-jalan sekitar stasiun, ruang komersial terbuka dan dekat dengan transit, serta kehadiran publik secara konstan yang membantu mengurangi kemungkinan terjadinya kejahatan (Allen et al., 2018).

Pengukuran kepuasan perjalanan dapat dilakukan dengan menggunakan *Satisfaction with Travel Scale* (STS) (Bergstad et al., 2011; Ettema et al., 2010; Ettema et al., 2011). Skala STS berguna untuk menyelidiki hubungan antara kesejahteraan subjektif (*Subjective Well-Being*) global dan kesejahteraan subjektif (*Subjective Well-Being*) dalam kaitannya dengan perjalanan (Olsson et al., 2012). *Satisfaction with Travel Scale* (STS) didasarkan pada perasaan yang dialami pelaku perjalanan (komponen afektif dari kesejahteraan subjektif (*Subjective Well-Being*)) dan bagaimana mereka mengevaluasi perjalanan yang telah dilakukan (komponen kognitif dari kesejahteraan subjektif (*Subjective Well-Being*)) (Ettema et al., 2010). Ettema et al. (2011) menemukan bahwa moda transportasi, waktu perjalanan, akses ke perhentian, dan banyaknya aktivitas dalam keseharian akan berpengaruh pada nilai dari STS. Sejauh ini penelitian telah menghitung skor STS dengan rata-rata

skor di seluruh item individu berdasarkan tiga dimensi yaitu *positive activation/negative deactivation*, *positive deactivation/negative activation*, dan *cognitive evaluation* (Ettema et al., 2012). Studi dari De Vos et al. (2021) menemukan bahwa kepuasan perjalanan mempunyai peran penting dalam membentuk penggunaan moda yang biasa dilakukan dan jenis perjalanan yang memuaskan (menggunakan moda tertentu) akan mungkin terulang di masa depan.

Salah satu kelompok pengguna angkutan publik yang penting adalah wanita. Di negara berkembang, wanita memiliki banyak peranan di waktu yang sama, yaitu sebagai tulang punggung ekonomi (*economic output*), aktivitas rumah tangga, dan kontribusi mereka di komunitas, baik kegiatan sukarela, politik, atau aktivitas sosial (Duchene, 2011). Peran lebih bervariasi yang dimainkan wanita dalam hidup mereka, mengharuskan mereka untuk melakukan lebih banyak perjalanan daripada rekan pria mereka (Aloul et al., 2019). Studi dari Allen et al. (2018) berpendapat bahwa wanita cenderung lebih sering melakukan rantai perjalanan. Hal ini berarti wanita mempunyai banyak tujuan dan destinasi dalam satu kali perjalanan, misalnya saat ingin ke tempat kerja mereka mungkin mengantar/menjemput anak, mengambil resep obat untuk anggota keluarga di farmasi. Wanita lebih banyak melakukan perjalanan daripada pria dengan rute yang bervariasi namun terbatas pada area geografis tertentu (Duchene, 2011). Studi dari Schintler et al. (2000) menyatakan bahwa pola perjalanan wanita berbeda dengan pria seperti dalam hal jarak perjalanan, moda transportasi, dan tujuan perjalanan. Wanita cenderung membuat perjalanan singkat, banyak perhentian, dan lebih banyak melakukan perjalanan non-kerja (Aloul et al., 2018). Maka dari itu, gender menjadi faktor signifikan melihat bagaimana mobilitas dan perilaku perjalanan dari wanita dan pria yang berbeda (Maffi et al., 2015).

Wanita cenderung rentan terhadap perasaan ambivalen dibandingkan dengan pria, tetapi analisis mereka terhadap perasaan ini dapat mendorong lompatan pemikiran dan solusi kreatif untuk masalah (Schintler et al., 2000). Schintler et al. (2000) juga berpendapat bahwa wanita cenderung lebih menghindari risiko daripada pria dalam membuat keputusan mengenai perjalanan. Satu temuan penting dari studi yang dilakukan oleh Singleton (2019) terkait dengan karakteristik pelaku perjalanan adalah wanita secara konsisten melaporkan tingkat pengaruh

positif yang lebih rendah, eudaimonia (terutama "Kesehatan"), dan kesejahteraan hedonis secara keseluruhan dari perjalanan. Studi dari Majumdar et al. (2021) menemukan bahwa wanita memiliki kepuasan perjalanan yang lebih rendah dibandingkan pria, yang dapat dikaitkan dengan kondisi perjalanan yang tidak aman di Delhi. Lynch dan Atkins (1988) menemukan bahwa laporan mengenai ancaman dan pelecehan terhadap wanita memengaruhi mereka dalam berbagai cara maka wanita cenderung lebih waspada dan berhati-hati menggunakan angkutan publik. Selain itu, wanita yang bekerja dan masih mengambil lebih banyak tanggung jawab pengasuhan anak dan/atau pemeliharaan rumah tangga dibandingkan pria mungkin mengalami tekanan waktu yang lebih besar (Bianco dan Lawson, 1997). Dengan demikian, lebih banyak perjalanan yang membuat wanita merasa stres (Singleton, 2019) dan pada akhirnya perasaan ini akan memengaruhi STS wanita.

Pembahasan untuk mengetahui kepuasan perjalanan wanita dengan mempertimbangkan mobilitasnya yang tinggi menjadi penting guna meningkatkan kepuasan perjalanan yang dialami wanita. Studi mengenai pengaruh gender terhadap kepuasan perjalanan pernah dilakukan oleh Silveira et al. (2019). Namun, pembahasan spesifik mengenai kepuasan perjalanan wanita menggunakan STS masih belum banyak dilakukan terutama di Indonesia. Maka dari itu, studi mengenai kepuasan perjalanan wanita pengguna MRT menggunakan STS di Indonesia akan memberikan pemahaman baru dalam pembuatan kebijakan dengan mempertimbangkan mobilitas wanita yang tinggi.

1.2 Inti Permasalahan

Wanita memiliki banyak tuntutan dan tugas-tugas yang memakan waktu tetapi sedikit akses ke sarana perjalanan yang mudah (Duchene, 2011). Perbedaan kebutuhan wanita dalam melakukan perjalanan yang berbeda dengan pria mengakibatkan adanya perbedaan tuntutan dari wanita untuk melakukan perjalanan. Tuntutan yang berbeda perlu diimbangi dengan layanan yang berbeda juga dan akan memengaruhi kepuasan perjalanan yang dialami oleh pelaku perjalanan. Maka dari itu, layanan yang disediakan perlu seimbang dengan tuntutan dari peran wanita guna mewujudkan tingginya kepuasan perjalanan oleh wanita.

Studi mengenai STS di Indonesia masih belum banyak digunakan untuk mengukur kepuasan perjalanan. Pembahasan khusus mengenai kepuasan wanita melakukan perjalanan dengan moda utama angkutan publik di negara berkembang belum banyak dibahas. Maka dari itu, perlu dikaji lebih lanjut mengenai tingkat kepuasan pengalaman layanan pengguna wanita pada angkutan publik, yaitu dalam penelitian ini adalah wanita pengguna *Mass Rapid Transit* (MRT).

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian bagi wanita pengguna MRT adalah:

1. Menganalisis kepuasan perjalanan menggunakan *Satisfaction with Travel Scale* (STS).
2. Menganalisis pengaruh total waktu perjalanan, aksesibilitas, agenda kegiatan sehari-hari, sosio-demografi, dan kepuasan terhadap atribut keamanan terhadap kepuasan perjalanan.
3. Menganalisis pengaruh kepuasan perjalanan terhadap frekuensi penggunaan moda di masa depan.

1.4 Pembatasan Masalah

Batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Indikator STS merujuk pada indikator yang digunakan oleh Ettema et al. (2011).
2. Objek penelitian ini adalah wanita pengguna MRT dengan lokasi penelitian di Jakarta sesuai area pelayanan MRT Jakarta.
4. Kepuasan perjalanan dalam penelitian ini merupakan pemenuhan layanan yang didapat oleh wanita dalam melakukan perjalanan.
5. Agenda kegiatan sehari-hari dibagi berdasarkan agenda kegiatan di tempat tinggal dan di luar tempat tinggal yang diukur dengan satuan waktu.
6. Aksesibilitas diukur berdasarkan waktu berjalan kaki (Ettema et al., 2011) dan moda transportasi yang digunakan ke dan dari stasiun MRT Jakarta.
7. Data yang digunakan dalam penelitian merupakan data primer yang didapatkan dari survei berdasarkan penyebaran kuesioner secara daring

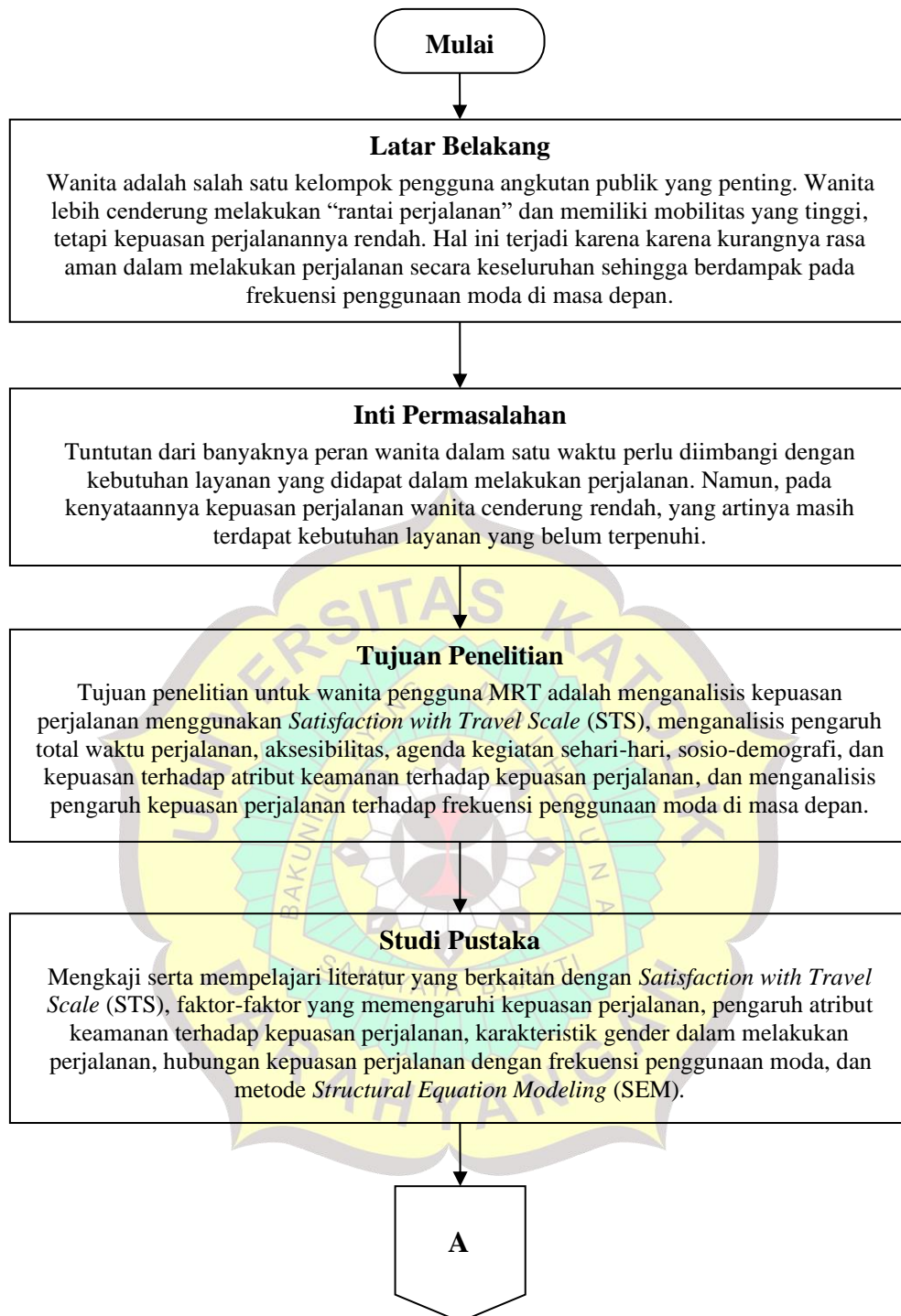
pada penumpang wanita yang menggunakan MRT Jakarta dan data sekunder dari PT MRT Jakarta.

8. Metode analisis yang digunakan adalah metode *Structural Equation Modeling* (SEM).
9. Variabel atribut keamanan berdasarkan Peraturan Menteri No. 63 Tahun 2019 tentang SPM untuk Angkutan Umum dengan Kereta Api, GiZ-SUTP (2018), SERVQUAL (1988).

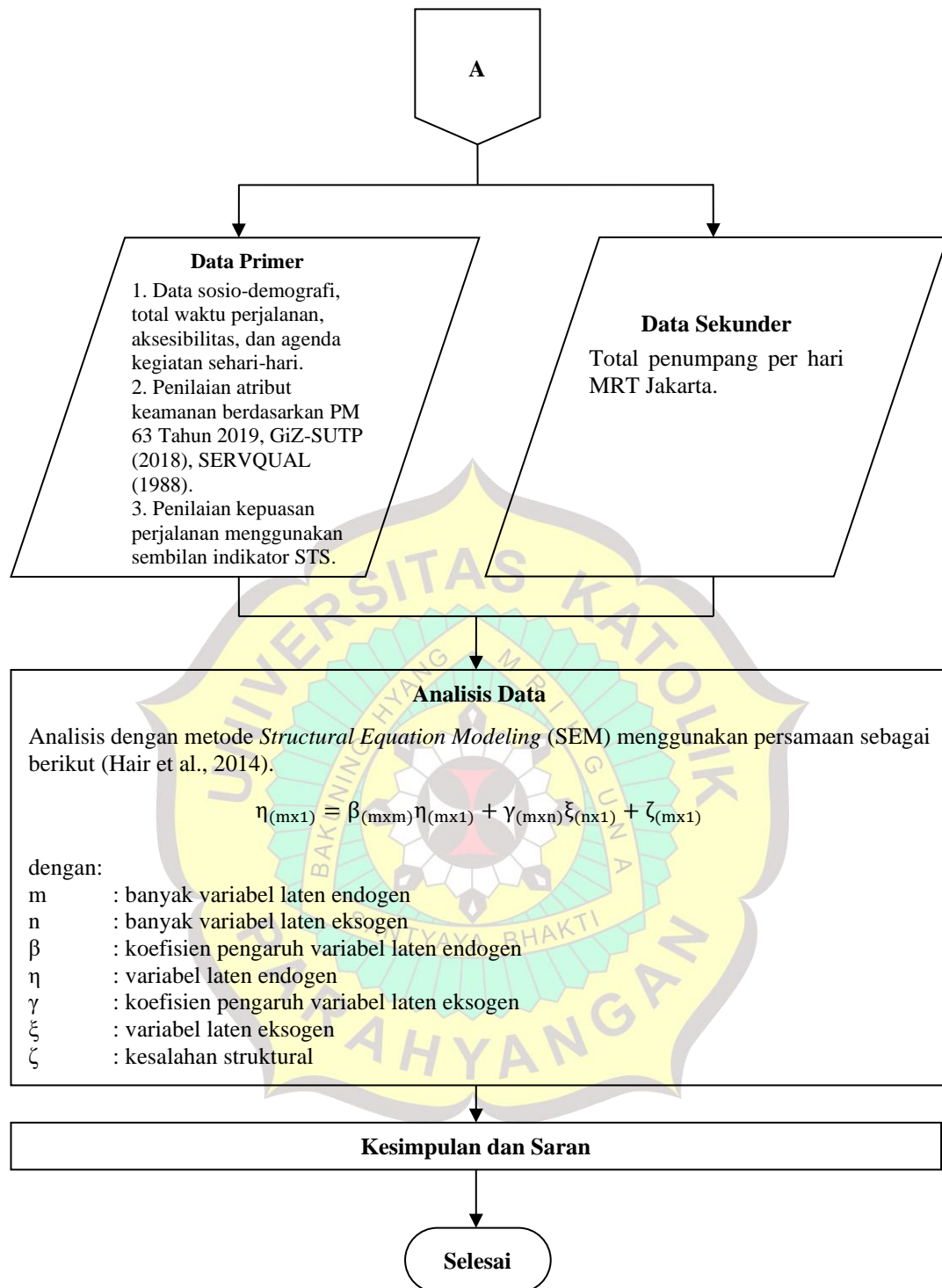
1.5 Metode Penelitian

Tahap awal kegiatan penelitian adalah pembuatan latar belakang yang menghasilkan inti permasalahan berupa kepuasan perjalanan wanita pengguna MRT Jakarta menggunakan *Satisfaction with Travel Scale* (STS). Tahap selanjutnya adalah pencarian daftar pustaka mengenai *Satisfaction with Travel Scale* (STS), faktor-faktor yang memengaruhi kepuasan perjalanan, karakteristik gender dalam melakukan perjalanan, frekuensi penggunaan moda di masa depan, dan metode *Structural Equation Modeling* (SEM).

Data yang digunakan dalam penelitian adalah data primer dan data sekunder. Data primer berupa hasil survei penyebaran kuesioner terhadap wanita pengguna MRT Jakarta. Data sekunder berupa data jumlah penumpang per hari MRT Jakarta. Data total waktu perjalanan, aksesibilitas, sosio-demografi, dan atribut keamanan dinyatakan dalam bentuk pertanyaan dengan pilihan jawaban terbatas. Data kepuasan perjalanan dinilai menggunakan sembilan indikator STS. Selanjutnya, data dianalisis menggunakan metode *Structural Equation Modeling* (SEM) untuk mengetahui hubungan antar variabelnya. Penyusunan kesimpulan dan saran dilakukan setelah data selesai dianalisis. Prosedur penelitian disajikan dalam bentuk diagram alir seperti pada Gambar 1.1.



Gambar 1.1 Diagram Alir Penelitian



Gambar 1.1 Diagram Alir Penelitian (Lanjutan)