

**SKRIPSI**

**HUBUNGAN INTENSITAS AKTIVITAS HARIAN,  
AKTIVITAS MULTITASKING, DAN KEPUASAN  
PERJALANAN PENGGUNA MRT**



**FELIX JAYA NURSALIM  
NPM : 6101801162**

**PEMBIMBING: Tri Basuki Joewono, Ph.D.**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN  
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
(Terakreditasi Berdasarkan SK BAN-PT No.11370/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/X/2021)  
BANDUNG  
JANUARI 2022**

**SKRIPSI**

**HUBUNGAN INTENSITAS AKTIVITAS HARIAN,  
AKTIVITAS MULTITASKING, DAN KEPUASAN  
PERJALANAN PENGGUNA MRT**



**FELIX JAYA NURSALIM**  
**NPM: 6101801162**

**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 No.11370/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/X/2021)  
**BANDUNG**  
**JANUARI 2022**

## PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama lengkap : Felix Jaya Nursalim

NPM : 6101801162

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul: *Hubungan Intensitas Aktivitas Harian, Aktivitas Multitasking, dan Kepuasan Perjalanan Pengguna MRT* adalah karya ilmiah yang bebas plagiat. Jika di kemudian hari terbukti terdapat plagiat dalam skripsi ini, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Bandung, 20 Januari 2022



Felix Jaya Nursalim

6101801162

# HUBUNGAN INTENSITAS AKTIVITAS HARIAN, AKTIVITAS MULTITASKING, DAN KEPUASAN PERJALANAN PENGGUNA MRT

Felix Jaya Nursalim  
NPM: 6101801162

Pembimbing: Tri Basuki Joewono, Ph.D.

UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN  
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
(Terakreditasi Berdasarkan SK BAN-PT No.11370/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/X/2021)  
BANDUNG  
JANUARI 2022

## ABSTRAK

Studi mengenai perilaku pengguna angkutan publik menjadi cara untuk memahami permintaan akan layanan transportasi, khususnya terkait dengan dilakukannya beragam aktivitas saat perjalanan (*multitasking*). Studi menunjukkan aktivitas *multitasking* berpengaruh terhadap tingkat kepuasan perjalanan. Penelitian ini memiliki tujuan untuk menganalisis hubungan intensitas aktivitas harian, aktivitas *multitasking*, dan kepuasan perjalanan pengguna MRT. Aktivitas harian yang diamati adalah aktivitas yang dilakukan di luar rumah dan perjalanan yang dipelajari adalah perjalanan pulang ke rumah. Data primer didapatkan melalui penyebaran kuesioner secara daring kepada pengguna MRT. Analisis data dilakukan dengan menggunakan metode *Structural Equation Modeling* (SEM). Analisis menunjukkan bahwa aktivitas harian tidak berpengaruh signifikan terhadap aktivitas *multitasking* dan aktivitas *multitasking* tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap STS. Sosiodemografi yaitu latar belakang pendidikan berpengaruh signifikan terhadap intensitas aktivitas *multitasking*. Temuan ini menunjukkan bahwa aktivitas *multitasking* yang dilakukan pengguna MRT dalam perjalanan pulang tidak dipengaruhi oleh aktivitas yang dilakukan pada siang harinya. Pengguna MRT dalam perjalanan pulang juga tidak cenderung melakukan aktivitas *multitasking* yang mempengaruhi kepuasan perjalanannya.

Kata Kunci: *Multitasking*, aktivitas harian, *Satisfaction with Travel Scale* (STS), kepuasan perjalanan, *Structural Equation Modeling* (SEM)

# **THE RELATIONSHIP OF THE INTENSITY OF DAILY ACTIVITIES, MULTITASKING ACTIVITIES, AND TRAVEL SATISFACTION OF MRT'S USER**

**Felix Jaya Nursalim  
NPM: 6101801162**

**Advisor: Tri Basuki Joewono, Ph.D.**

**PARAHYANGAN CATHOLIC UNIVERSITY  
FACULTY OF ENGINEERING DEPARTMENT OF CIVIL  
ENGINEERING  
(Accredited by SK BAN-PT No.11370/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/X/2021)  
BANDUNG  
JANUARY 2022**

## **ABSTRACT**

The study of the behavioral aspects of public transport users is a way to understand the demand for local transport services, especially related to doing various activities while traveling (multitasking). Studies show that multitasking activities affect the level of travel satisfaction. This study was conducted with the aim of knowing the relationship of the intensity of daily activities, multitasking activities, and travel satisfaction of MRT's user. The daily activities observed were the activities that carried outside home and the journey studied was the return trip. The primary data were obtained through the distribution of online questionnaires to MRT user. Data analysis was performed using the Structural Equation Modeling (SEM) method. The analysis shows that daily activities had no significant effect on multitasking activities and multitasking activities had no significant effect on STS. Sociodemographic, specifically educational background had a significant effect of the intensity of multitasking activities. This finding shows that the multitasking activities carried out by MRT's user on the return trip was not influenced by the activities carried out during the day and they also do not tend to do multitasking activities that affect their travel satisfaction.

Keywords: Multitasking, daily activities, Satisfaction with Travel Scale (STS), travel satisfaction, Structural Equation Modeling (SEM)

## PRAKATA

Puji dan syukur dipanjatkan kepada Tuhan yang Maha Esa atas berkat dan penyertaanNya selama penulis menjalankan penyusunan skripsi yang berjudul *Hubungan Intensitas Aktivitas Harian, Aktivitas Multitasking, dan Kepuasan Perjalanan Pengguna MRT*. Penyusunan skripsi ini merupakan syarat kelulusan studi S-1 Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan, Bandung tempat penulis menjalankan studinya.

Proses penyusunan skripsi ini tidak lepas dari hambatan, baik selama proses persiapan, pelaksanaan, pengujian, maupun penulisan. Oleh karena itu, penulis sangat berterima kasih atas saran, kritik, serta dorongan yang diberikan oleh berbagai pihak selama proses pembuatan skripsi ini hingga akhirnya skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu. Untuk itu, penulis ingin menyampaikan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Bapak Tri Basuki Joewono, Ph.D., selaku dosen pembimbing skripsi yang sudah meluangkan waktunya untuk berdiskusi, memberikan saran serta dukungan untuk penulis;
2. Para dosen penguji skripsi yang banyak memberikan masukan dan saran;
3. Keluarga yang senantiasa memberi dorongan semangat dan bantuan dalam proses penelitian skripsi ini;
4. Fia Nathalie, Edwin Christian, Kenzie, dan Yulius Kevin selaku teman seperjuangan dalam proses penyusunan skripsi dari awal hingga akhir, bersedia meluangkan waktu untuk berdiskusi mengenai skripsi;
5. Natasyafa Rizqita, S.T. yang selalu bersedia meluangkan waktu untuk berdiskusi mengenai skripsi dengan penulis;
6. Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Katolik Parahyangan Angkatan 2018, atas kebersamaan selama masa perkuliahan yang telah bersama-sama berbagi suka, duka, dan cerita;
7. Semua rekan penulis yang selalu mendukung dan tidak bisa disebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh sebab itu, Penulis menerima segala bentuk saran dan kritik yang disampaikan. Semoga skripsi ini dapat berguna dalam studi transportasi di masa yang akan datang.

Bandung, 20 Januari 2022



Felix Jaya Nursalim

6101801162

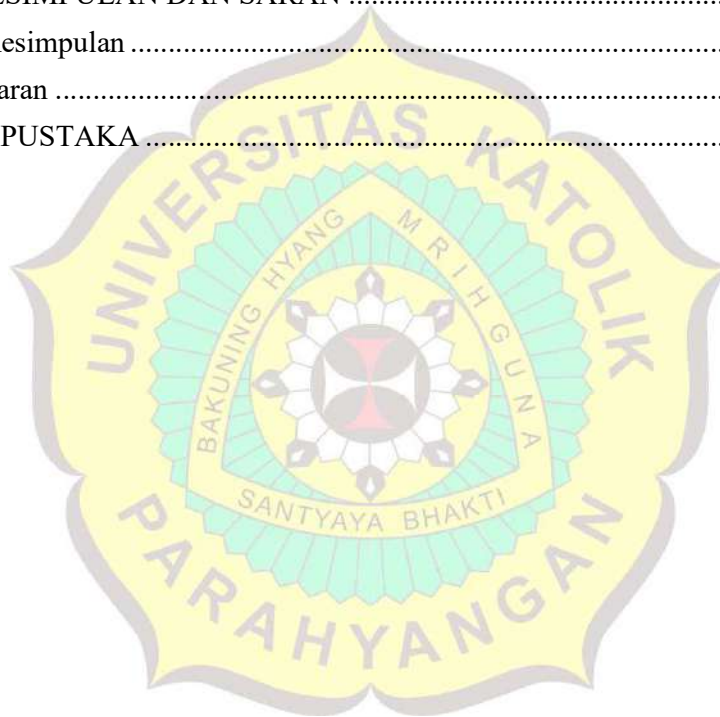


# DAFTAR ISI

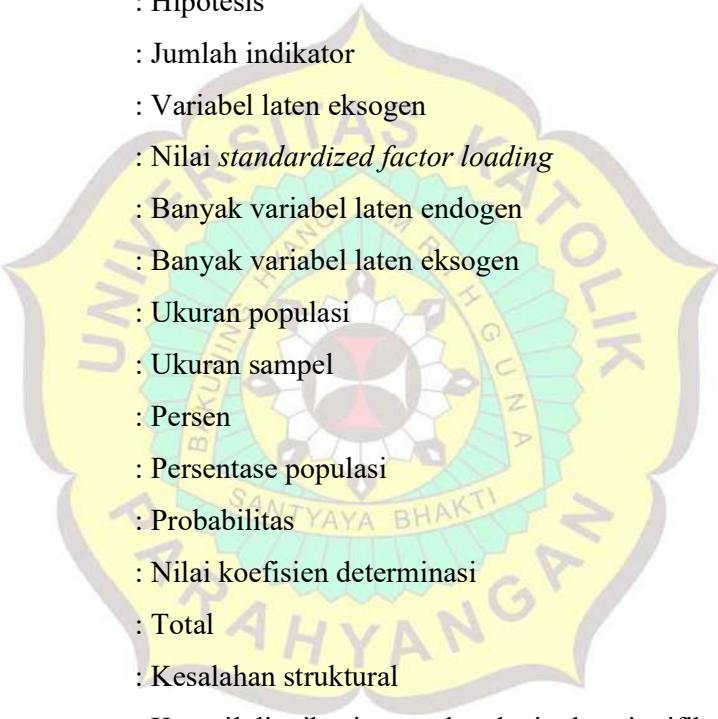
ABSTRAK.....	i
ABSTRACT.....	ii
PRAKATA.....	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1-1
1.1 Latar Belakang.....	1-1
1.2 Inti Permasalahan.....	1-3
1.3 Tujuan Penelitian.....	1-4
1.4 Pembatasan Masalah.....	1-4
1.5 Metode Penelitian.....	1-5
BAB 2 DASAR TEORI.....	2-1
2.1 Satisfaction with Travel Scale (STS).....	2-1
2.2 <i>Multitasking</i> dalam Perjalanan.....	2-3
2.3 Hubungan <i>Multitasking</i> dan Perilaku Aktivitas-Perjalanan.....	2-5
2.4 Variabel Penelitian.....	2-6
2.5 Metode Structural Equation Modeling (SEM).....	2-8
2.5.1 Konvensi Penulisan dan Penggambaran dalam SEM.....	2-8
2.5.2 Tahapan Pemodelan.....	2-13
2.5.3 Persamaan Model.....	2-20
BAB 3 METODE PENELITIAN.....	3-1
3.1 Metode Pengumpulan Data.....	3-1
3.1.1 Perhitungan Sampel.....	3-3
3.1.2 Penyusunan dan Penyebaran Kuesioner.....	3-4
3.2 Variabel Studi.....	3-5
3.3 Prosedur Survei.....	3-8
3.4 Pengujian Validitas dan Reliabilitas Pilot Survey.....	3-11
3.5 Model dan Hipotesis Penelitian.....	3-12
BAB 4 ANALISIS DATA.....	4-1
4.1 Deskripsi Karakteristik Pengguna MRT Jakarta.....	4-1



4.2	Deskripsi Data Intensitas Waktu Perjalanan Dari Tempat Tinggal Menuju Tempat Kerja dan Waktu Jam Kerja.....	4-2
4.3	Deskripsi Data Aktivitas <i>Multitasking</i> .....	4-3
4.4	Deskripsi Data Satisfaction with Travel Scale (STS).....	4-4
4.5	Pengujian Validitas dan Reliabilitas .....	4-5
4.6	Estimasi Model Structural Equation Modeling (SEM).....	4-7
4.6.1	<i>Model Construct</i> .....	4-7
4.6.2	Deskripsi Kualitas Model.....	4-8
4.6.3	Estimasi Model .....	4-13
4.7	Diskusi .....	4-19
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN .....		5-1
5.1	Kesimpulan .....	5-1
5.2	Saran .....	5-1
DAFTAR PUSTAKA.....		xii

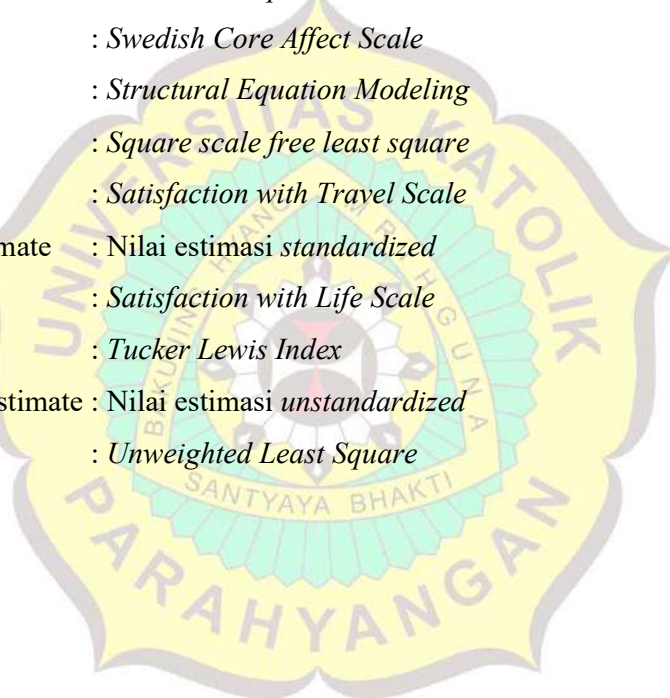


## DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN



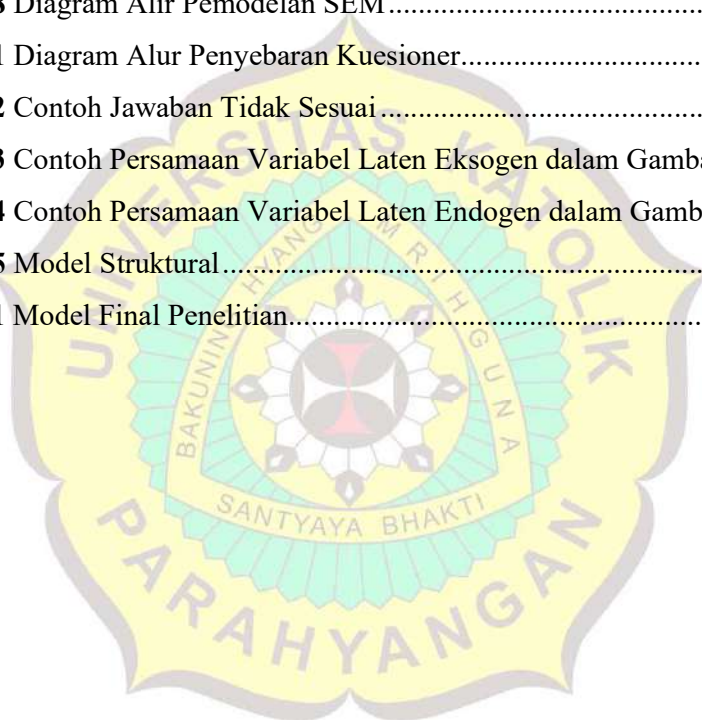
$\alpha$	: <i>Significance level</i>
$\beta$	: Koefisien pengaruh variabel laten endogen
$\chi^2$	: <i>Chi-Square</i>
$\delta$	: Kesalahan pengukuran
$e$	: <i>margin of error</i>
$\eta$	: Variabel laten endogen
$\gamma$	: Hubungan regresi antar variabel laten
$H_i$	: Hipotesis
$i$	: Jumlah indikator
$\xi$	: Variabel laten eksogen
$\lambda$	: Nilai <i>standardized factor loading</i>
$m$	: Banyak variabel laten endogen
$n$	: Banyak variabel laten eksogen
$N$	: Ukuran populasi
$n$	: Ukuran sampel
%	: Persen
$p$	: Persentase populasi
$P$	: Probabilitas
$R^2$	: Nilai koefisien determinasi
$\Sigma$	: Total
$\zeta$	: Kesalahan struktural
$Z_{\alpha/2}$	: Kuantil distribusi normal pada tingkat signifikansi
ADF	: <i>Asymptotically distribution free</i>
AGFI	: <i>Adjusted Goodness-of-Fit</i>
AVE	: <i>Variance racted</i> untuk mengukur jumlah varians
CE	: <i>Cognitive Evaluation</i>
CFI	: <i>Comparative Fit Index</i>
DF	: <i>Degree of freedom</i>
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>
SEM	: <i>Structural Equation Modeling</i>
SLS	: <i>Square scale free least square</i>
STS	: <i>Satisfaction with Travel Scale</i>
Std. Estimate	: Nilai estimasi <i>standardized</i>
SWLS	: <i>Satisfaction with Life Scale</i>
TLI	: <i>Tucker Lewis Index</i>
Unstd. Estimate	: Nilai estimasi <i>unstandardized</i>
ULS	: <i>Unweighted Least Square</i>



## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 2.1</b> Dimensi pada <i>Swedish Core Affect Scale</i> (SCAS) .....	2-2
<b>Gambar 2.2</b> Penggambaran Variabel Laten.....	2-9
<b>Gambar 2.3</b> Penggambaran Model Struktural .....	2-10
<b>Gambar 2.4</b> Penggambaran Kesalahan Struktural .....	2-11
<b>Gambar 2.5</b> Penggambaran Variabel Manifest.....	2-12
<b>Gambar 2.6</b> Penggambaran Model Pengukuran .....	2-12
<b>Gambar 2.7</b> Penggambaran Kesalahan Pengukuran.....	2-13
<b>Gambar 2.8</b> Diagram Alir Pemodelan SEM.....	2-19
<b>Gambar 3.1</b> Diagram Alur Penyebaran Kuesioner.....	3-2
<b>Gambar 3.2</b> Contoh Jawaban Tidak Sesuai .....	3-8
<b>Gambar 3.3</b> Contoh Persamaan Variabel Laten Eksogen dalam Gambar .....	3-10
<b>Gambar 3.4</b> Contoh Persamaan Variabel Laten Endogen dalam Gambar .....	3-11
<b>Gambar 3.5</b> Model Struktural.....	3-13
<b>Gambar 4.1</b> Model Final Penelitian.....	4-8



## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 2.1</b> <i>Satisfaction with Travel Scale (STS)</i> .....	2-2
<b>Tabel 2.2</b> Sistem Klasifikasi Tipe Data NOIR .....	2-7
<b>Tabel 3.1</b> Indikator Variabel Intensitas Waktu Perjalanan dari Tempat Tinggal menuju Tempat Kerja dan Waktu Jam Kerja.....	3-6
<b>Tabel 3.2</b> Indikator Variabel Demografi Responden .....	3-6
<b>Tabel 3.3</b> Indikator Variabel Intensitas Aktivitas <i>Multitasking</i> .....	3-7
<b>Tabel 3.4</b> Contoh Variabel dengan Tiga Indikator .....	3-7
<b>Tabel 3.5</b> Indikator Variabel <i>Satisfaction with Travel Scale (STS)</i> .....	3-8
<b>Tabel 3.6</b> Hasil Uji Validitas .....	3-12
<b>Tabel 3.7</b> Hasil Uji Reliabilitas .....	3-12
<b>Tabel 4.1</b> Deskripsi Karakteristik Pengguna MRT Jakarta.....	4-2
<b>Tabel 4.2</b> Deskripsi Data Intensitas Waktu Perjalanan dari Tempat Tinggal menuju Tempat Kerja .....	4-3
<b>Tabel 4.3</b> Deskripsi Intensitas Waktu Jam Kerja .....	4-3
<b>Tabel 4.4</b> Deskripsi Data Aktivitas <i>Multitasking (offline)</i> .....	4-4
<b>Tabel 4.5</b> Deskripsi Data Aktivitas <i>Multitasking (online)</i> .....	4-4
<b>Tabel 4.6</b> Deskripsi Data <i>Satisfaction with Travel Scale (STS)</i> .....	4-5
<b>Tabel 4.7</b> Hasil Uji Validitas .....	4-6
<b>Tabel 4.8</b> Hasil Uji Reliabilitas .....	4-7
<b>Tabel 4.9</b> Hasil <i>Goodness-of-Fit</i> .....	4-8
<b>Tabel 4.10</b> Nilai <i>Variance Extracted</i> dan <i>Construct Reliability</i> .....	4-10
<b>Tabel 4.11</b> <i>Latent Construct</i> .....	4-13
<b>Tabel 4.12</b> Signifikansi Estimasi Parameter.....	4-17
<b>Tabel 4.13</b> Kesimpulan Hipotesis .....	4-18
<b>Tabel 4.14</b> Hasil <i>R-Square</i> pada setiap variabel laten endogen .....	4-19

## DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 <i>Screening Question</i> .....	L1-1
LAMPIRAN 2 <i>Pertanyaan Intensitas Aktivitas Harian</i> .....	L1-2
LAMPIRAN 3 <i>Pertanyaan Intensitas Aktivitas Multitasking</i> .....	L1-3
LAMPIRAN 4 <i>Pertanyaan Satisfaction with Travel Scale (STS)</i> .....	L1-4
LAMPIRAN 5 <i>Pertanyaan Karakteristik Responden</i> .....	L1-6



# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Perjalanan diperlukan oleh individu untuk melakukan aktivitas di tempat lain dalam rangka memenuhi kebutuhan dan keinginannya (Fatimah Mohd Fauzi & Dharmowijoyo, 2019). Sebagai konsekuensi dari kegiatan yang terpisah secara spasial, perjalanan merupakan bagian penting dari penggunaan waktu harian individu (Rizki, Joewono & Belgiawan, 2019). Pelayanan pelanggan yang baik menjadi hal yang krusial bagi keberhasilan penawaran operator angkutan publik (Gentile, Spiller & Noci, 2007). Selain itu, pengalaman selama perjalanan mempengaruhi penilaian pengguna angkutan publik terhadap layanan serta penawaran angkutan publik, baik kejadian kritis tunggal, yang merupakan peristiwa yang menyimpang dari harapan pengguna, maupun ingatan mengenai kejadian yang sering dialami (Friman, Edvardsson & Gärling, 2001).

Diana (2012) menyatakan bahwa kepuasan perjalanan dapat dimanfaatkan untuk menjelaskan hubungan antara sikap personal, penggunaan angkutan publik, dan konteks perkotaan. Studi mengenai sikap adalah salah satu kunci untuk memahami permintaan akan layanan transportasi lokal, di luar pengaruh karakteristik dan kinerja layanan yang biasanya dipertimbangkan dalam model transportasi (Diana, 2012). Penilaian kognitif dan afektif terhadap penggunaan mobil telah banyak dilakukan. Namun, studi mengenai perjalanan menggunakan angkutan publik di Indonesia masih terbatas. Salah satu cara untuk mengukur kepuasan pengalaman perjalanan pengguna angkutan publik adalah *Satisfaction with Travel Scale* (STS) (Bergstad et al., 2011; Ettema et al., 2010; Ettema et al., 2011).

STS merupakan adaptasi dari skala kognitif dan afektif *subjective well-being* (SWB) dan merupakan metode untuk mengukur SWB dalam konteks perjalanan (Ettema et al., 2012). STS terdiri atas sembilan butir parameter yang semuanya dinilai dengan sembilan poin skala bipolar dengan rentang nilai dari -3 sampai 3. Skor positif menunjukkan pengalaman afektif positif dan kualitas

pengalaman yang tinggi, sedangkan skor negatif berkaitan dengan pengalaman afektif negatif dan kualitas pengalaman yang rendah (Olsson et al., 2012). Tiga butir pertama berkaitan dengan dimensi kognitif atau kualitas, yaitu penilaian kognitif, dan enam butir selanjutnya berkaitan dengan dimensi afektif dengan kombinasi dimensi valensi dan aktivasi (Olsson et al., 2012).

Dalam studi kualitatif (Jain & Lyons, 2008; Redmond & Mokhtarian, 2001; Line, Jain & Lyons, 2011), perjalanan dapat dinilai secara positif. Studi telah mengindikasikan bahwa terdapat beberapa aspek perilaku perjalanan yang memiliki kaitan dengan tingkat kepuasan perjalanan (De Vos et al., 2013; Ettema et al., 2010) dan salah satunya adalah aktivitas yang dilakukan saat perjalanan (Ettema et al., 2013). Peluang untuk menyelesaikan lebih banyak aktivitas akan mengarah pada meningkatnya pengalaman perjalanan yang positif dan tercapainya kepuasan terhadap kehidupan sehari-hari dan kesejahteraan yang lebih besar (Bergstad et al., 2011; Friman et al., 2013; Kahneman et al., 2004). Beberapa studi berpendapat bahwa tingkat keterlibatan dalam kegiatan selama perjalanan bervariasi antar moda dan bergantung pada kewajiban dalam aktivitas perjalanan (Ettema & Verschuren, 2007; Ettema et al., 2012; Kenyon & Lyons, 2007; Lyons & Urry, 2005). Dalam kaitannya dengan kewajiban selama perjalanan, pengemudi terikat dengan kewajiban berkendara, sementara penumpang memiliki fleksibilitas untuk terlibat dalam kegiatan. Peningkatan fleksibilitas dalam melakukan berbagai aktivitas dapat meningkatkan pengalaman perjalanan secara positif (Rizki, Joewono & Belgiawan, 2019).

Pertimbangan untuk melakukan beberapa kegiatan dalam satu waktu (*multitasking*) merupakan suatu hal yang signifikan dan memiliki implikasi penting terhadap studi perilaku aktivitas perjalanan (Fatimah Mohd Fauzi & Dharmowijoyo, 2019). Studi Kenyon & Lyons (2007) menunjukkan bahwa melakukan aktivitas *multitasking* dalam survei penggunaan waktu dapat memberikan tambahan waktu sebesar 160% untuk waktu luang pasif (*passive leisure*) dan 50% untuk aktivitas rumah tangga. Hal ini menunjukkan bahwa individu cenderung mengoptimalkan waktu mereka untuk melakukan aktivitas pasif dan pekerjaan rumah tangga dalam batasan ruang dan waktu yang lebih ketat. Ettema & Verschuren (2007) berpendapat bahwa individu melakukan aktivitas ganda (*multitask*) terutama karena



dua alasan, yaitu pertimbangan keterbatasan waktu, sehingga menuntut mereka melakukan aktivitas secara efisien, dan pertimbangan untuk membuat aktivitas primer lebih menyenangkan, dengan meningkatkan utilitas dari aktivitas primer tersebut. Melakukan atau tidak melakukan aktivitas ganda (*multitasking*) dalam aktivitas tertentu tidak hanya menunjukkan perbedaan tingkat batasan ruang waktu saat individu melakukan aktivitas primer yang sama, tetapi juga menunjukkan perbedaan derajat variabilitas antara pola aktivitas dan pola perjalanan individu (Dharmowijoyo, Susilo & Karlström, 2017).

Studi mengenai kaitan aktivitas saat perjalanan dengan kepuasan pengguna angkutan publik yang dilakukan oleh Ettema et al. (2012) menunjukkan hasil bahwa terdapat perbedaan nilai kepuasan antara pengguna yang melakukan perjalanan pergi dan pulang. Salah satu aktivitas yang ditinjau, yaitu berbicara dengan penumpang lain, menghasilkan dimensi evaluasi kognitif (*cognitive evaluation*) yang lebih tinggi saat melakukan perjalanan pergi, sedangkan pada perjalanan pulang untuk aktivitas yang sama, nilai kepuasan yang dihasilkan lebih tinggi untuk seluruh dimensi yang diukur pada STS. Selain itu, penggunaan *Information and Communications Technology* (ICT) memiliki efek positif pada dimensi evaluasi kognitif dalam perjalanan pulang, tetapi berdimensi negatif pada perjalanan pergi. Temuan ini menjelaskan bahwa ICT digunakan untuk tujuan yang berbeda pada perjalanan pulang, seperti halnya dengan koordinasi untuk aktivitas santai, yang memiliki konotasi positif.

Penelitian Ettema et al. (2011) menyatakan bahwa STS dipengaruhi oleh pilihan moda, waktu perjalanan, akses menuju pemberhentian bus, dan jumlah aktivitas dalam agenda harian. Terbatasnya studi mengenai kepuasan perjalanan menggunakan angkutan publik di Indonesia dan pentingnya pengukuran kepuasan pengguna pada angkutan publik membuat studi yang membahas hal tersebut menjadi penting untuk dilakukan.

## 1.2 Inti Permasalahan

Durasi kegiatan wajib (*mandatory activity*) diyakini menentukan durasi kegiatan lain yang dapat dilakukan dalam batasan tempat dan waktu tertentu (Dharmowijoyo, Susilo & Karlström, 2016). Durasi aktivitas di luar rumah (*out-of-*

*home activity*) juga membatasi ruang aktivitas individu (Dharmowijoyo, Susilo & Karlström, 2014; Susilo & Kitamura, 2005) dan pola perjalanan aktivitas (Dharmowijoyo, Susilo & Karlström, 2016; Lu & Pas, 1999). Setiap individu memiliki perbedaan tingkat batasan ruang dan waktu dan cenderung melakukan aktivitas *multitasking* dalam aktivitas yang berbeda (Kenyon, 2010; Dharmowijoyo et al., 2017; Sullivan & Gershuny, 2013).

Dengan mengetahui dampak aktivitas *multitasking* pada beragam variasi pola perjalanan aktivitas individu, maka akan memberikan aspek lain dalam perspektif ruang waktu tentang bagaimana individu mengoptimalkan batasan waktu dan ruang mereka untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan mereka (Fatimah Mohd Fauzi & Dharmowijoyo, 2019). Lebih jauh lagi, pemahaman tentang kepuasan perjalanan pengguna yang salah satu faktornya dipengaruhi oleh aktivitas *multitasking* menjadi cara untuk memahami permintaan akan layanan transportasi. Secara khusus, topik yang membahas kepuasan pengguna pada perjalanan pulang masih jarang ditemukan di Indonesia. Penelitian ini akan membahas mengenai hubungan intensitas aktivitas harian, aktivitas *multitasking*, dan kepuasan perjalanan pengguna MRT.

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian bagi pengguna MRT Jakarta adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis hubungan intensitas aktivitas harian dan intensitas aktivitas *multitasking*.
2. Menganalisis hubungan intensitas *multitasking* dan kepuasan perjalanan.
3. Menganalisis hubungan sosiodemografi dan intensitas aktivitas *multitasking*.

### **1.4 Pembatasan Masalah**

Penelitian dibatasi oleh hal-hal berikut:

1. Objek penelitian ini merupakan pengguna MRT Jakarta yang bekerja dan tinggal di wilayah DKI Jakarta.
2. Data yang dianalisis adalah data primer yang didapatkan melalui survei dengan melalui penyebaran kuesioner secara daring (*online*) terhadap

penumpang MRT Jakarta. Selain itu, digunakan pula data sekunder yang berasal dari laman resmi PT. MRT Jakarta.

3. Perjalanan yang ditinjau merupakan perjalanan pulang (*return trip*).
4. Intensitas aktivitas harian yang dimaksud merupakan aktivitas yang dilakukan sebelum perjalanan pulang, sedangkan intensitas aktivitas diukur dari lamanya durasi aktivitas.
5. Kategori aktivitas yang ditinjau sebelum perjalanan pulang adalah aktivitas di luar rumah (*out-of-home activity*).
6. Intensitas aktivitas di luar rumah dibagi menjadi intensitas aktivitas menuju tempat kerja dan intensitas jam kerja.
7. Metode analisis yang digunakan adalah *Structural Equation Modeling* (SEM).
8. Indikator STS merujuk pada indikator yang digunakan pada penelitian De Vos et al. (2015).
9. Aktivitas *multitasking* dikelompokkan menjadi dua kategori berdasarkan penelitian Rizki, Joewono & Belgiawan (2019b), yaitu luar jaringan (membaca buku/koran; menikmati pemandangan; tidur; sosialisasi) dan dalam jaringan (membaca *email/browsing social media*/menelpon; mendengarkan musik; bermain *game*; bekerja/belajar).

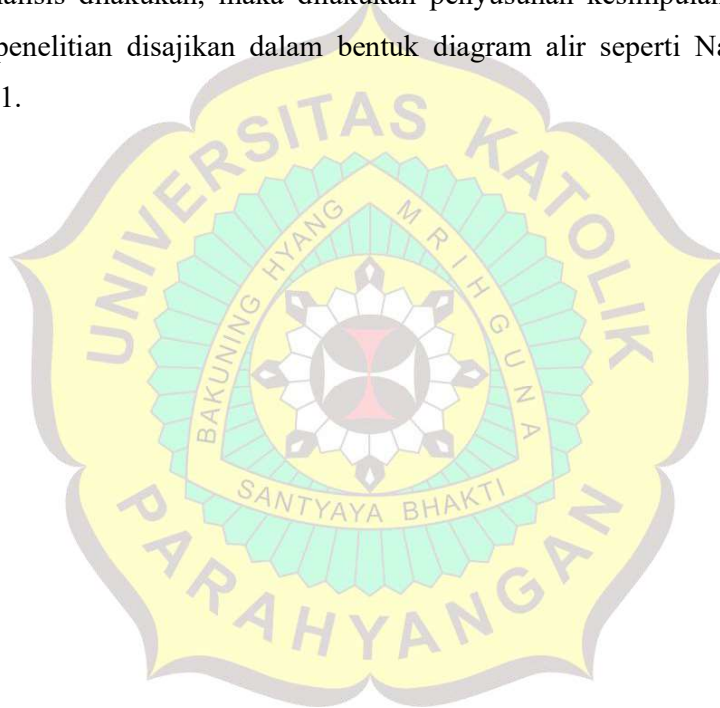
### 1.5 Metode Penelitian

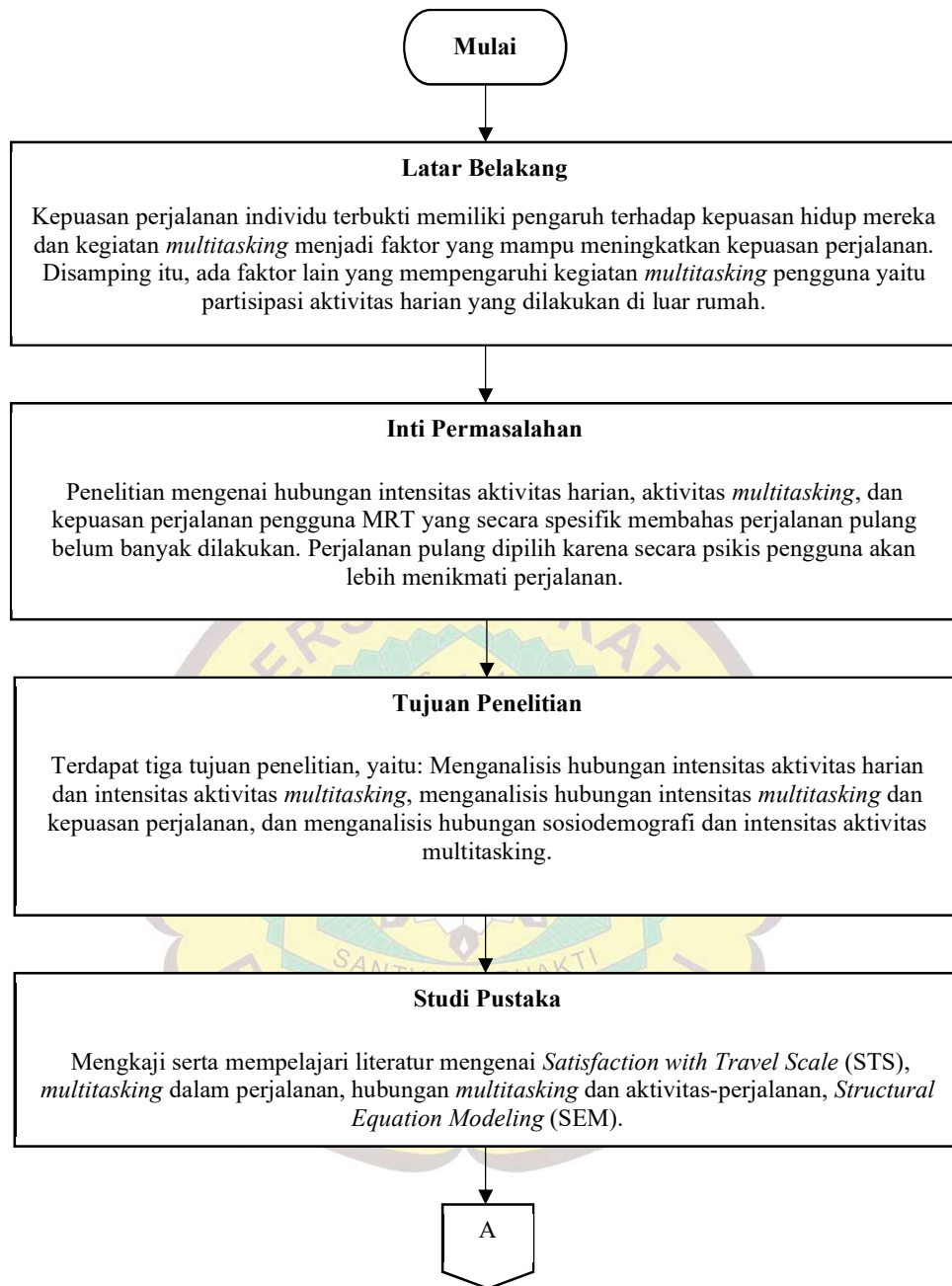
Kegiatan penelitian diawali dengan pembuatan latar belakang yang menghasilkan tiga inti permasalahan. Pertama, mengenai hubungan intensitas aktivitas harian dan intensitas aktivitas *multitasking*. Kedua, mengenai hubungan intensitas aktivitas *multitasking* dan kepuasan perjalanan. Ketiga, mengenai hubungan sosiodemografi dan intensitas aktivitas *multitasking*. Dari inti permasalahan tersebut, penelitian dilanjutkan dengan pencarian studi pustaka mengenai *Satisfaction with Travel Scale* (STS), *multitasking* dalam perjalanan, hubungan *multitasking* dan aktivitas-perjalanan, *Structural Equation Modeling* (SEM).

Data yang digunakan dalam penelitian adalah data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan dengan melakukan survei melalui penyebaran kuesioner secara daring (*online*) terhadap penumpang MRT Jakarta yang sudah

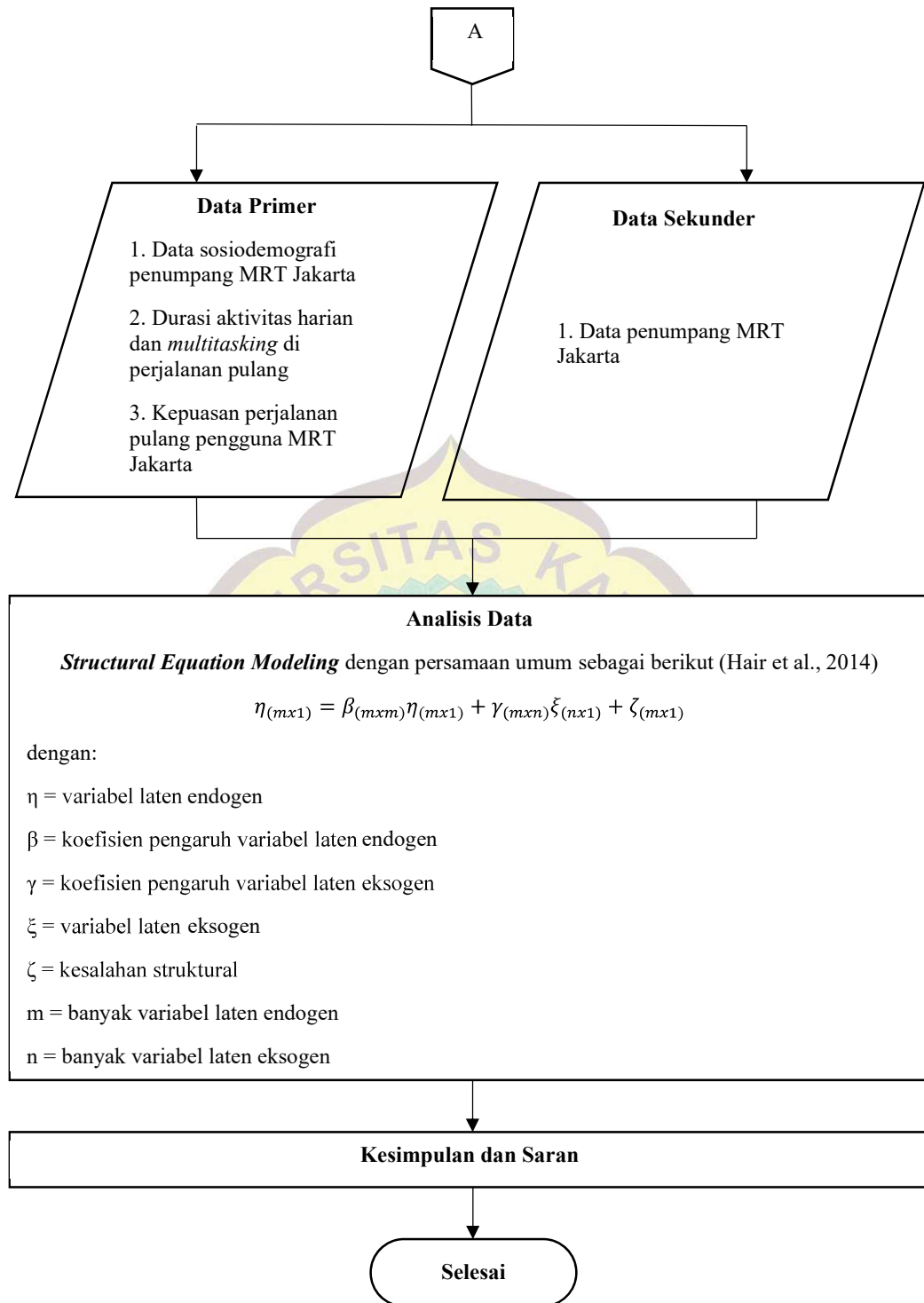
bekerja dan data sekunder berupa data rata-rata jumlah penumpang per hari MRT Jakarta yang diperoleh dari laman resmi PT MRT. Jakarta. Analisis mengenai intensitas aktivitas harian dan intensitas *multitasking* menggunakan data dari jawaban responden atas pertanyaan mengenai durasi kedua jenis aktivitas. Data mengenai kepuasan perjalanan pengguna diperoleh dengan menggunakan butir skala STS dengan sembilan skala. Data sosiodemografi diperoleh dengan pertanyaan dengan pilihan terbatas.

Data yang telah dikumpulkan kemudian dianalisis dengan metode *Structural Equation Modeling* (SEM) untuk menganalisis hubungan antar variabel. Setelah analisis dilakukan, maka dilakukan penyusunan kesimpulan dan saran. Prosedur penelitian disajikan dalam bentuk diagram alir seperti Nampak pada Gambar 1.1.





**Gambar 1.1** Diagram Alir Penelitian



**Gambar 1.1** Diagram Alir Penelitian (lanjutan)