

Faktor Penentu Preferensi Masyarakat Komuter Bandung Raya terhadap Transportasi Publik (Damri dan Kereta Api)

Ratna Yulianti

Prodi Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Islam Bandung
Bandung, Indonesia
ryulianti916@gmail.com

Abstract— The Bandung Raya area is the center of both economic and government activity centered in the city of Bandung which forms a metropolitan. The number and population density which has increased quite rapidly will increase the movement of the population for activities, especially residents who live on the outskirts of the city who are carried out every day (commuting). There are many transportation options to get to the place of activity including Damri and trains provided by the government. This study aims to determine what factors determine in choosing to use public transportation Damri and rail and to find out how the preferences of the commuter community towards public transportation in Bandung Raya. The method used is descriptive analysis with a quantitative approach. Data collection was carried out by distributing questionnaires to commuters using public transportation Damri and Railways in Bandung Raya with 123 respondents. Measurement of indicators using Analytical Hierarchy Process (AHP) with Super Decision software. The results showed that the average determinant factor of commuter society in choosing public transportation, namely Damri and trains, is dominated by safety with a weight of 33.75%, comfort with a weight of 24.39%, economy with a weight of 14.31%, speed with weight. 9.47%, capacity with a weight of 8.99%, and finally frequency with a weight of 8.65. While the final weight for the train selection was 54.99% while for Damri it was 44.69%. These results indicate that the Bandung Raya commuter people prefer trains to Damri. These results indicate that the commuting community of Bandung Raya prefers to use trains than Damri and that safety is a factor that commuters consider before choosing to use public transportation.

Keywords—*Preference, Public Transportation, Commuting, Bandung Raya*

Abstrak— Kawasan Bandung Raya merupakan pusat kegiatan baik perekonomian maupun pemerintahan yang berpusat di Kota Bandung yang membentuk metropolitan. Jumlah dan kepadatan penduduk yang mengalami peningkatan cukup pesat akan meningkatkan pergerakan penduduk untuk berkegiatan terutama penduduk yang bermukim dipinggiran kota yang dilakukan setiap hari (komuter). Terdapat banyak pilihan transportasi untuk sampai pada tempat kegiatan diantaranya yakni Damri dan kereta api yang disediakan oleh pemerintah. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor apakah yang menentukan dalam memilih menggunakan transportasi publik Damri dan kereta api serta mengetahui bagaima-

mana preferensi masyarakat komuter terhadap transportasi publik di Bandung Raya. Metode yang digunakan adalah analisis deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Pengumpulan data dilakukan dengan penyebaran kuesioner kepada masyarakat komuter pengguna transportasi publik Damri dan Kereta Api di Bandung Raya dengan jumlah responden sebanyak 123 orang. Pengukuran indikator menggunakan Analytical Hierarchy Process (AHP) dengan software Super Decision. Hasil penelitian menunjukkan bahwa rata-rata dari faktor penentu masyarakat komuter dalam memilih transportasi publik yaitu Damri dan kereta api didominasi oleh keselamatan dengan bobot 33,75%, kenyamanan dengan bobot 24,39%, ekonomis dengan bobot 14,31%, kecepatan dengan bobot 9,47%, kapasitas dengan bobot 8,99%, dan terakhir frekuensi dengan bobot 8,65. Sedangkan bobot akhir untuk pemilihan kereta api sebesar 54,99% sementara Damri sebesar 44,69%. Hasil tersebut menunjukkan bahwa masyarakat komuter Bandung Raya lebih memilih kereta api dibandingkan Damri. Hasil tersebut menunjukkan bahwa masyarakat komuter Bandung Raya lebih memilih menggunakan kereta api dibandingkan Damri dan faktor keselamatan menjadi faktor yang sangat dipertimbangkan masyarakat komuter sebelum memilih menggunakan transportasi publik.

Kata Kunci— *Preferensi, Transportasi Publik, Komuter, Bandung Raya*

I. PENDAHULUAN

Pertumbuhan perkotaan di Indonesia, terutama kota metropolitan menurut (Firman,2003), secara fisik ditandai oleh pertumbuhan fisik kota yang pesat pada pinggiran kota (*urban fringe*) yang dikenal sebagai proses suburbanisasi. Ciri-ciri perkotaan yang membentuk metropolitan dapat dilihat dari berbagai aspek salah satunya yakni jumlah penduduk (Ramdani,2017). Penduduk Bandung Raya setiap tahunnya terus meningkat, pada tahun 2018 telah mencapai 8.664.953 orang. Hal ini dikarenakan Bandung sebagai pusat pemerintahan, bisnis, perdagangan industri, pendidikan dan kegiatan ekonomi sehingga menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat (Arterra, 2019).

Pertumbuhan penduduk di wilayah Bandung Raya mengakibatkan peningkatan kegiatan dan akibatnya adalah peningkatan pergerakan penduduk terutama penduduk yang bermukim di sub urban (pinggiran kota) atau sering disebut dengan komuter (Rohjan,2018). Hasil survei komuter Bandung Raya tahun 2017 menunjukkan bahwa sebanyak

625.091 orang di Bandung Raya melakukan komuter. Kegiatan utama komuter pada umumnya adalah dalam rangka untuk bekerja, sekolah dan kursus. Hasil survei komuter Bandung Raya tahun 2017 menunjukkan bahwa sebanyak 66.135 orang menggunakan kendaraan umum sebagai alat transportasi mereka (Badan Pusat Statistik, 2017).

Transportasi publik yang dapat digunakan yakni Damri dan kereta api. Terdapat lima trayek Damri yang dapat digunakan oleh masyarakat komuter yakni trayek Elang – Jatinangor, Dipatiukur – Jatinangor, AlunAlun - Ciburuy, Kota Baru Parahyangan- AlunAlun dan Tanjung Sari - Kebon Kalapa. Penumpang terbanyak terdapat pada trayek AlunAlun - Ciburuy sebanyak 881.920 orang (Perum Damri Bandung, 2019). Transportasi lainnya yakni kereta api lokal Bandung Raya rute Cicalengka – Padalarang yang dapat menghubungkan kabupaten dan kota yang ada di Bandung Raya.

Damri dan Kereta api merupakan moda transportasi publik yang ada di Bandung Raya. Kedua transportasi tersebut dioperasikan oleh pemerintah yakni PERUM Damri dan PT KAI (Persero) yang memiliki karakteristik masing-masing.

Segi teknis dan daya angkut transportasi. Damri beroperasi di jalan raya bersamaan dengan transportasi lainnya sehingga saat jam-jam sibuk perjalanan bus Damri sering kali mengalami hambatan karena adanya kemacetan sehingga kereta api memiliki jalur sendiri yakni berbasis rel sehingga tidak ada gangguan dalam beroperasi (Adisasmita, 2014). Kemudian dari segi daya angkut penumpang dalam kendaraan kereta api memiliki daya angkut yang cukup tinggi yakni kapasitas sebanyak 600 kursi dalam satu rangkaian kereta api (Affandi, 2017), sedangkan daya angkut Damri sekitar 60 orang, sehingga biaya persatuannya akan lebih murah dibanding transportasi lain.

Segi prasarana yakni salah satunya terminal tempat pemberhentian maupun transit bagi kendaraan (Kamaludin, 2003). Penumpang bus Damri dapat berhenti di halte-halte yang telah disediakan yang biasanya berada di jalan-jalan utama, sehingga memudahkan masyarakat untuk beraktivitas. Penumpang kereta api dapat berhenti di stasiun yang disediakan yang biasanya cukup jauh dari jalan raya sehingga untuk mencapai tujuan harus menggunakan transportasi lain atau bisa dengan berjalan kaki.

Berdasarkan uraian latar belakang masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, maka yang menjadi rumusan masalah dari penelitian ini meliputi: “Bagaimana preferensi masyarakat komuter Bandung Raya terhadap pemilihan penggunaan moda transportasi publik?” dan “Faktor apa saja yang menentukan preferensi masyarakat komuter Bandung Raya terhadap penggunaan moda transportasi publik?”. Selanjutnya, tujuan dalam penelitian ini diuraikan dalam pokok-pokok sebagai berikut :

1. Mengetahui preferensi masyarakat komuter Bandung Raya terhadap penggunaan moda transportasi publik antara Damri dan Kereta Api.
2. Mengetahui faktor yang menentukan preferensi masyarakat komuter Bandung Raya terhadap

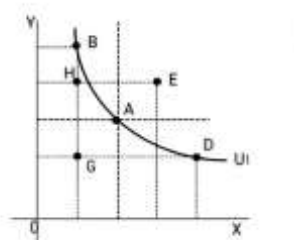
penggunaan moda transportasi publik antara Damri dan Kereta Api.

II. LANDASAN TEORI

Pertumbuhan kota yang pesat seperti fisik infrastruktur dan sosial ekonomi mempengaruhi minat penduduk untuk tinggal dan beraktivitas di wilayah perkotaan sehingga ruang perkotaan menjadi semakin padat, hal ini dikarenakan pertumbuhan kota yang tidak merata. Keadaan tersebut mengakibatkan terjadinya mobilisasi antar wilayah kabupaten/kota (Jupri dan Mulyadi, 2017). Komuter adalah seseorang yang melakukan suatu kegiatan bekerja/sekolah/kursus di luar kabupaten/kota tempat tinggal dan secara rutin pergi dan pulang (PP) ke tempat tinggalnya pada hari yang sama. Sedangkan komuter Bandung Raya adalah komuter yang bertempat tinggal di wilayah Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, Kabupaten Sumedang, Kota Cimahi, dan Kota Bandung. Kegiatan utama komuter pada umumnya adalah dalam rangka untuk bekerja, sekolah dan kursus (Statistik Komuter Bandung Raya, 2017).

Perilaku konsumen yakni penggambaran bagaimana konsumen mengalokasikan pendapatan di antara berbagai barang dan jasa yang tersedia untuk memaksimalkan kesejahteraan mereka (Pindyck dan Rubinfeld, 2014). Preferensi menggambarkan alasan orang-orang memilih satu produk ketimbang produk lain. Banyaknya barang dan jasa yang disediakan oleh perekonomian untuk dibeli dan beragamnya selera individu, sehingga preferensi dilakukan dengan cara mempertimbangkan bagaimana konsumen membandingkan berbagai kelompok barang yang tersedia untuk dibeli (Pindyck dan Rubinfeld, 2014). Beberapa asumsi dasar mengenai preferensi :

1. Kelengkapan (*Completeness*). Konsumen dapat membandingkan dan memeringkat semua kemungkinan keranjang belanja yang tersedia. *Indifferent* disini berarti seseorang sama puasnya dengan keranjang manapun. Preferensi ini mengabaikan harga.
2. Transitivitas. Jika seorang konsumen lebih memilih keranjang A ketimbang B dan keranjang B ketimbang C, maka konsumen tersebut lebih memilih keranjang A ketimbang C.
3. Banyak lebih baik daripada sedikit. Konsumen tidak pernah merasa terpuaskan; semakin banyak semakin baik, sekalipun hanya sedikit lebih baik.



Sumber : Pindyck dan Rubinfeld, 2014

Gambar 2.1 Kurva Indiferensi

Terdapat empat pendekatan dalam menjelaskan bagaimana preferensi konsumen, yaitu: pendekatan *cardinal* (pendekatan guna batas klasik), pendekatan ordinal (pendekatan kurva tak acuh), pendekatan *revealed*, dan pendekatan atribut. Penelitian ini akan menggunakan pendekatan atribut, mengingat sifat jasa yang dimiliki oleh kereta api dan Damri terkait dengan semua atribut (karakteristik) yang melekat pada transportasi tersebut.

1. Transportasi publik yakni seluruh kegiatan transportasi dengan menggunakan sarana angkutan secara bersama-sama dan terdapat sistem tarif yang harus dipenuhi oleh pengguna jasa transportasi (Rahma dkk, 2014). Terdapat macam-macam transportasi publik darat berbasis jalan yakni angkutan kota, bus kota, dan taksi. Sedangkan transportasi publik di darat berbasis rel yakni kereta api. Adapun untuk pemilihan transportasi bergantung pada atribut pelayanan. Setiap konsumen yang berbeda akan mempertimbangkan atribut pelayanan yang berbeda sesuai dengan karakteristik sosial ekonomi dan preferensinya (Adisasmita, 2014). Kecepatan (*Speed*)
2. Dapat ditinjau dengan dua cara yaitu pertama, waktu yang digunakan oleh kendaraan selama perjalanan dalam memindahkan muatan dari satu tempat ke tempat yang lainnya. Dan yang kedua adalah waktu yang diperlukan dalam mempersiapkan penumpang dari suatu perjalanan dan kemudian akan dilanjutkan dengan perjalanan berikutnya termasuk waktu selang untuk pemuatan, pembongkaran, pengisian bahan bakar, dan perbaikan kendaraan.
3. Keselamatan (*Safety*)
Merupakan standar minimal yang harus dipenuhi untuk terhindarnya dari kecelakaan. Penyediaan alat-alat keselamatan lalu lintas yang cukup (meliputi rambu-rambu dan lampu lalu lintas) merupakan usaha untuk mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas yang merugikan penumpang dan barang yang diangkut. Untuk angkutan penumpang, perlengkapan dan alat keselamatan harus disediakan dan diberikan sanksi tegas terhadap pemilik sarana angkutan yang tidak menyediakan perlengkapan dan alat keselamatan.
4. Kapasitas (*Capacity*)
Fasilitas transportasi harus tersedia cukup pada waktu yang diperlukan. Untuk angkutan penumpang jumlah kapasitas angkut harus dikaitkan dengan permintaan maksimum pada suatu titik waktu setiap hari di kota-kota pada jam-jam tertentu terjadi puncak kepadatan lalu lintas yang harus ditanggulangi seperti halnya pengiriman barang-barang musiman.
5. Frekuensi (*Frequency*)
Jasa transportasi dilaksanakan secara teratur dan intervalnya (waktu selang) antara angkutan yang satu dengan angkutan berikutnya mungkin pendek

dan mungkin pula panjang. Untuk penumpang, jasa transportasi yang dilakukan secara sering dan berjadwal berarti waktu menunggu adalah kurang, dan terdapat kemungkinan dilakukannya perjalanan yang lebih luas dalam waktu yang terbatas.

6. Kenyamanan (*Comfort*)
Secara fisik kenyamanan meliputi penyediaan tempat duduk yang serasi, ventilasi, pengaturan suhu, kesegaran hawa, menyajikan makanan yang lezat dan akomodasi tidur di perjalanan jauh bagi penumpang. Kenyamanan dalam perjalanan digabungkan juga dengan menikmati pemandangan alam yang indah dan di samping itu harus diusahakan untuk meniadakan keadaan yang serba kurang menarik.
7. Ekonomis
Tarif angkutan adalah harga jasa angkutan yang harus dibayar oleh pengguna jasa transportasi. Pengguna jasa transportasi menginginkan tarif yang dibayarnya adalah serendah mungkin atau semurah mungkin. Biaya yang murah (rendah) diterjemahkan sebagai *acceptable cost*, tetapi dilihat dari harga yang terjangkau bagi masyarakat disebut *affordable price*.

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Penelitian mengenai preferensi masyarakat komuter Bandung Raya dalam memilih penggunaan transportasi publik Damri dan kereta api di Bandung Raya. AHP digunakan Untuk mengetahui preferensi masyarakat komuter Bandung Raya terhadap penggunaan transportasi publik. Responden dalam model AHP seharusnya adalah orang yang *expert* atau orang yang paham betul dengan perbedaan antara *alternative* yang digunakan berdasarkan kriteria yang telah ditetapkan. Menurut sudaryono (2010) dalam menyelesaikan AHP terdapat beberapa prinsip salah satunya *Consistency Index* adalah prinsip pokok yang menentukan kesesuaian antara definisi konseptual dengan operasional data dan proses pengambilan keputusan adalah konsistensi jawaban para responden. Konsistensi tersebut tercermin dari penilaian elemen dan perbandingan berpasangan.

Indeks konsistensi menunjukkan bagaimana konsistensi terhadap jawaban kita. Semakin tinggi nilai konsistensi berarti kita semakin tidak konsisten, sebaliknya semakin rendah nilai konsistensi berarti kita semakin konsisten. Berdasarkan kondisi ini maka tidak semua jawaban responden akan dijadikan dasar penentuan preferensi konsumen, tetapi hanya responden yang memiliki konsistensi dalam menjawab atau dilihat dari indeks konsistensi yang akan digunakan sebagai dasar analisis. Maka jawaban responden yang akan digunakan dalam penelitian apabila nilai *Consistency Index* nilainya $<0,01$.

Berdasarkan hasil perhitungan *Consistency Index* dari 123 responden hanya sebanyak 35 responden yang memiliki nilai indeks konsistensi dibawah 0.01 sedangkan 88 responden lainnya memiliki nilai konsistensi diatas 0.01. Sehingga dalam penelitian selanjutnya analisis akan mengacu pada

jawaban 35 responden yang konsisten.

A. Preferensi Masyarakat Komuter Terhadap Transportasi Damri dan Kereta Api

Preferensi membahas mengapa orang lebih menyukai barang yang satu dibandingkan barang yang lainnya. Responden dalam menggunakan transportasi publik ditentukan oleh banyak faktor diantaranya kecepatan, keselamatan, kapasitas, frekuensi, kenyamanan dan ekonomis. Penelitian menggunakan jawaban 35 responden yang konsisten, kemudian dilakukan perhitungan rata-rata geometri untuk mengetahui bobot mana yang lebih besar yang dipilih oleh konsumen dari kedua transportasi tersebut. Hasil hitung menggunakan AHP menunjukkan peluang preferensi konsumen dalam memilih menggunakan transportasi Damri dan kereta api. Berdasarkan jawaban 35 Responden yang dinyatakan konsisten diperoleh hasil pada tabel berikut:

TABEL 2. PREFERENSI MASYARAKAT KOMUTER DALAM MEMILIH MENGGUNAKAN TRANSPORTASI PUBLIK DAMRI DAN KERETA API DI BANDUNG RAYA

	Alternatif	
	Damri	Kereta Api
	0.44699	0.54985

Sumber : Hasil Penelitian (Data Diolah)

Tabel 2 menunjukkan jawaban ke 35 responden terlihat bervariasi antara yang memilih menggunakan transportasi Damri dan Kereta Api. Hasil nilai rata-rata geometri terlihat bahwa penumpang lebih memilih menggunakan transportasi kereta api dibanding menggunakan Damri. Hal tersebut terlihat dari bobot preferensi kereta api sebesar 54,99% lebih besar dari pada bobot preferensi Damri sebesar 44,69%. Masyarakat komuter lebih memilih menggunakan kereta api dibanding menggunakan Damri.

B. Faktor Dominan yang Menentukan Preferensi Responden Dalam Menggunakan Damri dan Kereta Api

Preferensi dalam menentukan penggunaan Damri dan Kereta Api di Bandung Raya mengacu pada atribut pelayanan yang terdiri dari kecepatan, keselamatan, kapasitas, frekuensi, kenyamanan dan ekonomis. Dari kriteria tersebut akan menentukan mana yang akan diprioritaskan oleh responden dalam menggunakan transportasi Damri dan kereta api. Keenam kriteria tersebut diperoleh dari perhitungan bobot kepentingan sebagai berikut :

TABEL 3. NILAI KRITERIA DARI ALASAN RESPONDEN MEMILIH MENGGUNAKAN DAMRI DAN KERETA API DI BANDUNG RAYA

Kriteria	Rata-Rata Geometri	Ranking
Keselamatan	0.33750	1
Kenyamanan	0.24393	2
Ekonomis	0.14305	3
Kecepatan	0.09471	4
Kapasitas	0.08994	5
Frekuensi	0.08649	6

Sumber : Hasil Penelitian (Data Diolah)

Berdasarkan tabel 3 bobot tersebut diperoleh dengan melakukan rata-rata geometri dari kriteria kecepatan, keselamatan, kapasitas, frekuensi, kenyamanan, dan ekonomis ke-35 jawab responden yang konsisten. Hasil rata-rata geometri mempunyai nilai hasil bobot akhir yang dapat menentukan mana yang lebih diprioritaskan oleh pengguna Damri dan kereta api. Ternyata dalam memilih menggunakan transportasi publik Damri dan kereta api ditentukan oleh keselamatan dengan bobot 33,75%, kenyamanan dengan bobot 24,39%, ekonomis dengan bobot 14,31%, kecepatan dengan bobot 9,47%, kapasitas dengan bobot 8,99%, dan frekuensi dengan bobot 8,65%.

PREFERENSI MASYARAKAT KOMUTER TERHADAP TRANSPORTASI PUBLIK BERDASARKAN KRITERIA KESELAMATAN

Keselamatan merupakan standar minimal yang harus dipenuhi agar terhindarnya dari kecelakaan. Untuk angkutan penumpang, perlengkapan dan alat keselamatan harus disediakan (Adisasmita, 2015). Keselamatan sangat penting karena dalam memilih menggunakan transportasi publik masyarakat komuter lebih mengutamakan keselamatan dibanding dengan faktor lainnya. Konsumen yang mengalami kecelakaan akan mengalami kerugian secara fisik maupun mental. Hal tersebut akan merugikan masyarakat komuter karena harus mengeluarkan biaya untuk memulihkan kesehatannya dan masyarakat juga tidak dapat beraktivitas seperti biasanya. Dalam hal ini penyediaan alat-alat keselamatan merupakan usaha untuk mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dapat merugikan masyarakat komuter tersebut karena tidak seorangpun penumpang yang menginginkan terjadinya kecelakaan.

TABEL 4. NILAI KRITERIA KESELAMATAN RESPONDEN MEMILIH MENGGUNAKAN DAMRI DAN KERETA API DI BANDUNG RAYA

	Keselamatan	
	Damri	Kereta Api
	0.47641	0.51786

Sumber : Hasil Penelitian (Data Diolah)

Tabel 4. menunjukkan bahwa berdasarkan kriteria keselamatan dari 35 responden lebih memilih kereta api dengan bobot sebesar 51,79% sedangkan untuk Damri dengan bobot sebesar 47,64%. Masyarakat komuter lebih memilih menggunakan kereta api dibanding Damri dari segi keselamatan karena kereta api memberikan fasilitas yang sangat baik bagi penumpang seperti alat keselamatan yang lengkap, serta adanya petugas keamanan baik di dalam kendaraan maupun stasiun pemberhentian.

Keselamatan dalam kendaraan dan tempat pemberhentian Damri dan kereta api. Masyarakat lebih memilih menggunakan kereta api karena kereta api menyediakan dua penjaga keamanan disetiap rangkaian kereta api untuk menjaga dan melayani penumpang di dalam kendaraan. Sedangkan dalam Damri tidak ada petugas keamanan hanya terdapat satu kondektur yang membantu mengawasi serta

melayani penumpang. Kemudian, tempat pemberhentian kereta api yakni di setiap stasiun terdapat petugas keamanan yang selalu menjaga dan mengawasi penumpang, serta adanya pemberitahuan bagi penumpang apabila akan adanya kedatangan kereta api. Namun untuk penumpang bus Damri tidak memiliki tempat pemberhentian yang jelas sehingga penumpang dapat naik dan turun dimana saja. Hal tersebut dapat membahayakan penumpang karena bisa saja terserempet atau tertabrak kendaraan lain seperti sepeda motor.

PREFERENSI MASYARAKAT KOMUTER TERHADAP TRANSPORTASI PUBLIK BERDASARKAN KRITERIA KENYAMANAN

Kenyamanan secara fisik meliputi penyediaan tempat duduk, ventilasi udara, pengaturan suhu, kesegaran hawa, menyajikan makanan yang lezat dan akomodasi tidur di perjalanan jauh (Adisasmita, 2015). Dalam hal ini kenyamanan meliputi tempat duduk, pengatur suhu, kebersihan dan keadaan dalam kendaraan. Kenyamanan menjadi salah satu kriteria dominan yang dipilih oleh pengguna jasa. Tempat duduk yang nyaman dan udara yang segar akan membuat penumpang merasa lebih rileks dan menikmati perjalanan, dibandingkan apabila tempat duduk yang tidak memberikan rasa nyaman kepada penumpang.

TABEL 5. NILAI KRITERIA KENYAMANAN RESPONDEN MEMILIH MENGGUNAKAN DAMRI DAN KERETA API DI BANDUNG RAYA

Kenyamanan	
Damri	Kereta Api
0.45740	0.53978

Sumber : Hasil Penelitian (Data Diolah)

Tabel 5 menunjukkan bahwa berdasarkan kriteria kenyamanan dari 35 responden lebih memilih kereta api dengan bobot sebesar 53,78% sedangkan untuk Damri dengan bobot sebesar 45,74%. Masyarakat komuter lebih memilih menggunakan kereta api dibanding Damri dari segi kenyamanan karena kereta api memberikan tempat duduk yang nyaman tidak terganggu oleh penumpang yang naik maupun turun, serta kesegaran hawa dan kebersihan dalam kendaraan yang terjaga.

Kedua transportasi publik Damri dan kereta api mengutamakan kenyamanan bagi konsumen terlihat dari fasilitas yang disediakan. Damri maupun kereta api menyediakan pengatur suhu udara agar udara tetap segar dan tempat duduk yang nyaman. Selain itu terdapat fasilitas audio pemutar musik yang disediakan bagi para penumpangnya agar penumpang lebih nyaman dan menikmati selama menempuh perjalanan untuk sampai pada tempat tujuan.

Kenyamanan bagi penumpang Damri dan kereta api dalam kendaraan. Penumpang Damri yang membawa barang-barang yang cukup banyak atau ukuran barang cukup besar akan sedikit mengalami kesulitan membawanya. Hal ini dikarenakan ruang yang tersedia dalam Damri

cukup terbatas sehingga apabila membawa barang cukup banyak atau ukurannya cukup besar akan mengganggu penumpang lain dan mengakibatkan sedikit tidak nyaman. Berbeda dengan kereta api yang mempunyai ruang cukup luas maka penumpang yang membawa banyak barang dapat menyimpan barangnya dibawah kursi atau dijalan yang cukup luas serta adanya tempat penyimpanan barang sehingga tidak mengganggu penumpang lain. Sedangkan kebersihan dalam kedua kendaraan sangatlah baik. Kereta api terdapat 2-3 pekerja kebersihan yang selalu membersihkan setiap gerbong kereta api, sedangkan Damri menyediakan tempat sampah sehingga kebersihan cukup terjaga, sehingga terhindar dari bau-bau yang tidak sedap.

PREFERENSI MASYARAKAT KOMUTER TERHADAP TRANSPORTASI PUBLIK BERDASARKAN KRITERIA EKONOMIS

Definisi ekonomis adalah suatu tindakan atau perilaku dimana kita dapat memperoleh input (barang atau jasa) yang mempunyai kualitas terbaik dengan tingkat harga yang sekecil mungkin (Netmeyer, 1993). Sedangkan dalam KKBI, ekonomis merupakan bersifat hati-hati dalam pengeluaran uang, penggunaan barang, bahasa, waktu, tidak boros atau hemat.

Harga yang dibayarkan oleh pengguna transportasi adalah dalam bentuk tarif. Tarif adalah harga jasa transportasi yang dibayar oleh pengguna jasa transportasi. Pengguna jasa transportasi menginginkan tarif yang dibayarnya adalah serendah mungkin atau semurah mungkin, karena pengguna jasa transportasi meliputi berbagai kelompok pendapatan baik sedang maupun rendah (Adisasmita, 2015). Sehingga dalam memilih menggunakan transportasi pengguna akan mempertimbangkan tarif yang murah (*acceptable cost*) dan tarif yang terjangkau (*affordable price*) yang ditetapkan agar dapat memenuhi semua kebutuhannya.

Dalam bidang transportasi output yang diperoleh untuk menikmati jasa transportasi adalah jarak yang ditempuh dengan waktu yang minimal. Berarti ekonomis dalam penggunaan moda transportasi bersedia mengeluarkan sejumlah uang (membayar tarif tertentu) untuk menggunakan moda transportasi dan dapat menempuh jarak sejauh-jauhnya dibanding transportasi lain. Maka transportasi tersebut dapat dikatakan memiliki tarif yang ekonomis dibanding transportasi lain jika penumpang mengeluarkan biaya untuk harga tarif yang sama dan dapat menempuh jarak sejauh-jauhnya dibanding transportasi lain.

TABEL 6. NILAI KRITERIA EKONOMIS RESPONDEN MEMILIH MENGGUNAKAN DAMRI DAN KERETA API DI BANDUNG RAYA

Ekonomis	
Damri	Kereta Api
0.43883	0.55558

Sumber : Hasil Penelitian (Data Diolah)

Tabel 6 menunjukkan bahwa berdasarkan kriteria Ekonomis dari 35 responden lebih memilih kereta api dengan bobot sebesar 55,65% sedangkan untuk Damri

dengan bobot sebesar 43,88%. Masyarakat komuter lebih memilih menggunakan kereta api dibanding menggunakan Damri dari segi ekonomis. Masyarakat komuter dengan tarif yang sama sebesar Rp 5.000 pengguna kereta api dapat menikmati jarak tempuh yang lebih jauh dengan waktu yang singkat dibandingkan menggunakan Damri.

Tarif KA Lokal tidak lagi dihitung sebagai tarif parsial. Tarifnya menjadi tarif tunggal (*single tarif*) mulai Jumat, 7 Juli 2017, PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi (Daop) 2 Bandung menerapkan tarif tunggal untuk kereta api (KA) lokal. Dengan adanya kebijakan tersebut, tarif kereta api lokal tidak lagi menggunakan tarif parsial. Pemberlakuan sistem tarif baru tersebut berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 27 tahun 2017. KA Lokal bersubsidi ini kini menerapkan *single tarif* berdasar relasi kereta api. Tarifnya menjadi sama semua yaitu Rp 5.000. Begitupun tarif yang diberlakukan oleh bus Damri trayek Ciburuy–AlunAlun adalah *single tarif* sebesar Rp 5000. Berapapun jarak tempuh yang dilakukan oleh penumpang baik jauh maupun dekat tarif yang diberlakukan tetap sama yakni Rp 5000. Bus Damri trayek AlunAlun-Ciburuy memiliki jarak tempuh sejauh 24 KM sedangkan kereta api memiliki jarak tempuh sejauh 52 KM. Masyarakat komuter yang bekerja dan sekolah rata-rata menempuh jarak 10 – 30 KM untuk sampai ke tempat kegiatan. *Single tariff* yang diberlakukan kedua transportasi yakni sebesar Rp 5.000. Maka transportasi yang lebih ekonomis adalah kereta api, karena dengan tarif Rp 5.000 penumpang masyarakat komuter dapat menempuh jarak yang lebih jauh dibandingkan dengan menggunakan Damri.

PREFERENSI MASYARAKAT KOMUTER TERHADAP TRANSPORTASI PUBLIK BERDASARKAN KRITERIA KECEPATAN

Kecepatan dalam transportasi dapat ditinjau dalam dua cara. Pertama, waktu yang digunakan oleh kendaraan selama perjalanan dalam memindahkan muatan dari satu tempat ke tempat yang lainnya. Dan yang kedua adalah waktu yang diperlukan dalam mempersiapkan penumpang dari suatu perjalanan dan kemudian akan dilanjutkan dengan perjalanan berikutnya. Kecepatan menjadi salah satu kriteria yang penting karena kegiatan utama masyarakat komuter adalah bekerja dan sekolah sehingga penumpang harus sampai pada tempat tujuan tepat waktu karena apabila penumpang datang terlambat maka mereka akan mengalami kesulitan seperti mendapat teguran hingga sanksi baik itu dalam pekerjaan maupun sekolah. Selain itu kegiatan bekerja dan sekolah telah menguras energi penumpang sehari-hari yang mengakibatkan penumpang ingin segera sampai dirumah untuk beristirahat.

TABEL 7. NILAI KRITERIA KECEPATAN RESPONDEN MEMILIH MENGGUNAKAN DAMRI DAN KERETA API DI BANDUNG RAYA

Kecepatan	
Damri	Kereta Api
0.37532	0.62168

Sumber : Hasil Penelitian (Data Diolah)

Tabel 7 menunjukkan bahwa berdasarkan kriteria kecepatan dari 35 responden lebih memilih kereta api dengan bobot sebesar 62,17% sedangkan untuk Damri dengan bobot sebesar 37,53%. Masyarakat komuter lebih memilih menggunakan kereta api dibanding menggunakan Damri dari segi kecepatan karena masyarakat komuter memerlukan kendaraan yang cepat untuk sampai tujuan. Hal ini karena kegiatan utama yang dilakukan adalah bekerja dan sekolah sehingga harus sampai tepat waktu dan penumpang dapat melakukan kegiatan lainnya.

Kecepatan kereta api lebih cepat dibanding dengan Damri karena bus Damri. Trayek AlunAlun-Ciburuy memiliki jarak tempuh sebesar 24 KM memakan waktu rata-rata selama 1 jam 10 menit untuk sampai pada tempat tujuan. Sedangkan kereta api dengan jarak tempuh 52 KM membutuhkan waktu rata-rata selama 1 jam 50 menit. Hal ini karena kereta api memiliki jalur sendiri yakni rel kereta api, sehingga dalam perjalanannya kereta api tidak akan mengalami hambatan ataupun gangguan seperti kemacetan yang sering terjadi di kota-kota besar yang dapat membuang waktu dan membuat penumpang bosan dalam perjalanan.

PREFERENSI MASYARAKAT KOMUTER TERHADAP TRANSPORTASI PUBLIK BERDASARKAN KRITERIA KAPASITAS

Kapasitas untuk angkutan penumpang, jumlah angkut harus dikaitkan pula dengan permintaan maksimum pada waktu tertentu. Setiap hari di kota besar pada jam tertentu terjadi puncak kepadatan dalam kendaraan. Namun kepadatan dalam kendaraan sering terjadi ketika jam-jam sibuk seperti pada pukul 6–9 yang biasanya banyak konsumen yang menggunakan kedua transportasi tersebut untuk pergi melakukan kegiatan mereka seperti bekerja, sekolah, dan kegiatan lainnya. Sedangkan pada sore hari pada 4–6 sore biasanya banyak konsumen yang menggunakan kedua transportasi tersebut untuk pulang kembali kerumah.

Faktor muat (*load factor*) adalah rasio jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk per satuan waktu tertentu. Batas ideal load factor adalah < 70% (KM 35 tahun 2003). Ketidak seimbangan antara jumlah kapasitas yang disediakan dengan jumlah penumpang yang menaiki kendaraan tersebut. Hal tersebut menyebabkan penumpang berdesak-desakan dalam kendaraan sehingga menyebabkan penumpang merasa tidak nyaman. Terlebih apabila penumpang telah melakukan aktivitas seperti bekerja atau sekolah yang pasti merasakan lelah tidak dapat beristirahat selama perjalanan dalam kendaraan, maka penumpang membutuhkan transportasi yang memberikan rasa nyaman.

TABEL 8. NILAI KRITERIA KAPASITAS RESPONDEN MEMILIH MENGGUNAKAN DAMRI DAN KERETA API DI BANDUNG RAYA

Kapasitas	
Damri	Kereta Api
0.31576	0.67233

Sumber : Hasil Penelitian (Data Diolah)

Tabel 8 menunjukkan bahwa berdasarkan kriteria kapasitas dari 35 responden lebih memilih kereta api dengan bobot sebesar 67,23% sedangkan untuk Damri dengan bobot sebesar 31,58%. Masyarakat komuter lebih memilih menggunakan kereta api dibandingkan menggunakan Damri dari segi kapasitas. Kapasitas yang disediakan Damri dalam 1 unit kendaraan sebanyak 60 penumpang dengan rincian 30 tempat duduk dan 30 penumpang berdiri dan mengoperasikan sekitar 10-16 bus untuk melayani penumpang. Sedangkan kereta api memiliki kapasitas 600 kursi dalam satu rangkaian yang terdiri dari 6 -7 gerbong kereta api yang ditarik oleh 1 lokomotif.

Load factor menjelaskan perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas yang disediakan kendaraan. Dalam hal ini *Load factor* dari kereta api rata-rata yakni sebesar 45% dari kapasitas yang disediakan oleh kereta api. Sedangkan *Load factor* untuk Damri yakni sebesar 36%. Berbeda pada saat jam – jam pergi atau pulang kantor *Load factor* bisa naik seperti untuk kereta api *Load factor* pada saat jam pergi dan pulang kantor bisa mencapai 65-75% sedangkan *Load factor* untuk Damri pada saat jam pergi dan pulang kantor bisa mencapai 55 - 65%. Hal ini menunjukkan bahwa lebih banyak masyarakat komuter yang memilih menggunakan kereta api dibandingkan dengan Damri karena *load factor* dari kereta api lebih tinggi.

PREFERENSI MASYARAKAT KOMUTER TERHADAP TRANSPORTASI PUBLIK BERDASARKAN KRITERIA FREKUENSI

Frekuensi jasa transportasi dilaksanakan teratur atau secara tidak teratur dan intervalnya (waktu selang) antara angkutan yang satu dengan angkutan berikutnya mungkin pendek dan mungkin pula panjang. Frekuensi jasa transportasi meliputi jasa yang dilakukan secara sering dan terjadwal berarti waktu menunggu adalah kurang. Semakin sering kendaraan beroperasi, maka semakin banyak pilihan keberangkatan sehingga durasi menunggu yang dibutuhkan oleh penumpang selama menunggu kendaraan lebih sedikit. Frekuensi yang sering akan memudahkan masyarakat komuter dalam menggunakan kendaraan untuk melaksanakan agenda atau kegiatannya agar sampai pada tempat tujuan. Apabila interval kedatangan kendaraan cukup jauh antara angkutan yang satu dengan angkutan yang lainnya maka penumpang harus menunggu kendaraan lebih lama dan waktu yang telah diperkirakan oleh penumpang untuk sampai tempat tujuan akan berbeda.

TABEL 9. NILAI KRITERIA FREKUENSI RESPONDEN MEMILIH MENGGUNAKAN DAMRI DAN KERETA API DI BANDUNG RAYA

Frekuensi	
Damri	Kereta Api
0.39623	0.59875

Sumber : Hasil Penelitian (Data Diolah)

Tabel 9 menunjukkan bahwa berdasarkan kriteria

frekuensi dari 35 responden lebih memilih kereta api dengan bobot sebesar 59,88% sedangkan untuk Damri dengan bobot sebesar 39,62%. Masyarakat komuter lebih memilih menggunakan kereta api dibanding menggunakan Damri dari segi frekuensi karena jadwal kereta yang terjadwal dan keberangkatan kereta cukup sering. Hal tersebut terjadi karena dalam perjalanannya kereta api tidak mengalami hambatan selama perjalanan, seperti macet. Sedangkan Damri sangat sulit untuk menentukan jadwal kedatangannya karena memiliki jalur yang sama dengan kendaraan lainnya sehingga sering mengalami hambatan dalam perjalanannya terutama pada jam-jam sibuk seperti jam pergi dan pulang kantor.

Jam operasional kendaraan bagi masyarakat komuter yang kegiatan utamanya yakni bekerja dan sekolah. Kegiatan bekerja atau sekolah biasanya dimulai pagi hari sehingga waktu keberangkatan kendaraan dimulai lebih pagi. Kereta api mulai beroperasi pada pukul 4:30 WIB dan Damri beroperasi pada pukul 5:00 WIB. Sedangkan keberangkatan kereta api terakhir pukul 00:25 WIB dan Damri hingga pukul 17.00 WIB. Bagi masyarakat komuter yang telat pulang karena lembur hingga malam dapat menggunakan kereta api untuk pulang ke wilayahnya. Maka masyarakat lebih memilih kereta api karena memiliki jadwal operasi yang lebih lama dibandingkan bus Damri dalam jadwal perjalanan.

IV. KESIMPULAN

Dari hasil pemaparan sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan dalam upaya menjawab permasalahan penelitian yaitu :

1. Faktor penentu masyarakat komuter dalam memilih transportasi publik Damri dan kereta api didominasi oleh keselamatan dengan bobot sebesar 33,75%, kenyamanan dengan bobot sebesar 24,39%, ekonomis dengan bobot sebesar 14,31%, kecepatan dengan bobot sebesar 9,47%, kapasitas dengan bobot sebesar 8,99% dan terakhir frekuensi dengan bobot sebesar 8,65%. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor dominan preferensi masyarakat komuter Bandung Raya dalam memilih transportasi publik Damri dan kereta api adalah faktor keselamatan. Keselamatan menjadi salah satu faktor yang sangat dipertimbangkan masyarakat sebelum memilih menggunakan transportasi sehingga fasilitas keselamatan seperti tabung pemadam dan palu darurat yang disediakan dan adanya rasa aman yang dirasakan oleh masyarakat komuter selama perjalanan.
2. Dari hasil penelitian didapat bahwa rata-rata geometri untuk kereta api sebesar 54,99% sementara rata-rata geometri untuk Damri sebesar 44,69%. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat Komuter Bandung Raya lebih memilih menggunakan transportasi kereta api dibandingkan dengan Damri.

V. SARAN

A. Saran

Berdasarkan hasil penelitian terhadap masyarakat komuter Bandung Raya dalam memilih transportasi publik, terlihat bahwa kriteria kapasitas bagi Damri memiliki nilai yang cukup rendah. Sehingga penulis menyarankan bagi Perum Damri untuk meningkatkan kapasitasnya baik dengan cara menambah armada bus maupun dengan cara memperbaharui armada bus menjadi bus gandeng. Sedangkan untuk kriteria keselamatan dengan menyediakan halte yang aman bagi penumpang untuk naik maupun turun dari kendaraan agar terhindar dari kecelakaan seperti terserempet oleh sepeda motor.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Adisasmita, R. (2014). *Dasar - Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- [2] Adisasmita, R. (2015). *Analisis Kebutuhan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- [3] Affandi, G. D. (2017). Analisa Tingkat Kepuasan Terhadap Kualitas Pelayanan Kereta Api Ekonomi Bandung Raya. *Jurusan Teknik Sipil Itenas Vol. 3 No.4*, 12 - 23.
- [4] Aterra. (2019, September Senin). *Pusat Pemerintahan Jawa Barat dipindah dari Bandung*. Retrieved desember Sabtu, 2019, frombbc.com:<https://www.google.com/amp/s/www/bbc.com/indonesia/indonesia-49547101.amp>
- [5] BPS. (2017). *Statistik Komuter Bandung Raya 2017*. Bandung: Badan Pusat Statistik.
- [6] BPS. (2018). *Provinsi Jawa Barat Dalam Angka 2018*. Bandung: Badan Pusat Statistik.
- [7] Hidajat, J. d. (2013). Dinamika Pertumbuhan dan Status Keberlanjutan Kawasan Permukiman di Pinggiran Kota Wilayah Metropolitan Jakarta. *Majalah Ilmiah Globe Vol. 15 No. 1*, 93 - 100.
- [8] Julia, A. (2018). Modul Kuliah dan Laboratorium Metode Pengambilan Keputusan. Bandung: Universitas Islam Bandung.
- [9] Jupri, d. (2017). Zonasi Wilayah Pinggiran Kota Metropolitan Bandung Raya. *Prosiding Seminar Nasional Geografi UMS*.
- [10] Kamaludin, R. (2003). *Ekonomi Transportasi (Karakteristik Teori dan Kebijakan)*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- [11] Pindick, R. d. (2014). *Mikroekonomi Edisi 8*. Jakarta: Erlangga.
- [12] Rahma, S. d. (2014). Penyediaan Transportasi Umum Masa Depan di Kota Semarang. *Jurnal Karya Teknik Sipil Vo. 3 No. 1*, 154 - 166.
- [13] Ramdani, A. (2017). *Kajian Integrasi Angkutan Umum Kota Bandung*. Bandung: Fakultas Teknik Flanologi Universitas Pasundan.
- [14] Rohjan, J. R. (2018). Analisa Tingkat Kepuasan Pengguna Kereta Api Diesel Patas Bandung - Cicalengka. *Jurnal Planologi Vol. 1 No. 1*, 1 - 16.
- [15] Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- [16] Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.