

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Di kota Denpasar dan sekitarnya terdapat berbagai macam jasa transportasi yang selama ini telah mendukung aktivitas masyarakat sehari-hari. Transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan yang dibutuhkan atau transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (barang dan/penumpang) dari suatu tempat ke tempat yang lain, baik dengan atau tanpa sarana (Bowersox, 1981). Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yang sangat penting dalam transportasi yaitu adanya tempat penjemputan, muatan yang diangkut, dan tempat tujuan. Melihat begitu pentingnya peran transportasi dalam aktivitas sehari-hari muncullah berbagai macam moda transportasi mulai dari transportasi umum sampai ke transportasi *online*. Pada era modern sekarang telah tersedia berbagai macam kendaraan atau moda transportasi yang dapat digunakan untuk mencapai tempat tujuan baik itu transportasi *online* atau transportasi umum (Bus Trans Metro Dewata). Transportasi umum adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum,

biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute yang ditetapkan, dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan. Salah satu jenis transportasi umum yang ada di daerah pariwisata adalah Bus Trans Metro Dewata. Bus Trans Metro Dewata ini merupakan angkutan umum antar kabupaten dan kota yang menghubungkan sebagian kabupaten atau kota di Bali. Seiring dengan perkembangan zaman sekarang masyarakat mempunyai pandangan bahwa penggunaan moda transportasi harus disesuaikan dengan kebutuhan utama seperti koefisien jarak dan waktu agar tujuan dari penggunaan transportasi tersebut dapat memenuhi kebutuhan masyarakat yang harus tercipta oleh koefisien waktu dan tarif yang sesuai dengan jarak tempuh seperti moda transportasi online.

Transportasi online merupakan moda transportasi yang dibentuk oleh suatu instansi yang menggunakan kendaraan pribadi baik itu kendaraan roda dua maupun roda empat yang dioperasikan sebagai moda transportasi dengan cara pemesanan menggunakan sistem aplikasi online dan bertujuan untuk mempermudah akses dari pengguna moda transportasi online (romadi, wari, & hardiyanti, 2019) transportasi online memiliki banyak kelebihan seperti pemesanan yang lebih cepat dan mudah melalui aplikasi dan lebih cepat menuju ke lokasi

tujuan. Sehingga perlu dilakukan penelitian terhadap minat masyarakat akan moda transportasi yang lebih diminati.

Penelitian ini dilaksanakan pada daerah pariwisata khususnya di wilayah Kecamatan Kuta. Kecamatan Kuta memiliki jumlah populasi penduduk sebanyak 59.160 jiwa (BPS Provinsi Bali 2020). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik dari para pengguna moda transportasi serta faktor-faktor yang mempengaruhi konsumen dalam melakukan pemilihan moda transportasi di wilayah Kecamatan Kuta, maka para pembuat kebijakan dan penyelenggara jasa transportasi dapat menjadikan hasil penelitian ini sebagai panduan atau tolak ukur dalam mengambil kebijakan.

1.2.Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apa saja faktor yang mempengaruhi konsumen dalam memilih suatu moda transportasi online (Grab Car) maupun transportasi umum (Bus Trans Metro Dewata)?

2. Berapa besar perbedaan antara variasi onkos angkutan dan tingkat kenyamanan terhadap pemilihan moda antara transportasi online (Grab Car) dan transportasi umum (Bus Trans Metro Dewata)
3. Bagaimana karakteristik dari para pengguna moda transportasi terhadap pemilihan moda antar transportasi online (Grab Car) dan transportasi umum (Bus Trans Metro Dewata)

1.3. Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui faktor yang mempengaruhi konsumen dalam memilih suatu moda transportasi online (Grab Car) maupun transportasi umum (Bus Trans Metro Dewata)?
2. Untuk mengetahui berapa besar perbedaan variasi onkos angkutan dan tingkat kenyamanan terhadap pemilihan moda antara transportasi online (Grab Car) dan transportasi umum (Bus Trans Metro Dewata)
3. Untuk mengetahui bagaimana karakteristik dari para pengguna moda transportasi terhadap pemilihan moda antar transportasi online (Grab Car) dan transportasi umum (Bus Trans Metro Dewata)

1.4. Manfaat penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Bagi peneliti/mahasiswa

Dapat memberikan kontribusi yang positif bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang transportasi.

2. Bagi masyarakat

Diharapkan dapat memberikan informasi umum tentang analisis perbandingan tingkat kepuasan pengguna layanan transportasi umum dan online

3. Bagi lembaga

Sebagai syarat memenuhi studi strata satu dan sebagai referensi untuk menambah karya tulis di perpustakaan fakultas.

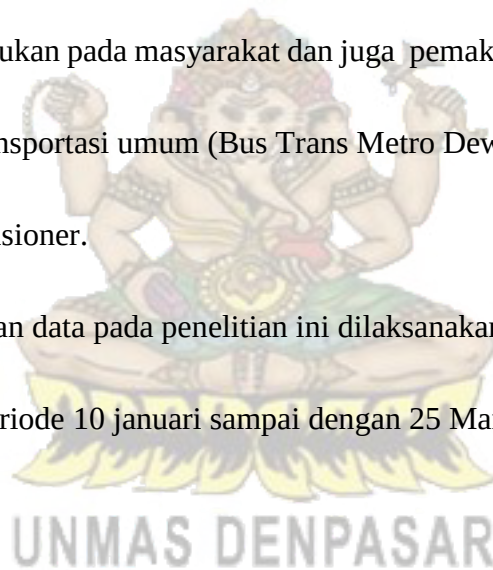
4. Bagi instansi terkait

Sebagai bahan pertimbangan penyedia layanan dalam meningkatkan layanan moda transportasi khususnya di daerah sektor pariwisata.

1.5. Batasan Penelitian

Batasan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini ditujukan kepada masyarakat umum serta masyarakat yang menggunakan jasa transportasi online (Grab Car) maupun transportasi umum (Bus Trans Metro Dewata) di daerah pariwisata khususnya wilayah Kecamatan Kuta.
2. Penelitian ini dilakukan pada masyarakat dan juga pemakai jasa transportasi online (Grab Car) dan transportasi umum (Bus Trans Metro Dewata) di daerah pariwisata dengan metode kuisioner.
3. Proses pengumpulan data pada penelitian ini dilaksanakan setiap hari Sabtu dan Minggu, selama periode 10 Januari sampai dengan 25 Maret 2023



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Sistem Transportasi

Sistem transportasi merupakan gabungan dari dua definisi, yaitu sistem dan transportasi. Sistem adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara satu variabel dengan variabel lain dalam tatanan yang terstruktur, sedangkan transportasi adalah suatu usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek lebih berguna atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Maka dari itu dapat disimpulkan bahwa sistem transportasi adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara berbagai variabel dalam suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan, menggerakkan atau mengangkut atau mengalihkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain secara terstruktur untuk tujuan tertentu.

Perpindahan barang atau orang menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke lokasi-lokasi yang terpisah secara geografis merupakan pengertian sistem transportasi menurut (Steenbrik, 1974). Sedangkan menurut (Morlok, 1978) transportasi merupakan kegiatan mengangkut atau memindahkan suatu dari satu lokasi ke lokasi lain. Lalu menurut (Bowersox, 1981) transportasi adalah penumpang atau barang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dimana produk dipindahkan menuju lokasi yang di butukan. Sehingga secara umum transportasi adalah bentuk perpindahan baik barang maupun manusia dari satu lokasi menuju lokasi lainnya, dengan menggunakan atau tanpa menggunakan sarana.

Pemenuhan kebutuhan manusia seperti pemenuhan akan pekerjaan, pendidikan kesehatan, dan olahraga menuntut terjadinya sebuah pergerakan. Pergerakan dari lokasi asal menuju lokasi tujuan merupakan sebuah proses transportasi.

Dalam melakukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhan tersebut, manusia memiliki dua pilihan yaitu bergerak dengan transportasi atau tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Pergerakan dengan menggunakan transportasi biasanya berjarak sedang sampai jauh, sedangkan pergerakan tanpa menggunakan moda transportasi untuk berjarak pendek.

Ditinjau dari pemenuhan dari kebutuhan mobilitasnya, masyarakat pengguna transportasi umum dapat dibagi menjadi dua bagian utama (Salim, 1993), yaitu:

1. Kelompok *choice*, merupakan kelompok orang yang secara finansial mempunyai pilihan dalam memenuhi mobilitas perjalanannya.
2. Kelompok *captive*, merupakan kelompok orang yang secara finansial ataupun kemampuan, tidak mempunyai banyak pilihan untuk memenuhi mobilitas perjalanannya dan sangat tergantung pada kendaraan umum yang ada.

2.2. Perencanaan Transportasi

Perencanaan transportasi merupakan suatu perencanaan terkait perasarana transportasi seperti jalan, terminal, pelabuhan, pengaturan serta sarana untuk mendukung sistem transportasi yang efisien, aman dan lancar serta berwawasan lingkungan.

Dalam perencanaan transportasi memiliki beberapa tujuan antara lain :

1. Mencegah masalah yang tidak diinginkan, yang mungkin terjadi di masa depan (tindakan preventif).
2. Mencari jalan keluar untuk berbagai masalah yang ada.
3. Melayani kebutuhan transportasi.
4. Mempersiapkan tindakan dan kebijakan yang dinilai perlu untuk keadaan masa depan.
5. Mengoptimalkan sumber daya yang ada,

Peran transportasi umumnya di tinjau dari beberapa sektor, antara lain :

1. Peran ekonomi

Memperluas jangkauan kegiatan ekonomi, alternatif SDA yang lebih bermutu dan murah serta produksi dan distribusi lebih terkoordinir.

2. Peran sosial

Memungkinkan manusia hidup menetap dan tetap bisa memenuhi kebutuhan hidupnya, menambah variasi kegiatan, dan memperluas skala pergaulan.

3. Peranan politik

Membantu pemerintah mendapat atau memberikan informasi keseluruhan wilayah lebih cepat dan efisien, pelaksanaan hukum dan sistem peradilan yang merata, serta koordinasi militer dan keamanan lebih terjamin.

4. Peranan lingkungan

Polusi (udara, suara, tanah, air, getaran) konsumsi energi, konsumsi lahan dan estetika.

Beberapa konsep perencanaan transportasi yang telah berkembang sampai saat ini dan yang paling populer adalah “Model perencanaan transportasi empat tahap (*Four Step Models*)”. Perencanaan model ini adalah gabungan dari beberapa seri submodel yang masing-masing dilakukan dengan terpisah dan beruntun. Submodel tersebut adalah aksesibilitas, bangkitan dan tarikan pergerakan, sebaran pergerakan, pemilihan moda, pemilihan rute dan arus lalu lintas dinamis.

Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap (*Four Step Models*) tersebut (Tamin, 2000) antara lain:

1. Model Bangkitan Pergerakan (*Trip Generation Models*), yaitu pemodelan transportasi yang berfungsi untuk memperkirakan dan meramalkan jumlah perjalanan yang berasal dari suatu zona lahan dan jumlah perjalanan yang datang ke suatu zona lahan pada masa yang akan datang (tahun rencana) per satuan waktu.
2. Model Sebaran Pergerakan (*Trip Distribution Models*), yaitu pemodelan yang memperlihatkan jumlah perjalanan yang bermula dari suatu zona asal yang terdistribusi ke banyak zona tujuan atau sebaliknya.
3. Model Pemilihan Moda Transportasi (*Mode Choice Models*), yaitu pemodelan perencanaan angkutan yang berfungsi untuk menentukan pembebanan perjalanan atau mengetahui jumlah orang dan barang yang akan menggunakan berbagai moda transportasi yang tersedia untuk melayani suatu titik asal-tujuan.
4. Model Pemilihan Rute (*Trip Assignment Models*), yaitu pemodelan yang memperlihatkan dan memprediksi pelaku perjalanan yang memilih berbagai rute dan lalu lintas yang terhubung dengan jaringan transportasi.

2.3. Komponen Sistem Transportasi

Dalam pemenuhan kebutuhannya, transportasi sangat diperlukan manusia karena sumber kebutuhan manusia tidak selalu di satu tempat saja, tetapi banyak tempat. Kesenjangan antara jarak dan lokasi sumber melahirkan adanya kebutuhan transportasinya. Dalam sistem transportasi terdapat lima unsur pokok, yaitu:

- a. Orang yang membutuhkan
- b. Barang yang dibutuhkan
- c. Kendaraan sebagai alat pengangkut
- d. Jalan sebagai prsarana pengangkutan
- e. Organisasi (pengelola angkutan)

Adapun beberapa komponen sistem transportasi yang sangat penting sebagai elemen dasar dalam perencanaan sistem transportasi adalah sebagai berikut:

1. Fasilitas fisik, meliputi jalan raya, jalan rel, dermaga, bandara, saluran, armada angkutan galangan kapal
2. Fasilitas operasional, meliputi fasilitas pemeliharaan angkutan
3. Strategi pengoperasian, meliputi rute kendaraan, jadwal, dan pengontrol lalulintas.

2.4. Jaringan Sistem Transportasi

Sistem jaringan transportasi dicerminkan dalam bentuk ruas dan simpul, yang semuanya dihubungkan kepusat zona.hambatan pada setiap ruas jalan dinyatakan dalam jarak, waktu tempuh, atau biaya gabungan. Nilai tersebut

kemudian dijumlahkan untuk mendapatkan total hambatan untuk setiap zona asal dan tujuan.

Daerah kajian adalah suatu daerah yang didalamnya terdapat zona asal dan zona tujuan yang diperhitungkan dalam model kebutuhan akan transportasi. Kriteria terpenting daerah kajian adalah bahwa daerah tersebut berisikan zona internal dan ruas jalan yang secara nyata dipengaruhi oleh pergerakan lalu lintas. Pergerakan intrazona tidak terbebaskan ke sistem jaringan, karena pergerakan dimulai dan diakhiri pada titik yang sama. Semakin luas zona, maka semakin tinggi volume pergerakan lalu lintas intrazonanya. Pergerakan intrazona memegang peran cukup penting karena masalah transportasi di daerah perkotaan banyak disebabkan oleh pergerakan intrazona.

Jaringan transportasi dapat dicerminkan dalam beberapa tingkat pengelompokan yang berbeda dalam suatu pemodelan. Secara praktis yang harus dilakukan adalah membuat model sebagai grafik terarah (sistem simpul dengan ruas jalan yang menghubungkannya). Simpul dapat mencerminkan kota atau persimpangan, sedangkan ruas jalan mencerminkan ruas jalan antara persimpangan atau ruas jalan antar kota.

2.5. Moda Transportasi

Moda transportasi atau jenis pelayanan transportasi yang akan dibahas dalam penelitian ini membahas angkutan umum (Bus Trans Metro Dewata) moda transportasi *online* (Grab-Car) sehingga perlu dibahas secara jelas.

2.5.1. Angkutan Umum Trans Metro Dewata (Teman Bus)

Trans Metro Dewata atau lebih akrab disebut teman bus merupakan angkutan umum berjenis Bus Rapid Transit (BRT) di Denpasar yang telah disediakan oleh penyedia jasa (Pemerintah) dan dapat digunakan untuk membawahi penumpang dalam kapasitas besar. Bus Trans Metro Dewata berupa kendaraan Bus Sedang yang berkapasitas 40 penumpang dengan (20 duduk dan 20 Berdiri) serta masing-masing terdapat 1 area untuk prioritas. Tarif tiket teman bus untuk saat ini mempunyai tarif yang relatif murah untuk setiap perjalanan/trayek.

Bus Trans Metro Dewata sebagai moda transportasi umum memiliki beberapa kelebihan dan kekurangan. Kelebihan yang dimiliki teman bus:

1. Teman bus merupakan transportasi resmi yang beroperasi di Denpasar dan sekitarnya.
2. Kapasitasnya besar
3. Tarif lebih murah bahkan gratis dibandingkan dengan jenis moda transportasi lainnya.
4. Kenyamanan dan fasilitas yang disediakan lengkap dibandingkan dengan transportasi kelas mini bus selain taksi.

Sedangkan kekurangan dari Bus Trans Metro Dewata diantaranya:

1. Waktu tunggu di halte cenderung lebih lama.
2. Keamanan dan privacy kurang terjamin.
3. Teman bus memiliki jadwal dan rute yang tetap sehingga tidak dapat dirubah sesuai keinginan penumpang.

2.5.1. Transportasi Online (Grab-Car)

Grab-Car merupakan salah satu jenis layanan dalam suatu aplikasi transportasi online yaitu aplikasi Grab. Grab-Car adalah jenis transportasi online roda empat yang digunakan sebagai moda transportasi dengan pemesanan menggunakan aplikasi secara online dan bertujuan untuk memudahkan konsumen untuk bepergian dari suatu lokasi ke lokasi lain.

Langka awal sebelum menggunakan aplikasi Grab adalah melakukan registrasi dengan memasukan alamat email, nama, nomor telpon, dan *password*. Setelah registrasi berhasil, pengguna dapat memilih layanan yang sudah disediakan dalam aplikasi Grab salah satunya adalah layanan transportasi Grab-Car.

Langka selanjutnya, pengguna memasukan alamat tempat asal dan alamat tujuan. Kemudian layanan Grab-Car akan menampilkan informasi mengenai keberadaan pengendara, estimasi waktu, identitas pengemudi (nama, foto, nomor telpon), serta tarif. Setelah proses penggunaan layanan selesai, aplikasi Grab layanan Grab-Car akan memberikan kesempatan kepada pelanggan untuk memberikan ulasan atas pelayanan yang di berikan oleh pengemudi Grab-Car.

Transportasi online (Grab-Car) sebagai moda transportasi juga memiliki beberapa kelebihan dan kekurangan. Kelebihan transportasi online (Grab-Car) yaitu:

1. Pemesanan yang lebih mudah dilakukan karena melalui aplikasi secara online.
2. Waktu perjalanan yang lebih efektif dan efisien karena tidak perlu menunggu terlalu lama, aplikasi akan menentukan driver yang paling dekat dengan lokasi penjemputan.

3. Pengguna dapat menentukan lokasi penjemputan dimana saja dan dapat langsung sampai ke lokasi tujuan tanpa berganti moda transportasi lain.
4. Tarif yang transparan, sehingga pengguna dapat mengetahui tarif sebelum melakukan pemesanan.

Selain memiliki banyak kelebihan, transportasi online juga memiliki kekurangan diantaranya:

1. Peningkatan volume lalu lintas kendaraan karena banyaknya kendaraan mobil maupun motor pribadi yang beroperasi sebagai transportasi online
2. Tidak terdapat uji KIR pada transportasi online
3. Permasalahan jaringan yang sering terjadi sehingga pada saat tertentu pemesanan tidak dapat dilakukan.

2.6. Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda

Pemilihan moda perjalanan dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti kenyamanan, ketersediaan moda, kecepatan, kemudahan biaya, panjang perjalanan, serta kondisi ekonomi pelaku perjalanan.

Pengelompokan yang mempengaruhi pemilihan moda ini dapat dikategorikan menjadi 4 (empat) kelompok yaitu:

1. Kelompok faktor karakteristik perjalanan (*travel characteristic factor*) meliputi variabel:
 - a. Tujuan perjalanan (*trip purpose*), seperti sekolah, bekerja, rekreasi, belanja dan lain-lain.

- b. Waktu perjalanan (time of trip made), seperti pagi hari, siang, sore, malam, hari libur.
- c. Panjang perjalanan (trip length), merupakan jarak tempuh (km) antara asal ke tujuan, seperti panjang rute, waktu yang digunakan sebagai pembanding jika menggunakan transportasi lain, dengan asumsi bahwa semakin jauh perjalanan orang, semakin cenderung orang memilih untuk menggunakan transportasi umum.

2. Kelompok faktor karakteristik sistem transportasi (*transportation system characteristic factor*). Semua variabel yang berpengaruh terhadap perilaku si pelaku perjalanan berhubungan dengan kinerja pelayanan sistem transportasi.

Tingkat pelayanan dikategorikan menjadi dua yaitu:

- a. Faktor kuantitatif
 - 1) Lama waktu perjalanan yang termasuk waktu didalam kendaraan, waktu tunggu, dan waktu berjalan kaki.
 - 2) Biaya transportasi, misalnya tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lain.

- b. Faktor kualitatif

- 1) Kenyamanan dan keamanan.
- 2) Kemudahan.
- 3) Keandalan dan keteraturan.

3. Kelompok faktor karakteristik si pelaku perjalanan (*traveler characteristics factor*).

Pada kelompok faktor ini, seluruh variabel ikut serta berkontribusi mempengaruhi perilaku si pelaku perjalanan dalam memilih transportasi dan meliputi:

- a. Pendapatan (income), berupa daya beli dari pelaku perjalanan untuk membiayai perjalanannya.

- b. Kondisi kendaraan milik pribadi (tua, jelek, baru dan lain-lain).
 - c. Kepemilikan atau tersedianya kendaraan pribadi(car ownership).
 - d. Kepadatan pemukiman (density of residential development).
 - e. Sosial ekonomi pelaku, yakni struktur dan ukuran keluarga (pasangan, jumlah anak, pensiun, lajan) umur, jenis pekerjaan, jenis klamin, lokasi kerja, kepemilikan atau tidaknya lisensi mengemudi (SIM).
4. Kelompok karakteristik kota dan zona (*spacial characteristic factor*), meliputi variabel:
- a. Variabel jarak kediaman dengan tempat kegiatan.
 - b. Variabel kepadatan penduduk (population density).

2.7. Analisis Regresi

2.7.1 Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linier berganda merupakan hubungan yang secara linier terhadap dua atau lebih variabel independen ($X_1, X_2, \dots, X_n$) dengan variabel dependen (Y). Analisis ini digunakan untuk mengetahui arah hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen, dengan masing-masing variabel independen dapat berhubungan positif atau negatif dan untuk memprediksi value dari variabel dependen jika nilai variabel independen mengalami penurunan atau kenaikan. Rumus regresi linier berganda sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$$

Dengan:

Y = Nilai utilitas kedua moda.

a = Parameter konstanta

$b(1)$ s/d $b(n)$ = Parameter regresi

$X(1)$ s/d $X(n)$ = Variabel-variabel yang berpengaruh terhadap perilaku pelaku perjalanan.

Melalui langkah-langkah dalam metode regresi dengan menggunakan alat bantu program statistik akan diperoleh persamaan regresi, sehingga dapat dianalisis.

2.7.2 Uji F (Uji Serentak)

Uji F digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas secara serentak terhadap variabel terikat, serta mendapatkan persamaan regresi linier berganda dari data yang sudah dikumpul. Dalam penelitian ini, uji kelayakan sebesar 90% berdasarkan tingkat kepercayaan.

Uji F dapat dilakukan dengan cara melihat nilai signifikan $< 0,10$, maka variabel bebas berpengaruh pada variabel terikat. Sebaliknya jika nilai signifikan $> 0,10$, maka variabel bebas tidak berpengaruh pada variabel terikat.

2.7.3 Uji T

Uji T merupakan salah satu uji hipotesis dalam analisis regresi linier sederhana maupun analisis regresi linear berganda. Uji T bertujuan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas secara parsial (sendiri) terhadap variabel terikat. Uji T dapat diketahui dengan melihat tabel *coefficients*. Pada penelitian ini tingkat akurasi yang diinginkan adalah 90%, maka batas toleransi kesalahan sebesar 10%. Pada uji T yang dapat dipakai sebagai dasar pengambilan keputusan yaitu dengan melihat kolom signifikan (sig) pada masing-masing variabel bebas dengan taraf signifikan $< 0,10$.

2.7.4 Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi adalah ukuran untuk mengetahui kesesuaian atau ketepatan antara dugaan atau garis regresi dengan data sampel dengan kata lain koefisien determinasi adalah kemampuan variabel X (variabel independen) mempengaruhi variabel Y (variabel terikat).

Semakin banyak variabel independen yang ditambahkan ke dalam model, maka R^2 akan meningkat meskipun variabel tersebut tidak berpengaruh secara signifikan terhadap model. Untuk mengatasi hal tersebut, maka dalam penelitian digunakan Adjustued R Square untuk melihat seberapa besar pengaruh faktor-faktor yang ditimbulkan oleh variabel-variabel independen terhadap variabel dependen.

2.7.5 uji independen sample

Independent Sample t-test adalah uji statistik yang membandingkan rata-rata dari dua kelompok sampel yang saling bebas (*independent*). Independent sample t-test digunakan untuk melihat apakah terdapat perbedaan yang signifikan secara statistik antara dua kelompok tersebut (ditinjau dari rata-rata). Perlu ditegaskan kembali bahwa kedua kelompok tersebut haruslah saling bebas / tidak berhubungan / tidak ada kaitan ataupun disebut juga independent.

2.8. Metode Deskriptif

Metode deskriptif merupakan salah satu metode yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap suatu obyek yang diteliti melalui data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum. Penelitian dengan metode

deskriptif mengambil masalah dan memusatkan perhatian kepada masalah-masalah sebagaimana adanya saat penelitian dilaksanakan, hasil penelitian yang kemudian diolah dan dianalisis untuk diambil kesimpulannya.

2.9. Teknik Stated Preference

Stated preference adalah pendekatan relatif baru dalam sistem transportasi, yaitu dengan menyampaikan pernyataan pilihan (*option*) berupa suatu hipotesa untuk dinilai oleh responden. Teknik stated preference (SP) dicirikan dengan adanya penggunaan design eksperimen untuk membangun alternatif hipotesa terhadap situasi (*hypotetical situation*), yang kemudian disajikan kepada responden.

Selanjutnya responden ditanya mengenai pilihan apa yang mereka inginkan untuk melakukan suatu atau bagaimana mereka membuat rating/rangking atau pilihan tertentu didalam satu atau beberapa situasi dugaan. Dengan menggunakan teknik *stated preference* ini, peneliti dapat mengontrol secara penuh faktor-faktor yang ada pada situasi yang hipotesis.

Data stated preference yang diperoleh dari responden selanjutnya dianalisa untuk mendapatkan suatu model berupa formulasi yang mencerminkan utilitas individu dalam perjalanannya.

Started preference survey memiliki sifat-sifat utama yaitu antara lain:

1. Didasarkan pada pertanyaan pendapat responden tentang bagaimana respon mereka terhadap beberapa alternatif hipotesa.
2. Setiap pilihan dipresentasikan sebagai “paket” dari atribut yang berbeda seperti waktu, ongkos, headway, reliability, dan lain-lain.

3. Penelitian membuat alternatif hipotesa sedemikian rupa sehingga pengaruh individu pada setiap atribut dapat diestimasi, dan ini diperoleh dengan teknik design eksperimen (*experimental design*)
4. Alat interview (questionare) harus memberikan alternatif hipotesa yang dapat dimengerti oleh responden, tersusun rapi, dan mudah dipahami.
5. Responden menyatakan pendapatnya pada setiap pilihan (*option*) dengan melakukan *ranking*, *rating*, dan *choice* pendapat terbaiknya sepasang atau sekelompok pernyataan.
6. Respon sebagai jawaban yang diberikan oleh individu dianalisa untuk mendapatkan ukuran kuantitatif mengenai hal yang penting pada setiap atribut.

Kemampuan penggunaan *started preference* terletak pada kebebasan membuat desain eksperimen dalam upaya menemukan variasi yang luas bagi keperluan peneliti. Kemampuan ini harus diimbangi oleh keperluan untuk memastikan bahwa responden yang diberikan cukup realistis.

Untuk membangun keseimbangan dalam penggunaan *stated preference*, dibuat tahap-tahap berikut:

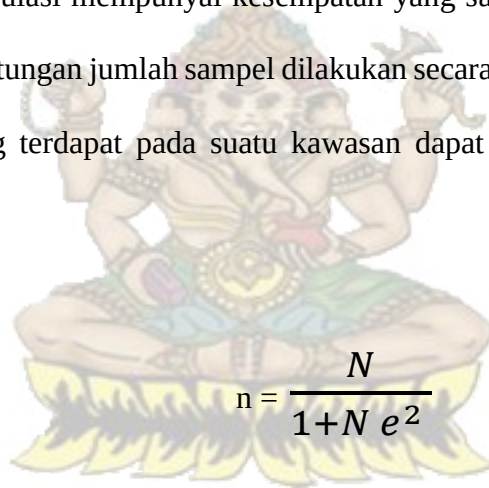
1. Identifikasi atribut kunci dari setiap alternatif dan buat “paket” yang mengandung pilihan, seluruh atribut penting harus dipresentasikan dan pilihan harus dapat diterima dan realistis.
2. Cara yang digunakan dalam memilih akan disampaikan pada responden, dan responden diperkenankan untuk mengekspresikan apa yang lebih disukainya.

Bentuk penyampaian alternatif harus mudah dimengerti, dalam konteks pengalaman responden dan dibatasi.

3. Strategi harus dilakukan untuk memperoleh data yang representatif.

2.10. Metode Pengambilan Sampel

Teknik sampling yang digunakan pada penelitian ini menggunakan teknik *probability sampling* dengan sub teknik sampling acak (*simple random sampling*). Penggunaan teknik sampling ini dengan tujuan agar semua unit penelitian atau elementer dari populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih sebagai sampel. Pada perhitungan jumlah sampel dilakukan secara matematis, besarnya dari satu populasi yang terdapat pada suatu kawasan dapat digunakan rumus *slovin* sebagai berikut:



$$n = \frac{N}{1 + N e^2}$$

Dimana :

n = Prakiraan besar sample

N = Prakiraan besar populasi (didapat dari jumlah penduduk di daerah pariwisata yaitu di Kecamatan Kuta)

e = Batas toleransi kesalahan (*error tolerance*)