

## **FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KESEDIAAN PELAJAR MENGGUNAKAN ANGKUTAN SEKOLAH DI KOTA TEGAL**

**Tino Sugiyarto<sup>1\*</sup>**

<sup>1,2,3</sup> Magister Sistem dan Teknik Transportasi, Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada

<sup>\*</sup>E-mail korespondensi: tinosugiyarto@mail.ugm.ac.id

### **Abstract**

*The large number of students using motorbikes as a mode of going to school is concerning because this condition will endanger the students' safety. To reduce the level of motorcycle use among students, providing school transportation facilities is necessary so that they can reduce traffic accidents among adolescents. This study aimed to determine the existing conditions of student travel behavior and determine what factors influence students' readiness to use school transportation services. The analytical method used is descriptive statistical analysis. The study results show that many students in Tegal City, especially junior and senior high schools, use motorbikes to go to school. In addition, factors such as age, pocket money, parents' income, distance, and travel time affect students' approval to use school transportation services.*

*Keywords: school transportation, student behavior, motorbikes*

### **Abstrak**

Banyaknya pelajar yang menggunakan sepeda motor sebagai moda untuk menuju ke sekolah turut memprihatinkan karena kondisi tersebut akan membahayakan keselamatan pelajar itu sendiri. Angkutan sekolah dirasa perlu disediakan untuk mengurangi tingkat pemakaian sepeda motor di kalangan remaja, khususnya pelajar sehingga kecelakaan lalu lintas pada usia remaja dapat diminimalisir. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui kondisi eksisting perilaku perjalanan pelajar dan mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi kesediaan pelajar menggunakan layanan angkutan sekolah. Metode analisis yang digunakan yaitu analisis statistik deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelajar di Kota Tegal, khususnya SMP dan SMA/K banyak yang menggunakan sepeda motor untuk menuju ke sekolah. Selain itu, faktor usia, uang saku, pendapatan orang tua, jarak, dan lama perjalanan mempengaruhi pelajar terhadap kesediaan menggunakan layanan angkutan sekolah.

Kata Kunci: angkutan sekolah, perilaku pelajar, sepeda motor

### **PENDAHULUAN**

Angkutan merupakan sarana yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat seiring dengan meningkatnya perkembangan teknologi transportasi. Sejalan dengan itu, kemacetan dan kecelakaan lalu lintas terus meningkat sebagai akibat dari ketidakseimbangan antara pertumbuhan kendaraan dan kapasitas jalan. Subastian, dkk (2021) menjelaskan bahwa angkutan umum dengan muatan banyak penumpang yang dimanfaatkan dengan baik dapat mengoptimalkan kapasitas jalan sehingga dapat menekan penggunaan kendaraan pribadi. Hal tersebut merupakan bagian dari cara untuk mengatasi kemacetan dan juga menekan angka kecelakaan lalu lintas.

Korlantas Polri menyebutkan bahwa sepeda motor masih tercatat penyumbang terbesar angka kecelakaan lalu lintas pada triwulan II tahun 2019 di jalan raya di mana rentang usia korban kecelakaan adalah 15-19 tahun. Rentang usia tersebut merupakan rentang usia pelajar. Hal tersebut cukup memprihatinkan dan membuktikan bahwa masih banyak perilaku pelajar yang belum sadar akan resiko menggunakan sepeda motor.

Menurut penelitian Widorisnomo, dkk (2018), mengemukakan bahwa proporsi pelajar menuju sekolah dengan menggunakan sepeda motor terbilang cukup tinggi dibandingkan dengan pelajar yang menggunakan angkutan. Beberapa kabupaten/kota masih banyak pelajar yang menggunakan sepeda motor untuk menuju ke sekolah tanpa mementingkan aspek keselamatan sehingga akan membahayakan diri sendiri. Fenomena tersebut juga terjadi di Kota Tegal, Provinsi Jawa Tengah, sehingga angkutan sekolah dirasa perlu disediakan untuk mengurangi tingkat pemakaian sepeda

motor di kalangan remaja, khususnya pelajar sehingga kecelakaan lalu lintas pada usia remaja dapat diminimalisir. Dalam hal ini, penerapan angkutan sekolah diharapkan dapat mengubah pola perilaku perjalanan pelajar menuju ke sekolah.

Berdasarkan uraian tersebut, perlu dilakukan penelitian karakteristik dan perilaku perjalanan apa saja yang mempengaruhi kesediaan pelajar menggunakan angkutan sekolah. Hal tersebut berguna sebagai bahan pertimbangan dalam penerapan kebijakan angkutan sekolah sehingga nantinya dapat beroperasi dengan optimal.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **Karakteristik Perjalanan**

Meyer dan Miller (1984) dalam Morlok (1995) mengemukakan atribut yang melekat pada perjalanan yakni maksud dari perjalanan, waktu total perjalanan, lokasi asal dan tujuan perjalanan, kendaraan yang dipakai perjalanan, rute yang diambil selama perjalanan, dan frekuensi perjalanan. Sedangkan menurut Morlok (1995) mengemukakan panjang perjalanan dan maksud perjalanan mempengaruhi moda yang dipilih oleh pelaku perjalanan.

### **Perilaku Perjalanan**

Menurut Kitamura (2010), aspek perilaku perjalanan yang dapat terukur dibagi dalam lima komponen, yaitu: frekuensi perjalanan (*travel frequency*), waktu tempuh perjalanan (*travel time*), biaya perjalanan (*travel cost*), jarak tempuh perjalanan (*travel distance*), dan pemilihan moda (*modal choice*). Aprillia (2014), melakukan penelitian tentang perilaku perjalanan sekolah pada tingkat SMP, di mana variabel yang digunakan adalah pemilihan moda, jarak perjalanan, waktu perjalanan, kepadatan, guna lahan, lokasi sekolah, keterjangkauan angkutan umum, usia, kepemilikan kendaraan, jenis kelamin, dan pendapatan orang tua. Hasil penelitian menyebutkan bahwa faktor yang paling berpengaruh terhadap perilaku perjalanan mereka adalah lokasi sekolah, jenis kelamin, usia, kepemilikan kendaraan, pendapatan orang tua, sedangkan faktor lainnya hanya sedikit berpengaruh. Penelitian lain juga dilakukan oleh Sukor dkk (2016), tentang peran insentif terhadap komitmen remaja dalam menggunakan angkutan umum di Malaysia. Hasil dari penelitian ini menyebutkan bahwa pendapatan orang tua, besaran uang saku, budaya, waktu perjalanan mempengaruhi perilaku pelajar dalam menggunakan angkutan umum.

### **Statistik Deskriptif**

Analisis statistik deskriptif merupakan teknik analisa data untuk menjelaskan secara umum atau generalisasi, dengan menghitung minimum, nilai maksimum, nilai rata-rata, dan standar deviasi (Sugiyono, 2001). Statistik deskriptif berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data sampel atau populasi (Sugiyono, 2001).

## **METODOLOGI PENELITIAN**

Kota Tegal menjadi lokasi penelitian dengan responden berasal dari Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Sekolah Menengah Atas (SMA). Teknik pengumpulan data menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer yang digunakan yaitu hasil kuesioner terkait karakteristik dan perilaku perjalanan pelajar perjalanan responden serta kesediaan menggunakan layanan angkutan sekolah, sedangkan data sekunder yaitu meliputi data jumlah pelajar SMP dan SMA. Pertanyaan yang diajukan kepada pelajar terkait karakteristik yaitu jenis kelamin, usia, besaran uang saku, pekerjaan orang tua, pendapatan orang tua, dan kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM). Sedangkan pertanyaan yang diajukan kepada pelajar terkait perilaku perjalanan yaitu jarak ke sekolah, waktu untuk berangkat ke sekolah, waktu sampai di sekolah, lama perjalanan menuju ke sekolah, moda yang digunakan untuk menuju ke sekolah, dan posisi pelajar ketika menggunakan sepeda motor.

Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah pelajar SMP dan SMA/K di Kota Tegal yaitu dengan jumlah 24.782 pelajar. Sampel penelitian diambil menggunakan rumus slovin dengan batas toleransi 10% sehingga didapatkan 390 pelajar. Metode analisis menggunakan tabulasi silang untuk mengetahui distribusi karakteristik dan perilaku perjalanan pelajar serta pengaruhnya terhadap kesediaan menggunakan angkutan sekolah.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil survei yang dilakukan kepada 390 responden pelajar SMP dan SMA di Kota Tegal, diperoleh hasil sebagai berikut:

### 1. Kesediaan Pelajar Menggunakan Angkutan Sekolah

Hasil survei yang didapatkan terkait dengan kesediaan pelajar menggunakan angkutan sekolah disajikan pada tabel berikut:

Tabel 1. Kesediaan Menggunakan Angkutan Sekolah

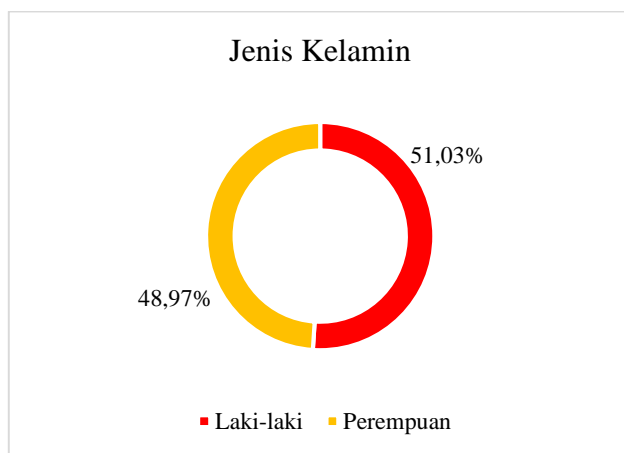
No.	Kesediaan	Frekuensi	Persentase
1	Bersedia	320	82,05%
2	Ragu	17	4,36%
3	Tidak bersedia	53	13,59%
Jumlah		390	100%

Sumber: Penulis, 2023

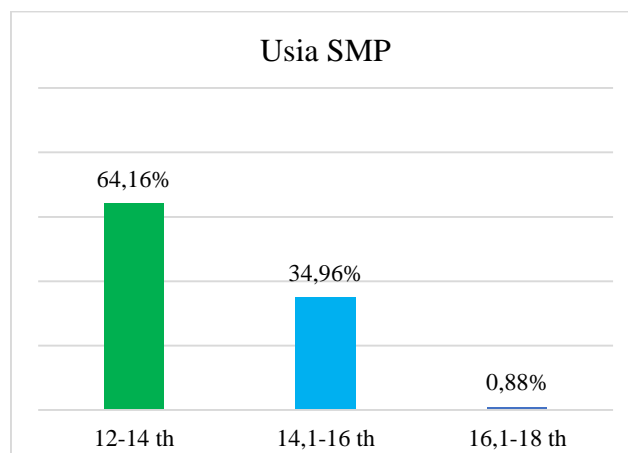
Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui sebanyak 320 responden dari 390 responden pelajar memilih bersedia atau sebesar 82,05%. Hal tersebut membuktikan bahwa pelajar SMP dan SMA/K di Kota Tegal membutuhkan pelayanan angkutan sekolah.

### 2. Karakteristik Pelajar

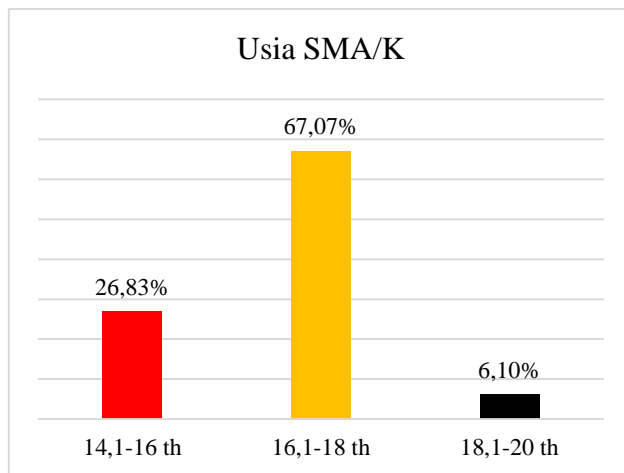
Identifikasi karakteristik pelajar dimaksudkan untuk mengetahui profil pelajar dari segi jenis kelamin, usia, besaran uang saku, pekerjaan orang tua, pendapatan orang tua, dan kepemilikan Surat Izin Mengemudi (khusus pelajar SMA). Karakteristik pelajar dari 390 responden disajikan pada tabel berikut:



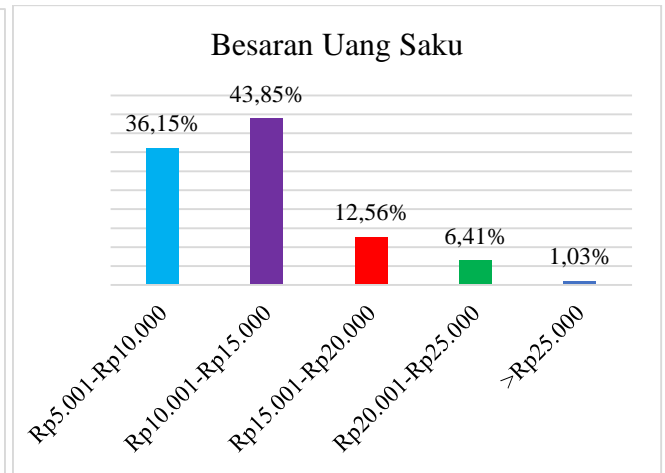
(1)



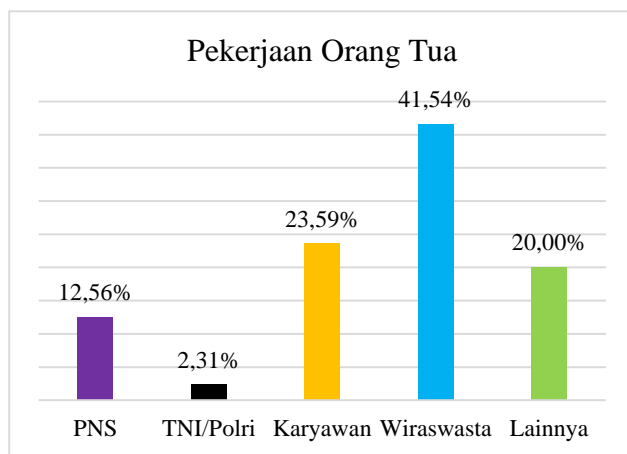
(2)



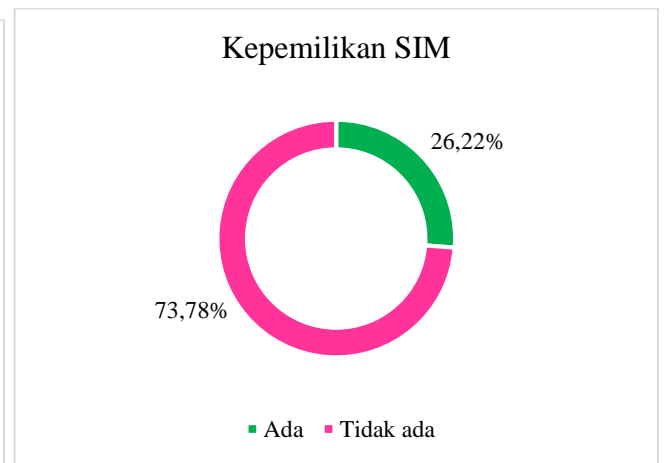
(3)



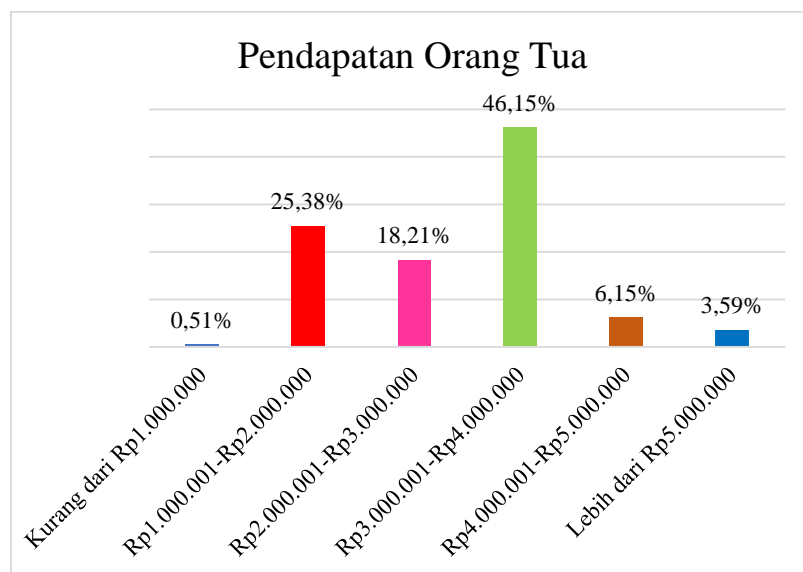
(4)



(5)



(6)



(7)

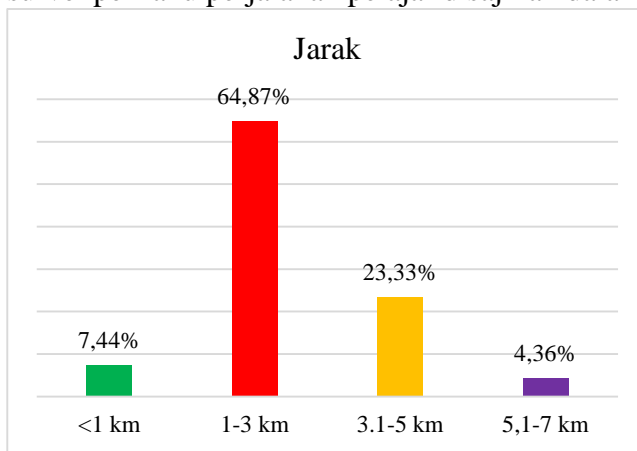
Gambar 1. Karakteristik Pelajar

Berdasarkan tabel dapat disimpulkan bahwa:

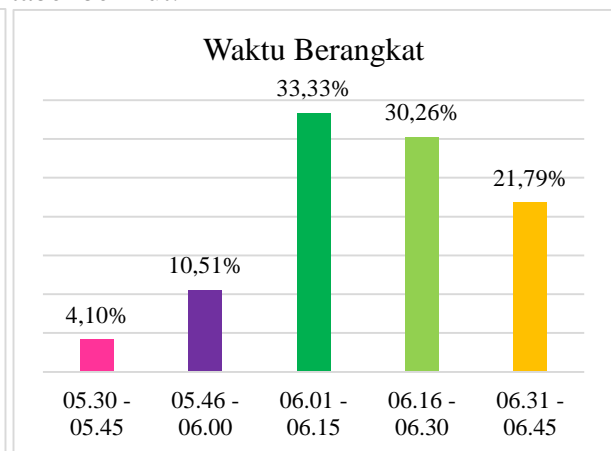
- Jenis kelamin pelajar dari 390 responden pelajar di Kota Tegal memiliki jenis kelamin laki-laki sebanyak 51,28% dan perempuan sebanyak 48,72%.
- Usia pelajar tingkat SMP dari 226 responden pelajar di Kota Tegal paling banyak pada rentang usia 12-14 tahun yaitu sebanyak 64,16% dan paling sedikit pada rentang usia 16,1-18 tahun yaitu sebanyak 0,88%.
- Usia pelajar tingkat SMA/K dari 164 responden pelajar di Kota Tegal paling banyak pada rentang usia 16,1-18 tahun yaitu sebanyak 67,07% dan paling sedikit pada rentang usia 18,1-20 tahun yaitu sebanyak 6,10%.
- Besaran uang saku harian pelajar dari 390 responden pelajar di Kota Tegal paling banyak pada rentang Rp10.001-Rp15.000 sebesar 43,85% dan paling sedikit pada rentang di atas Rp25.000 sebesar 1,03%.
- Pekerjaan orang tua pelajar dari 390 responden pelajar di Kota Tegal paling banyak adalah wiraswasta yaitu sebesar 41,54% dan paling sedikit TNI/Polri sebesar 2,31%.
- Rata-rata pendapatan orang tua pelajar dari 390 responden pelajar di Kota Tegal paling banyak pada rentang Rp3.000.001-Rp4.000.000 sebesar 46,15% dan paling sedikit pada rentang kurang dari Rp1.000.000 sebesar 0,51%.

### 3. Perilaku Perjalanan

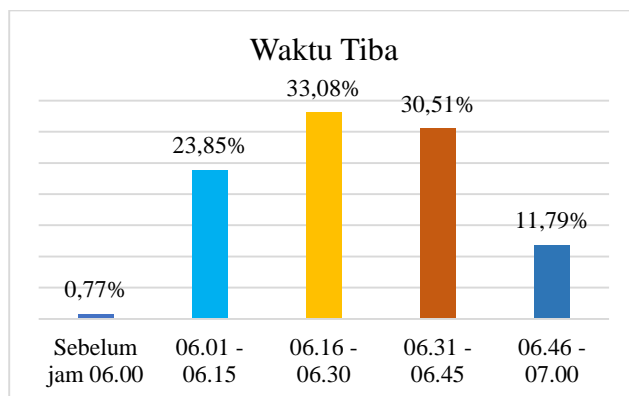
Perilaku perjalanan pelajar adalah identifikasi yang melekat pada diri pelajar sebagai pelaku perjalanan yang dilihat dari segi jarak ke sekolah, waktu berangkat dan tiba di sekolah, total waktu perjalanan, moda yang digunakan, dan posisi mengemudi ketika menggunakan sepeda motor. Hasil survei perilaku perjalanan pelajar disajikan dalam tabel berikut:



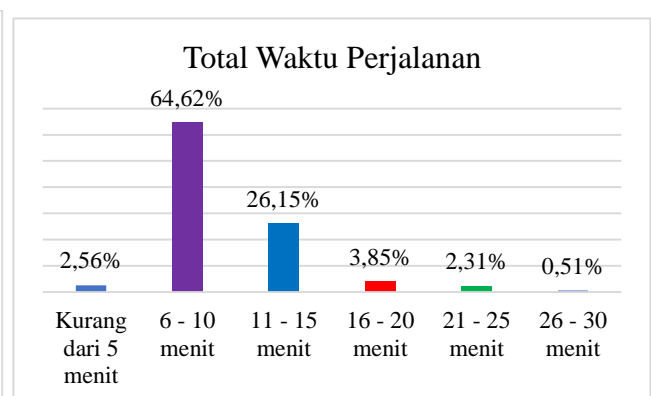
(1)



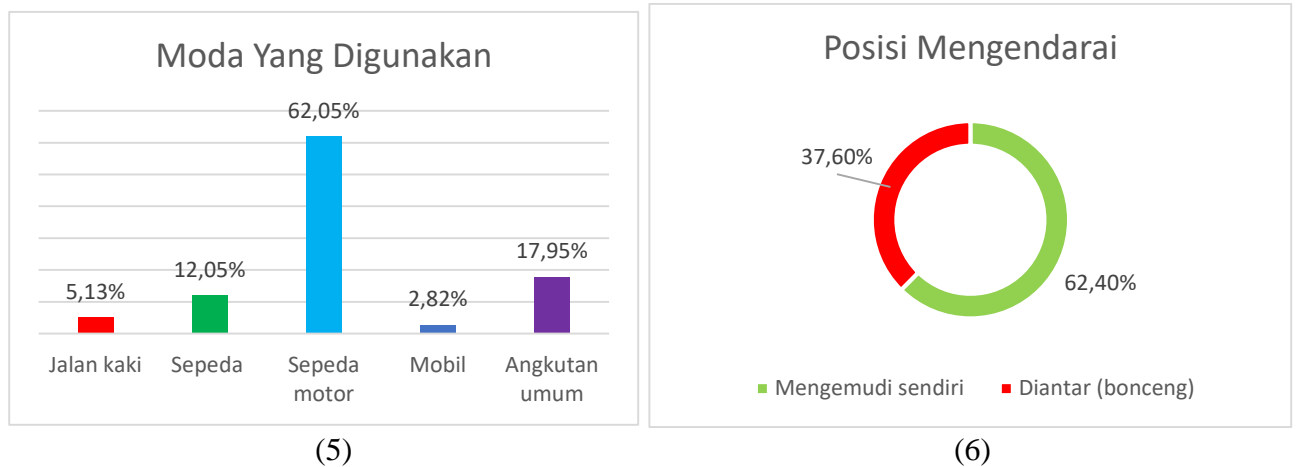
(2)



(3)



(4)



Gambar 2. Perilaku Perjalanan Pelajar

Berdasarkan gambar di atas dapat disimpulkan sebagai berikut:

- Jarak dari rumah ke sekolah pelajar dari 390 responden pelajar di Kota Tegal paling banyak adalah 1-3 km sebesar 64,87% dan paling sedikit 5,1-7 km sebesar 4,36%.
- Waktu berangkat ke sekolah dari 390 responden pelajar di Kota Tegal yaitu paling banyak pada rentang waktu 06.01-06.15 WIB sebesar 33,33% dan paling sedikit pada rentang waktu sebelum pukul 06.00 WIB sebesar 4,10%.
- Waktu tiba di sekolah dari 390 responden pelajar di Kota Tegal yaitu paling banyak pada rentang waktu 06.16-06.30 WIB sebesar 33,08% dan paling sedikit pada rentang waktu sebelum pukul 06.00 WIB sebesar 0,77%.
- Total waktu perjalanan pelajar dari 390 responden pelajar di Kota Tegal paling banyak pada rentang waktu 6-10 menit sebesar 64,62% dan paling sedikit pada rentang waktu kurang 26-30 menit sebesar 0,51% di mana pada rentang waktu lebih dari 30 menit sebesar 0%.
- Moda yang digunakan pelajar untuk melakukan perjalanan ke sekolah dari 390 responden pelajar di Kota Tegal paling banyak adalah sepeda motor sebesar 62,05% dan paling sedikit adalah mobil sebesar 2,82%.
- Hasil survei dari 390 responden pelajar terdapat 242 pelajar yang menggunakan sepeda motor. Posisi pelajar saat menggunakan sepeda motor untuk melakukan perjalanan ke sekolah dari 242 responden pelajar di Kota Tegal paling banyak mengemudi sendiri sebesar 62,40% dan diantar (bonceng) sebesar 37,60%.

#### 4. Analisis Tabulasi Silang

Untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh yang signifikan antara karakteristik pelajar dan perjalanannya terhadap kesediaan menggunakan layanan angkutan sekolah, maka perlu dilakukan uji *chi square* dengan hipotesis sebagai berikut:

$H_0$  = Karakteristik pelajar dan perilaku perjalanannya tidak berpengaruh terhadap kesediaan menggunakan layanan angkutan sekolah.

$H_1$  = Karakteristik pelajar dan perilaku perjalanannya berpengaruh terhadap kesediaan menggunakan layanan angkutan sekolah.

Pengambilan keputusan dari hasil nilai signifikansi tersebut adalah jika nilai *Asym. Sig* > 0,05 maka  $H_0$  diterima, sebaliknya jika nilai *Asym. Sig* < 0,05 maka  $H_0$  ditolak. Hasil uji *chi square* disajikan pada tabel berikut:

Tabel 2. Uji *Chi Square*

Item	Asymp. Sig. (2-sided)	Keterangan
Jenis Kelamin	0,146	H <sub>0</sub> diterima
Usia Pelajar	0,000	H <sub>0</sub> ditolak
Uang Saku	0,000	H <sub>0</sub> ditolak
Pekerjaan Orang Tua	0,298	H <sub>0</sub> diterima
Pendapatan Orang Tua	0,033	H <sub>0</sub> ditolak
Jarak	0,001	H <sub>0</sub> ditolak
Total Waktu Perjalanan	0,001	H <sub>0</sub> ditolak
Moda Yang Digunakan	0,300	H <sub>0</sub> diterima

Sumber: Penulis, 2023

Berdasarkan tabel di atas dapat diuraikan sebagai berikut:

- Hasil keluaran *crosstab* jenis kelamin terhadap kesediaan menggunakan layanan angkutan sekolah memiliki nilai signifikansi 0,000, berarti  $0,146 < 0,05$  sehingga H<sub>0</sub> diterima. Dapat disimpulkan bahwa jenis kelamin tidak mempengaruhi kesediaan pelajar menggunakan layanan angkutan sekolah.
- Hasil keluaran *crosstab* usia pelajar terhadap kesediaan menggunakan layanan angkutan sekolah memiliki nilai signifikansi 0,000, berarti  $0,000 < 0,05$  sehingga H<sub>0</sub> ditolak. Dapat disimpulkan bahwa usia mempengaruhi kesediaan pelajar menggunakan layanan angkutan sekolah.
- Hasil keluaran *crosstab* besaran uang saku terhadap kesediaan menggunakan layanan angkutan sekolah memiliki nilai signifikansi 0,000, berarti  $0,000 < 0,05$  sehingga H<sub>0</sub> ditolak. Dapat disimpulkan bahwa besaran uang saku mempengaruhi kesediaan pelajar menggunakan layanan angkutan sekolah.
- Hasil keluaran *crosstab* pekerjaan orang tua terhadap kesediaan menggunakan layanan angkutan sekolah memiliki nilai signifikansi 0,298, berarti  $0,298 < 0,05$  sehingga H<sub>0</sub> diterima. Dapat disimpulkan bahwa pekerjaan orang tua tidak mempengaruhi kesediaan pelajar menggunakan layanan angkutan sekolah.
- Hasil keluaran *crosstab* pendapatan orang tua terhadap kesediaan menggunakan layanan angkutan sekolah memiliki nilai signifikansi 0,033, berarti  $0,033 < 0,05$  sehingga H<sub>0</sub> ditolak. Dapat disimpulkan bahwa pendapatan orang tua mempengaruhi kesediaan pelajar menggunakan layanan angkutan sekolah.
- Hasil keluaran *crosstab* jarak terhadap kesediaan menggunakan layanan angkutan sekolah memiliki nilai signifikansi 0,001, berarti  $0,001 < 0,05$  sehingga H<sub>0</sub> ditolak. Dapat disimpulkan bahwa jarak mempengaruhi kesediaan pelajar menggunakan layanan angkutan sekolah.
- Hasil keluaran *crosstab* total waktu atau lama perjalanan terhadap kesediaan menggunakan layanan angkutan sekolah memiliki nilai signifikansi 0,001, berarti  $0,001 < 0,05$  sehingga H<sub>0</sub> ditolak. Dapat disimpulkan bahwa total waktu atau lama perjalanan mempengaruhi kesediaan pelajar menggunakan layanan angkutan sekolah.
- Hasil keluaran *crosstab* moda yang digunakan terhadap kesediaan menggunakan layanan angkutan sekolah memiliki nilai signifikansi 0,300, berarti  $0,300 < 0,05$  sehingga H<sub>0</sub> diterima. Dapat disimpulkan bahwa moda yang digunakan tidak mempengaruhi kesediaan pelajar menggunakan layanan angkutan sekolah.

## **KESIMPULAN**

Dari hasil analisis yang telah diuraikan, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pelajar SMP dan SMA/K di Kota Tegal masih banyak yang menggunakan sepeda motor sebagai moda transportasi untuk menuju ke sekolah. Hal tersebut dibuktikan dengan hasil survei, pelajar SMP dan SMA/K yang menggunakan sepeda motor sebesar 62,05%.
2. Faktor yang mempengaruhi kesediaan pelajar menggunakan angkutan umum yaitu usia pelajar dengan nilai signifikansi 0,000, besaran uang saku dengan nilai signifikansi 0,000, pendapatan orang tua dengan nilai signifikansi 0,033, jarak dengan nilai signifikansi 0,001, lama perjalanan dengan nilai signifikansi 0,001.

## **SARAN**

Berdasarkan pada hasil kesimpulan penelitian, maka saran yang dapat disampaikan yaitu perlu adanya penelitian terkait pemilihan moda pada pelajar di Kota Tegal dengan memperhatikan atribut-atribut pelayanan angkutan, sehingga akan diperoleh atribut-atribut apa saja yang harus dipertimbangkan dalam menerapkan layanan angkutan sekolah dengan tujuan angkutan sekolah dapat beroperasi sesuai dengan harapan pelajar.

## **REFERENSI**

- Aprillia, Rina Nur. 2014. *Perilaku Perjalanan Sekolah Pelajar Sekolah Menengah Pertama di Kelurahan Panggunharjo, Kecamatan Sewon, Kabupaten Bantul*. Tugas Akhir, Jurusan Arsitektur dan Perencanaan, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada
- Kitamura, R. 2010. *Life Style and Travel Demand*. University of California, Davis, CA
- Morlok, Edward K. 1995. *Pengantar Teknis dan Perencanaan Transportasi*. Alih bahasa: Johan Kelanaputra Hainim. Editor: Yani Sianipar. Jakarta: Penerbit Erlangga
- Subastian, Djamal, dkk., 2021. *Karakteristik Pemilihan Moda Angkutan Perkotaan*. Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat, 12 (2), 11-24.
- Sukor, Nur Sabahiah Abdul, dkk. 2018. *The Role of Incentives Towards Adolescents' Commitment To Use Public Transport in Malaysia*.
- Sugiyono. 2017. *Statistika untuk Penelitian*, Bandung, Alfabeta
- Widorisnomo, dkk. 2018. *Perencanaan Antar Jemput Sekolah Dasar 06 dan 07 di Bekasi*. Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat, 9(1), 66 – 78.