

## PERSEPSI PELAKU KOMUTER ANTAR KOTA TERHADAP RENCANA TARIF KERETA CEPAT JAKARTA BANDUNG VS TARIF PESAINGNYA

Yosafat Kurnia Adi<sup>1</sup> dan Leksmono Suryo Putranto<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta  
yosafat.325190045@stu.untar.ac.id

<sup>2</sup>Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta  
leksomonop@ft.untar.ac.id

Masuk: 04-07-2023, revisi: 21-07-2023, diterima untuk diterbitkan: 28-07-2023

### ABSTRACT

*Fast rail transportation is a rail transportation that can move at high speeds of more than 350 km/hour. In Indonesia, the Jakarta-Bandung fast train was built by a company, PT. Indonesian China Fast Train (KCIC) which cooperates with PT. Wijaya Kusuma (Persero) Tbk (WIKA) as the foremost contractor in building this Jakarta-Bandung High Speed Rail. Lately, the society's attention has been hooked on this High Speed Rail because of its' benefits of time efficiency from Jakarta to Bandung in just about 45 minutes and the price of this transportation that is affordable, which is around 150.000-350.000 Rupiah. Therefore, this research aims for the society's perspective regarding to the price of this High Speed Rail, compared to the other alternatives of transportations such as: personal vehicles, bus, travel, and Argo Parahyangan train. In this research, the methodology being used is questionnaire with the target of participants being the society who live in Jabodetabek area and Bandung Raya. This research was carried out with the hope that it would be of benefit to the people who would later use the fast train to Jakarta-Bandung.*

*Keywords: High Speed Rail; Public Transportation; Train; Personal Vehicle; Bus; Jakarta-Bandung Travel*

### ABSTRAK

Kereta Cepat adalah kereta yang mampu melaju dengan kecepatan tinggi lebih dari 350 km/jam. Di Indonesia, Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini dibangun oleh PT. Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) yang bekerja sama dengan PT. Wijaya Kusuma (Persero) Tbk (WIKA) sebagai kontraktor utama dalam pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Kereta cepat akhir-akhir ini menjadi pusat perhatian dari masyarakat dikarenakan manfaat yang dihasilkan daripada kereta cepat ini sangatlah baik yaitu dapat mempercepat waktu perjalanan dari Jakarta menuju Bandung hanya dalam waktu sekitar  $\pm 45$  menit saja dan biaya daripada perjalanan kereta cepat ini cukup terjangkau yaitu sekitar Rp 150.000-Rp 350.000 saja. Dengan ini penelitian yang dilaksanakan ini guna melihat suatu persepsi dari masyarakat terkait dengan biaya dari kereta cepat ini dibandingkan dengan biaya perjalanan dari pesaingnya seperti: mobil pribadi, bus, travel, dan kereta argo parahyangan. Pada penelitian ini dilakukan metode survey dengan memakai kuisioner menjadi instrument dari penelitian yang akan dilakukan, dan akan disebarluaskan kepada masyarakat yang berdomisili di Jabodetabek dan Bandung Raya. Pada Penelitian yang dilaksanakan ini dengan harapan bisa mempunyai manfaat untuk masyarakat yang nantinya menggunakan Kereta Cepat menuju Jakarta-Bandung ini.

Kata Kunci: Kereta Cepat; Transportasi Umum; Kereta Api; Mobil Pribadi; Bus; Travel Jakarta-Bandung

## 1. PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Sejak pertama kali dikembangkan, teknologi transportasi telah menjadi salah satu bagian besar dari sebuah kehidupan yang ada di masyarakat. Dengan hal tersebut dikarenakan oleh banyaknya keuntungan dalam menggunakan sarana transportasi. Pengertian dari Transportasi ialah upaya dalam memindahkan ataupun berpindah dari satu tempat menuju tempat yang lain dengan bantuan alat tertentu, dimana dimensinya adalah tempat (asal dan tujuan), alat (teknologi) dan kebutuhan tertentu (Miro, 2004). Dengan begitu transportasi sangatlah penting bagi masyarakat untuk perpindahan dari satu daerah menuju daerah lainnya dalam waktu dengan lebih ringkas. Transportasi yang sangat banyak dipakai saat ini diantaranya; mobil pribadi, bus atau travel, dan Kereta Api. Tidak diragukan lagi, transportasi ini adalah pilihan transportasi yang paling efisien dan juga efektif saat ini, karena dapat mempersingkat waktu untuk berpergian ke tempat yang jauh. Seiring dengan meningkatnya mobilitas didalam masyarakat pada satu tempat menuju tempat lainnya, maka teknologi transportasi ikut berkembang pula, seperti hal nya pembuatan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Pembangunan ini dikarenakan mobilitas yang tinggi di daerah Jakarta-Bandung.

Transportasi adalah usaha memindahkan atau berpindahnya satu tempat menuju tempat yang lainnya dengan bantuan alat yang tertentu, dimana dimensinya adalah tempat (asal dan tujuan), alat (teknologi) dan kebutuhan tertentu (Miro, 2004). Transportasi ialah alat yang mempunyai peran pada kehidupan manusia, yakni baik didalam keberlangsungan interaksi diantara manusia ataupun menjadi alat yang dapat mempermudah perpindahan suatu barang yang berasal dari satu tempat menuju tempat yang lainnya (Fatimah, 2019). Karena kondisi geografis dan teknologi yang terus berkembang, jenis transportasi menyesuaikan dengan kondisi geografis tersebut. Pengelompokan berbagai alat gerak berdasarkan kesamaan lingkungan (ruang berjalan) dan ciri fisiknya disebut alat moda. (Hadihardjaja, et.al, 1977).

Transportasi kereta cepat ialah sebuah transportasi kereta yang dapat bergerak pada kecepatan yang tinggi yakni lebih dari 350km/jam. Di Indonesia, kereta cepat Jakarta-Bandung ini dibangun oleh sebuah perusahaan PT. Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) yang melakukan kerja sama pada PT. Wijaya Kusuma (Persero) Tbk (WIKA) sebagai kontraktor utama pada pembangunan dari kereta cepat arah Jakarta- Bandung dari stasiun yang berada di Bandar Udara Halim Perdanakusuma di Jakarta sampai ke stasiun Tegalluar yang berada di Kabupaten Bandung dalam total jarak sepanjang 142,3 km (PT. Kereta Cepat Indonesia China, 2021). Untuk estimasi waktu yang diperlukan Kereta Cepat Jakarta-Bandung adalah selama 36-45 menit. Konstruksi jalur kereta cepat ini terdiri dari struktur bangunan dengan panjang total 82,7 km, terdiri dari 13 terowongan bawah tanah. (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2022). Berkat beroperasinya Kereta Cepat Jakarta-Bandung, tidak hanya kemacetan, tetapi juga polusi akibat emisi karbondioksida akan berkurang dan waktu tempuh dapat dihemat.

### **Tujuan Penelitian**

Pada penelitian yang dilaksanakan ini mempunyai tujuan yakni dalam memahami persepsi dari masyarakat terkait rencana tarif dari Kereta Cepat Jakarta-Bandung dibandingkan tarif transportasi pesaing Jakarta-Bandung seperti mobil pribadi, bus, travel dan Kereta Api Argo Parahyangan.

### **Identifikasi Masalah**

Berikut adalah identifikasi masalah pada penelitian yang dilaksanakan ini diantaranya:

1. Menganalisis persepsi masyarakat terhadap rencana tarif Kereta Cepat Jakarta-Bandung
2. Tarif perjalanan dari mobil pribadi, bus, travel dan Kereta Api Argo Parahyangan.
3. Menganalisis tingkat efisiensi dari kereta cepat di bandingkan dengan helikopter.
4. Tingkat efisiensi dari kereta cepat dibandingkan sepeda motor.
5. Tarif perjalanan dengan Kereta Cepat Jakarta-Bandung.

### **Batasan Masalah**

Batasan masalah yang digunakan dalam melakukan penelitian ini adalah:

1. Responden dari penelitian ini berfokus pada daerah Jabodetabek dan Bandung.
2. Pengambilan data menggunakan kuisioner secara daring melalui Google Form.
3. Subjek yang akan diteliti beraktivitas pada pukul 05.00 – 20.00 WIB

### **Rumusan Masalah**

Menurut penjelasan dari latar belakang yang sudah disusun, dengan ini permasalahan yang akan dilakukan pengkajian ialah sebagai berikut:

1. Berapa tarif rencana kereta cepat Jakarta-Bandung?
2. Berapa tarif perjalanan Jakarta-Bandung dengan menggunakan mobil pribadi, bus dan travel?
3. Bagaimana tanggapan dari masyarakat terhadap rencana tarif Kereta Cepat Jakarta-Bandung dibandingkan dengan tarif dari pesaingnya contoh nya bus, travel, dan Kereta Api Argo Parahyangan?

### **Kerangka Berpikir**

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui persepsi dari masyarakat terkait dengan rencana tarif perjalanan dari kereta cepat Jakarta-Bandung dibandingkan dengan tarif perjalanan dari Jakarta-Bandung dengan menggunakan mobil pribadi, bus, travel dan kereta Argo Parahyangan. Peneliti menganalisis pendapat dari masyarakat tentang tarif kereta cepat, tarif mobil pribadi, tarif dari bus Jakarta-Bandung, travel Jakarta-Bandung, dan kereta Argo Parahyangan. Peneliti juga mengelompokkan responden berdasarkan jenis kelamin, usia, domisili, kegiatan sehari-hari.

## 2. METODE PENELITIAN

### Tahapan Penelitian

Tahapan penelitian diperlukan untuk memastikan penelitian dapat berjalan lancar dan baik, dengan harapan dapat menjadi pedoman agar penelitian dapat berjalan dengan efisien dan tepat waktu. Pengumpulan sebuah data dalam penelitian yang dilaksanakan ini disatukan dengan memakai kuisisioner via *Google Forms* yang dikirimkan kepada responden. Analisis data ini bertujuan untuk mengetahui persepsi masyarakat tentang rencana tarif Kereta Cepat Jakarta-Bandung dibandingkan tarif dari pesaingnya seperti; mobil pribadi, bus, travel, dan kereta Argo Parahyangan. Kemudian berdasarkan hasil analisis data yang sudah dikumpulkan maka didapatkan kesimpulan dan saran dengan harapan penelitian ini berguna untuk penelitian selanjutnya dan masyarakat umum.

### Studi Literatur

Pada tahapan studi literatur ini, penulis melakukan studi literatur melalui jurnal-jurnal dan buku-buku. Tujuan dari penggunaan referensi-referensi di atas pada studi literatur penelitian ini adalah untuk dapat memahami ruang lingkup dan objek penelitian sebagai landasan teori dan pedoman pada penelitian yang dilaksanakan ini.

### Metode Pengumpulan Data

Angket atau kuisisioner ialah teknik dalam pengumpulan suatu data yang dimana semua responden diberikan serangkaian pertanyaan ataupun pernyataan secara tertulis. Metode yang dipakai pada penelitian yang dilaksanakan ini ialah kuesioner serta analisis. Kemudian data terkumpulnya diolah serta dilakukan analisis untuk memecahkan masalah dalam penelitian (Sugiyono, 2017).

Kuesioner adalah teknik yang dipakai dalam mengumpulkan suatu informasi dari responden melalui serangkaian pertanyaan yang harus dijawab. Dengan pertanyaan-pertanyaan tersebut, responden memberikan jawaban yang kemudian dikumpulkan sebagai data kemudian diolah dan dirangkum menjadi hasil penelitian. Kuesioner berisi pertanyaan secara terbuka serta tertutup. Pada Pertanyaan secara terbuka memberi kesempatan untuk responden dalam memberi jawaban dari pertanyaan dengan cara yang bebas dan selengkap mungkin. Namun, pertanyaan tertutup memberikan pilihan kepada responden untuk hanya melakukan pilihan dari jawaban yang sudah tersedia. Pada Pertanyaan secara tertutup yakni mengurangi sebuah variabilitas jawaban responden yang menjadikan mempermudah dalam melakukan analisis. Dalam Pilihan sebuah jawaban yang telah diberikan bisa bervariasi dari jawaban dikotomis hingga pertanyaan dari pilihan ganda yang kemungkinan klasifikasi preferensi dari responden. (Pujiastuti, 2010).

Pada kuesioner dalam penelitian yang dilaksanakan ini memakai skala likert. Sebuah skala likert menggunakan serangkaian pertanyaan dalam melakukan pengukuran dan mengidentifikasi perilaku, persepsi seorang serta pendapat dengan memilih satu dari lima opsi untuk setiap item. Skala berkisar dari “sangat setuju”, “setuju”, “ragu-ragu”, “tidak setuju” dan “sangat tidak setuju” (Likert, 1932).

Tabel 1. Skala Likert

No	Skala Pengukuran	Skor
1	Sangat Jarang	1
2	Jarang	2
3	Sering	3
4	Sangat Sering	4

Berdasarkan Tabel 1, penulis menggunakan 4 pilihan pada skala Likert adalah untuk mengantisipasi jawaban netral atau jawaban tengah dari para responden.

### Metode Analisis

Penelitian ini menggunakan perangkat lunak statistik dalam melakukan analisis data yaitu *Statistical Package for Social Sciences* (SPSS). Pada pengujian normalitas, pengujian validitas serta uji reliabilitas dilakukan untuk membuktikan bahwasannya data dan hasil penelitian bisa dipercaya.

### 3. RANGKUMAN DATA DAN ANALISIS PENDAHULUAN

#### Pendahuluan

Pada bab ini disajikan rangkuman dari data-data yang telah didapatkan, data diperoleh melalui penyebaran kuisioner secara online. Penyebaran kuisioner ini dilaksanakan pada bulan April 2023 sampai dengan Mei 2023. Penelitian yang dilaksanakan ini mempunyai tujuan dalam memahami persepsi yang berasal dari masyarakat terkait dengan penerapan tarif kereta cepat Jakarta-Bandung dibandingkan dengan tarif dari kendaraan Jakarta-Bandung yang lain. Kemudian data yang disajikan berikut ini terbagi dalam beberapa kelompok yakni :; Usia; Domisili; Jenis Kelamin Pekerjaan serta Pengeluaran Pribadi per Bulan.

#### Karakteristik Distribusi Responden

Pada tahap perencanaan penelitian, jumlah responden yang direncanakan adalah sebanyak 150 responden. Kemudian pada tabel dibawah ini akan ditampilkan data-data yang sudah didapatkan dari penyebaran kuisioner yang sudah diolah menjadi beberapa kelompok.

Tabel 2. Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah Responden
Laki-laki	90
Perempuan	61
Total	151



Gambar 1. *Pie Chart* Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Menurut Tabel 2. Serta Gambar 1, bisa terlihat bahwasannya total responden laki-laki mempunyai persentase 60% atau sebanyak 90 orang yang mana lebih banyak dibandingkan dengan responden perempuan yang memiliki persentase 40% atau 61 orang.

Tabel 3. Responden Berdasarkan Rentang Usia

Usia	Jumlah Responden
< 40	89
≥ 40	62
Total	151

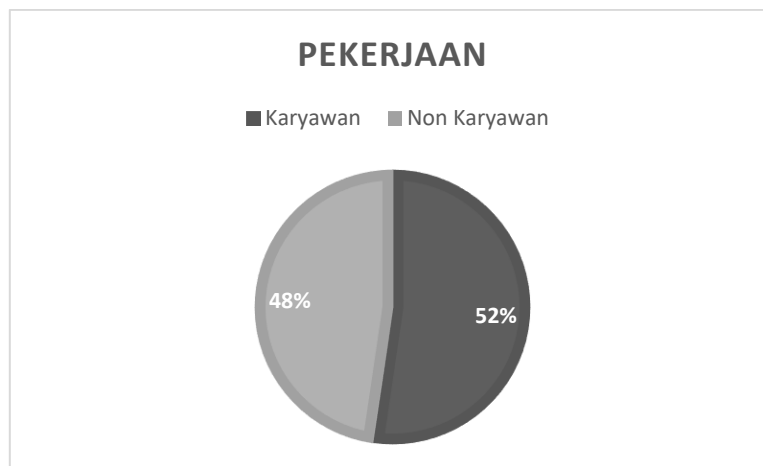


Gambar.2 *Pie Chart* Responden Berdasarkan Usia Psikologis

Menurut dari Tabel 3 serta Gambar 2 terlihat bahwasannya mayoritas dari responden berusia dibawah 40 tahun pada total responden sejumlah 89 orang dalam persentase 59% jumlah dari responden, kemudian responden yang berusia diatas 40 tahun berjumlah 62 orang dengan persentase sebanyak 41% dari total responden.

Tabel 4. Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	Jumlah Responden
Karyawan	79
Non Karyawan	72
Total	151

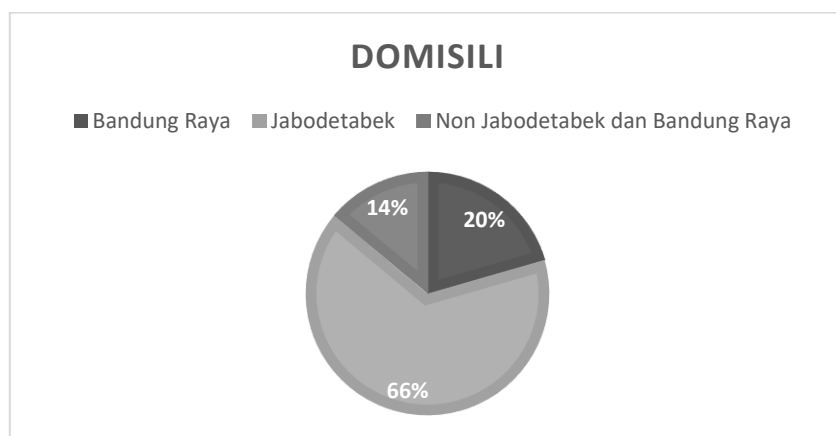


Gambar 3. *Pie Chart* Responden Berdasarkan Pekerjaan

Menurut dari Tabel 4 serta Gambar 3 terlihat bahwasannya mayoritas dari responden merupakan karyawan dengan jumlah responden sebanyak 79 orang dan dengan persentase 52% dan yang bukan karyawan hanya memiliki perbedaan yang sedikit dengan karyawan yaitu dengan jumlah responden sebanyak 72 orang dan persentase sebesar 48%.

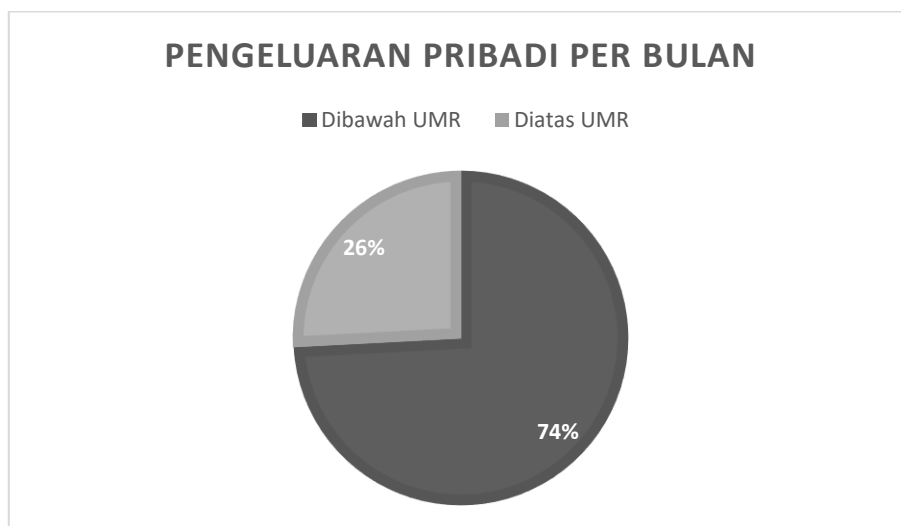
Tabel 5. Jumlah Responden Berdasarkan Domisili

Domisili	Jumlah Responden
Jabodetabek	99
Bandung Raya	31
Selain Jabodetabek dan Bandung Raya	21
Total	151



Gambar 4. *Pie Chart* Jumlah Responden Berdasarkan Domisili

Menurut Tabel 5 serta Gambar 4 terlihat bahwasannya mayoritas responden berada di domisili Jabodetabek dengan jumlah responden sebanyak 99 orang dengan persentase 66%, diikuti dengan responden yang berdomisili di Bandung Raya dengan jumlah responden sebanyak 31 orang dan persentase sebesar 20%. Selanjutnya yang terakhir adalah responden yang tidak berdomisili di Jabodetabek maupun Bandung Raya pada total responden 21 orang serta pada persentase 14%.



Gambar 5. *Pie Chart* Responden Berdasarkan Pengeluaran Pribadi per Bulan

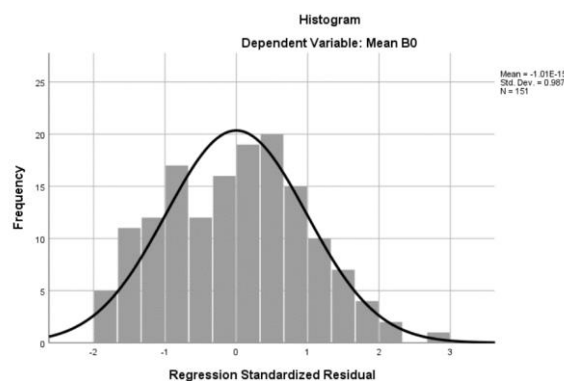
Tabel 6. Jumlah Responden Berdasarkan Pengeluaran per Bulan

Pengeluaran per Bulan	Jumlah Responden
< Rp 4.900.000	112
$\geq$ Rp 4.900.000	39
Total	151

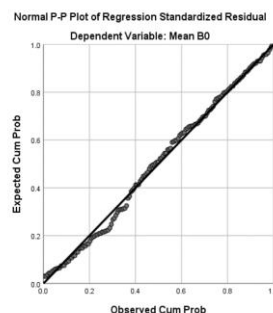
Menurut Tabel 6 serta Gambar 5 terlihat bahwasannya mayoritas responden memiliki pengeluaran dibawah UMR dengan jumlah responden sebanyak 112 orang dan persentase 74%, selanjutnya responden dengan pengeluaran diatas UMR yaitu sebanyak 39 orang dengan persentase 26%.

### Uji Normalitas

Sebuah pengujian normalitas yang sangat sederhana ialah memplot distribusi pada frekuensi dari titik-titik yang tersedia. Uji normalitas bergantung kepada keahlian dalam mengamati data desain. Apabila kumpulan data yang cukup besar serta distribusinya tidak dengan 100% secara normal dengan ini simpulan yang diambil mempunyai kemungkinan besar salah (Usmadi, 2020). Uji normalitas data diperlukan penelitian untuk menentukan jenis statistik yang digunakan, terutama pada penelitian yang menggunakan parameter rata-rata sebagai ukuran keberhasilan penelitian (Nasrum, 2018). Uji normalitas dilakukan dengan menggunakan metode “*Normal Probability Plot*”. Adapun ialah hasil dari uji terhadap normalitas yang dilakukan memakai metode kurva probabilitas normal dan melibatkan total 151 responden.

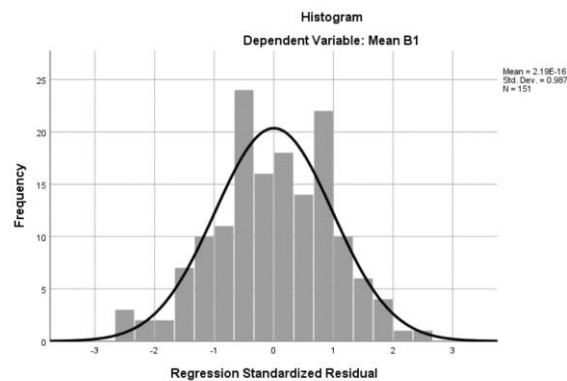


Gambar 6. Histogram Normalitas Bagian Pernyataan Frekuensi Penggunaan Kendaraan di Jabodetabek-Bandung

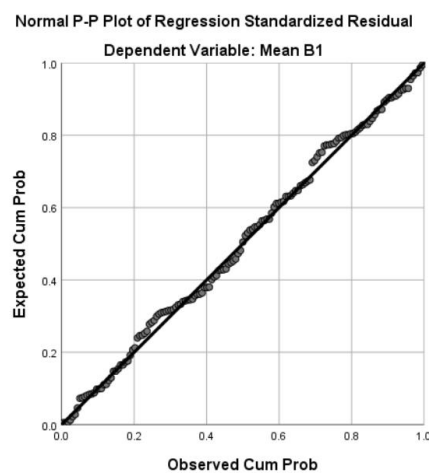


Gambar 7. Grafik P-Plot Bagian Pernyataan Frekuensi Penggunaan Kendaraan di Jabodetabek-Bandung

Berdasarkan Gambar 6 dan 7 dapat dilihat bahwa titik-titik plot berhimpitan dengan garis lurus di tengahnya yang menandakan bahwa data pada variabel tingkat penggunaan kendaraan terdistribusi secara normal.

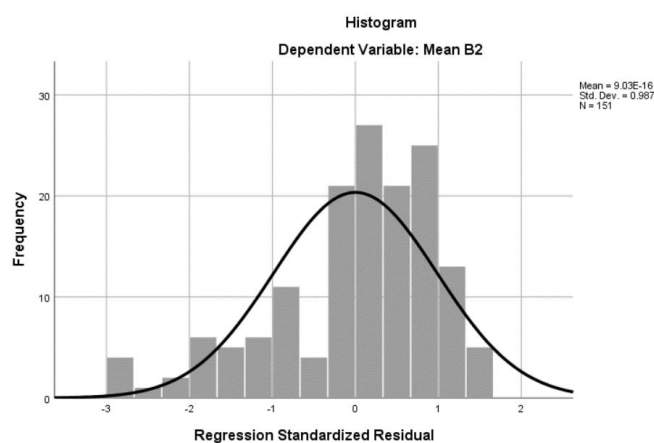


Gambar 8. Histogram Normalitas Bagian Tarif Kereta Cepat



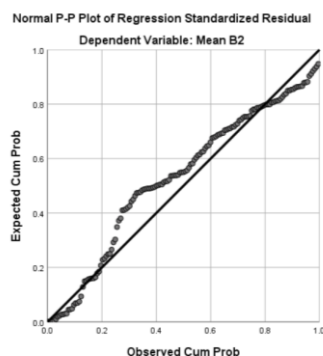
Gambar 9. Grafik P-Plot Bagian Tarif Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Berdasarkan Gambar 8 dan 9 dapat dilihat bahwa titik-titik plot berhimpitan dengan garis lurus yang ada pada bagian tengah yang menandakan bahwa data pada pertanyaan variabel tentang tarif kereta cepat terdistribusi secara normal.



Gambar 10. Histogram Normalitas Bagian Waktu Tempuh Kereta Cepat Jakarta-Bandung





Gambar 11. Grafik P-Plot Bagian Waktu Tempuh Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Berdasarkan pada Gambar ke 10 dan 11 dapat dilihat bahwa titik-titik plot sebagian ada yang berhimpitan dengan garis lurus ditengah dan ada juga yang tidak berhimpitan pada garis lurus yang ada di tengah, dengan begitu grafik P-Plot pada bagian ke 3 menandakan bahwa data terdistribusi secara tidak normal.

### Uji Validitas

Pada Pengujian validitas melakukan pengukuran mengenai seberapa akurat tes yang dilaksanakan memenuhi syaratnya, apakah pada alat ukur yang telah dipersiapkan benar-benar bisa melakukan pengukuran dengan apa yang akan dilakukan pengukuran. Umumnya uji terhadap validitas ini melakukan pengukuran apakah pertanyaan yang dipakai pada penelitian yang dilaksanakan ini bersifat valid ataupun tidaknya (Darma, 2021). Sebuah Validitas adalah syarat suatu alat penilaian yang bisa melakukan pengukuran apa yang seharusnya dilakukan pengukuran dengan akurat. Misalnya, instrumen pengukur hasil belajar matematika dianggap valid jika instrumen tersebut dinyatakan benar-benar melakukan pengukuran terhadap hasil belajar dari matematika. Keabsahan alat ukur tidaklah hanya bergantung pada posisi alat ukur yang menjadi sebuah alat ukur, namun yang paling utama dalam ketepatan hasil. Uji validitas ini dilakukan dengan SPSS menggunakan korelasi *Spearman*. Jumlah responden yang akan diteliti dalam analisis ini adalah 151 orang. Berikut adalah hasil yang diperoleh dari analisis validitas yang memakai aplikasi yakni SPSS diantaranya:

Tabel 7. Hasil Uji Validitas

Variabel	Validitas	Makna
Tingkat Penggunaan Kendaraan pada Daerah Jabodetabek & Bandung	< 0,05	Valid
Persepsi Masyarakat tentang biaya perjalanan dengan Kereta Cepat dibandingkan Pesaingnya	< 0,05	Valid
Persepsi Masyarakat tentang waktu tempuh dengan Kereta Cepat dibandingkan Pesaingnya	< 0,05	Valid

Berdasarkan Tabel 7. didapat bahwa tingkat validitas pada tiap bagian pernyataan dinyatakan valid, karena nilai dari *Spearman rho* diatas >0,05.

### Uji Reliabilitas

Pada Reliabilitas sebuah instrumen bisa dilakukan pemeriksaan dalam beberapa pengujian reliabilitas. Adapun dalam pengujian reliabilitas sebuah instrumen yang dipakai ialah *test-retest*, kesetaraan serta konsistensi internal. Ada berbagai teknik pengujian untuk konsistensi internal itu sendiri. Teknik pengujian reliabilitas konsistensi internal terbentuk dari pengujian *split-means*, KR 20, KR 21 serta *Cronbach's Alpha*. Tetapi pada setiap pengujian mempunyai kriteria dari instrumen yang seperti apa yang dapat dilakukan pengujian pada teknik itu (Yusup, 2018). Uji reliabilitas dasarnya melakukan pengukuran variabel yang dipakai berdasarkan pertanyaan yang dipakai. Pengujian reliabilitas dilaksanakan dengan melakukan perbandingan nilai pada *Cronbach's alpha* dalam taraf

signifikannya yang dipakai yakni 0,5; 0,6 sampai 0,7, yang bergantung pada keperluan dari sebuah penelitian (Darma, 2021). Pengujian Reliabilitas ini dilaksanakan memakai aplikasi yakni SPSS serta menggunakan teknik *Cronbach's Alpha*. Pada analisis ini jumlah responden yang akan diteliti adalah sebanyak 151 orang. Berikut ini adalah hasil yang di dapatkan pada saat analisis reliabilitas memakai aplikasi SPSS diantaranya:

Tabel 8. Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Reliabilitas	Makna
Tingkat Penggunaan Kendaraan pada Daerah Jabodetabek & Bandung	0,637	Diterima
Persepsi Masyarakat tentang biaya perjalanan dengan Kereta Cepat dibandingkan Pesaingnya	0,874	Diterima
Persepsi Masyarakat tentang waktu tempuh dengan Kereta Cepat dibandingkan Pesaingnya	0,909	Diterima

Pada tabel 8 dapat dilihat bahwa nilai dari reliabilitas masing-masing pertanyaan diatas 0,6 yang menunjukkan bahwa pertanyaan-pertanyaan tersebut bisa diterima.

#### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

##### Analisis Metode *One Sample T-Test*

Pada Uji-t terhadap satu sampel (*One-Sample T-Test*) mencoba melakukan perbandingan atau membedakan apakah ada perbedaan yang signifikan antara mean populasi (Mustafidah, et.al., 2020). Tes rata-rata satu sampel menguji apakah ukuran rata-rata ataupun populasi  $\mu$  jika sama dengan dari  $\mu_0$ . Pada Hipotesis secara alternatifnya adalah rata-rata dari populasi  $\mu$  yang tidak sama dengan dari  $\mu_0$ . Pada prinsipnya uji satu sampel bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah nilai yang tertentu (ditentukan sebagai pembanding) menyimpang dengan cara signifikan dari mean sampel. Pada Nilai khusus ini biasanya ialah nilai dalam parameter guna melakukan pengukuran populasi (Nuryadi, et.al., 2017). Dibawah ini ialah hasil pengujian *One sample T-Test* dari 151 responden yang mengisi kuisioner penelitian ini.

Tabel 9. Hasil Uji *One Sample T-Test*

Variabel	Nilai Rataan	Selisih Mean	$\alpha$	Signifikan pada $\leq 0,05$ (Ya/Tidak)
Tingkat Penggunaan Kendaraan pada Daerah Jabodetabek & Bandung	11,47	8,97	<0,001	Ya
Persepsi Masyarakat tentang biaya perjalanan dengan Kereta Cepat dibandingkan Pesaingnya	9,81	7,315	<0,001	Ya
Persepsi Masyarakat tentang waktu tempuh dengan Kereta Cepat dibandingkan Pesaingnya	14,29	11,80	<0,001	Ya

Berdasarkan Tabel 9 dapat dilihat bahwa responden menyetujui tentang tarif kereta cepat lebih murah dibanding dengan kendaraan yang lain, kemudian responden juga menyutujui bahwa waktu tempuh kereta cepat lebih cepat dibanding dengan kendaraan pesaing lainnya.

### Analisis Metode *Independent Sample T-Test*

Pada analisis *Independent Sample T-Test* ialah jenis pengujian statistik yang dirancang dalam melakukan perbandingan rata-rata dari dua kelompok yang tidak berpasangan atau tidak terkait. Tidak saling berpasangan berarti penelitian dilaksanakan pada dua buah subjek sampel secara berbeda. Dalam *Independent Sample T-Test*, ia dibagi menjadi beberapa kelompok. Berikut hasil pengujian *Independent Sample T-Test* dibawah ini:

Tabel 10. Hasil Uji *Independent Sample T-Test* Berdasarkan Pengeluaran Pribadi

Pengeluaran Pribadi	N	Nilai Selisih Rataan (Sudah Pembulatan)		
		Tingkat Penggunaan Kendaraan	Persepsi tentang tarif KC	Persepsi tentang waktu tempuh KC
< Rp 4.900.000	112	1,95	2,49	3,56
≥ Rp 4.900.000	39	1,80	2,36	3,60
Selisih Rataan		0,15	0,13	-0,04
Tingkat Signifikan		0,144	0,424	0,713
Signifikan (Ya/Tidak)		Tidak	Tidak	Tidak

Berdasarkan Tabel 10 didapat bahwa tidak ada perbedaan secara signifikan antara pengeluaran pribadi diatas UMR dan dibawah UMR pada semua bagian pernyataan, dikarenakan nilai signifikasi >0,05.

Berikut adalah analisis *Independent Sample T-Test* berdasarkan domisili para responden yang sudah dibagi menjadi 2 bagian yaitu di Jabodetabek dan diluar Jabodetabek.

Tabel 11. Hasil Uji *Independent Sample T-Test* Berdasarkan Domisili

Domisili	N	Nilai Selisih Rataan (Sudah Pembulatan)		
		Tingkat Penggunaan Kendaraan	Persepsi tentang tarif KC	Persepsi tentang waktu tempuh KC
Jabodetabek	99	1,82	2,40	3,53
Non Jabodetabek	31	2,35	2,48	3,67
Selisih Rataan		-0,54	-0,08	-0,14
Tingkat Signifikan		<0,001	0,650	0,301
Signifikan (Ya/Tidak)		Ya	Tidak	Tidak

Berdasarkan Tabel 11 dapat dilihat bahwa hanya pada bagian tingkat penggunaan kendaraan yang terdapat perbedaan secara signifikan antara responden yang berdomisili di Jabodetabek dengan non Jabodetabek dengan nilai signifikasi <0,05, sedangkan pada bagian variabel yang lain tidak terdapat perbedaan secara signifikan dikarenakan nilai tingkat signifikasi >0,05.

Berikut adalah hasil uji *Independent Sample T-Test* berdasarkan jenis kelamin yang sudah dibagi menjadi 2 yaitu laki-laki dan perempuan.

Tabel 12. Hasil Uji *Independent Sample T-Test* Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	N	Nilai Selisih Rataan (Sudah Pembulatan)		
		Tingkat Penggunaan Kendaraan di Jabodetabek-Bandung	Persepsi tentang tarif KC	Persepsi tentang waktu tempuh KC
Laki-laki	89	1,88	2,49	3,64
Perempuan	62	1,96	2,40	3,48
Selisih Rataan		-0,08	0,90	0,16
Tingkat Signifikan		0,395	0,539	0,126
Signifikan (Ya/Tidak)		Tidak	Tidak	Tidak

Berdasarkan Tabel 12 dapat dilihat bahwa tidak terdapat perbedaan yang secara signifikan antara laki-laki dan perempuan pada semua variabel dikarenakan nilai dari tingkat signifikan  $<0,05$ ,

Berikut ini adalah hasil uji *Independent T-Test* berdasarkan pekerjaan yang sudah dibagi menjadi dua bagian yaitu Karyawan dan Non Karyawan.

Tabel 13. Hasil Uji *Independent Sample T-Test* Berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	N	Nilai Selisih Rataan (Sudah Pembulatan)		
		Tingkat Penggunaan Kendaraan di Jabodetabek-Bandung	Persepsi tentang tarif KC	Persepsi tentang waktu tempuh KC
Karyawan	79	1,84	2,39	3,50
Non Karyawan	72	2,00	2,52	3,65
Selisih Rataan		-0,15	-0,14	-0,15
Tingkat Signifikan		0,131	0,316	0,127
Signifikan (Ya/Tidak)		Tidak	Tidak	Tidak

Berdasarkan Tabel 5.9 dapat dilihat bahwa tidak ada perbedaan secara signifikan antara karyawan dan non karyawan dengan nilai signifikan  $>0,05$ .

Berikut ini adalah hasil uji *Independent Sample T-Test* berdasarkan Usia Responden yang sudah dibagi menjadi 2 bagian yaitu < 40 tahun dan > 40 tahun.

Tabel 14. Hasil Uji *Independent Sample T-Test* Berdasarkan Usia

Usia	N	Nilai Selisih Rataan (Sudah Pembulatan)		
		Tingkat Penggunaan Kendaraan di Jabodetabek-Bandung	Persepsi tentang tarif KC	Persepsi tentang waktu tempuh KC
< 40 tahun	55	2,12	2,52	3,60
> 40 tahun	96	1,79	2,41	3,55
Selisih Rataan		0,33	0,11	0,05
Tingkat Signifikan		0,001	0,424	0,687
Signifikan (Ya/Tidak)		Ya	Tidak	Tidak

Pada Tabel 5.11 dapat dilihat bahwa terdapat perbedaan secara signifikan pada variable pertama yang memiliki nilai signifikan <0,05, sedangkan pada variable ke 2 dan ke 3 tidak terdapat perbedaan signifikan antara usia dibawah 40 tahun dan diatas 40 tahun yang memiliki nilai signifikan >0,05.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

Menurut hasil dari analisis persepsi masyarakat terkait rencana tarif kereta cepat Jakarta-Bandung dibanding tarif pesaingnya yang didapat melalui kuisioner yang sudah dibagikan, bisa disimpulkan dibawah ini:

- Menurut hasil dari analisis *One Sample T-Test*, bisa ditarik kesimpulan dengan garis besarnya bahwasannya:
  - Seluruh responden telah merasakan harga Kereta Cepat Jakarta-Bandung relatif lebih murah dibandingkan pesaingnya seperti mobil pribadi, bus, travel, dan kereta api Argo Parahyangan.
  - dibanding kendaraan bus, travel dan kereta api Argo Parahyangan.
  - Responden sangat setuju akan waktu tempuh Kereta Cepat Jakarta Bandung paling cepat diantara semua kendaraan pesaingnya.
- Menurut hasil dari analisis *Independent Sample T-Test*, bisa ditarik kesimpulan bahwasannya :
  - Pengeluaran pribadi dibawah UMR atau diatas UMR tidak mempengaruhi secara signifikan terhadap persepsi masyarakat tentang Kereta Cepat Jakarta-Bandung dibanding pesaingnya.
  - Secara garis besar domisili tidak berpengaruh secara signifikan terhadap persepsi masyarakat tentang tarif Kereta Cepat Jakarta-Bandung.
  - Secara garis besar jenis kelamin tidak mempengaruhi persepsi masyarakat terhadap Kereta Cepat Jakarta-Bandung.
  - Berdasarkan pekerjaan tidak adanya perbedaan secara signifikan terkait persepsi masyarakat terhadap tarif Kereta Cepat Jakarta-Bandung.
  - Berdasarkan usia terdapat perbedaan secara signifikan pada pernyataan bagian tingkat penggunaan kendaraan bermotor di Jabodetabek dan Bandung dan pada bagian variabel lain tidak terdapat perbedaan yang signifikan.

Menurut hasil dari penelitian bisa diberi saran diantaranya:

- Untuk penelitian berikutnya bisa dilakukan penelitian mengenai tingkat kepuasan dari masing-masing stasiun kereta cepat.
- Bagi penelitian berikutnya, dapat dilaksanakan penelitian mengenai analisis sistem pembayaran pada Kereta Cepat Jakarta-Bandung.

3. Bagi penelitian berikutnya, dapat dilaksanakan penelitian mengenai tingkat kenyamanan dalam perjalanan menggunakan Kereta Cepat arah Jakarta-Bandung.
4. Untuk Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) agar secepatnya menambahkan rute baru yang terintegrasi agar memudahkan masyarakat untuk berpergian antarkota dengan waktu yang singkat.

## DAFTAR PUSTAKA

- Darma, B. (2021). Statistika Penelitian Menggunakan SPSS (Uji Validitas, Uji Realibilitas, Regresi Linier Sederhana, Regresi Linier Berganda, Uji T, Uji F, R2). Guepedia.
- Fatimah, S. (2019). Pengantar Transportasi. Makassar: Myria Publisher.
- Hadihardaja, dkk, J. (1997). Sistem Transportasi. Jakarta: Gunadarma.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). Pemerintah Berkomitmen Membangun Kereta Cepat Jakarta Bandung. Retrieved from dephub.go.id: <https://dephub.go.id/post/read/pemerintah-berkomitmen-membangun-kereta-cepat-jakarta-bandung>
- Likert, R. (1932). A Technique For The Measurement Of Attitudes. Archives of Psychology, 2-140.
- Miro, F. (2004). In Perencanaan Transportasi: Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi (p. 196). Erlangga.
- Mustafidah, H., Imantoyo, A., & Suwarsito. (2020). Pengembangan Aplikasi Uji-t Satu Sampel Berbasis Web. JUITA : Jurnal Informatika; Vol. 8 No. 2, November 2020, 245- 251.
- Nasrum, A. (2018). Uji Normalitas Data untuk Penelitian . Bali: Jayapangus Press.
- Nuryadi, Astuti, T. D., Utami, E. S., & Budiantara, M. (2017). Dasar-Dasar Statistik Penelitian. Yogyakarta: Sibuku Media.
- PT. Kereta Cepat Indonesia China. (2021). Overview KCJB Project Jakarta-Bandung High Speed Railway. Jakarta: KCIC.
- Pujihastuti, I. (2010). PRINSIP PENULISAN KUESIONER PENELITIAN. CEFARS : Jurnal Agribisnis dan Pengembangan Wilayah, Vol 2 No. 1 Desember 2010, 43-56.
- Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Usmadi. (2020). Pengujian Persyaratan Analisis (Uji Homogenitas Dan Uji Normalitas). Inovasi Pendidikan, Vol. 7, No. 1, Maret 2020, 50-62.
- Yusup, F. (2018). Uji Validitas Dan Reliabilitas Instrumen Penelitian Kuantitatif. Jurnal Tarbiyah: Jurnal Ilmiah Kependidikan, Vol. 7 No.1, Januari 2018, 17-23.