

PANDANGAN MASYARAKAT TERHADAP KESELAMATAN BUS SWASTA SEBAGAI MODA TRANSPORTASI SEWA

Dwi Ayu Komalasari¹ dan Leksmono Suryo Putranto²

¹Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No. 1 Jakarta
dwi.325190094@stu.untar.ac.id

²Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta
leksmonop@ft.untar.ac.id

Masuk: 21-07-2023, revisi: 29-07-2023, diterima untuk diterbitkan: 31-07-2023

ABSTRACT

Bus HIBA is one of the frequently used modes of transportation for rental purposes, catering to tourism, business trips, and specific events. However, safety when using HIBA buses often becomes a concern for the public due to the numerous bus accidents that occur in Indonesia, caused by various factors. Therefore, this study aims to evaluate the safety aspects while onboard the bus and the safety equipment within the bus from passengers' perceptions, as well as the safety aspects of HIBA buses from fellow road users' perspectives. In this research, a survey method will be used, employing a questionnaire as the research instrument, distributed to individuals who have been passengers of HIBA buses and fellow road users, or both. The analysis will examine the public's views on the safety of HIBA buses as passengers or fellow road users based on gender, age, residence, and occupation. Data collection will be carried out using an online questionnaire as the data collection tool, and One Sample T-Test and Independent Sample T-Test will be performed. Based on the analysis results, it can be concluded that the majority of the public feels safe as passengers of HIBA buses or as fellow road users.

Keyword: HIBA Bus, rental transportation mode, safety, public opinion, passenger, driver

ABSTRAK

Bus HIBA merupakan salah satu moda transportasi yang cukup sering digunakan sebagai sarana transportasi sewa untuk keperluan wisata, perjalanan bisnis, maupun acara-acara tertentu. Namun, keselamatan dalam menggunakan bus HIBA sering menjadi perhatian masyarakat mengingat banyaknya kasus kecelakaan bus yang terjadi di Indonesia yang disebabkan dari berbagai macam aspek. Oleh karena itu, Studi ini akan mengevaluasi dengan meninjau aspek keselamatan saat berada di dalam bus dan aspek alat alat penunjang keselamatan di dalam bus dari persepsi penumpang juga aspek keselamatan Bus HIBA dari persepsi sesama pengendara di jalan. Pada penelitian ini, akan digunakan metode survei dengan menggunakan kuesioner sebagai instrument penelitian yang akan disebarluaskan kepada masyarakat yang pernah menjadi penumpang Bus HIBA sewa dan sesama pengendara, atau keduanya. Analisis dilakukan dengan meninjau pandangan masyarakat tentang keselamatan Bus HIBA sebagai penumpang ataupun sesama pengendara di jalan berdasarkan jenis kelamin, usia, domisili, dan pekerjaan. Pengambilan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner daring sebagai sarana pengumpulan dan dilakukan uji *One Sample T-Test* dan *Independent Sample T-Test*. Dapat disimpulkan berdasarkan hasil analisis, mayoritas masyarakat merasa selamat saat menjadi penumpang Bus HIBA ataupun saat menjadi sesama pengendara di jalan.

Kata kunci: Bus HIBA, moda transportasi sewa, keselamatan, pandangan masyarakat, penumpang, pengendara.

1. PENDAHULUAN

Pemilihan jenis transportasi yang dipilih adalah salah satu aspek yang krusial dalam pengambilan keputusan masyarakat untuk menggunakan kendaraan sebagai moda transportasi. (Kawengian, Jansen, & Rompis, 2017) Pemilihan jenis transportasi merupakan bagian penting dari kebijakan transportasi dan hubungannya dengan berbagai macam dan sarana yang ada. Dalam memilih moda transportasi terbaik memerlukan pertimbangan yang matang terutama mengenai aspek keselamatan. Hal ini sangat penting karena bertujuan untuk mengurangi dan menghindari kecelakaan lalu lintas.

Salah satu cara paling umum untuk pergi adalah dengan bus untuk menunjang mobilitas masyarakat. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, pengangkutan dibagi menjadi dua kategori: transportasi umum dan transportasi tidak umum untuk tujuan usaha. Akibatnya, banyak orang yang mendirikan jasa sewa bus untuk tujuan pariwisata dan bisnis. Pada dasarnya, semua perusahaan yang mendirikan jasa sewa bus sudah memiliki prosedur

operasi standar dan regulasi yang ada untuk memastikan keselamatan penumpang mereka. Hal ini sangat penting dilakukan agar penumpang merasa nyaman dan aman selama bepergian dengan bus yang disewakan. Prosedur operasi standar ini juprga berfungsi untuk memberikan jaminan kepada penumpang bahwa perusahaan tersebut serius dalam menjalankan bisnisnya dan mempertimbangkan aspek keselamatan.

Namun, tidak dapat dipungkiri bahwa beberapa pengemudi bus tidak mematuhi regulasi yang ditetapkan dan melanggar aturan lalu lintas, yang bisa berbahaya bagi penumpang dan pengemudi lain, hal ini bisa terjadi saat mereka mengemudi dengan kecepatan tinggi atau mengemudi tidak bertanggung jawab di jalan, seperti ugal ugalan dan memotong lalu lintas. Kondisi ini menunjukkan bahwa masih ada pengemudi yang tidak bertanggung jawab dan tidak disiplin. Ketertiban dan disiplin merupakan hal yang sangat penting bagi keamanan dan keselamatan penumpang maupun sesama pengemudi. Pelanggaran- pelanggaran lalu lintas berkaitan erat dengan perilaku individual dalam berkendara yang bervariasi. Hal ini membuat persepsi negatif masyarakat terhadap suatu penyedia jasa tertentu dan memerlukan Tindakan dan perbaikan dalam hal perilaku berkendara. Untuk menjaga keselamatan penumpang, sangatlah penting bagi pengemudi bus untuk memenuhi regulasi dan peraturan yang sudah ditetapkan, serta memiliki ketertiban dan disiplin dalam berkendara dengan baik dan tepat. Maka dari itu, diperlukan diteliti pandangan masyarakat terhadap keselamatan bus sewa sebagai moda transportasi sewa.

Penelitian ini akan fokus pada salah satu penyedia jasa transportasi, yaitu HIBA GROUP. Alasan mengapa penyedia jasa ini dipilih adalah karena HIBA GROUP merupakan salah satu penyedia jasa transportasi yang paling dikenal dan terkenal di masyarakat. Reputasi dan pengalaman HIBA GROUP dalam bidang usaha transportasi membuat mereka menjadi sasaran yang tepat untuk diteliti dan dikaji lebih lanjut. Penelitian ini akan memberikan gambaran mengenai bagaimana HIBA GROUP melakukan bisnis dan memberikan pelayanan kepada masyarakat terutama dalam aspek keselamatan. Dengan melakukan penelitian pada HIBA GROUP, diharapkan dapat membantu mengetahui hal-hal yang dapat meningkatkan pelayanan dan menjadi referensi bagi penyedia jasa transportasi lain.

Rumusan masalah berikut dibuat berdasarkan keadaan sebelumnya, yakni:

1. Bagaimana reaksi dan perasaan masyarakat sebagai penumpang ataupun sesama pengendara terhadap keselamatan bus sewa
2. Apa pengaruh ketertiban dalam berkendara dari penyedia jasa sewa bus terhadap kepercayaan masyarakat untuk memakai jasa yang disediakan

Rumusan masalah diatas memberikan tujuan penelitian jurnal, yakni:

1. Untuk mengetahui persepsi masyarakat mengenai keselamatan Bus HIBA sebagai moda transportasi sewa
2. Menjadi referensi bagi penyedia jasa bus sewa ataupun penelitian lainnya.

Transportasi

Transportasi adalah fondasi penting untuk membangun ekonomi, perkembangan, dan pertumbuhan masyarakat dalam suatu negara. (Adisasmita, 2011). Peningkatan transportasi akan memacu aktivitas ekonomi dan pembangunan negara. Transportasi memiliki beberapa elemen penting seperti sistem, penumpang, barang, pergerakan, perpindahan, kendaraan, dan lokasi. Oleh karena itu, transportasi dapat diklasifikasikan sebagai suatu sistem yang memungkinkan orang atau barang ditransfer dari satu lokasi ke lokasi lain dengan menggunakan atau tanpa menggunakan kendaraan. Unsur-unsur tersebut menunjukkan bahwa salah satu elemen yang sangat penting dalam membantu orang bergerak adalah sarana transportasi. Berikut adalah beberapa fungsi transportasi menurut Prawiro (2018):

1. Menyediakan kemudahan bagi manusia dalam melakukan aktivitas harian mereka
2. Meningkatkan efisiensi dalam proses pemindahan manusia dan barang-barang yang diperlukan
3. Untuk mendorong kemajuan dan perkembangan pembangunan di area tertentu dengan menjadi salah satu media prasarana yang membantu.
4. Bisnis jasa transportasi yang terus berkembang dapat membantu memperkuat ekonomi nasional.

Pada dasarnya, transportasi melibatkan perpindahan barang atau orang dengan berbagai jenis alat transportasi, mau itu kendaraan pribadi ataupun umum, contohnya seperti mobil, pesawat terbang, kereta, bus, sepeda, dan kapal. Kehadiran transportasi membawa banyak manfaat dari segi ekonomi, sosial, dan politik. Transportasi memainkan peran penting dalam memfasilitasi mobilitas dan interaksi antar daerah, wilayah, maupun negara, yang harus dipastikan memenuhi persyaratan keamanan dan ekonomi.

Moda Transportasi

Moda transportasi adalah suatu bentuk solusi untuk memenuhi kebutuhan orang dalam perjalanan untuk berpindah dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Ekonomi, pembangunan, dan perkembangan sebuah negara sangat dipengaruhi oleh moda transportasi. Oleh karena itu, pengembangan moda transportasi harus diutamakan dan diteruskan untuk memenuhi tuntutan zaman dan mempermudah mobilitas masyarakat.

Menurut Miro (2005), transportasi merupakan proses memindahkan, menggerakkan, atau mengangkut orang atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain yang lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan tertentu.

Menurut Warpani (1990), perencanaan transportasi adalah suatu proses yang bertujuan untuk menciptakan sistem angkutan yang memungkinkan manusia dan barang berpindah lokasi dengan aman dan efisien, serta mempertimbangkan faktor keamanan dan ekonomi yang tidak membutuhkan biaya yang besar.

Setiap jenis moda transportasi yang disebutkan dapat bersifat pribadi atau umum dan memiliki keunggulan dan kekurangannya sendiri-sendiri, seperti jarak tempuh, ongkos, dan kenyamanan. Biasanya, moda transportasi pribadi yang dimiliki oleh warga Indonesia termasuk mobil pribadi, sepeda motor, dan bus untuk keperluan pribadi, sementara moda transportasi umum di Indonesia meliputi pesawat terbang, kapal laut, kereta api, *commuter line*, angkutan kota, dan lain sebagainya. (Munawar, 2005) Tapi hal ini tidak menutup kemungkinan beberapa orang memiliki pesawat terbang atau feri pribadi.

Silitonga dan Rian (2017) menyebutkan bahwa Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat mengatur dua sistem transportasi umum (2002) yaitu :

1. Sistem sewa

Sistem sewa ini memiliki konsep dimana kendaraan dikelola dan dikendalikan oleh operator atau penyewa dan tidak memiliki jadwal atau rute tetap yang harus ditempuh oleh pemakai. Kebutuhan akan layanan ini bergantung pada tingkat permintaan yang ada.

2. Sistem penggunaan bersama

Sistem penggunaan bersama mengacu pada mode transportasi yang dikendalikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang telah ditentukan. Penumpang dapat melakukan perjalanan dengan sistem transit, sistem ini sendiri dibagi, menjadi dua jenis, yaitu sistem transit bebas waktu atau dengan kata lain tidak ada jadwal yang jelas, dan operator dapat menurunkan atau mengangkut penumpang di sepanjang jalur., dan sistem *mass transit* yang memiliki jadwal dan tempat berhenti yang pasti dan teratur.

Jasa

Menurut Payne (2000), jasa dapat didefinisikan sebagai aktivitas ekonomi yang memiliki beberapa komponen seperti nilai atau manfaat yang terkait dengan interaksi dengan barang atau pelanggan namun tidak menghasilkan pertukaran kepemilikan. Menurut Zeithmal dan Bitner (2005), jasa dapat diklasifikasikan sebagai aktivitas ekonomi yang memiliki hasil selain produk fisik. Dalam hal ini, produk dikonsumsi dan dibuat secara bersamaan, memberikan nilai tambahan kepada konsumen. Namun, jasa pada prinsipnya tidak memiliki bentuk fisik dan hanya dapat dinikmati setelah melakukan pembayaran. Menurut Kotler dan Keller (2012), jasa dapat didefinisikan sebagai suatu bentuk aktivitas, manfaat, atau hasil yang diberikan oleh satu pihak ke pihak lain. dan tidak memiliki bentuk fisik. Dalam hal ini, jasa yang ditawarkan tidak menyebabkan perpindahan kepemilikan dari satu pihak ke pihak lain, dan hanya dapat dinikmati setelah melakukan pembayaran. Oleh karena itu, jasa dapat dikategorikan sebagai suatu bentuk pelayanan atau kegiatan yang bersifat tidak berwujud. (Fatihudin & Firmansyah, 2019).

Dalam penyediaan jasa, sewa juga merupakan salah satu jasa yang disediakan. Jasa sewa merupakan sebuah layanan yang menyediakan barang barang atau jasa yang dapat disewa oleh pelanggan untuk jangka waktu tertentu dengan membayar sejumlah uang sebagai biaya sewa. Jasa sewa dapat ditemukan dalam berbagai bentuk, seperti sewa mobil, sewa rumah, sewa gedung, dan masih banyak lagi. Salah satunya adalah jasa sewa bus sebagai moda transportasi.

Bus Sewa

Dengan berkembangnya industri pariwisata, bus sewa menjadi bagian penting dari sektor jasa sewa transportasi. Bus sewa sangat membantu dalam mempermudah perjalanan wisata dan menjadi solusi bagi masyarakat yang ingin mengunjungi tempat wisata tanpa harus repot memikirkan soal transportasi. Bus sewa dan juga bus pada umumnya juga mengalami perkembangan yang signifikan, baik dari segi kapasitas maupun fasilitas yang ditawarkan. Keselamatan dalam bus sewa menjadi hal yang sangat penting untuk mempertimbangkan kenyamanan dan keamanan penumpang dan pengemudi selama perjalanan. Menurut Avendika, dkk (2016) Faktor-faktor seperti masa kerja, sikap, pelatihan keselamatan berkendara, peraturan, kondisi kendaraan, peran teman sebaya, dan pengetahuan sopir memiliki korelasi yang signifikan dengan bagaimana pengemudi bus berkendara dengan aman (Puteri & Nisa, 2020).

Keselamatan

Keselamatan merupakan aspek yang sangat krusial bagi tiap individu dalam kehidupan sehari-hari. Istilah "keselamatan" umumnya berkaitan dengan situasi di mana seseorang atau lingkungan terbebas dari bahaya atau ancaman yang dapat membahayakan kesehatan, hidup, atau properti. Dalam hal berkendara, keselamatan mengacu kepada keselamatan sendiri dan keselamatan pengendara lain di jalanan. Strecher memberikan gambaran mengenai cara-cara berkendara yang mementingkan keselamatan, yaitu dengan cara menjaga kecepatan sesuai dengan batasnya, tidak melakukan manuver yang agresif dalam berkendara, menjaga jarak aman, menggunakan sabuk keselamatan, berkendara dengan keadaan sadar seperti tidak dalam pengaruh alkohol, mengantuk dan lain-lain. (Haryanto, 2016) Hal ini juga sama berlakunya dengan pengendara bus, umumnya mengacu pada keadaan dimana seseorang mementingkan keselamatan tidak hanya dirinya sendiri dan pengguna jalan lain, tapi juga penumpang yang menggunakan layanan transportasi ini. Oleh karena itu, sangat penting bagi pengendara bus untuk memperhatikan beberapa hal yang dapat memastikan keselamatan selama berkendara. Pengendara bus juga harus memiliki dokumen dokumen lengkap saat perjalanan, dari surat perintah jalan dari perusahaan sampai ke surat izin mengemudi.

Surat izin mengemudi pengendara yang digunakan juga tidak sembarangan, SIM yang digunakan adalah SIM B. Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (2009) pada BAB VIII Pasal 30 disebutkan SIM B untuk kendaraan umum terbagi menjadi dua, yaitu :

1. SIM B1 Umum

Surat Izin Mengemudi B1 berlaku untuk kendaraan penumpang dan barang individu dengan berat maksimum 3.500 kilogram

2. SIM B2 Umum

Surat Izin Mengemudi B2 berlaku untuk kendaraan penarik, kendaraan alat berat, atau kendaraan bermotor yang menarik kereta tempelan atau gandingan individu dengan berat total lebih dari 1.000 kilogram.

Selain dari aspek kelengkapan surat dan keahlian pengemudi, ada pula alat dan fitur yang harus ada di dalam bus jika terjadi situasi darurat. Menurut Anshori (2022) berikut adalah alat dan fasilitas yang umumnya ditemukan di dalam bus, antara lain adalah martil pemecah kaca, tabung pemadam api, sabuk pengaman, dan kotak P3K dan obat-obatan.

Menurut Nugroho, Sulistio, dan Kusuma (2012), selain Kepemilikan SIM B, berikut adalah karakteristik mempengaruhi dalam kecelakaan terjadinya bus :

1. Durasi Waktu Mengemudi

Durasi waktu mengemudi sangat berpengaruh terhadap konsentrasi dan kemampuan pengemudi saat berkendara. Berdasarkan survey yang dilakukan, sebanyak 60% pengemudi bus mengemudikan kendaraannya lebih dari 10 jam perharinya.

2. Frekuensi Mengemudi

Frekuensi mengemudi adalah jumlah kali seseorang mengemudi kendaraan selama periode waktu tertentu. Berdasarkan survey yang dilakukan, mayoritas pengemudi bus memiliki frekuensi mengemudi sebanyak enam kali dalam satu minggu.

3. Ketersediaan Pengemudi Cadangan

Ketersediaan pengemudi cadangan sangatlah penting, karena jika terjadi sesuatu pada pengemudi utama selama perjalanan, pengemudi cadangan bisa menggantikan pengemudi utama untuk memastikan keselamatan dan kenyamanan penumpang. Jika ketersediaan pengemudi cadangan tidak memadai, maka bus bisa dibilang tidak layak untuk melakukan perjalanan sehingga mungkin sekali untuk ditunda atau dibatalkan yang akan menyebabkan keresahan dan kerugian bagi penumpang. Maka, perusahaan harus memastikan mereka memiliki pengemudi cadangan yang cukup dan memiliki sistem untuk memastikan pengemudi cadangan dapat segera mengisi posisi jika diperlukan.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian dalam makalah ini memiliki tahapan sebagai berikut:

1. Studi Literatur

Studi literatur dilakukan dengan mencari berbagai macam sumber dari jurnal, artikel, berita, buku, dan lain-lain

2. Perumusan identifikasi masalah, rumusan masalah dan tujuan

Setelah dilakukan studi literatur, selanjutnya dibuat identifikasi masalah, rumusan, beserta tujuannya

3. Pengumpulan data

Pengumpulan data sampel penuh dilakukan dengan menggunakan kuesioner yang disebarakan secara daring

4. Dilakukan perhitungan dari sampel penuh

Dilakukan perhitungan sampel penuh dengan menggunakan aplikasi IBM SPSS dan dilakukan uji normalisasi, validitas, reliabilitas, one sample t-test, juga independent sample t-test

5. Pembahasan Hasil Analisis dan dibuat kesimpulan dan saran.

Setelah dilakukan perhitungan dengan menggunakan aplikasi IBM SPSS, data yang didapat dari perhitungan dibuat hasil analisisnya kemudian dibuat kesimpulan dan saran.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Rangkuman Data

Sebuah survei berupa kuesioner dibuat menggunakan *google form* dan disebarakan secara daring melalui media sosial, penyebaran kuesioner dimulai dari bulan Maret 2023 dan mendapatkan responden sebanyak 152 orang. Tabel 1 di bawah merupakan data jenis kelamin dari seluruh responden yang mengisi kuesioner, diketahui bahwa ada 61 responden laki-laki dan 91 responden perempuan dengan masing masing persentase sebesar 59,9% dan 40,1% .

Tabel 1 Perbandingan jenis kelamin responden

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Laki – Laki	61	59,9%
Perempuan	91	40,1%

Pada tabel 2 di bawah ini diketahui bahwa dari 152 responden dari survei yang dilakukan, mayoritas responden yang mengisi kuesioner berumur dari rentang 21 – 30 tahun dengan jumlah responden sebanyak 93 orang dan persentasenya sebanyak 61,184%

Tabel 2 Perbandingan usia responden

Usia	Jumlah Responden	Persentase
17 – 20 Tahun	50	32,895%
21 – 30 Tahun	93	61,184%
31 – 40 Tahun	4	2,632%
Diatas 40 Tahun	5	3,289%

Pada tabel 3 di bawah dapat disimpulkan bahwa dari 152 responden, mayoritas responden berasal dari Jakarta Pusat dan Jakarta Barat dengan masing masing jumlah responden sebanyak 26 orang dengan jumlah persentasenya 17,105%. Tapi, dapat disimpulkan lagi bahwa responden lebih banyak yang berasal dari JABODETABEK daripada daerah di luar JABODETABEK dengan jumlah responden dari JABODETABEK sebanyak 129 orang dan dari luar JABODETABEK sebanyak 23 orang.

Tabel 3 Perbandingan domisili responden

Domisili	Jumlah Responden	Persentase
Bali	1	0,658 %
Bandung	6	3,947 %
Bekasi	12	7,895 %
Bogor	4	2,632 %

Tabel 4 Perbandingan domisili responden (Lanjutan)

Domisili	Jumlah Responden	Persentase
Cirebon	1	0,658 %
Depok	7	4,605 %
Jakarta Barat	26	17,105 %
Jakarta Pusat	26	17,105 %
Jakarta Selatan	6	3,947 %
Jakarta Timur	19	12,500 %
Jakarta Utara	18	11,842 %
Jogjakarta	5	3,289 %
Karawang	1	0,658 %
Manado	1	0,658 %
Surabaya	4	2,632 %
Tangerang	11	7,237 %
Tuban	4	2,632 %

Pada tabel 5 di bawah ini, dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden merupakan mahasiswa dengan jumlah responden sebanyak 86 orang dan persentase sebesar 56,579%

Tabel 5 Perbandingan pekerjaan responden

Pekerjaan	Jumlah Responden	Persentase
Baker	1	0,658 %
Barista	1	0,658 %
Content Creator	2	1,316 %
Dokter	2	1,316 %
Driver	1	0,658 %
Freelancer	4	2,632 %
Graphic Designer	1	0,658 %
Guru	2	1,316 %
Ibu Rumah Tangga	2	1,316 %
Karyawan Swasta	25	16,447 %
Legal	1	0,658 %
Mahasiswa	86	56,579 %
Make up artist	1	0,658 %
Office Boy	1	0,658 %
Pedagang	2	1,316 %

Tabel 6 Perbandingan pekerjaan responden (Lanjutan)

Pekerjaan	Jumlah Responden	Persentase
Pegawai Negeri Sipil	6	3,947 %
Pelajar	8	5,263 %
Perawat	2	1,316 %
TNI	1	0,658 %

Uji Normalitas

Uji normalitas penelitian ini dilakukan menggunakan teknik *Normal Probability Plot* dan *One Sample Kolmogorov-Smirnov* dengan jawaban dari 152 responden. Dilakukannya uji normalitas bertujuan untuk mengevaluasi dan melihat apakah data yang dikumpulkan memiliki distribusi normal. Metode yang dilakukan dalam uji normalitas yakni *Normal Probability Plot* didapatkan hasil tiap grafik histogram dan grafik P-Plot sudah terdistribusi normal, kemudian dilakukan pengujian menggunakan metode *One Sample Kolmogorov-Smirnov*, dalam pengujian ini hasil yang didapatkan semuanya memiliki hasil $< 0,05$ yang berarti distribusi data tidak normal. Peneliti tetap melanjutkan pengujian selanjutnya dikarenakan keterbatasan waktu yang dimiliki.

Uji Validitas dan Reliabilitas

Penelitian ini melakukan pengujian validitas dengan menggunakan korelasi *Spearman* dan uji reliabilitas dengan menggunakan teknik *cornbach's alpha*. Berdasarkan hasil yang telah diuji, seluruh pertanyaan pada aspek pengetahuan tentang Bus HIBA sewa tidak valid dan tidak reliabel. Sedangkan untuk pertanyaan mengenai penilaian tingkat keselamatan Bus HIBA pada aspek keselamatan Bus HIBA sebagai transportasi sewa dan pertanyaan mengenai penilaian tingkat keselamatan saat berada di jalan pada aspek pandangan masyarakat mengenai Bus HIBA sebagai sesama pengendara tidak valid. Sedangkan untuk pertanyaan lainnya dari semua aspek valid dan reliabel. Meskipun ada aspek dan beberapa pertanyaan yang tidak diterima karena tidak valid ataupun tidak reliabel, peneliti tetap melanjutkan proses pengolahan data dikarenakan adanya keterbatasan waktu yang dimiliki.

Metode *One Sample T-Test*

Di bawah ini adalah hasil tes metode analisis *One Sample T-Test* yang melibatkan 152 responden terhadap setiap aspek dan secara keseluruhan. Dilakukan uji *One Sample T-Test* adalah untuk menentukan apakah ada perbedaan antara sampel penelitian dan rata-rata populasi.

Tabel 7 merupakan hasil dari pengujian *One Sample T-Test* pada indikator aspek pengetahuan Bus HIBA sewa. dapat disimpulkan bahwa responden kurang mengetahui tentang Bus HIBA sewa, ataupun tidak familiar dan jarang bepergian menggunakan Bus HIBA sewa karena keseluruhan pertanyaan yang diberikan mendapat nilai rata-rata di bawah 2,5. Berdasarkan pengujian dengan metode *One Sample T-Test* dalam indikator pengetahuan tentang Bus HIBA sewa didapatkan hasil α lebih kecil dari 0,001 yang berarti hasilnya adalah signifikan dan terdapat perbedaan yang berarti.

Tabel 7 Hasil *One Sample T-Test* pada indikator aspek pengetahuan tentang Bus HIBA sewa

Pertanyaan	Rataan	Selisih Mean	Simpangan Baku	α	Signifikan pada $\alpha < 0,05$ (Ya/Tidak)
1	1,23	-1,270	0,422	$<0,001$	Ya
2	1,99	-0,513	1,297	$<0,001$	Ya
3	2,08	-0,421	0,636	$<0,001$	Ya

Di bawah ini adalah hasil dari pengujian *One Sample T-Test* pada indikator aspek keselamatan Bus HIBA sebagai transportasi sewa.

Tabel 8 menunjukkan hasil yang didapat berdasarkan pengujian dengan metode *One Sample T-Test* dalam indikator ini, didapatkan hasil yang sebagian besar signifikan karena nilai α lebih kecil dari 0,001 atau lebih kecil dari 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan yang berarti. Kecuali untuk pertanyaan nomor tiga yang nilai

signifikasinya lebih dari 0,05 yang berarti tidak signifikan, maka dari itu dapat disimpulkan bahwa pertanyaan nomor tiga tidak ada perbedaan yang berarti.

Tabel 8 Hasil *One Sample T-Test* pada indikator aspek keselamatan Bus HIBA sebagai transportasi sewa

Pertanyaan	Rataan	Selisih Mean	Simpangan Baku	α	Signifikan pada $\alpha < 0,05$ (Ya/Tidak)
2	2,13	-0,368	0,859	<0,001	Ya
3	2,46	-0,039	0,754	0,519	Tidak
4	2,66	0,158	0,764	0,012	Ya
5	2,92	0,421	0,768	<0,001	Ya
6	3,31	0,809	0,757	<0,001	Ya

Di bawah ini adalah hasil dari pengujian *One Sample T-Test* pada indikator aspek ketersediaan alat penunjang keselamatan di dalam Bus HIBA

Tabel 9 menunjukan bahwa berdasarkan pengujian pada metode *One Sample T-Test* dalam indikator ini, kepuasan pelanggan mendapatkan hasil α kurang dari 0,001 diseluruh pertanyaannya yang berarti dapat disimpulkan bahwa aspek ketersediaan alat penunjang keselamatan di dalam bus mendapat hasil yang signifikan dan terdapat perbedaan yang berarti

Tabel 9 Hasil *One Sample T-Test* pada indikator aspek ketersediaan alat penunjang keselamatan di dalam Bus HIBA

Pertanyaan	Rataan	Selisih Mean	Simpangan Baku	α	Signifikan pada $\alpha < 0,05$ (Ya/Tidak)
1	3,34	0,842	0,756	<0,001	Ya
2	3,22	0,717	0,861	<0,001	Ya
3	3,56	1,059	0,584	<0,001	Ya
4	3,41	0,908	0,766	<0,001	Ya
5	3,30	0,803	0,806	<0,001	Ya
6	3,63	1,132	0,606	<0,001	Ya

Di bawah ini adalah hasil dari pengujian *One Sample T-Test* pada indikator aspek pandangan masyarakat mengenai Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan.

Tabel 10 dan 11 di bawah ini menunjukkan berdasarkan pengujian dengan metode *One Sample T-Test* dalam indikator ini, ada empat pertanyaan yang nilai α nya kurang dari 0,001 yang berarti pernyataan yang diberikan mendapatkan hasil yang signifikan dan menandakan pernyataan yang diberikan dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan yang berarti, selain itu ada lima pertanyaan yang nilai α -nya lebih dari 0,05 sehingga mendapatkan hasil yang tidak signifikan yang dapat disimpulkan bahwa pernyataan-pernyataan tersebut tidak terdapat perbedaan yang berarti

Tabel 10 Hasil *One Sample T-Test* pada indikator aspek pandangan masyarakat mengenai Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan

Pertanyaan	Rataan	Selisih Mean	Simpangan Baku	α	Signifikan pada $\alpha < 0,05$ (Ya/Tidak)
1	3,22	0,717	0,976	<0,001	Ya
3	2,36	-0,145	0,872	0,042	Tidak

Tabel 11 Hasil *One Sample T-Test* pada indikator aspek pandangan masyarakat mengenai Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan (Lanjutan)

Pertanyaan	Rataan	Selisih Mean	Simpangan Baku	α	Signifikan pada $\alpha < 0,05$ (Ya/Tidak)
4	2,88	0,375	0,567	<0,001	Ya
5	2,61	0,112	0,928	0,139	Tidak
6	2,61	0,105	0,885	0,145	Tidak
7	2,6	0,099	0,923	0,189	Tidak
8	2,47	-0,033	0,891	0,650	Tidak
9	3,61	1,105	0,692	<0,001	Ya

Di bawah ini adalah hasil dari pengujian *One Sample T-Test* pada keseluruhan tiap aspek

Berdasarkan Tabel 12, dapat dilihat bahwa pertanyaan mengenai pengetahuan masyarakat mengenai Bus HIBA memiliki nilai rata-ran di bawah 2,5 dan memiliki nilai selisih mean negatif, yang berarti kebanyakan dari responden kurang familiar dan jarang menggunakan Bus HIBA untuk bepergian. Kemudian untuk keselamatan Bus HIBA, ketersediaan alat penunjang keselamatan, dan pandangan Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan memiliki nilai rata-ran di atas 2,5 dan selisih mean yang menandakan bahwa responden memiliki kepuasan dan merasa aman saat menjadi penumpang Bus HIBA ataupun sesama pengendara Bus HIBA. Berdasarkan perbandingan yang dilakukan antara Tabel 10 dengan Tabel 10 dapat disimpulkan bahwa berdasarkan keseluruhan dari setiap indikator didapatkan hasil yang signifikan dan terdapat perbedaan yang berarti meski pada tabel 12 terdapat pertanyaan yang tidak signifikan, namun setelah digabung dengan pertanyaan lainnya maka akan didapatkan hasil signifikan.

Tabel 12 Hasil *One Sample T-Test* pada keseluruhan tiap indikator

Kelompok Variabel	Nilai Rataan	Selisih Mean	Simpangan Baku	α	Signifikan pada $\alpha < 0,05$ (Ya/Tidak)
Aspek Pengetahuan Tentang Bus HIBA sewa	1,7656	-0,7346	0,4835	<0,001	Ya
Aspek keselamatan bus Hiba sebagai transportasi sewa	2,7642	0,2642	0,4397	<0,001	Ya
Aspek ketersediaannya alat penunjang keselamatan di dalam bus	3,4101	0,9101	0,5615	<0,001	Ya
Aspek pandangan masyarakat mengenai Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan	2,8151	0,3151	0,4219	<0,001	Ya

Metode *Independent Sample T-Test*

Hasil uji metode analisis ditunjukkan oleh *Independent Sample T-Test* terhadap tiap aspek dan secara keseluruhan dari 152 responden. Dilakukan uji *Independent Sample T-Test* untuk menentukan apakah dua kelompok data independen menunjukkan perbedaan rata-rata.

Pada tabel 13 di bawah ini adalah hasil dari pengujian uji sampel independent berdasarkan jenis kelamin

Dapat pada tabel disimpulkan dari hasil uji independent t-test, tidak terdapat perbedaan jawaban antara responden laki-laki ataupun perempuan

Tabel 13 Hasil analisis berdasarkan jenis kelamin dengan metode *Independent Sample T-Test*

Jenis Kelamin	N	Nilai Selisih Rataan			
		Aspek Pengetahuan Tentang Bus HIBA sewa	Aspek keselamatan bus Hiba sebagai transportasi sewa	Aspek ketersediaannya alat penunjang keselamatan di dalam bus	Aspek pandangan masyarakat mengenai Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan
Laki – Laki	61	1,7705	2,6995	3,3552	2,9035
Perempuan	91	1,7619	2,8077	3,4469	2,7558
Selisih Rataan		0,0086	-0,1082	-0,0917	0,1477
Sig Levene's Test		0,876	0,417	0,872	0,308
Sig T-Test (2-Tailed)		0,915	0,137	0,325	0,086
Signifikan $\alpha > 0,05$ (Ya / Tidak)		Ya	Ya	Ya	Ya

Pada tabel 14 dan 15 bawah ini adalah hasil dari pengujian uji sample independen berdasarkan Usia

Dapat disimpulkan bahwa tidak ada perbedaan pendapat dari jawaban responden yang berumur di bawah 23 tahun ataupun di atas 23 tahun kecuali pada aspek pandangan masyarakat mengenai Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan

Tabel 14 Hasil analisis berdasarkan usia dengan metode *Independent Sample T-Test*

Usia	N	Nilai Selisih Rataan			
		Aspek Pengetahuan Tentang Bus HIBA sewa	Aspek keselamatan bus Hiba sebagai transportasi sewa	Aspek ketersediaannya alat penunjang keselamatan di dalam bus	Aspek pandangan masyarakat mengenai Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan
Di bawah 23 Tahun	116	1,8046	2,7988	3,3664	2,7356

Tabel 15 Hasil analisis berdasarkan usia dengan metode *Independent Sample T-Test*

Usia	N	Nilai Selisih Rataan			
		Aspek Pengetahuan Tentang Bus HIBA sewa	Aspek keselamatan bus Hiba sebagai transportasi sewa	Aspek ketersediaannya alat penunjang keselamatan di dalam bus	Aspek pandangan masyarakat mengenai Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan
Di atas Tahun	23 36	1,6389	2,6528	3,5509	3,0710
Selisih Rataan		0,1657	0,1461	-0,1845	-0,3353
Sig Levene's Test		0,306	0,074	0,648	0,01
Sig T-Test (2-Tailed)		0,072	0,082	0,085	0,001
Signifikan $\alpha > 0,05$ (Ya / Tidak)		Ya	Ya	Ya	Tidak

Tabel 16 dan 17 di bawah ini adalah hasil dari pengujian uji sample independen berdasarkan domisili

Di bawah ini dapat disimpulkan bahwa tidak ada perbedaan yang antara jawaban responden yang berdomisili di JABODETABEK ataupun di luar JABODETABEK

Tabel 16 Hasil analisis berdasarkan domisili dengan metode *Independent Sample T-Test*

Domisili	N	Nilai Selisih Rataan			
		Aspek Pengetahuan Tentang Bus HIBA sewa	Aspek keselamatan bus Hiba sebagai transportasi sewa	Aspek ketersediaannya alat penunjang keselamatan di dalam bus	Aspek pandangan masyarakat mengenai Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan
JABODETABEK	129	1,7778	2,7494	3,3850	2,8139
Diluar JABODETABEK	23	1,6957	2,8478	3,5507	2,8213
Selisih Rataan		0,0821	-0,0984	-0,1657	-0,0073
Sig Levene's Test		0,153	0,252	0,594	0,402

Tabel 17 Hasil analisis berdasarkan domisili dengan metode *Independent Sample T-Test* (Lanjutan)

Domisili	N	Nilai Selisih Rataan			
		Aspek Pengetahuan Tentang Bus HIBA sewa	Aspek keselamatan bus Hiba sebagai transportasi sewa	Aspek ketersediaannya alat penunjang keselamatan di dalam bus	Aspek pandangan masyarakat mengenai Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan
Sig T-Test (2-Tailed)		0,455	0,324	0,193	0,951
Signifikan $\alpha > 0,05$ (Ya/Tidak)		Ya	Ya	Ya	Ya

Tabel 18 bawah ini adalah hasil dari pengujian uji sampel independen terhadap pekerjaan

Di bawah ini dapat disimpulkan bahwa tidak ada perbedaan pendapat antara responden yang merupakan mahasiswa dan selain mahasiswa kecuali pada aspek pandangan masyarakat terhadap Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan

Tabel 18 Hasil analisis berdasarkan pekerjaan dengan *Independent Sample T-Test*

Pekerjaan	N	Nilai Selisih Rataan			
		Aspek Pengetahuan Tentang Bus HIBA sewa	Aspek keselamatan bus Hiba sebagai transportasi sewa	Aspek ketersediaa alat penunjang keselamatan di dalam bus	Aspek pandangan masyarakat mengenai Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan
Mahasiswa	86	1,7946	2,7519	3,3372	2,6654
Selain Mahasiswa	66	1,7273	2,7803	3,5051	3,0101
Selisih Rataan		0,0673	-0,0284	-0,1678	-0,3447
Sig Levene's Test		0,051	0,506	0,884	0,128
Sig T-Test (2-Tailed)		0,397	0,380	0,700	0,0001
Signifikan $\alpha > 0,05$ (Ya/Tidak)		Ya	Ya	Ya	Tidak

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil analisis sebelumnya mencapai kesimpulan berikut:

1. Secara umum, berdasarkan hasil uji *One Sample T-Test*, kita dapat mengetahui bahwa responden memahami bahwa PT HIBA Group menyediakan jasa bus sewa. Responden juga secara keseluruhan merasa selamat sebagai penumpang maupun sebagai sesama pengendara di jalan. Hasil dari pengujian tersebut menunjukkan dimana didapat dari aspek keselamatan Bus HIBA sebagai transportasi sewa, aspek ketersediaannya alat penunjang keselamatan di dalam bus, dan aspek pandangan masyarakat mengenai Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan yang mendapat nilai rata-rata lebih dari 2,5. Namun, dalam aspek pengetahuan tentang Bus HIBA sewa memiliki nilai rata-rata di bawah 2,5 dikarenakan kebanyakan responden menjawab mereka tidak terlalu sering menaiki Bus HIBA pada saat ditanya mengenai frekuensi bepergian menggunakan Bus HIBA sewa sehingga hal tersebut mempengaruhi hasil nilai rata-rata pada uji *One Sample T-Test*.

2. Sebagai kesimpulan dari hasil uji *Independent Sample T-Test*, dapat disimpulkan bahwa, jenis kelamin, usia, domisili, dan pekerjaan tidak mempengaruhi pandangan masyarakat mengenai keselamatan Bus HIBA sewa dari aspek pengetahuannya Bus HIBA sewa, aspek keselamatan Bus HIBA sebagai transportasi sewa, aspek ketersediaannya alat penunjang keselamatan di dalam bus. Namun terdapat perbedaan jawaban antara responden dari uji *Independent Sample T-Test* terhadap usia dan pekerjaan pada aspek pandangan masyarakat mengenai Bus HIBA sebagai sesama pengendara di jalan. Hal ini mengartikan bahwa adanya perbedaan pendapat mengenai aspek tersebut dari responden yang berusia di bawah 23 tahun dan diatas 23 tahun, juga dari responden yang merupakan mahasiswa dan juga memiliki pekerjaan selain mahasiswa.

Saran yang dapat diberikan penulis kepada pihak Bus HIBA, yakni:

1. Menambah alat penunjang keselamatan seperti *GPS Tracker* untuk memantau lokasi bus yang sedang dioperasikan sehingga mudah ditemukan jika bus tersesat, atau lebih parahnya, terjadi kecelakaan di jalan yang tidak banyak dilalui orang agar memudahkan proses evakuasi.
2. Memastikan bahwa bus dan pengemudi dalam keadaan yang baik sebelum beroperasi sehingga menjamin keselamatan penumpang ataupun pengendara lain di jalan.

Sedangkan saran untuk penelitian selanjutnya adalah sebagai berikut:

1. Penelitian bisa dilakukan dengan menjadikan penyedia jasa sewa bus lain sebagai fokusnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, S. A. (2011). *Pengantar Perencanaan Transportasi*. Yogyakarta: PT Graha Ilmu.
- Dirjen Perhub Darat. (2002). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur*. Jakarta: Departemen Perhubungan RI.
- Fatihudin, D., & Firmansyah, M. A. (2019). *Pemasaran Jasa (Strategi, Mengukur Kepuasan dan Loyalitas Pelanggan)*. Yogyakarta: Deepublish.
- Haryanto, H. C. (2016). Keselamatan Dalam Berkendara: Kajian Terkait Dengan Usia dan Jenis Kelamin Pada Pengendara. *Jurnal Ilmiah Psikologi Vol. 7 No. 2*, 95.
- Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia.
- Kawengian, E., Jansen, F., & Rompis, S. Y. (2017). Model Pemilihan Moda Transportasi Angkutan Dalam Provinsi. *Jurnal Teknik Sipil*, 10-19.
- Miro, F. (2005). *Perencanaan transportasi untuk Mahasiswa, Perencanaan, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Munawar, A. (2005). *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Nugroho, L. A., Sulistio, H., & Kusuma, A. (2012). Karakteristik Pengemudi dan Model Peluang Terjadinya Kecelakaan Bus Antar Kota Antar Propinsi. *Jurnal Rekayasa Sipil / Volume. 6, No.1* , 45-46.
- Prawiro, M. (2018, Oktober 31). *Pengertian Transportasi : Fungsi, Manfaat, Jenis dan Contoh Alat Transportasi*. Retrieved from Maxmanroe: <https://www.maxmanroe.com/vid/umum/pengertian-transportasi.html> [AKSES 8 Februari 2023]
- Puteri, A. D., & Nisa, A. M. (2020). Faktor - Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Travel Di PT. Libra Wisata Transport. *Jurnal Online Universitas Pahlawan Tuanku Tambusai Vol. 4 No. 1* , 3.
- Silitonga, S. P., & Rian, D. (2017). Skenario Pengembangan Sistem Angkutan Umum Di Kota Palangka Raya Berbasis Sistem Transportasi Berkelanjutan. *Jurnal Spektran*, 139-140.
- Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB Bandung.

