

**PENGARUH GENDER TERHADAP PERSEPSI MENGENAI FASILITAS JARAK BERJALAN
DI LOKASI PENENTUAN TITIK SIMPUL KERETA API DAN BRT
DI BANDAR UDARA BANJARBARU**

***EFFECT OF GENDER TO PERCEPTION OF WALKING DISTANCE FACILITIES
IN DETERMINATION INTEGRATION LOCATION BETWEEN TRAIN AND BRT
IN BANJARBARU AIRPORT***

Maria Magdalena dan Imbang Danandjojo

Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110, Indonesia
email: mpiolenta@yahoo.com

Diterima: 9 Juni 2016; Direvisi: 25 Juni 2016; disetujui: 29 Juli 2016

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk, (1) mengetahui persepsi penumpang pria dan wanita serta, (2) Pengaruh gender terhadap jarak berjalan, pada saat menentukan lokasi titik simpul Kereta Api dan BRT di Bandar Udara kota Syamsudin Noor di Provinsi Kalimantan Selatan. Metode uji statistik yang dikembangkan adalah non parametrik, dengan uji data dua sampel bebas. Data yang dikumpulkan adalah opini dari masing-masing gender terhadap kepentingan fasilitas jarak berjalan yang dibutuhkan penumpang dalam beralih moda. Hasil analisis menyatakan bahwa persepsi antara wanita dan pria terhadap jarak berjalan sangat perlu dipertimbangkan sebagai penyediaan standar pelayanan bagi masyarakat pada saat beralih moda. Hasil uji signifikansi menunjukan $> 0,05$ yang bermakna bahwa persepsi pria dan wanita terhadap jarak berjalan tidak ada perbedaan.

Kata kunci: gender, jarak berjalan, Banjarbaru, KA, BRT

ABSTRACT

This study aims to know, (1) knowing the perception of men and woman, (2) how they affect men and women walking distance to amenities, when deciding on the location of the nodes of Railways and BRT at Syamsudin Noor Airport. This study uses a non-parametric statistical tests with data testing two independent sample, Data are collected from the opinion of each gender, the importance walking distance to amenities, which takes passengers to switch modes at Syamsudin Noor Airport City. The test results show that the significance of its influence is 0.05 it means that the perception of men and women towards distance running is no different.

Keywords: gender, walking distance, Banjarbaru, train, BRT

PENDAHULUAN

Pada umumnya, pembicaraan mengenai gender dalam kehidupan sehari-hari sudah biasa diperbincangkan, bahkan hingga ke ruang lingkup Ilmu Sumber Daya Manusia gender sudah menjadi bagian dari hal yang tidak dapat dikesampingkan.

Selama ini transportasi dianggap netral gender karena layanan atau infrastruktur transportasi dianggap menguntungkan bagi semua orang, baik laki-laki maupun perempuan secara merata. Namun, survei dan bukti statistik menunjukkan bahwa penggunaan transportasi antara laki-laki dan perempuan sering buta gender atau bias gender (Margarida Queirós & Nuno Marques da Costa, 2012; Kementerian Perhubungan RI, 2010).

Oleh karena itu, langkah awal yang dilakukan peneliti dalam melihat perbedaan persepsi antara pria dan wanita dalam menilai seberapa pentingnya fasilitas kesediaan penumpang mengenai jarak

berjalan, maka dilakukan uji statistik, dimana kami mengambil sampel penelitian di Kota Banjarbaru, salah satu simpul transportasi yaitu di Bandar Udara Syamsudin Noor.

Banjarbaru merupakan sebuah kota baru dalam wilayah Provinsi Kalimantan Selatan yang berdiri pada tanggal 20 April 1999. Dalam kategorisasi kota baru Kota Banjarbaru termasuk dalam kota baru mandiri karena Kota Banjarbaru memiliki jumlah penduduk sebesar 199.627 jiwa, dimana kaum pria dan wanita-nya memiliki karakteristik yang berbeda, tidak hanya dalam bentuk fisik namun banyak hal yang berbeda. Salah satunya yaitu persepsi. Persepsi adalah suatu proses aktivitas seseorang dalam memberikan kesan, penilaian, pendapat, merasakan dan menginterpretasikan sesuatu berdasarkan informasi yang ditampilkan dari sumber lain (yang dipersepsi). Melalui persepsi, dapat mengenali dunia sekitar, yaitu

seluruh dunia yang terdiri dari benda serta manusia dengan segala kejadian-kejadiannya (Mateson, 2005: 116). Dengan persepsi, dapat berinteraksi dengan dunia sekeliling, khususnya antar manusia.

Salah satu prasarana yang terdapat di Banjarbaru yaitu, Bandar Udara Syamsudin Noor. Bandar udara yang saat ini, belum memberikan kemudahan bagi penumpang untuk beralih moda dan masih minimnya moda yang disediakan, dimana belum tersedianya pemuatan moda seperti *Bus Rapid Transit* (BRT) maupun Kereta Api (KA) yang menghubungkan kota Banjarbaru dengan Bandara. Pada tahap *masterplan* KA dan BRT, akan ada jalur KA dan BRT yang masuk ke dalam kota Banjarbaru, namun pada masing-masing *masterplan* belum ada penentuan titik simpul yang saling terintegrasi.

Oleh karena itu, untuk mempermudah penumpang untuk beralih moda, maka perlu adanya penentuan titik simpul pada saat naik turun penumpang dari dan ke Bandar Udara Syamsudin Noor menuju *Bus Rapid Transit* (BRT) maupun Kereta Api (KA) dan titik simpul tersebut perlu mempertimbangkan persepsi penumpang terhadap kepentingan atau kesediaan penumpang untuk berjalan kaki dari dan ke Bandara dari dan ke moda selanjutnya.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian dan Pandangan atas Gender dalam Transportasi

Kata “gender” sering diartikan sebagai kelompok laki-laki, perempuan, atau perbedaan jenis kelamin. Kata “gender” ini sudah sering digunakan oleh orang Indonesia (Akib, 2008). Oleh karena itu, kata yang digunakan dalam penelitian ini adalah kata “gender”, bukan kata “jender”.

Pada umumnya, pembicaraan mengenai gender dalam kehidupan sehari-hari sudah biasa diperbincangkan, bahkan hingga ke ruang lingkup Ilmu Sumber Daya Manusia gender sudah menjadi bagian dari hal yang tidak dapat dikesampingkan.

Berikut ini penjelasan dari beberapa ahli mengenai pengertian gender :

Menurut Fakih (1999) yang dikutip oleh Sujatmoko (2011) pengertian gender yang pertama ditemukan dalam kamus.

“Penggolongan secara gramatikal terhadap kata-kata dan kata-kata lain yang berkaitan dengannya yang secara garis besar berhubungan dengan keberadaan dua jenis kelamin atau kenetralan” Menurut Caplan (1987) “Gender merupakan perbedaan perilaku antara laki-laki dan perempuan selain dari struktur biologis, sebagian besar justru terbentuk melalui proses *social* dan *cultural*”.

Menurut Bem (1981) “ Gender” merupakan

karakteristik kepribadian, seseorang yang dipengaruhi oleh peran gender yang dimilikinya dan dikelompokkan menjadi 4 klasifikasi yaitu maskulin, feminim, androgini dan tak tergolongkan”.

Kata “Transportasi” merupakan perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan dan/atau lainnya, di antara tempat-tempat yang terpisah secara geografis (Steenbrink, 1974).

Selama ini transportasi dianggap netral gender karena layanan atau infrastruktur transportasi dianggap menguntungkan bagi semua orang, baik laki-laki maupun perempuan secara merata. Namun, survei dan bukti statistik menunjukkan bahwa penggunaan transportasi antara laki-laki dan perempuan sering buta gender atau bias gender (Margarida Queirós & Nuno Marques da Costa, 2012; Kementerian Perhubungan RI, 2010). Selama beberapa tahun terakhir banyak akademisi telah membahas hubungan gender dan transportasi. Pada 1990-an diakui bahwa laki-laki dan perempuan memiliki kebutuhan yang berbeda terhadap layanan transportasi dan biasanya intervensi di transportasi tidak menjawab kebutuhan perempuan. Selanjutnya pada pertengahan 1990-an mulai gencar disuarakan adanya kesenjangan akses dan kesempatan antara laki-laki dan perempuan di transportasi. (Margarida Queirós & Nuno Marques da Costa, 2012). Ada 4 (empat) faktor yang mempengaruhi perbedaan perempuan dan laki-laki dalam penggunaan transportasi, yaitu faktor sosial dan ekonomi, perbedaan fisik, kekuasaan dan kerentanan, dan psikologis (Hamilton et.al., 2005).

1. Faktor Sosial dan Ekonomi

Perempuan memiliki peran ganda, yaitu peran domestik mengurus rumah tangga, anak, anggota keluarga yang sakit, orang usia lanjut, dsb dan peran publik sebagai pencari nafkah. Hal ini berbeda dengan laki-laki yang hanya bertanggung jawab sebagai pencari nafkah. Pembagian peran gender juga mempengaruhi pola kegiatan ekonomi perempuan dan laki-laki. Tingkat kegiatan ekonomi perempuan sangat bervariasi, tergantung pada kondisi rumah tangganya. Perempuan yang memiliki anak-anak pra-sekolah lebih rendah tingkat kegiatan ekonominya (Hamilton et.al., 2005). Untuk menyesuaikan diri dengan peran gendernya perempuan lebih banyak bekerja paruh-waktu di tempat yang tidak jauh dari tempat tinggalnya. Perempuan juga dianggap lebih cocok bekerja di bidang administrasi, kesekretariatan, layanan, dan sektor ritel yang dikategorikan jenis pekerjaan tingkat rendah dengan pendapatan rendah (Yael Hasson & Marianna Polevoy, 2011).

Sementara itu laki-laki rata-rata memiliki lebih banyak sumber daya keuangan daripada perempuan karena laki-laki lebih banyak mendapat peluang bekerja di bidang manajerial dengan pendapatan yang lebih tinggi (Hurrell 2005 dalam Hamilton et.al. 2005). Perbedaan peran gender ini juga menimbulkan perbedaan pola perjalanan. Pola perjalanan perempuan antara lain perempuan lebih banyak melakukan perjalanan pada jam sibuk (*peak hours*) seperti mengantar dan menjemput anak ke/dari sekolah, berbelanja, mengantar anggota keluarga yang sakit ke layanan kesehatan, pergi ke tempat bekerja, dsb, perempuan menghindari melakukan perjalanan di malam hari, jarak perjalanan perempuan lebih pendek dibandingkan perjalanan laki-laki; perempuan sering melakukan perjalanan berantai dari satu tujuan dilanjutkan ke tujuan lain, dan dibanding laki-laki setiap hari perempuan lebih banyak melakukan perjalanan, tetapi jaraknya lebih pendek (Yael Hasson & Marianna Polevoy, 2011). Perbedaan pola perjalanan dan sumber daya keuangan yang dimiliki mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Laki-laki cenderung lebih mampu membeli kendaraan pribadi, sedangkan perempuan cenderung memilih menggunakan angkutan umum, terutama yang murah (*affordable*). Untuk memenuhi kebutuhan transportasi yang murah, beberapa negara seperti Inggris dan Swedia menyediakan subsidi 50% dari tarif angkutan umum bagi anak-anak, orang berpendapatan rendah, dan orang berusia 60 tahun ke atas (Yael Hasson & Marianna Polevoy, 2011). PT. Kereta Api Indonesia memberikan diskon 20% bagi manusia usia lanjut yang telah memiliki KTP seumur hidup dan anak-anak usia kurang dari 3 tahun dikenakan tarif 10% dari harga tiket dewasa.

2. Faktor Perbedaan Fisik

Secara fisik biologis laki-laki dan perempuan memang berbeda. Perempuan rata-rata lebih kecil dan pendek dibanding dengan laki-laki. Perbedaan fisik tersebut sebenarnya memiliki implikasi penting untuk mendesain kendaraan dan fasilitas transportasi namun umumnya kurang diperhitungkan (Hoyenga & Hoyenga, 1979; Hamilton & Gregory, 1991 dalam Hamilton et.al. 2005). Desain kendaraan angkutan umum yang tidak memperhitungkan perbedaan fisik anak-anak, perempuan, dan orang yang memiliki keterbatasan mobilitas karena usia dan/atau cacat fisik akan mengurangi aksesibilitas transportasi publik (Yael Hasson & Marianna Polevoy, 2011; Hamilton et al, 1991 dalam Hamilton et.al. 2005).

Beberapa kota dan negara mulai memperhatikan perbedaan fisik perempuan dan laki-laki. Di London, pintu bis lebih dibuat lebar dan lantai bis dibuat lebih rendah dari sebelumnya agar lebih mudah diakses perempuan hamil, manusia usia lanjut, dan pemakai kursi roda (Yael Hasson & Marianna Polevoy, 2011).

3. Faktor Kekuasaan dan Kerentanan

Perempuan, anak-anak, manusia usia lanjut, dan orang berketerbatasan fisik lebih rentan terhadap kecelakaan, pelecehan, kekerasan seksual dan kriminalitas di ruang publik daripada laki-laki. Fenomena kekerasan di ruang publik, termasuk di angkutan umum, mempengaruhi pola perjalanan perempuan (Loukaitou-Sideris 2008; Schulz dan Gilbert 2000 dalam Amy Dunckel-Graglia & Suny Stony Brook 2013). Misalnya perempuan cenderung menghindari melakukan perjalanan pada malam hari dan menghindari menunggu angkutan umum di tempat yang gelap. Beberapa kota dan negara telah menyadari pentingnya menyediakan transportasi publik yang ramah perempuan. Di Montreal Canada pada tahun 1992 dibentuk Komite Keamanan untuk Perempuan Perkotaan (*Women's Urban Security Committee*) yang bertujuan untuk mencari cara untuk meningkatkan akses dan keamanan bagi perempuan terhadap angkutan umum mengingat perempuan merupakan pengguna utama angkutan umum. Amerika Serikat, Canada dan London memasang CCTV di sarana dan prasarana transportasi publik, lampu penerangan ruang publik yang memadai, dan melakukan advokasi publik untuk meningkatkan kesadaran petugas stasiun, pengemudi, dan penumpang. (Yael Hasson & Marianna Polevoy, 2011). Mexico City menyediakan angkutan umum khusus bagi perempuan berupa bis dan taxi yang dicat warna pink (Amy Dunckel-Graglia & Suny Stony Brook, 2013). PT. Kereta Api Indonesia sejak 19 Agustus 2012 menyediakan gerbong khusus bagi perempuan di KRL Jabodetabek yang dicat warna pink untuk membedakan dengan gerbong lain.

4. Faktor Psikologis

Suatu survei yang dilakukan pada penduduk Oslo tentang persepsi laki-laki dan perempuan terhadap moda transportasi menunjukkan bahwa laki-laki dan perempuan memiliki nilai-nilai budaya yang berbeda terkait dengan jenis moda transportasi. Perempuan tampaknya lebih menyukai angkutan umum dan percaya bahwa angkutan umum mempermudah mereka dalam melakukan perjalanan. Sebaliknya, laki-laki lebih menyukai menggunakan mobil pribadi dibandingkan dengan angkutan umum.

B. Standar Pelayanan Angkutan Umum

Pelayanan angkutan umum dapat dikatakan baik apabila sesuai dengan standar-standar yang telah di keluarkan pemerintah. Pengoperasian angkutan umum antar kota dalam provinsi (AKDP) hingga saat ini belum memiliki SPM (Standar Pelayanan Minimum). Untuk mengetahui apakah pelayanan angkutan umum tersebut sudah berjalan dengan baik atau belum, dapat dievaluasi dengan memakai indikator kendaraan angkutan umum baik dari standar world bank atau standar yang telah ditetapkan pemerintah.

Untuk indikator standar pelayanan kendaraan umum dapat dilihat pada tabel berikut 1.

Dalam indikator kualitas pelayanan dari World Bank, sudah diberikan batasan nilai yang diperlukan mengenai kehandalan/ketepatan yang harus dipenuhi namun dalam hal ini tidak secara tegas membedakan kondisi kota yang dilayaninya. Kondisi atau penggolongan besaran kota sangat penting dikarenakan karakteristik pelayanan yang berbeda sesuai dengan besaran kota selain itu indikator dari world bank tersebut hanya berupa pelayanan yang bisa diterima secara langsung oleh penumpang angkutan secara kualitatif dan tidak memberikan indikator pelayanan lainnya yang diterima penumpang secara kuantitatif (Basuki, 2012).

Berdasarkan Studi Standard Pelayanan Minimal (SPM) BSTP 2009 (Ali, 2014) angkutan umum dibagi atas tiga kepentingan dan besaran kota. Berdasarkan tingkat kepentingan, Standard Pelayanan Minimal (SPM) dibagi dalam kelompok sangat penting, penting dan cukup penting, sedang berdasarkan besaran kota SPM dikelompokkan ke dalam ukuran kota kecil,

sedang, besar dan metropolitan. Ukuran dan standar SPM dilakukan dengan melakukan perhitungan yang bersifat kuantitatif dan kualitatif.

1. Standar Pelayanan Secara Kuantitatif
Besaran kuantitatif terdiri atas: jarak berjalan kaki, *headway*, kecepatan, waktu operasi dan pergantian kendaraan.
 - a. Jarak Berjalan Kaki. Dibedakan berdasarkan tata guna lahan dan lokasi. Untuk pusat kegiatan yang sangat padat dengan tata guna lahan pasar dan pertokoan, maka jarak tempat henti semakin dekat yaitu sekitar 200-300m. Sebaliknya, untuk lahan campuran jarang yang dikarakteristikan dengan perumahan, ladang, sawah, tanah kosong yang terletak di pinggiran, maka jarak tempat henti sekitar 500-1000m;
 - b. Waktu Antara (*Headway*). Ditentukan berdasarkan ukuran kota. Semakin besar ukuran kota, semakin cepat waktu antaranya. Kecepatan perjalanan dan waktu tempuh perjalanan penumpang. Kecepatan perjalanan ditentukan sama untuk semua ukuran kota, yaitu 20 km/jam, dengan waktu tempuh penumpang yang semakin lama untuk kota yang lebih besar;
 - c. Rentang Waktu Pelayanan. Semakin besar ukuran kota, maka semakin lama waktu pelayanan;
 - d. Pergantian Kendaraan (Antar Rute). Diusahakan tidak ada pergantian kendaraan bagi penumpang. Jumlah pergantian kendaraan sebaiknya rata-rata 0-1, dan maksimum 2 kali untuk sekali perjalanan (maksimal 25% penumpang berganti kendaraan sebanyak 2 kali);
 - e. Kapasitas Kendaraan. Ditentukan berdasarkan ukuran kota. Semakin besar ukuran kota, semakin besar kapasitas kendaraan yang dibutuhkan.

Tabel 1. Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum

No	Parameter	Standard
1	Waktu antara (<i>headway</i>)	10 – 20 menit*
2	1. Rata-rata	5 – 10 menit**
	2. Maximum	10 – 20 menit**
3	Faktor muatan (<i>Load factor</i>)	70 %*
4	Jarak perjalanan	230 – 260 (Km/kedaraan/hari)*
5	Kapasitas operasi	80 – 90 %*
6	Waktu perjalanan	
	1. Rata-rata	1 – 1.5 jam**
	2. Maximum	2 – 3 jam**
7	Kecepatan perjalanan	
	1. Daerah padat	10-12 Km/Jam**
	2. Daerah jalur khusus (<i>busway</i>)	15-18 Km/Jam**
	3. Daerah kurang padat	25 Km/Jam**

Keterangan:

*World Bank

**Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sumber : Nasution, 2003

2. Standar Pelayanan Secara Kualitatif
Hal-hal yang tercakup dalam mengukur pelayanan secara kualitatif meliputi tempat henti, tiket, tarif dan subsidi, informasi dan fasilitas bagi penyandang cacat.
 - a. Tempat henti, antara lain tersedia tempat menaik dan menurunkan penumpang, model halte tertutup atau terbuka tergantung jenis tiket yang digunakan;
 - b. Tiket dan Cara Pembayaran, antara lain penggunaan karcis, letak mesin dapat di halte atau bis, untuk kota besar dan metropolitan dan daerah dengan kepadatan tinggi sebaiknya menggunakan mesin tiket yang terletak di halte;
 - c. Penetapan Tarif dan Subsidi;
 - d. Fasilitas Bagi Penyandang Cacat.
Untuk mengukur tingkat keberhasilan atau kinerja dari sistem operasi transportasi, maka diperlukan beberapa indikator yang dapat dilihat. Terdapat dua indikator, yang pertama menyangkut kuantitatif yang dinyatakan dengan tingkat pelayanan, dan yang kedua lebih bersifat kualitatif dinyatakan dengan mutu pelayanan. (Hendarto, 2001).

METODE PENELITIAN

A. Model, Metoda, atau Formula Perhitungan Uji Dua Sampel Bebas

Terdapat beberapa model, metoda, atau formula perhitungan yang digunakan dalam Uji Dua Sampel Bebas, salah satu diantaranya adalah uji *Mann-Whitney*.

Langkah-langkah proses Uji *Mann-Whitney*, adalah sebagai berikut:

1. Gabungkan data yang diperoleh dari dua sampel, kemudian urutkan nilainya dari yang terkecil sampai dengan yang terbesar (ranking). Untuk nilai yang sama, maka nilai ranking adalah nilai ranking rata-rata dari nilai yang sama. Misal, ada 3 data yang nilainya sama, yaitu 2, pada urutan ranking 7, 8, dan 9. Maka, nilai ranking untuk ketiga data yang sama tersebut adalah $(7 + 8 + 9) / 3 = 8$;
2. Jumlahkan ranking yang ada pada setiap kelompok data;

3. Hitung U dengan rumus:
 $U_i = n_1 \cdot n_2 + \left[\frac{1}{2} n_i (n_i + 1) - R_i \right]$ dan $U = \text{Min} [U_1, U_2]$

Dengan:

n_1 = Jumlah data pada kelompok pertama;

n_2 = Jumlah data pada kelompok kedua;

R_i = Jumlah *ranking* pada kelompok data ke- i .

Proses pengambilan keputusan:

1. Hipotesis:
 H_0 : Tidak ada perbedaan di antara kelompok data;
 H_a : Ada perbedaan yang nyata di antara kelompok data.
2. Dasar pengambilan keputusan:
Jika $z_{\text{hitung}} < z_{\text{Tabel}}$ è H_0 Diterima;
Jika $z_{\text{hitung}} > z_{\text{Tabel}}$ è H_0 Ditolak;
 z_{hitung} dihitung dengan rumus:

$$z_{\text{hitung}} = \frac{U - \left[\frac{n_1 n_2}{2} \right]}{\sqrt{\left[\frac{1}{2} n_1 n_2 (n_1 + n_2 + 1) \right]}}$$

dan z_{Tabel} diperoleh dari Tabel Distribusi Normal Standar, dengan variasi α antara 0,01, 0,05, dan 0,1.

Dengan melihat nilai probabilitas:

Jika Probabilitas > 0,05 maka H_0 diterima;

Jika Probabilitas < 0,05 maka H_0 ditolak.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Responden

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner sejumlah 150 kuesioner dilakukan dan data diinput, dilakukan pemeriksaan data dan didapatkan 134 kuesioner, dengan jumlah pria sebanyak 89 orang, dan jumlah wanita sebanyak 45 orang.

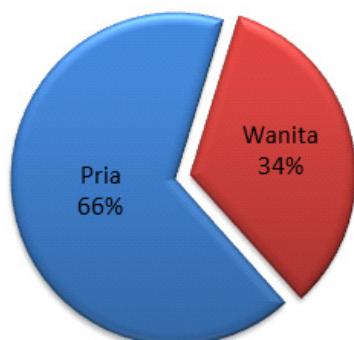
Dari jumlah 134 kuesioner, hasil analisis yang terbagi pada penumpang yang datang maupun keluar dari bandara. Dari hasil penyebaran kuesioner didominasi oleh jenis kelamin pria (66,42%) dan sedangkan jumlah penumpang wanita (33,58%).

Berdasarkan skala kepentingan, jarak berjalan sangat penting oleh (42%) responden untuk pelayanan terminal terpadu di Bandara dan hanya minim yang menilai bahwa jarak berjalan tersebut tidak penting (7%).

Tabel 2. Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

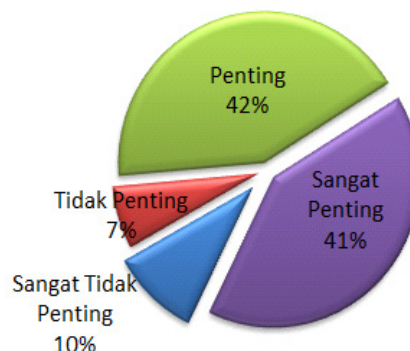
No	Jenis Kelamin		%
1	Pria	89	66,42%
2	Wanita	45	33,58%
Total		134	

Komposisi persepsi pria terhadap tingkat kepentingan jarak berjalan didominasi oleh sangat penting, sebesar 43%, 40% menganggap penting, 12% menganggap sangat tidak penting, dan 5% menganggap tidak penting.

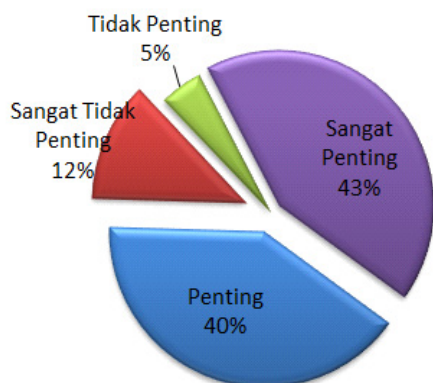


Gambar 1. Komposisi Responden Menurut Jenis Kelamin.

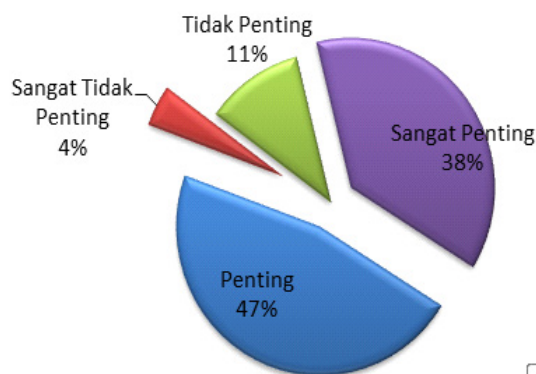
Komposisi persepsi wanita terhadap tingkat kepentingan jarak berjalan didominasi oleh penting, sebesar 47%, 38% menganggap sangat penting, 11% menganggap tidak penting, dan 4% menganggap sangat tidak penting.



Gambar 2. Komposisi Responden Menurut Tingkat Kepentingan Jarak Berjalan.



Gambar 3. Komposisi Persepsi Responden Pria Menurut Tingkat Kepentingan Jarak Berjalan.



Gambar 4. Presentase Persepsi Wanita Terhadap Preferensi Fasilitas Jarak Berjalan.

Tabel 3. Jumlah dan Komposisi Responden

Jumlah Responden						
No	Gender	Sangat Tidak Penting	Tidak Penting	Penting	Sangat Penting	Rata-Rata
		(1)	(2)	(3)	(4)	
1	Pria	11	4	36	38	3,134831
2	Wanita	2	5	21	17	3,177778

Komposisi						
No	Gender	Sangat Tidak Penting	Tidak Penting	Penting	Sangat Penting	Rata-Rata
		(1)	(2)	(3)	(4)	
1	Pria	12%	5%	40%	43%	2,93
2	Wanita	4%	11%	47%	38%	2,69

Tabel 4. Mann-Whitney Test

		Ranks		
	Jenis Kelamin	N	Mean Rank	Sum of Rank
Persepsi	1.00	89	67.99	6051.00
	2.00	45	66.53	2994.00
Total		134		
Test Statistics^a				
Mann-Whitney U				1959.000
Wilcoxon W				2994.000
Z				-.222
Asymp. Sig. (2-tailed)				.824
Ket: a. Grouping Variable: Jenis Kelamin				

B. Pengaruh Kesiediaan Jarak Berjalan Kaki Terhadap Perbedaan Jenis Kelamin

Dengan menggunakan metoda non parametrik, dengan uji data dua sampel bebas, maka dapat dilihat pengaruh kesiediaan jarak berjalan kaki terhadap perbedaan jenis kelamin, yaitu sebagai berikut:

Hasil Hipotesis didapatkan probabilitas $> 0,05$ maka H_0 diterima, nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar $0,824 > 0,05$. Hal ini berarti bahwa persepsi terhadap tingkat kepentingan jarak berjalan dengan perbedaan jenis kelamin, tidak berbeda antara pria dan wanita.

KESIMPULAN

Jumlah rata-rata persepsi responden pria 3,134831 menganggap bahwa jarak berjalan penting untuk dipertimbangkan dalam memudahkan penumpang yang naik turun bandara dalam beralih moda, sedangkan rata-rata persepsi responden wanita 3,177778 menganggap bahwa jarak berjalan penting untuk dipertimbangkan untuk memudahkan penumpang yang naik turun bandara dalam beralih moda, dan bila dilihat dari rata-rata komposisinya pria dan wanita menganggap penting yaitu 2,93 dan 2,69 responden dan bila diuji signifikansinya bahwa probabilitas dari uji signifikansinya lebih dari 0,05, yaitu 0,824. Hal tersebut menunjukkan bahwa tingkat kepentingan jarak berjalan dengan perbedaan jenis kelamin, tidak berbeda antara pria dan wanita.

SARAN

Perlu diadakan sosialisasi dengan pihak General Manager Angkasa Pura I, PU kota Banjarbaru, BAPEDA kota Banjarbaru, Dinas Perhubungan kota Banjarbaru, Ditjen Perhubungan Udara, Ditjen Lalu Lintas Kereta Api, Ditjen Lalu Lintas Jalan, terkait standar pelayanan kendaraan, sehingga dapat memberikan fasilitas yang dibutuhkan oleh masyarakat.

Pihak Ditjen Perhubungan Udara, perlu membuat *master plan* pengembangan Bandara Banjarbaru dengan mengintegrasikan moda kereta api, moda BRT dan moda udara, dengan fasilitas yang diharapkan oleh penumpang, sehingga dapat memudahkan penumpang untuk beralih moda, dan dapat meningkatkan potensi demand yang ada di kota Banjarbaru.

UCAPAN TERIMA KASIH

Kami berterima kasih kepada pihak Dinas Perhubungan Banjarbaru, pihak Angkasa Pura I, pihak Ditjen Lalu Lintas Kereta Api dan Ditjen Udara, dan Anugerah Ilahi sebagai narasumber yang telah membantu kami dalam memberikan data dan informasi terkait data-data yang kami butuhkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Akib, Haedar dan Tarigan, Antoius. "Artikulasi Konsep Implementasi Kebijakan, Perspektif, Model dan Kriteria Pengukurannya." *Jurnal Kebijakan Publik*, (2008).
- Ali, N., Othman M. A., Husain M. N., dan Misran M. H. "A Review of Firely Algorithm." *ARNP Journal of Engineering and Applied Sciences*, Vol. 9, No. 10 (2014).
- Basuki, Arief. "Analisis Pengaruh *Cash Ratio*, *Debt To Total Assets*, *Debt Equity Ratio*, *Return On Asset* dan *Net Income Margin* terhadap *Dividend Payout Ratio*." *Jurnal Ekonomi Undip*, (2012).
- Bem, S. L. "Gender Schema Theory: A cognitive Account of Sex Typing." *Psychological Review*, 88 (1981): 354 – 364.
- Caplan, P. *Cultural Construction of Sexuality*. London: Tavistock publication, 1987.
- Dunckel, Amy-Graglia & SUNY Stony Brook. *Journal of Public Transportation*, Volume 16 Number 2 (2013): 85-105. Diakses dari http://www.academia.edu/6463233/transportasi_public_berkesetaraan_gender_dan_sosial.
- Fakih, Mansour. *Analisis dan Transformasi Sosial*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1999.

- Hamilton, Kerry., Linda Jenkins., Frances Hodgon., Jeff Turner. *Promoting Gender Equality in Transport*. EOC Research, 2005. <http://www.eoc.org.uk/research>.
- Hendarto, Sri. *Dasar-dasar Transportasi*. Bandung: Institut Teknologi Bandung, 2001.
- Matteson and Ivanchevich. *Organizational Behaviour and Management*, 7th Edition. Singapore: McGraw Hill, 2005.
- Nasution. *Metode Research*. Jakarta: PT. Bumi Aksara, 2003.
- Queiros, Margarida & Nuno Marques da Costa. "Knowledge on Gender Dimensions of Transportation in Portugal." *Dialogue and Universalisme*, Volume 3, Number 1 (2012). Diakses dari: http://www.academia.edu/6463233/transportasi_publik_berkesetaraan_gender_dan_sosial.
- Steenbrink. "Optimization of Transport Network." Tugas Akhir, Universitas Jenderal Soedirman, 1974.
- Yael Hasson, Yael & Marianna Polevoy. "Gender Equality Initiatives in Transportation Policy," *A Review of the Literature* (2011). Diakses dari: http://www.academia.edu/6463233/transportasi_publik_berkesetaraan_gender_dan_sosial.