

## Faktor-Faktor yang Memengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Berjalan Kaki dan Sepeda di Kota Bogor

Widianto Aji Wibowo<sup>1\*</sup>, Yori Herwangi<sup>2</sup>

Universitas Gadjah Mada, DI Yogyakarta<sup>1,2</sup>

Email: widiantoadji@gmail.com<sup>1</sup>, yherwangi@ugm.ac.id<sup>2</sup>

---

### Artikel info

#### Artikel history

Diterima : 02-06-2022

Diterima dalam bentuk

revisi : 15-06-2022

Diterima untuk publish : 25-06-2022

#### Kata Kunci:

moda transportasi; bentuk kota; pejalan kaki; sepeda; Kota Bogor

#### Keywords:

*modes of transportation; city form; pedestrian; cyclists; Bogor City*

#### Abstrak

Perkembangan kota sebagai suatu simpul ekonomi dan perdagangan menjadi sangat penting bagi sistem perkotaan maupun ekonomi wilayah. Sebaran fasilitas dan layanan publik yang terpusat, menjadi daya tarik masyarakat untuk bekerja ke pusat kota. Pada kondisi seperti ini, bentuk kota ideal sangat dibutuhkan karena untuk mencapai tempat kerja, sekolah, pelayanan publik dan sebagainya bisa dilakukan hanya dengan berjalan kaki atau bersepeda. Penelitian ini bertujuan untuk melihat karakteristik dan perilaku pemilihan moda berjalan kaki dan sepeda berdasarkan kondisi bentuk lingkungan perkotaan, kondisi demografi, sosial dan ekonomi masyarakat. Serta melihat faktor-faktor apa saja yang mungkin memengaruhi dalam pengambilan keputusan memilih moda transportasi. Penelitian ini menggunakan pendekatan deduktif kuantitatif. Metode penelitian ini berdasarkan kuesioner bersamaan dengan wawancara dan observasi lapangan. Penelitian dilakukan di delapan kelurahan di Kota Bogor. Sasaran responden adalah individu yang bertempat tinggal/berdomisili di wilayah tersebut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa moda jalan kaki merupakan moda yang paling sering dipilih untuk melakukan perjalanan. Selain itu, moda sepeda menjadi moda kedua yang paling sering digunakan. Faktor bentuk kota yang memengaruhi adalah akses dan keterjangkauan fasilitas dan layanan publik seperti halte, dan kawasan komersil. Selain itu, kepadatan penduduk dan tingkat nilai guna lahan menjadi faktor berpengaruh juga. Selanjutnya, faktor demografi, sosial, dan ekonomi yang memengaruhi adalah besaran pendapatan, kepemilikan kendaraan pribadi, hari melakukan perjalanan, dan kemampuan berjalan kaki berdasarkan jarak terjauh. Selain itu, ada faktor lain yang memengaruhi, yaitu waktu tempuh ke tujuan, biaya yang terjangkau, serta keamanan dan kenyamanan jalur pejalan kaki dan sepeda.

#### Abstract

*The development of the city as an economic and trade node is very important for the urban system and the regional economy. The distribution of centralized public facilities and services attracts people to work in the city center. In these conditions, the ideal form of the city is needed because to reach work, school, public services and so on can be done only by walking or cycling. This study aims to examine the characteristics and behavior of walking and bicycle mode selection based on the shape of the urban environment, demographic, social and economic conditions of the community. And look at the factors that might influence the decision to choose the mode of transportation. This study uses a quantitative deductive approach. This research method is based on a questionnaire along with interviews and field observations. The study was conducted in eight urban villages in the city of Bogor. The target respondents are individuals who reside/domicile in the area. The results showed that walking mode was the most frequently chosen mode of travel. In addition, the bicycle mode is the second most frequently used mode. The influencing city form factor is the access and affordability of public facilities and services such as bus stops and commercial areas. In addition, population density and the level of land use are also influential factors. Furthermore, demographic, social, and economic factors that influence are income, personal vehicle*

---

*ownership, days of travel, and ability to walk based on the furthest distance. In addition, there are other factors that influence, namely the travel time to the destination, affordable costs, as well as the safety and comfort of pedestrian and bicycle paths.*

---

**Koresponden author: Widianto Aji Wibowo**

Email: [widiantoadji@gmail.com](mailto:widiantoadji@gmail.com)

artikel dengan akses terbuka dibawah lisensi

CC BY SA



## Pendahuluan

Perkembangan Kota Bogor sebagai sebuah kota yang terletak sangat dekat dengan DKI Jakarta, merupakan potensi strategis bagi perkembangan dan pertumbuhan ekonomi dan jasa, pusat kegiatan nasional bidang industri, perdagangan, pariwisata, komunikasi, dan transportasi ([BPS Kota Bogor, 2021](#)). Memberikan peluang ragam pekerjaan yang lebih banyak untuk masyarakat. Hal ini membuat pergerakan perjalanan aktif masyarakat sangat tinggi. Pada kondisi seperti ini, pemilihan moda transportasi untuk digunakan sehari-hari menjadi sangat penting. Salah satu faktor yang dianggap berpengaruh dalam keputusan seseorang memilih moda transportasi adalah faktor bentuk kota ([Tangkudung et al., 2019](#)). Kota yang ideal adalah kota yang dibentuk agar mampu mencapai antar kawasan hanya dengan berjalan kaki dan/atau sepeda.

Namun, tren yang terjadi saat ini justru mendorong jarak tempuh antar kawasan yang jauh mengakibatkan penggunaan kendaraan pribadi bermotor meningkat ([Susantono, 2014](#)). Selain itu, kondisi yang terjadi saat ini keadaan angkutan umum yang kurang aman dan nyaman, serta belum mampu menjangkau seluruh wilayah. Ditambah kondisi jalur pejalan kaki yang memprihatinkan serta belum banyak dibangun jalur khusus sepeda ([Istianto et al., 2019](#)), walaupun sudah ada namun kondisinya masih harus berbagi dengan transportasi lain, sehingga aspek keselamatan dan kenyamanan masih sangat kurang terlindungi. Beberapa hal tersebut menjadi penyebab mengapa pilihan moda berjalan kaki dan sepeda semakin terpinggirkan.

Tekanan urbanisasi yang cepat, khususnya kota-kota di negara berkembang sekarang menghadapi tantangan untuk menuju pola mobilitas yang lebih berkelanjutan. Berjalan kaki dan bersepeda diakui sebagai moda transportasi berkelanjutan, yang berpotensi memberikan kontribusi pada efisiensi energi, mengurangi kemacetan dan polusi udara, serta meningkatkan kesehatan masyarakat ([Tight et al., 2011](#)). Untuk mencapai transportasi berkelanjutan, perlu adanya dukungan dari aspek pembangunan yang terdiri dari beberapa faktor seperti guna lahan campuran, lokasi lingkungan, pola jaringan jalan, diversifikasi moda transportasi publik, dan jarak perjalanan ([Zhang et al., 2016](#)). Saat ini, berjalan kaki dan bersepeda dipelajari dengan baik sebagai mode perjalanan tertentu atau sebagai bagian terintegrasi dari moda perjalanan berkelanjutan ([Olafsson et al., 2016](#)).

Kecenderungan yang terjadi saat ini adalah masyarakat melakukan perjalanan dengan berjalan kaki dan/atau sepeda masih sebatas untuk rekreasi dan olahraga, belum ada penelitian yang meyakinkan berjalan kaki dan bersepeda dilakukan untuk menunjang mobilitas kegiatan sehari-hari ([Artiningsih, 2016](#)). Berjalan kaki belum menjadi moda utama dalam perjalanan sehari-hari karena faktor ekonomi. Hal ini bergantung pada jumlah pendapatan masyarakat, semakin tinggi pendapatan maka kepemilikan kendaraan pribadi semakin tinggi, sehingga

mengurangi frekuensi berjalan kaki ([Indradjati, 2011](#)). Moda transportasi yang digunakan secara umum masih menggunakan kendaraan bermotor baik itu transportasi publik maupun kendaraan pribadi seperti motor atau mobil. Sepeda motor menjadi kendaraan paling banyak digunakan untuk pergi ke tempat bekerja ([Puryaningsih, 2015](#)). Disisi lain, aspek bentuk kota seperti konektivitas antar kawasan yang dihubungkan dengan jalur pedestrian dan jalur sepeda masih belum merata. Kemudian, adanya ketidakpastian akibat dari pengaruh bentuk kota dengan pengembangan kawasan-kawasan pelayanan yang tidak terintegrasi oleh prasarana transportasi yang baik ([De Dios Ortúzar & Willumsen, 2011](#)). Hal tersebut bersumber pada apakah elemen pembentuk kota mampu memberi peluang pada keberlanjutan mobilitas pelaku perjalanan aktif dengan latar belakang demografi, sosial dan ekonomi berbeda. Demi mengurangi kerusakan lingkungan akibat ketergantungan penggunaan kendaraan bermotor dan meningkatkan kesehatan masyarakat ([Jabodetabek, 2021](#)), maka perlu dibuat program yang bertujuan untuk mengubah pola mobilitas masyarakat dari menggunakan kendaraan bermotor ke penggunaan moda berjalan kaki dan bersepeda dalam perjalanan aktif.

Dengan latar belakang tersebut, secara keseluruhan penelitian ini memiliki dua tujuan utama mengidentifikasi karakteristik bentuk kota, demografi, dan sosial ekonomi masyarakat serta perilaku pelaku perjalanan dengan berjalan kaki dan sepeda dalam satu kesatuan sistem transportasi. Serta mengidentifikasi korelasi dan besarnya hubungan faktor-faktor bentuk kota, demografi, dan sosial ekonomi terhadap pemilihan moda perjalanan dengan berjalan kaki dan sepeda di Kota Bogor.

### Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan deduktif kuantitatif. Metode penelitian ini berdasarkan kuesioner bersamaan dengan wawancara dan observasi lapangan. Penelitian dilakukan di delapan kelurahan di Kota Bogor. Sasaran responden adalah individu yang bertempat tinggal/berdomisili di wilayah tersebut. Beberapa kelurahan terpilih tersebut mewakili wilayah lain berdasarkan karakteristik bentuk kota. Karakteristik tersebut yaitu ketersediaan jalur sepeda, jalur pejalan kaki, keragaman moda transportasi, lokasi, kepadatan penduduk, tingkat guna lahan campuran, dan lain-lain.

**Tabel 1.**  
**Wilayah Penelitian**

No.	Kelurahan	Sampel
1	Gudang	30
2	Tegallega	30
3	Sempur	30
4	Kebon Kalapa	30
5	Bantarjati	30
6	Cibuluh	30
7	Kedunghalang	30
8	Ciparigi	30
Total sampel		240

Sumber: Hasil analisis, 2021

Unit amatan dalam penelitian ini adalah individu yang melakukan pekerjaan atau aktivitas yang dilakukan sehari-hari di Kota Bogor dan/atau wilayah sekitarnya. Sedangkan, unit analisis pada penelitian ini yaitu bentuk kota, demografi, dan sosial ekonomi. Adapun selain itu, analisis mengenai pemilihan moda transportasi dikategorikan ke dalam jenis moda jalan kaki, sepeda, dan/atau kendaraan pribadi bermotor. Setiap unit analisis memiliki variabel-variabel yang akan diukur dan dianalisis menggunakan rumus. Agar lebih jelas, di bawah ini merupakan beberapa unit analisis dan variabel yang digunakan dalam penelitian.

**Tabel 2.**  
**Variabel Penelitian**

No.	Unit Analisis	Variabel	Keterangan
1.	Pemilihan Moda Transportasi Perjalanan	Pilihan moda transportasi (Y)	Pilihan moda seperti: kendaraan pribadi, jalan kaki, dan sepeda
2.	Bentuk Lingkungan Perkotaan	Jaringan jalan ramah pejalan kaki (X <sub>4</sub> )	Persepsi responden mengenai jalur pedestrian
		Jaringan jalan ramah pesepeda (X <sub>5</sub> )	Persepsi responden mengenai jalur sepeda
		Kepadatan penduduk (X <sub>6</sub> )	Tingkat kepadatan penduduk dari rendah, sedang, dan tinggi
		Jarak menuju transportasi umum (X <sub>7</sub> )	Jarak dari tempat tinggal ke titik pemberhentian transportasi umum
		Jarak ke kawasan perdagangan (X <sub>8</sub> )	Jarak dari tempat tinggal ke pasar dan/atau pusat perdagangan/ komersil
		Penggunaan lahan campuran (X <sub>9</sub> )	Ragam pemanfaatan ruang untuk perumahan, komersil, perkantoran, dan sebagainya.
		Jarak tempat tinggal ke pusat kota (X <sub>10</sub> )	Kebun Raya Bogor merepresentasikan sebagai pusat kota
3.	Demografi, Sosial, dan Ekonomi	Hari melakukan perjalanan (X <sub>1</sub> )	Pemilihan hari dalam menggunakan moda transportasi
		Jarak tempuh maksimum berjalan kaki (X <sub>2</sub> )	Jarak maksimum yang mampu ditempuh dalam berjalan kaki
		Jarak tempuh maksimum bersepeda (X <sub>3</sub> )	Jarak maksimum yang mampu ditempuh dalam bersepeda
		Pendapatan perkapita (X <sub>11</sub> )	Pendapatan rumah tangga dibagi jumlah anggota keluarga tanggungan
		Umur (X <sub>12</sub> )	Umur responden yang melakukan perjalanan

No.	Unit Analisis	Variabel	Keterangan
		Jenis Kelamin ( $X_{13}$ )	Jenis kelamin responden yang melakukan perjalanan
		Kepemilikan kendaraan pribadi ( $X_{14}$ )	kepemilikan mobil atau motor pribadi
		Jenis pekerjaan ( $X_{15}$ )	Formal: PNS, pegawai pemerintah, Karyawan swasta Informal: wiraswasta, buruh, pedagang, dll

Sumber: Hasil analisis, 2021

Variabel dependen pada penelitian ini adalah Pilihan Moda Transportasi Perjalanan (Y). Variabel tersebut memiliki tiga kategori yaitu kendaraan bermotor pribadi, berjalan kaki, dan sepeda. Sedangkan, variable independen adalah faktor-faktor bentuk kota serta kondisi demografi, sosial dan ekonomi. Pengumpulan data dilakukan dengan melakukan beberapa cara yaitu survei primer survei sekunder, kuesioner dan wawancara, observasi lapangan, dan dokumentasi. Analisis data dilakukan berdasarkan tujuan penelitian yang ingin dituju.

## Hasil dan Pembahasan

### A. Karakteristik Responden

Responden dalam penelitian ini adalah individu yang tinggal di Kecamatan Bogor Tengah dan Kecamatan Bogor Utara, Kota Bogor. Responden tersebut merupakan individu yang melakukan aktivitas sehari-hari di dalam wilayah atau ke luar wilayah. Responden penelitian ini berjumlah 240 orang.

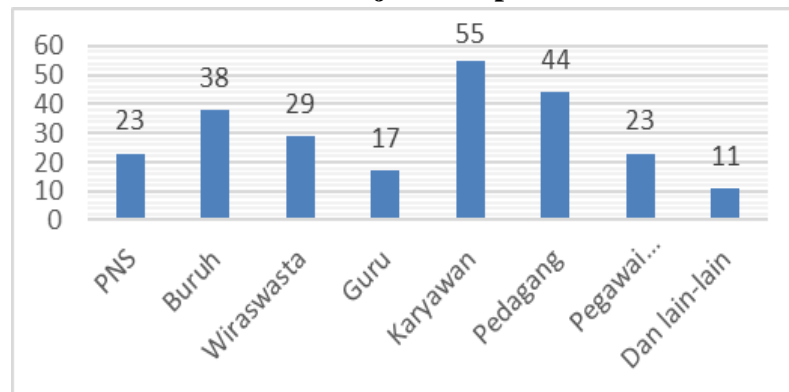
Responden didominasi berjenis kelamin pria dengan rentang umur dari 40-45 tahun. Tingkat pendidikan akhir ialah SMA/SMK dan sederajat dan jenis pekerjaan paling banyak adalah pekerjaan informal, seperti karyawan, pedagang, dan buruh harian. Rata-rata pendapatan yang dihasilkan dalam satu bulan kurang lebih 3 juta rupiah. Sebagian besar responden, sekurang-kurangnya minimal memiliki satu kendaraan pribadi jenis sepeda motor.

**Gambar 1.**  
**Kondisi Kepadatan di Kecamatan Bogor Tengah**



Sumber: Observasi lapangan, 2021

**Gambar 2.**  
**Jenis Pekerjaan Responden**



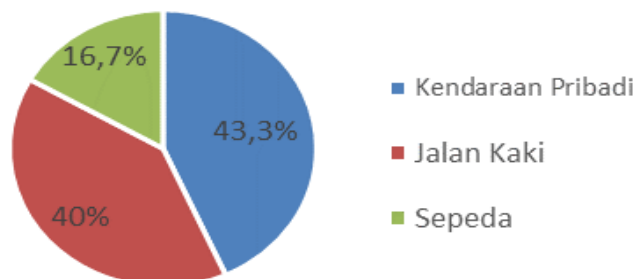
Sumber: hasil analisis, 2021

Untuk karakteristik kepadatan penduduk di wilayah tempat tinggal responden, wilayah Kecamatan Bogor Tengah termasuk ke dalam kategori kepadatan tinggi. Sedangkan, Kecamatan Bogor Utara termasuk ke dalam kepadatan sedang. Selanjutnya, karakteristik guna lahan campuran, secara keseluruhan cukup variatif. Terdapat wilayah dengan tingkat guna lahan rendah, sedang, tinggi, dan sangat tinggi. Tingkat kepadatan penduduk Tinggi di suatu wilayah menjadi salah satu faktor masyarakat memiliki minat untuk berjalan kaki dan bersepeda, karena tingkat pekerjaan tinggi serta kondisi transportasi umum sudah sangat baik sehingga mengurangi penggunaan kendaraan pribadi bermotor (Zhao et al., 2018).

### B. Perilaku Pemilihan Moda Transportasi

Berdasarkan hasil penelitian, didapatkan bahwa moda transportasi yang paling sering digunakan oleh masyarakat adalah moda jalan kaki, dan diikuti oleh moda sepeda. Sebanyak 96 orang memilih berjalan kaki, sedangkan sebanyak 40 orang memilih menggunakan moda sepeda. Namun, secara keseluruhan kendaraan bermotor pribadi masih menjadi moda yang paling banyak dipakai. Dari total 240 responden, sebanyak 104 orang memilih menggunakan kendaraan pribadi jenis sepeda motor.

**Gambar 3.**  
**Moda Transportasi yang Sering Digunakan**



Sumber: hasil analisis, 2021

Pejalan kaki lebih sering melakukan perjalanan sebagai perjalanan transit, untuk berpindah dari satu jenis moda ke moda lainnya ([Zamzami & Herawati, 2014](#)). Hal ini terjadi karena kebanyakan dari responden menggunakan transportasi umum seperti bus, kereta rel listrik, dan angkutan perkotaan. Sedangkan, bagi pesepeda, lebih sering melakukan perjalanan secara penuh dari tempat asal ke tempat tujuan hanya dengan sepeda saja (utilitarian), tanpa beralih ke moda transportasi lain.

Beberapa variabel faktor yang memiliki pengaruh berdasarkan analisis chi-square, yaitu: (1) hari melakukan perjalanan, (2) kepemilikan kendaraan, (3) pendapatan, (4) jarak maksimal bersepeda, (5) jarak ke pusat kota, (6) jarak ke kawasan komersil, (7) jenis pekerjaan, (8) jarak maksimal berjalan kaki, (9) kepadatan penduduk, (10) penggunaan lahan campuran, dan (11) jarak ke titik pemberhentian transportasi umum.

Faktor-faktor di atas sejalan dengan beberapa penelitian yang sudah dilakukan. Di dalam lingkungan pemukiman dan perumahan, keberadaan fasilitas layanan umum, desain lingkungan, kepadatan fungsi lingkungan, kelayakan hunian kota, kepadatan penduduk, dan desain fisik jaringan jalan yang baik dapat meningkatkan moda berjalan kaki sebagai moda transportasi ([Fishman et al., 2015](#)), ([Aditjandra et al., 2013](#)), ([Marquet & Miralles-Guasch, 2015](#)), dan ([Ghekiere et al., 2016](#)).

### C. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Pemilihan Moda Transportasi

#### 1. Faktor-faktor pemilih moda jalan kaki

Faktor bentuk kota yang memiliki pengaruh dalam pemilihan moda jalan kaki, yaitu:

- a. Jarak maksimal berjalan kaki,
- b. Hari perjalanan
- c. Jarak dari tempat tinggal ke tempat pemberhentian transportasi umum, dan
- d. Jarak dari tempat tinggal ke kawasan komersil/perdagangan.

Selain itu, terdapat faktor demografi, sosial, dan ekonomi yang memengaruhi dalam pemilihan moda berjalan kaki. Berdasarkan analisis yang dilakukan, terdapat beberapa faktor tersebut, yaitu:

- a. Pendapatan, dan
- b. Kepemilikan kendaraan pribadi.

Hubungan antara berjalan kaki dengan jarak maksimal berjalan kaki menunjukkan bahwa responden yang memanfaatkan berjalan kaki sebagai moda transportasi, memiliki kemampuan untuk melakukan perjalanan dengan jarak terjauh yang berbeda-beda. Berdasarkan penelitian ini, rata-rata pejalan kaki mampu menempuh jarak 1,46 kilometer. Angka tersebut hampir dua kali lipat berdasarkan beberapa literatur yang menyebutkan bahwa jarak rata-rata berjalan kaki adalah sekitar 400 meter sampai 800 meter.

Pengaruh selanjutnya adalah hari perjalanan yang memiliki korelasi terhadap pemilihan moda transportasi, khususnya berjalan kaki. Berdasarkan penelitian ini, masyarakat melakukan perjalanan dengan berjalan kaki pada saat hari kerja. Sehingga, ketika bukan hari kerja atau saat akhir pekan/hari libur, masyarakat cenderung menggunakan moda transportasi selain berjalan kaki untuk melakukan perjalanan. Namun, ada juga masyarakat ketika akhir pekan/hari libur hanya menghabiskan waktu di rumah untuk istirahat atau bersama keluarga saja dan tidak melakukan perjalanan ke luar rumah.

Faktor variabel selanjutnya adalah jarak dari tempat tinggal ke pemberhentian transportasi umum. Variabel tersebut memiliki korelasi terhadap pemilihan moda berjalan kaki. Berdasarkan hasil analisis, sekitar 62,5% responden sebagai pejalan kaki memiliki akses yang mudah untuk menjangkau kawasan pemberhentian transportasi umum, sehingga mereka cenderung menggunakan transportasi umum juga untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Secara rata-rata, masyarakat setidaknya harus menempuh jarak sejauh 374 meter untuk mencapainya. Selain karena faktor keterjangkauan, tetapi juga mengindikasikan pelayanan jasa angkutan transportasi yang melewati daerah tersebut baik sehingga masyarakat berminat menggunakan transportasi umum.

Pengaruh selanjutnya adalah hubungan dengan jarak dari tempat tinggal ke kawasan perdagangan/komersil. Temuan penelitian ini secara signifikan menyatakan bahwa masyarakat memiliki kecenderungan untuk berjalan kaki ke kawasan perdagangan/komersil dengan jarak kurang dari satu (1) kilometer. Namun, apabila jarak tersebut semakin jauh, maka kecil kemungkinan masyarakat untuk berjalan kaki ke kawasan tersebut.

Hubungan antara jalan kaki dengan faktor Pendapatan, secara positif terdapat korelasi yang signifikan terhadap preferensi berjalan kaki. Artinya, semakin tinggi pendapatan maka 1.000 (berdasarkan nilai odds ratio) kali akan semakin sering untuk melakukan perjalanan dengan transportasi berjalan kaki. Untuk jenis perjalanan yang dilakukan adalah transit, dimana responden melakukan perjalanan jalan kaki dari satu moda untuk mencapai moda transportasi lainnya. Berdasarkan karakteristik kota studi, diperkirakan kondisi pelayanan transportasi sudah baik sehingga secara positif meningkatkan kesediaan masyarakat yang pendapatannya akan naik terus-menerus, untuk menggunakan transportasi umum.

Faktor selanjutnya adalah dengan faktor Kepemilikan Kendaraan Pribadi. Hasil temuan menunjukkan bahwa terjadi korelasi yang signifikan antara kepemilikan kendaraan pribadi terhadap preferensi moda transportasi jalan kaki yang digunakan. Hal ini kemungkinan masih memiliki korelasi dengan faktor pendapatan, dimana pendapatan yang semakin tinggi maka akan mempengaruhi jumlah kepemilikan kendaraan pribadi. Sehingga mempengaruhi pilihan moda berjalan kaki yang dilakukan sehari-hari.

## 2. Faktor-faktor pemilih moda sepeda

Berdasarkan analisis yang dilakukan, pemilihan moda sepeda hanya dipengaruhi oleh faktor-faktor bentuk kota, dan tidak memiliki pengaruh dari faktor demografi, sosial, dan ekonomi. Faktor-faktor bentuk kota yang memiliki korelasi terhadap pemilihan moda sepeda, yaitu:

- a. Kepadatan penduduk, dan
- b. Penggunaan lahan campuran.

Korelasi antara moda sepeda dengan kepadatan penduduk adalah minat pesepeda lebih banyak dilakukan oleh masyarakat dari wilayah dengan tingkat kepadatan penduduk sedang. Hal ini terjadi karena biasanya daerah dengan kepadatan sedang yaitu perumahan dengan lingkungan tertata, karena ketersediaan jalan atau jalur sepeda yang mencukupi. Namun biasanya yang terjadi adalah penggunaan sepeda hanya bertujuan untuk olahraga atau rekreasi saja bukan untuk bekerja.



Korelasi selanjutnya adalah dengan penggunaan lahan campuran, menunjukkan bahwa masyarakat yang berasal dari wilayah dengan guna lahan campuran tinggi memiliki korelasi dengan penggunaan moda sepeda. Secara keseluruhan, wilayah dengan guna lahan tinggi terdapat di Kecamatan Bogor Utara. Kawasan dengan guna lahan campuran ini memiliki variasi guna lahan seperti: perumahan dan permukiman; perdagangan, industri, dan jasa; fasilitas olahraga, kesehatan, dan pendidikan; pemerintahan dan perkantoran; serta ruang terbuka hijau. Dengan kondisi wilayah yang beragam, untuk mampu mencapai kawasan tertentu dapat dicapai dengan jarak yang relatif dekat dan bisa menggunakan moda transportasi sepeda.

Selain faktor-faktor di atas, terdapat beberapa faktor lain yang muncul saat dilakukan wawancara dengan responden. Faktor-faktor ini menjadi alasan lain mengapa responden lebih tertarik menggunakan kendaraan pribadi baik itu motor maupun mobil, untuk menunjang aktivitas sehari-hari mereka. Berikut ini merupakan penjelasan mengapa faktor-faktor tersebut bisa muncul, hasil temuan ini menjadi bukti pendukung mengenai alasan pemilihan moda transportasi perjalanan responden.

a. Waktu tempuh ke tempat tujuan

Waktu menjadi faktor sangat penting yang menjadi pertimbangan bagi individu dalam melakukan perjalanan. Untuk melakukan sebuah perjalanan, masyarakat akan memilih moda yang menurut mereka bisa memberikan kepastian waktu tempuh yang singkat. Apabila menggunakan angkutan umum, waktu tempuh perjalanan menjadi kurang pasti karena harus menghadapi banyak gangguan. Beberapa alasan berdasarkan pengalaman responden dalam memilih moda transportasi ialah karena menghindari kemacetan, efisien waktu dan cepat sampai di tujuan.

b. Biaya yang terjangkau

Biaya yang dikeluarkan ketika menggunakan kendaraan pribadi dianggap lebih terjangkau dibandingkan dengan moda angkutan perkotaan (angkot). Apabila menggunakan angkutan perkotaan lebih dari satu kali pergantian, maka akan semakin lebih tinggi biaya yang harus dikeluarkan. Selain itu, terkadang sewaktu-waktu pengemudi angkot menaikkan harga secara sepihak ketika jam sibuk seperti saat pergi atau pulang kerja kantor. Hal ini memperkuat alasan banyak masyarakat lebih memilih moda kendaraan pribadi. Tentunya, masyarakat dengan pendapatan rendah akan memilih moda transportasi dengan biaya paling rendah.

c. Keamanan dan kenyamanan

Faktor keamanan dan kenyamanan di dalam transportasi umum menjadi hal yang sangat penting, khususnya bagi perempuan. Kondisi transportasi umum seperti angkot banyak sekali yang jauh dari nyaman. Umur kendaraan yang sudah tua, perawatan kurang baik, perilaku pengemudi yang tidak ramah, bahkan sering sekali merokok di dalam angkot. Selain itu, keamanan dari perilaku penumpang lain seperti copet, kendaraan yang panas dan pengap apabila terisi penuh. Hal-hal tersebut membuat sebagian masyarakat tidak memilih angkutan kota sebagai pilihan moda perjalanan.

Layanan angkutan perkotaan di Kota Bogor tidak dapat memuaskan kebutuhan aspek keamanan dan kenyamanan penumpang. Performa layanan rendah berdasarkan penilaian pengguna yaitu kebersihan angkutan, terhindar dari kecelakaan, kualitas fisik kendaraan, dan

risiko penularan penyakit ([Kusumaningsih, 2020](#)). Beberapa layanan tersebut memiliki tingkat kepentingan yang tinggi namun tidak dapat dipenuhi oleh penyedia jasa transportasi.

### **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil yang dihimpun, para pelaku perjalanan yang bertempat tinggal di Kecamatan Bogor Tengah dan Kecamatan Bogor Utara, Kota Bogor, secara keseluruhan moda transportasi yang digunakan masih kendaraan bermotor khususnya motor dan mobil. Namun, untuk penggunaan moda jalan kaki dilakukan oleh sebanyak 96 orang (40% responden), kemudian diikuti moda sepeda sebanyak 40 orang (16,7% responden) sebagai moda pilihan perjalanan. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat masih ketergantungan dengan moda kendaraan pribadi. Faktor penyebab hal tersebut bisa saja terjadi akibat jarak dari tempat tinggal menuju titik pemberhentian jalur trayek angkutan masih jauh sehingga minat berjalan dan bersepeda kemudian menggunakan transportasi umum rendah. Selain itu, faktor kemacetan yang terjadi sehingga menghabiskan waktu perjalanan lebih lama. Hal lain yaitu kenyamanan dan keamanan dalam penggunaan transportasi umum tidak dapat dilewatkan karena aktivitas dan mobilitas masyarakat perkotaan hampir terjadi 24 jam.

Faktor-faktor yang memengaruhi dalam keputusan memilih menggunakan moda jalan kaki adalah faktor bentuk kota seperti akses dan keterjangkauan dengan transportasi umum, serta terjangkau menuju kawasan-kawasan komersil perdagangan. Layanan dan fasilitas umum yang merata dan tingkat keragaman guna lahan di suatu kawasan menjadi faktor penting agar tingkat berjalan kaki masyarakat semakin tinggi. Kemudian, untuk faktor pengaruh dari kondisi demografi, sosial, dan ekonomi, seperti besaran pendapatan, kepemilikan kendaraan pribadi, dan jenis hari kerja menjadi faktor yang memengaruhi pemilihan moda jalan kaki. Sedangkan, bagi pengguna sepeda, faktor bentuk kota yang memengaruhi di dalam perjalanan adalah faktor tingkat kepadatan penduduk dan tingkat guna lahan yang tinggi. Untuk faktor demografi, sosial, dan ekonomi seperti pendapatan, jenis kelamin, dan umur tidak menjadi faktor penentu seseorang dalam memilih moda sepeda untuk aktivitas sehari-hari. Hal tersebut dikarenakan setiap masyarakat memiliki kesempatan atau kapasitas yang sama saat memutuskan untuk memilih moda seperti apa yang akan digunakan dalam perjalanan aktif sehari-hari.

### Bibliografi

- Aditjandra, P. T., Mulley, C., & Nelson, J. D. (2013). *The influence of neighbourhood design on travel behaviour: Empirical evidence from North East England*. *Transport Policy*, 26, 54–65. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.05.011>
- Artiningsih, A. (2016). *Jalur Sepeda Sebagai Bagian Dari Sistem Transportasi Kota Yang Berwawasan Lingkungan*. *TATALOKA*, 13(1), 27–41. <https://doi.org/10.14710/tataloka.13.1.27-41>
- BPS Kota Bogor. (2021). *Kota Bogor Dalam Angka 2021*. Bps.Go.Id.
- de Dios Ortúzar, J., & Willumsen, L. G. (2011). *Modelling transport*. John Wiley & sons.
- Fishman, E., Böcker, L., & Helbich, M. (2015). *Adult active transport in the Netherlands: an analysis of its contribution to physical activity requirements*. *PloS One*, 10(4), e0121871. <https://doi.org/10.1371/JOURNAL.PONE.0121871>
- Ghekiere, A., Carver, A., Veitch, J., Salmon, J., Deforche, B., & Timperio, A. (2016). *Does parental accompaniment when walking or cycling moderate the association between physical neighbourhood environment and active transport among 10–12 year olds?* *Journal of Science and Medicine in Sport*, 19(2), 149–153. <https://doi.org/10.1016/J.JSAMS.2015.01.003>
- Indradjati, R. P. N. (2011). *Moda Angkutan Jalan Kaki dan Penilaian Kinerja Fasilitas yang Ada di Kota Bandung [ITB]*.
- Istianto, B., Bambang Istianto, Ms., Suharti, E., Erna Suharti, S. E., Noviyanti, N., IP, S., Ismaryati, E., Ismaryati, E., & Hum, S. (2019). *Transportasi Jalan di Indonesia Sejarah dan Perkembangannya*. Melvana Publishing.
- Jabodetabek, B. P. T. (2021). *Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ)*.
- Kusumaningsih, S. (2020). *Studi Peningkatan Pelayanan Angkutan Umum Perkotaan Kota Bogor [ITB]*.
- Marquet, O., & Miralles-Guasch, C. (2015). *The Walkable city and the importance of the proximity environments for Barcelona's everyday mobility*. *Cities*, 42, 258–266. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2014.10.012>
- Olafsson, A. S., Nielsen, T. S., & Carstensen, T. A. (2016). *Cycling in multimodal transport behaviours: Exploring modality styles in the Danish population*. *Journal of Transport Geography*, 52, 123–130. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.03.010>
- Puryaningsih, D. (2015). *Faktor Bentuk Kota dan Non-Bentuk Kota dalam Pemilihan Moda Transportasi Komuter di Kecamatan Sewon dan Kecamatan Bantul Kabupaten Bantul*. Universitas Gadjah Mada.
- Susantono, B. (2014). *Revolusi Transportasi*. Gramedia Pustaka Utama.
- Tangkudung, C. M. M., Rompis, S. Y. R., & Timboeleng, J. A. (2019). *Pengaruh Gender*

*Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Di Kota Manado. Jurnal Sipil Statik*, 7(7).

- Tight, M., Timms, P., Banister, D., Bowmaker, J., Copas, J., Day, A., Drinkwater, D., Givoni, M., Gühnemann, A., & Lawler, M. (2011). *Visions for a walking and cycling focussed urban transport system*. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1580–1589. <https://doi.org/10.1016/J.JTRANGEO.2011.03.011>
- Zamzami, Z., & Herawati, H. (2014). *Konsep Standar Pelayanan Angkutan Perdesaan Concept Of Rural Transport Services Standard*. *Warta Penelitian Perhubungan*, 26(4), 205–214. <https://doi.org/10.25104/warlit.v26i4.883>
- Zhang, Y., Li, C., Ding, C., Zhao, C., & Huang, J. (2016). *The built environment and the frequency of cycling trips by urban elderly: Insights from Zhongshan, China*. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 15(3), 511–518. <https://doi.org/10.3130/jaabe.15.511>
- Zhao, C., Nielsen, T. A. S., Olafsson, A. S., Carstensen, T. A., & Meng, X. (2018). *Urban form, demographic and socio-economic correlates of walking, cycling, and e-biking: Evidence from eight neighborhoods in Beijing*. *Transport Policy*, 64, 102–112. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.01.018>