

BAB I

PENDAHULUAN

Bab ini merupakan bab pendahuluan yang berisikan mengenai hal yang mendasar dalam proses penelitian ini secara keseluruhan mengenai penelitian yang dilakukan. Bab ini meliputi latar belakang, perumusan masalah, tujuan, sasaran dan manfaat, ruang lingkup penelitian, metodologi penelitian dan bagan alir penelitian.

1.1. Latar Belakang

Kota membutuhkan sarana dan prasarana perhubungan yang memadai untuk menjangkau berbagai tempat kegiatan yang diperlukan untuk melayani sistem transportasi kota yang memiliki mobilitas tinggi, akan tetapi menurut Tamin, O. Z (2007) mengatakan bahwa apabila tingkat pertumbuhan kota yang sangat tinggi tetapi ketersediaan sarana dan prasarana transportasi sangat terbatas maka akan mengakibatkan aksesibilitas dan mobilitas menjadi terganggu. Sistem transportasi di berbagai kota besar saat ini lebih banyak menunjukkan masalah seperti kemacetan lalu lintas yang dapat dialami oleh kota besar dengan jumlah penduduk yang tinggi dan terdapat kegiatan pada kawasan pusat seperti di Kota Bandung.

Kota Bandung merupakan Ibukota Provinsi Jawa Barat. Luas wilayah kota Bandung adalah 167,32 km² terdapat 30 kecamatan yang mencakup 151 kelurahan. Di Kota Bandung, kecamatan dengan luas wilayah terluas adalah Gedebage 9,58 km² sedangkan kecamatan dengan luas wilayah terkecil adalah Astananyar 2,89 km². Jumlah penduduk kota Bandung tahun 2021 sebanyak 2.452.943. Penduduk kota Bandung mengalami pertumbuhan pertahun sebesar 0,45 persen. (*BPS Kota Bandung dalam Angka 2022*). Dirgantara, A., et all (2013) mengatakan bahwa Kota Bandung sebagai salah satu kota Besar di Indonesia dengan jumlah penduduk yang tinggi baik dari penduduk tetap ataupun para pendatang baru yang datang ke Kota Bandung untuk bekerja, melanjutkan studi atau berlibur. Tingginya jumlah penduduk di Kota Bandung sebanding terhadap jumlah kendaraan yang ada di kota Bandung, saat ini jumlah kendaraan di Kota Bandung pada tahun 2021 telah mencapai 1.552.747 unit kendaraan bermotor (*BPS Kota Bandung dalam Angka 2022*).

Menurut Susantono, B. (2011) permasalahan transportasi di suatu kota tidak terlepas dari pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi khususnya seperti sepeda motor, salah satu alasan mengapa pertumbuhan sepeda motor sangat tinggi di wilayah kota-kota besar adalah mudahnya masyarakat dalam mendapatkan kredit pembelian sepeda motor dan waktu tempuh perjalanan. Oleh karena itu, langkah untuk mengurangi dari meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di perkotaan yaitu beralih ke moda transportasi ramah lingkungan seperti salah satunya berjalan (*walking*), berjalan merupakan salah satu jenis angkutan tidak bermotor (*non-motorized transport*) yang baik untuk kesehatan, dengan berjalan secara tidak langsung dapat mendukung konsep perencanaan transportasi berkelanjutan (*sustainable transport*).

Menurut Rusmandani, P., et all (2021) Transportasi Berkelanjutan (*Sustainable Transport*) memiliki tiga komponen utama yaitu aksesibilitas, kesetaraan dan dampak lingkungan. Selain itu transportasi berkelanjutan pula berkaitan dengan pengguna angkutan umum dan *non-motorized transport* (angkutan tidak bermotor). Camena, J. P (2017) mengatakan bahwa sistem transportasi berkelanjutan (*sustainable transport system*) harus memberikan mobilitas dan aksesibilitas bagi seluruh penduduk di perkotaan, apabila sebagian besar penduduk tidak mampu menggunakan kendaraan bermotor maka penduduk tersebut diharuskan berjalan kaki atau bersepeda menuju ke tempat bekerja. Menurut Makarova, I., et all (2017) mengatakan bahwa mobilitas transportasi perkotaan berkelanjutan harus bersifat inklusif yaitu terdapat peluang masyarakat untuk mengakses, aman, tangguh dan berkelanjutan.

Menurut Chabibah, N (2021) mengatakan bahwa Pengetahuan (*knowledge*) merupakan salah satu modal utama dalam melakukan perilaku termasuk dalam pemilihan moda transportasi. Pengetahuan dan sikap merupakan keyakinan yang dapat mendorong perasaan positif atau negatif terhadap suatu objek, sehingga pengetahuan yang dimiliki seseorang belum tentu dapat mempengaruhi kontribusi terhadap sikap dan perilakunya. Tambunan, N. (2009) mengatakan bahwa pengetahuan (*knowledge*) dapat sangat membantu dalam menentukan moda transportasi yang paling sesuai untuk wilayah tertentu. Transportasi dapat dipengaruhi oleh perilaku perjalanan, perilaku merupakan faktor

penting dalam aktivitas perjalanan dan pemilihan moda transportasi, seperti meningkatkan layanan transportasi umum yang secara tidak langsung akan membantu peningkatan pengguna non kendaraan umum seperti berjalan agar dapat menjadi pilihan untuk pengguna transportasi umum. Pengetahuan dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti pendidikan, media informasi, pengalaman dan usia seseorang seperti salah satunya pada Generasi Z.

Generasi Z merupakan Generasi kelompok umur aktif yang tumbuh di era teknologi, Generasi Z juga dianggap lebih mandiri dalam membuat keputusan. Menurut Mz, Z. A. (2013) *gender* merupakan salah satu faktor yang tidak kalah penting dalam mempelajari sesuatu, perbedaan *gender* dapat menyebabkan perbedaan fisiologi dan mempengaruhi perbedaan psikologis seseorang. *Gender* terbentuk oleh sosial dan budaya akan tetapi gender tidak berlaku selama tergantung kepada waktu (*tren*) dan tempat. Sehingga bisa saja terdapat kemungkinan perbedaan pengetahuan Generasi Z berdasarkan jelas kelamin antara laki-laki dan perempuan terkait berjalan.

Menurut Khuana, R.B (2021) berjalan merupakan moda yang dilakukan seseorang untuk mencapai tempat tujuan yang berjarak dekat. Sebagian masyarakat memilih menggunakan kendaraan bermotor ke suatu tujuan yang sebenarnya dapat ditempuh dengan jalan kaki, padahal dengan berjalan memiliki banyak manfaat seperti dapat mengurangi kemacetan, kesehatan fisik, lingkungan fisik, interaksi sosial serta kesehatan mental.

Berdasarkan Penelitian oleh Rafiemanzelat, R., (2021) mengenai “*City sustainability the influence of walkability on built environments*” bahwa selain diakui sebagai bentuk transportasi Berkelanjutan (*Sustainable Transport*), berjalan berdampak positif pada kesehatan, keadilan sosial serta pengurangan emisi gas rumah kaca. Selain itu, Menurut Hasibuan, R. (2010) manfaat berjalan bagi kesehatan fisik yaitu dapat mengurangi metabolic syndrome, mengurangi resiko terkena kanker payudara, mengurangi berat badan, mencegah diabetes dan dapat mengurangi gejala osteoporosis. Menurut Ardiyanto, D. et all (2021) manfaat berjalan bagi lingkungan fisik yaitu dengan adanya partisipasi masyarakat yang berjalan maka secara tidak langsung akan meningkat minat seseorang berjalan di jalur pedestrian, sehingga akan ada peluang jalur pedestrian tersebut diperbaharui

dengan lebih baik. Selain itu, Yuliastuti, N. dan Khaerunnisa, I. (2011) mengatakan bahwa manfaat berjalan lingkungan fisik sebab secara tidak langsung dapat mempengaruhi partisipasi masyarakat untuk turut beraktivitas berjalan. Serta dengan beraktivitas berjalan dapat bermanfaat untuk mengurangi emisi gas karbon yang dapat mencemari lingkungan. Kemudian manfaat berjalan secara tidak langsung dapat hubungan bersosialisasi dari berinteraksi sosial dengan masyarakat. Berjalan bermanfaat bagi kesehatan mental seperti mengurangi rasa stres dan meningkatkan rasa percaya diri dan berjalan kaki menjadi moda kendaraan tidak bermotor (*non-motorized transport*) yang ramah lingkungan sehingga apabila banyak yang beralih dengan berjalan kaki secara tidak langsung baik untuk mengurangi masalah kemacetan yang ada di kota-kota besar.

Agar dapat mendukung aktivitas berjalan, maka dibutuhkan fasilitas sarana jalur perjalanan kaki seperti jalur pedestrian atau trotoar. Menurut Sakinah, R (2018) Jalur Pedestrian merupakan sarana infrastruktur berupa jalan atau jalur yang diperuntukkan bagi pejalan kaki. Pradipto, R (2020) mengatakan bahwa pejalan kaki merupakan pergerakan moda transportasi yang bersifat alamiah (*natural mobility*) dan berjalan kaki dapat digunakan sebagai alat penghubung antara moda angkutan yang secara tidak langsung terlayani oleh moda angkutan yang lain. Menurut Panduri, R. et al (2015) jalur pejalan kaki harus memenuhi persyaratan aktivitas berjalan kaki yaitu aman tanpa terganggu lalu lintas kendaraan bermotor, menyenangkan dengan pemberian rute yang pendek dan bebas hambatan, mudah dilakukan ke segala arah dan memiliki daya tarik tertentu pada jalur-jalurnya. Selain itu terdapat empat faktor yang mempengaruhi jarak tempuh berjalan kaki diantaranya waktu, kenikmatan, kemudahan berkendara dan pola penggunaan lahan.

Pemerintah perlu mempersiapkan antisipasi dalam mengurangi masalah jumlah kendaraan bermotor dengan salah satunya yaitu memberikan fasilitas yang baik untuk pejalan kaki yang dapat menarik minat pengguna seperti fasilitas pejalan kaki dengan konsep *walkability*. Menurut Wowor, V. et al (2019) *Walkability* merupakan gagasan untuk menciptakan suatu kawasan yang ditunjang oleh fasilitas memadai dan dapat hanya bisa dicapai dengan berjalan kaki.

Yazid, M (2011) mengatakan bahwa *non-motorized* sangat penting untuk kehidupan yang berkelanjutan. Ciri dari transportasi Berkelanjutan (*sustainable transport*) adalah aman, nyaman dan efisien terhadap ekonomi dan konsumsi energi serta kesehatan lingkungan. Pejalan kaki mempunyai hak untuk mendapatkan kenyamanan dalam menggunakan jalan, apabila fasilitas pejalan kaki diperbaiki dengan baik diharapkan dapat meningkatkan minat masyarakat untuk beralih moda *non-motorized* atau kendaraan bermotor salah satunya berjalan dan hal ini dapat meminimalisir dampak peningkatan jumlah kendaraan bermotor.

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor akan berpengaruh terhadap pola perjalanan, semakin banyak kendaraan pribadi seperti sepeda motor maupun mobil, maka jumlah perjalanan yang menggunakan angkutan publik dapat diperkirakan akan berkurang. Sehingga pada penelitian ini, penulis melakukan penelitian dengan Judul “IDENTIFIKASI PENGETAHUAN (*KNOWLEDGE*) GENERASI Z TERKAIT MANFAAT BERJALAN” di dalam penelitian ini, penulis memilih Generasi Z berdasarkan jenis kelamin dan kepemilikan sepeda motor yang sedang menempuh pendidikan di perguruan tinggi sebagai responden dalam penelitian ini terkait pengetahuan mengenai manfaat berjalan. Menurut Subowo, A. T. (2021) Generasi Z merupakan generasi yang tumbuh ditengah kemajuan teknologi digital yang semakin pesat sehingga Generasi Z memiliki ketergantungan terhadap teknologi dan berbagai macam alat teknologi digital yang secara tidak langsung berpengaruh terhadap kepribadiannya.

Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini adalah Identifikasi Pengetahuan (*Knowledge*) Generasi Z Terkait Manfaat Berjalan.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan Latar Belakang masalah diatas, maka rumusan masalah yang akan dikaji dalam Penelitian ini adalah

1. Bagaimana Karakteristik Generasi Z berdasarkan jenis kelamin (*gender*) dan kepemilikan sepeda motor?
2. Bagaimana pengetahuan (*knowledge*) Generasi Z tentang manfaat berjalan?
3. Bagaimana Hubungan antara pengetahuan (*knowledge*) Generasi Z tentang manfaat berjalan dengan jenis kelamin (*gender*) dan kepemilikan sepeda bermotor terkait berjalan?

1.3. Tujuan, Sasaran dan Manfaat Penelitian

1.3.1. Tujuan dan Sasaran

Tujuan Penelitian ini adalah Identifikasi Pengetahuan (*Knowledge*) Generasi Z Terkait Manfaat Berjalan. Adapun sasaran penelitian sebagai berikut:

1. Mengetahui Karakteristik Generasi Z berdasarkan jenis kelamin (*gender*) dan kepemilikan Sepeda Motor Generasi Z.
2. Mengetahui pengetahuan (*knowledge*) Generasi Z tentang manfaat berjalan.
3. Mengetahui Bagaimana Hubungan antara pengetahuan (*knowledge*) Generasi Z tentang manfaat berjalan dengan jenis kelamin (*gender*) dan kepemilikan sepeda bermotor terkait berjalan.

1.3.2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dapat bermanfaat oleh berbagai pihak sebagai berikut:

1. Dari aspek praktis diharapkan hasil penelitian ini dapat berguna bagi masyarakat banyak dan jika dianggap tepat serta layak bisa dijadikan sebagai bahan pertimbangan kepada pemerintahan ataupun pihak terkait sebagai acuan dalam peningkatan lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Dari aspek akademik diharapkan dapat menemukan konsep yang cocok guna memecahkan masalah penelitian serta menjadi media untuk mengaplikasikan berbagai teori yang telah dipelajari.
3. Perencanaan yang dapat dijadikan acuan pengembangan transportasi dalam beberapa tahun yang akan datang.

1.4. Ruang Lingkup Studi

Ruang lingkup studi merupakan gambaran yang menjelaskan mengenai batasan dari penelitian. Ruang lingkup studi penelitian ini dibagi menjadi dua yaitu, ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Ruang lingkup materi akan menguraikan substansi pokok yang akan dibahas sedangkan ruang lingkup wilayah akan memberikan batasan wilayah studi yang diteliti.

1.4.1. Ruang Lingkup Materi

Pada ruang lingkup materi penelitian ini diberikan batasan agar penelitian lebih terarah dan peneliti dapat fokus dalam melakukan penelitian. Berikut batasan-batasan ruang lingkup penelitian:

- a Pengetahuan (*knowledge*)

Pengetahuan merupakan hasil dari segala kegiatan berdasarkan tata cara dan alat tertentu, pengetahuan dianggap sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang (*overt behavior*).

b Sistem Transportasi Berkelanjutan (*Sustainable transport system*)

Sistem Transportasi berkelanjutan merupakan sistem transportasi yang menggunakan sarana transportasi ramah lingkungan serta mengutamakan keselamatan dan kenyamanan pengguna. Salah satu moda transportasi yang ramah lingkungan adalah berjalan kaki.

c Berjalan kaki

Berjalan kaki merupakan salah satu jenis kegiatan *non-motorized transport* transportasi ramah lingkungan. Berjalan kaki memiliki berbagai manfaat antara lain kesehatan fisik, kesehatan mental, lingkungan fisik, interaksi sosial dan mengurangi penggunaan kendaraan bermotor.

d Studi Kasus pada penelitian ini yaitu Generasi Z Mahasiswa di Universitas Komputer Indonesia, Universitas Komputer Indonesia (UNIKOM) merupakan salah satu perguruan tinggi swasta dengan memiliki program studi berbagai pilihan di kota Bandung, serta memiliki mahasiswa yang berasal dari berbagai daerah di Indonesia.

e Survey dilaksanakan di masa pandemi COVID-19, penyebaran kuesioner dilakukan pada 02 Maret 2022.

f Analisis *Crosstabulation*

Crosstabulation merupakan analisis untuk melihat hubungan antara pengetahuan (*knowledge*) manfaat berjalan dengan jenis kelamin (*gender*) dan kepemilikan sepeda motor terkait berjalan, dengan melihat dari nilai probabilitas dan nilai *chi-square* yang dihitung. Apabila nilai probabilitas $< 0,05$ maka terdapat hubungan tetapi apabila nilai probabilitas $> 0,05$ maka tidak terdapat hubungan. Analisis *Crosstabulation* dilakukan dengan menggunakan software SPSS.

1.4.2. Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah pada penelitian ini adalah Universitas Komputer Indonesia. Universitas Komputer Indonesia (UNIKOM) adalah salah satu

perguruan tinggi berbasis pada ICT (*Information and communication Technology*) yang berlokasi di Jalan Dipatiukur No 112-114 Kota Bandung, Jawa Barat.

Universitas Komputer Indonesia memiliki 25 Program Studi dari berbagai fakultas pada tingkat Sarjana. Terdapat 6 fakultas pada tingkat pendidikan Sarjana yang terdiri dari Fakultas Teknik dan ilmu komputer, Ekonomi dan Bisnis, Hukum, Ilmu sosial dan Ilmu Politik, Desain, serta Ilmu budaya dan terdapat 3 fakultas Pascasarjana (S2) yang terdiri atas Fakultas Magister Sistem Informasi, Magister Desain dan Magister Ilmu Budaya. Selain itu, Universitas Komputer Indonesia memiliki 3 bangunan diantaranya UNIKOM *Smart Building*, UNIKOM *Miracle Building* dan UNIKOM Dago Pascasarjana.

1.5. Metodologi

1.5.1. Identifikasi Variabel Penelitian

Variabel terikat (*dependent*) pada penelitian ini yaitu Pengetahuan Generasi Z dan variabel bebas (*independent*) dari penelitian ini yakni manfaat berjalan, jenis kelamin (*gender*) kepemilikan sepeda motor. Berikut ini penjelasan variabel pada tabel 1.1

Tabel 1.1 Variabel Penelitian

No	Variabel Penelitian	Komponen	Indikator
1	Variabel Terikat (<i>dependent</i>)	Pengetahuan (<i>knowledge</i>) Generasi Z tentang manfaat berjalan	a. Berjalan untuk Kesehatan fisik b. Berjalan untuk Kesehatan mental c. Berjalan untuk lingkungan fisik d. Berjalan untuk interaksi sosial e. Berjalan untuk mendorong penumpang angkutan umum untuk mengurangi kemacetan
2	Variabel Bebas (<i>Independent</i>)	Kepemilikan Sepeda Motor	a. Memiliki sepeda motor b. Tidak Memiliki sepeda motor
		Jenis Kelamin (<i>Gender</i>)	a. Perempuan b. Laki-laki

Sumber: hasil Analisis, 2022

1.5.2. Metode Pengumpulan Data

1.5.2.1. Sumber Data Penelitian

Metode penelitian ini menggunakan jenis metode pengumpulan data yaitu primer dan sekunder. Menurut Arikunto, S. (2010) data primer merupakan data informasi dalam bentuk tulisan yang diperoleh penulis dari sumber aslinya berdasarkan kapasitas subyek penelitian yang dinilai dapat memberikan informasi yang dibutuhkan oleh peneliti. Maka dapat disimpulkan data primer adalah data yang didapat secara langsung (*sumber pertama*). Sedangkan data sekunder merupakan data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung dapat melalui media perantara, instansi berupa data kebijakan, peraturan, buku pustaka dan studi terdahulu.

Pengambilan data primer dilakukan dengan cara memberikan kuesioner sedangkan data sekunder diperoleh BPS statistik Kota Bandung seperti data administrasi, jumlah dan kepadatan penduduk di Kota Bandung. Berikut adalah Tabel 1.2 kebutuhan data primer dan sekunder dalam penelitian ini:

Tabel 1.2 Kebutuhan Data Primer dan Sekunder

Sasaran	Uraian Data	Metode Pengumpulan	Teknik Analisis
A. Data Primer			
Karakteristik Sosiodemografi Responden	• Jenis Kelamin • Usia • Tempat Pendidikan • Program Studi • Tahun masuk perguruan tinggi • Status mahasiswa • Status tempat tinggal • Alamat tempat tinggal • Domisili • Kepemilikan Sepeda • Kepemilikan Mobil • Kepemilikan Sepeda Motor • Memiliki Sim C • Memiliki Sim A	Survey / Kuesioner	Analisis Statistik Deskriptif
Mengetahui Karakteristik Generasi Z berdasarkan jenis	Jenis kelamin (<i>gender</i>) responden dari Generasi Z yang meliputi: • Laki-laki		

kelamin (<i>gender</i>) dan Kepemilikan Sepeda Motor Generasi Z	- Perempuan Kepemilikan Sepeda Motor Responden Generasi Z yang meliputi: - Memiliki sepeda motor - Tidak memiliki sepeda motor	Survey / Kuesioner	Analisis Statistik Deskriptif
Mengetahui pengetahuan (<i>knowledge</i>) Generasi Z terkait manfaat berjalan	- Berjalan untuk Kesehatan fisik - Berjalan untuk Kesehatan mental - Berjalan untuk lingkungan fisik - Berjalan untuk interaksi sosial - Berjalan untuk mendorong penumpang angkutan umum untuk mengurangi kemacetan	Survey / Kuesioner	Analisis Statistik Deskriptif
Mengetahui Bagaimana Hubungan antara pengetahuan (<i>knowledge</i>) Generasi Z tentang manfaat berjalan dengan Jenis kelamin (<i>Gender</i>) dan kepemilikan sepeda bermotor terkait berjalan.	- Jenis Kelamin (<i>gender</i>) - Kepemilikan Sepeda Motor	Survey / Kuesioner	Analisis Statistik Deskriptif dan Analisis Crosstab
B. Data Sekunder			
Transportasi	Kepemilikan Kendaraan di Kota Bandung	BPS kota Bandung dalam Angka 2022 dan Studi Literatur Terdahulu	Deskriptif

Sumber: Hasil Analisis, 2022

1.5.2.2. Perhitungan Sampel

Menurut Fauzia, K. (2020) mengatakan bahwa Sampel merupakan suatu bagian populasi yang akan diteliti dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Sedangkan Menurut Roflin, E., & Liberty, I. A. (2021) sampel yang baik perlu digambarkan karakteristik yang ada pada populasi sehingga sebelum melakukan

pengambilan sampel, peneliti harus mempelajari ciri, sifat, dan sebaran populasi sebagai dasar untuk menentukan sampel penelitian tersebut. Guna menentukan ukuran sampel dari jumlah populasi yang tidak diketahui pada penelitian ini menggunakan rumus *Lemeshow* sebagai berikut:

$$N = \frac{Z\alpha^2 \cdot p \cdot q}{d^2} = \frac{Z\alpha^2 \cdot p(1-p)}{d^2}$$

Sumber: Puspa, A (2018)

Keterangan:

N = Besar Sampel

p = Estimator Proporsi populasi (jika tidak diketahui dianggap 50%)

q = 1-p (100% - p)

Z_a = Harga kurva normal yang bergantung pada harga alfa (Z_{a 0,05} = 1,96) atau internal kepercayaan (95%)

d = Toleransi kesalahan yang dipilih (d=0,1)

Berdasarkan rumus tersebut, maka:

$$N = \frac{(1,96)^2 \cdot 0,5 \cdot 0,5}{(0,1)^2} = 96,04$$

Dari hasil penjumlahan data didapat bahwa jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini yakni 96 responden yang dibulatkan menjadi 100 responden. Adapun beberapa kriteria responden yang dipilih antara lain:

1. Responden dalam penelitian ini yakni Mahasiswa Universitas Komputer Indonesia.
2. Responden dapat memberikan penilaian terhadap pengetahuan tentang manfaat berjalan.

1.5.2.3. Teknik Pengambilan Sampel

Teknik Sampling menurut bertujuan untuk mendapat sampel yang paling mencerminkan populasi (*representative*). Selain itu terdapat beberapa teknik sampling diantaranya Sampel acak (*probability sampling*), Sampel Non Acak (*non-probability sampling*) dan kombinasi dari sampel Acak dan Non Acak.

Teknik Sampling yang digunakan pada penelitian ini yaitu Sampel Non Acak atau *Non-probability sampling* dengan sampel yang dipilih menggunakan teknik Sampel Bola Salju atau *Snowball Sampling*. Menurut Nurdiani, N. (2014) prinsip pelaksanaan *snowball* sampling adalah mengambil sejumlah kasus melalui

hubungan keterkaitan dari satu orang dengan orang yang lain kemudian mencari hubungan selanjutnya dengan proses yang sama, sehingga di kontak awal akan membantu mendapatkan dukungan responden lain melalui rekomendasi. Maka pengambilan sampel di dalam penelitian ini kepada Generasi Z yaitu Mahasiswa Universitas Komputer Indonesia.

1.5.2.4. Peralatan Survey

Peralatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah berupa kuesioner. Kuesioner berisi tentang pernyataan serta pertanyaan, dan kuesioner disebarkan dalam bentuk *google form*.

1.5.2.5. Penyebaran Kuesioner

Menurut Sutoyo dalam Indrawati, I., (2019) kuesioner atau angket merupakan pernyataan tertulis berupa data faktual atau opini yang berkaitan dengan diri responden yang dianggap kebenarannya dapat diketahui dan pernyataan yang diajukan perlu dijawab oleh responden (peserta didik, orang tua atau masyarakat). Sehingga penyebaran kuesioner pada penelitian ini kepada Generasi Z berada di Universitas Komputer Indonesia (UNIKOM).

1.5.3. Metode Analisis Data

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu analisis deskriptif untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan data karakteristik sosiodemografi responden dan pengetahuan Generasi Z tentang manfaat berjalan dan analisis *Crosstabulation*, yang digunakan untuk melihat hubungan antara pengetahuan Generasi Z tentang manfaat berjalan dengan jenis kelamin (*Gender*) dan kepemilikan sepeda motor.

a. Analisis Statistik Deskriptif

Menurut Hasan (2001) dalam Janie, D. N. A. (2012) Statistik deskriptif merupakan statistik yang mempelajari pengumpulan data dan penyajian data untuk menguraikan penjelasan mengenai suatu data atau keadaan, sehingga statistik deskriptif berfungsi untuk menjelaskan suatu keadaan, gejala ataupun persoalan.

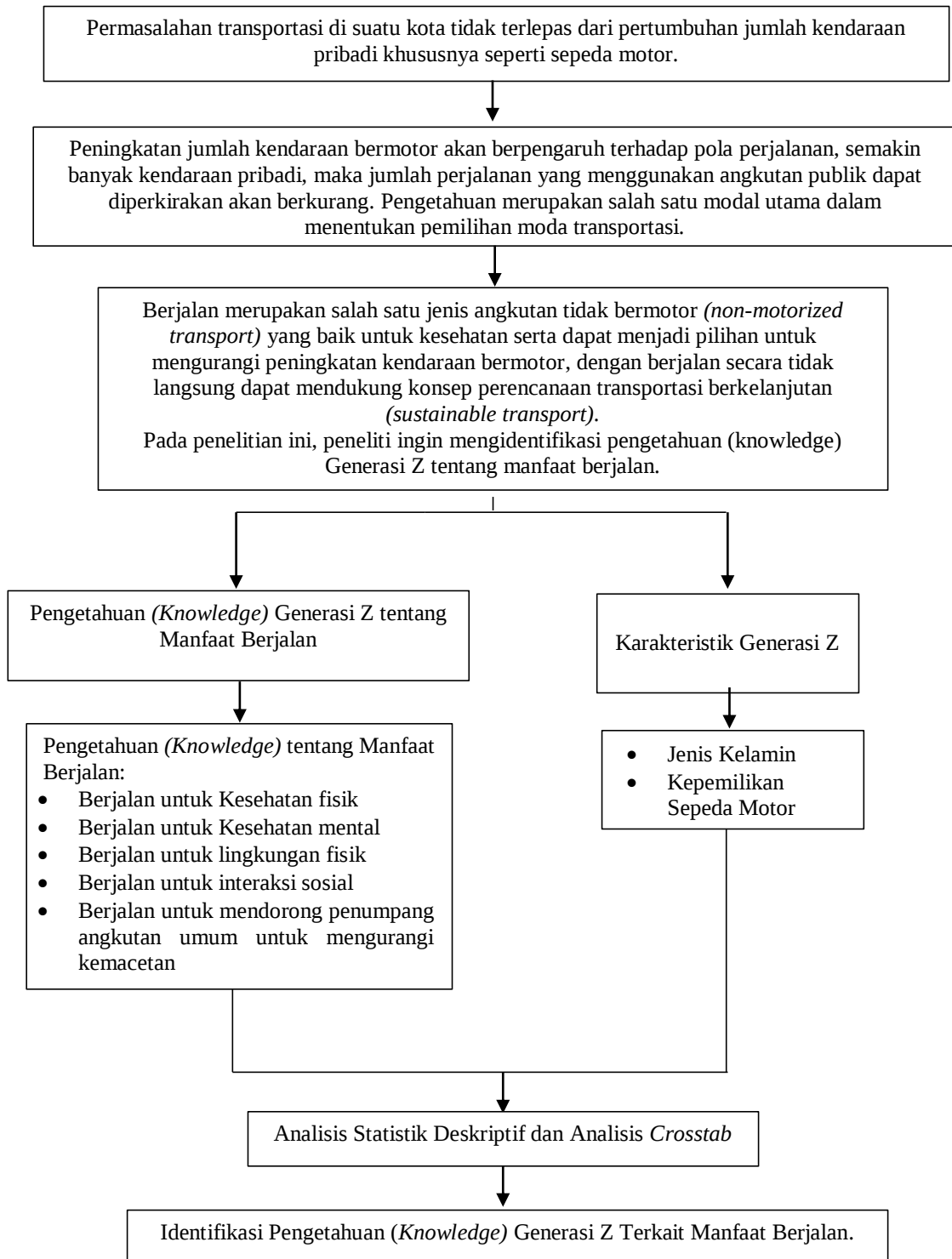
Metode yang digunakan dalam menganalisis karakteristik sosiodemografi dan pengetahuan (*knowledge*) Generasi Z tentang manfaat berjalan.

b. Analisis Crosstab

Menurut Wahyono (2013) analisis *crosstab* merupakan analisis untuk mendeskripsikan data dalam bentuk kolom dan baris dan untuk menganalisis hubungan antara variabel baris dan kolom dengan statistik *chi-square*, *correlations*, *contingency coefficient* dan lain-lain. Menurut Tanty, H. (2015) uji *chi-square* merupakan pengujian untuk mengetahui hubungan antar variabel yang bersifat kategori. Menurut Negara, I. C (2018) syarat dalam melakukan uji *chi-square* adalah *frequency* responden atau sampel yang digunakan besar, selain itu syarat uji *chi-square* adalah data variabel berjenis nominal atau ordinal tetapi tidak diukur berdasarkan tingkatannya.

Metode yang digunakan dalam menganalisis hubungan pengetahuan (*Knowledge*) Generasi Z tentang manfaat berjalan dengan jenis kelamin (*Gender*) dan Kepemilikan Sepeda Motor terkait berjalan. Pada variabel jenis kelamin dikelompokkan menjadi (1: laki-laki dan 2: perempuan) dan kepemilikan sepeda motor dikelompokkan menjadi (1: tidak memiliki sepeda motor dan 2: memiliki sepeda motor). Variabel jenis kelamin (*gender*) dan kepemilikan sepeda motor merupakan jenis data nominal. Sedangkan untuk variabel pengetahuan Generasi Z tentang manfaat berjalan merupakan jenis data ordinal karena terdapat pembeda kategori berdasarkan tingkat atau urutan.

1.5.4. Bagan Alir Penelitian



1.6. Sistematika Penulisan

Untuk memahami lebih jelas laporan ini, maka materi-materi yang tertera pada Laporan Skripsi ini dikelompokkan menjadi beberapa sub bab dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan secara Khusus mengenai latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup penelitian yang berisi ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi, metodologi penelitian, bagan alir penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan mengenai kajian teoritis yang menjelaskan tentang, tinjauan studi terdahulu dan variabel penelitian yang digunakan.

BAB III GAMBARAN UMUM

Bab ini menjelaskan mengenai gambaran umum penelitian yaitu gambaran umum lokasi penelitian, karakteristik masyarakat di lokasi penelitian, dan gambaran pergerakan di wilayah penelitian

BAB IV ANALISIS

Bab ini menjelaskan pengolahan data, analisa data, dan pembahasan berdasarkan masalah yang telah dibuat.

BAB V PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan tentang hasil dari penelitian studi dan saran yang berkaitan dengan analisa