

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, sehingga di lokasi lain tersebut objek menjadi lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk suatu tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2004). Perpindahan barang atau orang dengan alat atau kendaraan dari dan ke lokasi-lokasi yang terpisah secara geografis adalah merupakan pengertian transportasi menurut Steenbrink (1974). Sedangkan menurut Morlok (1978), transportasi adalah kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu lokasi ke lokasi lain. Lalu menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan penumpang atau barang dari suatu lokasi ke lokasi lain, dimana produk dipindahkan menuju lokasi yang dibutuhkan. Sehingga secara umum transportasi adalah bentuk perpindahan sesuatu baik barang ataupun manusia dari satu lokasi menuju lokasi lainnya, dengan ataupun tanpa sarana.

Pemenuhan kebutuhan manusia seperti pemenuhan kebutuhan akan pekerjaan, pendidikan, kesehatan dan olahraga menuntut terjadinya sebuah pergerakan. Pergerakan dari lokasi asal menuju lokasi tujuan merupakan sebuah proses transportasi. Dalam melakukan pergerakan dalam memenuhi kebutuhan tersebut, manusia mempunyai dua pilihan yaitu bergerak dengan moda transportasi atau tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Pergerakan dengan moda transportasi biasanya berjarak sedang sampai jauh, sedangkan pergerakan tanpa moda transportasi (misal berjalan kaki) berjarak pendek.

Ditinjau dari pemenuhan dari kebutuhan mobilitasnya, masyarakat pengguna transportasi umum dapat dibagi menjadi dua bagian utama (Salim, 1993), yaitu :

- a. Kelompok *choice*, adalah kelompok orang yang secara finansial mempunyai pilihan dalam memenuhi mobilitas perjalanannya.
- b. Kelompok *captive*, merupakan kelompok orang yang secara finansial ataupun kemampuan, tidak mempunyai banyak pilihan dalam memenuhi mobilitas perjalanannya dan sangat tergantung pada kendaraan umum yang ada.

2.2 Moda Transportasi

Moda transportasi atau jenis pelayanan transportasi yang akan dibahas di dalam penelitian ini membahas mengenai angkutan Umum, atau untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini.

2.2.1 Jenis Moda Transportasi

Pemilihan moda/angkutan merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Hal ini karena peran kunci dari transportasi publik dalam berbagai kebijakan transportasi (Tamin, 2000). Masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam perencanaan dan kebijakan transportasi. Sedangkan menurut Jotin dan Lall (2005), moda perjalanan yang dipilih juga tergantung pada beberapa faktor seperti tujuan perjalanan, jarak tempuh perjalanan, dan penghasilan pelaku perjalanan yang kemudian dipertimbangkan pula faktor-faktor turunan yang lainnya dari ketiga faktor yang telah disebutkan sebelumnya, antara lain faktor biaya perjalanan dan waktu perjalanan.

Selain itu, pemilihan moda juga mempertimbangkan pergerakan yang Pelayanan lebih dari satu moda dalam perjalanan. Jenis pergerakan inilah yang sangat umum dijumpai di Indonesia, sekalipun dapat terjadi di kota-kota besar di Indonesia. Dalam hal ini terjadi kombinasi antara beberapa moda untuk mencapai dari ke suatu titik asal ataupun tujuan seperti gabungan antara angkutan untuk menuju tujuan yang akan dicapai.

1. Moda Angkutan Pribadi

Angkutan pribadi adalah angkutan yang Pelayanan kendaraan pribadi, seperti mobil pribadi, sepeda motor, sepeda, tetapi bisa juga Pelayanan bus yang biasanya digunakan untuk keperluan pribadi. Angkutan pribadi merupakan lawan kata angkutan umum. Transportasi dengan Pelayanan kendaraan pribadi biasanya lebih mahal dari transportasi Pelayanan angkutan umum karena alasan efisiensi angkutan umum yang lebih baik (Warpani,1990).

2. Moda Angkutan Umum

Angkutan umum (publik transport) adalah semua jenis moda transportasi yang disuplai untuk kebutuhan mobilitas pergerakan barang/orang, demi

kepentingan masyarakat banyak/umum dalam memenuhi kebutuhannya, baik transportasi darat, laut maupun transportasi udara. Angkutan umum penumpang perkotaan adalah semua jenis angkutan umum yang melayani perjalanan (trips) penumpang dari tempat asal (origi) ketujuan (destination) dalam wilayah perkotaan. Moda angkutan umum merupakan sarana transportasi perkotaan yang tidak dapat dipisahkan dari sistem kegiatan perkotaan, khususnya bagi masyarakat pengguna angkutan umum yang tidak mempunyai pilihan moda lain untuk melaksanakan kegiatan. Tujuan dasar dari penyediaan angkutan umum, (Wells, 1975 dikutip Tamin 2000) mengatakan bahwa menyediakan pelayanan angkutan yang baik, handal, nyaman, aman, cepat dan murah untuk umum. Hal ini dapat diukur secara relatif dari kepuasan pelayanan beberapa kriteria angkutan umum ideal antara lain adalah:

- Keandalan
 - a. Setiap saat tersedia
 - b. Waktu Singkat
- Kenyamanan
 - a. Pelayanan yang sopan
 - b. Terlindungi dari cuaca buruk
 - c. Mudah turun naik kendaraan
 - d. Tersedia tempat duduk setiap saat
 - e. Tidak bersesak – sesak
 - f. Interior yang menarik
 - g. Tempat duduk yang enak
- Keamanan
 - a. Terhindar dari kecelakaan
 - b. Bebas dari kejahatan
- Waktu Perjalanan
 - a. Waktu didalam kendaraan singkat

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang

dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan dengan Pelayanan sarana angkutan berupa kendaraan. Sementara Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang Pelayanan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. (Warpani, 1990).

Angkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Karena merupakan angkutan massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian. Kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Angkutan umum massal atau masstransit memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Oleh karena itu, Pemerintah perlu turut campur tangan dalam hal ini. (Warpani, 1990). Beberapa kriteria ideal angkutan umum menurut *Harries* (1976) dilihat pada tabel 2.1 dibawah ini.

Tabel 2.1
Kriteria Angkutan umum Ideal

| Keandalan | Kenyamanan | Keamanan | Murah | Waktu Perjalanan |
|---|---|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Setiap saat tersedia • Kedatangan dan sampai tujuna tepat waktu • Waktu total perjalanan singkat dari rumah menunggu, dalam kendaraan, berjalan ke tujuan • Waktu tunggu singkat • Sedikit perjalanan kaki ke bus stop • Tidak perlu berpindah | <ul style="list-style-type: none"> • Pelayanan yang sopan • Terlindung dari cuaca buruk di bus stop • Mudah turun naik kendaraan • Tersedia tempat duduk setiap saat • Tidak berdesakan • Interior yang menarik • Tempat duduk yang enak | <ul style="list-style-type: none"> • Terhindar dari kecelakaan • Badan terlindung dari terluka benturan • Bebas dari kejahatan | <ul style="list-style-type: none"> • Ongkos relative murah terjangkau | <ul style="list-style-type: none"> • Waktu di dalam kendaraan singkat |

Sumber : Harries (1976, dikutip dari Thesis ITB, Ratna Dewi Anggraeni, 2009)

2.2.2 Pemilihan Moda Transportasi

Dalam suatu pergerakan untuk beraktivitas seperti bekerja, sekolah, dan berbelanja berkaitan erat dengan permasalahan transportasi karena hubungan tempat dan asal tujuan adalah hal utama dalam masalah transportasi terutama di daerah perkotaan. Transportasi di daerah perkotaan dipengaruhi oleh tata letak pusat kegiatan perkotaan. Prekuensi perjalanan, tujuan perjalanan, dan moda perjalanan adalah tiga hal yang membentuk pola perjalanan.

Tamin (2000) menyatakan bahwa, faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda ini dapat dikelompokkan menjadi empat bagian, yaitu :

- 1) Karakteristik Pengguna Jalan (Sosial Ekonomi) yang dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya ketersediaan atau kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan surat izin mengemudi (SIM), struktur rumah tangga, pendapatan dan faktor pendukung lainnya.
- 2) Karakteristik pergerakan yang dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti Tujuan pergerakan, waktu terjadinya pergerakan, dan jarak perjalanan.
- 3) Karakteristik Fasilitas moda Transportasi dipengaruhi oleh Faktor Kuantitatif terdiri dari : Waktu perjalanan, waktu menunggu ditempat pemberhentian bus, waktu berjalan kaki ke tempat pemberhentian bus, waktu selama bergerak dan lain-lain. Biaya transportasi, tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lain. Ketersediaan ruang dan tarif parkir dan faktor kualitatif terdiri dari : kenyamanan dan keamanan, keandalan dan keteraturan, dan lain-lain.
- 4) Karakteristik kota atau zona pemilihan moda juga mempertimbangkan pergerakan yang Pelayanan lebih dari satu moda dalam perjalanan. Jenis pergerakan inilah yang sangat umum dijumpai di Indonesia, sekalipun dapat d\terjadi di kota-kota besar di Indonesia. Dalam hal ini terjadi kombinasi antara beberapa moda untuk mencapai dari ke suatu titik asal ataupun tujuan seperti gabungan antara angkutan untuk menuju tujuan yang akan dicapai.

Pada tahun 2008 Tamin menyatakan, pemilihan moda/angkutan merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Hal ini karena peran kunci dari

transportasi publik dalam berbagai kebijakan transportasi. Masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam perencanaan dan kebijakan transportasi. Sedangkan menurut Jotin dan Lall (2005), moda perjalanan yang dipilih juga tergantung pada beberapa faktor seperti tujuan perjalanan, jarak tempuh perjalanan, dan penghasilan pelaku perjalanan yang kemudian dipertimbangkan pula faktor-faktor turunan yang lainnya dari ketiga faktor yang telah disebutkan sebelumnya, antara lain faktor biaya perjalanan dan waktu perjalanan.

Selain itu, pemilihan moda juga mempertimbangkan pergerakan yang Pelayanan lebih dari satu moda dalam perjalanan. Jenis pergerakan inilah yang sangat umum dijumpai di Indonesia, sekalipun dapat d\terjadi di kota-kota besar di Indonesia. Dalam hal ini terjadi kombinasi antara beberapa moda untuk mencapai dari ke suatu titik asal ataupun tujuan seperti gabungan antara angkutan untuk menuju tujuan yang akan dicapai. Pemilihan Moda Transportasi terbagi atas pemilihan moda transportasi pribadi dan moda transportasi umum. Atau untuk lebih jelasnya penjelasan mengenai pemilihan moda transportasi dapat dilihat dibawah ini :

1. Moda Angkutan Pribadi

Angkutan pribadi adalah angkutan yang Pelayanan kendaraan pribadi, seperti mobil pribadi, sepeda motor, sepeda, tetapi bisa juga Pelayanan bus yang biasanya digunakan untuk keperluan pribadi. Angkutan pribadi merupakan lawan kata angkutan umum. Transportasi dengan Pelayanan kendaraan pribadi biasanya lebih mahal dari transportasi Pelayanan angkutan umum karena alasan efisiensi angkutan umum yang lebih baik.

2. Moda Angkutan Umum

Menurut Warpani (1990) menyatakan bahwa Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang Pelayanan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.

Angkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin.

Karena merupakan angkutan massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian. Kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Angkutan umum massal atau masstransit memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Oleh karena itu, Pemerintah perlu turut campur tangan dalam hal ini. (Warpani, 1990) .

2.3 Pelayanan Angkutan Umum

Dalam melakukan suatu perjalanan dalam melakukan sesuatu, tentunya dipengaruhi oleh pemilihan moda angkutan umum yang akan digunakan dalam melakukan pergerakan. Pilihan moda perjalanan dalam suatu wilayah perkotaan dipengaruhi oleh banyak faktor seperti kecepatan, panjang perjalanan, kenyamanan, kemudahan biaya, ketersediaan moda, ukuran kota, usia pelaku perjalanan serta status ekonomi pelaku perjalanan. Pelayanan menurut Johanes Supranto (2006) merupakan suatu kinerja penampilan, tidak berwujud dan cepat hilang, lebih dapat dirasakan daripada dimiliki, serta pelanggan lebih dapat berpartisipasi aktif dalam proses mengkonsumsi jasa tersebut.

Tingkat pelayanan yang ditawarkan oleh moda transportasi merupakan suatu faktor dalam pemilihan moda. Ukuran pelayanan yang baik dalam pelayanan angkutan umum terdiri atas :

1. Kenyamanan

Tingkat Kenyamanan dalam pelayanan angkutan umum, tentunya dipengaruhi oleh beberapa hal diantaranya :

- Tempat duduk, kondisi tempat duduk sangat berpengaruh dengan kenyamanan. Kenyamanan duduk dikatakan baik apabila jumlah kapasitas tempat duduk sesuai dengan jumlah orang yang duduk dan sebaliknya kenyamanan dikatakan buruk apabila jumlah tempat duduk harus menampung penumpang lebih dari kapasitas angkutannya.
- Sirkulasi udara, dikatakan baik apabila adanya perputaran udara dalam kendaraan sehingga udara dalam kendaraan tidak pengap

- Perilaku awak kendaraan dalam mengoperasikan kendaraan dan melayani penumpang
 - Umur kendaraan yang lebih baru umumnya lebih baik dari kendaraan yang lebih tua
 - Kebersihan kendaraan, dengan kondisi kendaraan yang bersih pengguna angkutan akan merasakan kenyamanan sepanjang perjalanan.
2. Ketersediaan atau Kemudahan
 - Ketersediaan Lokasional, artinya tersedianya angkutan umum di seluruh wilayah pelayanan sehingga aksesibilitas penumpang angkutan umum merata
 - Ketersediaan temporal, yaitu kemudahan dalam mendapatkan angkutan umum pada saat dibutuhkan. Hal ini tentunya dipengaruhi oleh frekuensi, trip dan waktu tunggu masing – masing perilaku perjalanan
 3. Sedangkan menurut Lewis & Booms (1983) dalam Tjiptono (2011) mendefinisikan kualitas jasa sebagai ukuran seberapa bagus tingkat pelayanan yang diberikan dalam penyediaan angkutan umum mampu sesuai dengan ekspektasi pelanggan.

2.4 Analisis Statistik Chi – Square

Analisis Uji Chi-kuadrat dalam penelitian ini digunakan untuk menguji kebebasan antara dua sampel (variabel) yang disusun dalam tabel baris kali kolom atau menguji keselarasan dimana pengujian dilakukan untuk memeriksa ketergantungan dan homogenitas apakah data sebuah sampel yang diambil menunjang hipotesis yang menyatakan bahwa populasi asal sampel tersebut mengikuti suatu distribusi yang telah ditetapkan.

Analisis lebih lanjut dapat dilihat dari Chi-Square test. Analisis ini termasuk analisis inferern. Uji hipotesis yang dilakukan adalah :

Ho = Tidak ada hubungan antara baris dan kolom

H1 = Ada hubungan antara baris dan kolom

Hasil tersebut menunjukkan yaitu, apabila nilai Asymp. Sig (2-sided) Chi-Square $> \alpha$, maka data tidak mendukung untuk menolak H0. Namun jika Asymp. Sig (2-sided) Chi-Square $< \alpha$, maka data

Secara umum, dalam analisis crosstab variabel-variabel dipaparkan dalam satu tabel dan berguna untuk :

- a. Menganalisis hubungan-hubungan antar variabel yang terjadi.
- b. Melihat bagaimana kedua atau beberapa variabel berhubungan.
- c. Mengatur data untuk keperluan analisis statistik.
- d. Untuk mengadakan kontrol dengan variabel tertentu sehingga dapat dianalisis ada tidaknya hubungan.

Metode Statistik Chi Square ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara variabel dengan kepuasan pelayanan angkutan kota dengan taraf signifikansi (α) sebesar 0,05 (5%). Suatu hubungan antara dua variabel tersebut dibuktikan dengan nilai signifikansi dengan **hipotesis** dasar sebagai berikut :

- Ho : tidak ada pengaruh variabel dengan Kepuasan Pelayanan Angkutan Kota
- H1 : terdapat pengaruh variabel dengan Kepuasan Pelayanan Angkutan Kota

Pengambilan keputusan dengan berpengaruh atau tidaknya dapat dilihat dari nilai Sig. Tolak Ho apabila nilai Sig $\leq \alpha$, dan terima Ho apabila nilai Sig $> \alpha$. Sehingga didapatkanlah output berupa variabel yang berpengaruh signifikan dengan pemilihan moda berdasarkan karakteristik sosial ekonomi dan kepuasan Pelayanan Angkutan Kota di Kecamatan Sumur Bandung.

Penilaian responden diukur dengan menggunakan metode skala likert, dengan skala 1 sampai dengan 5, di mana :

- Nilai 1 untuk penilaian Sangat Tidak Setuju
- Nilai 2 untuk penilaian Tidak Setuju
- Nilai 3 untuk penilaian Netral atau Biasa Saja
- Nilai 4 untuk penilaian Setuju
- Nilai 5 untuk penilaian Sangat Setuju

Untuk merealisasikan nilai yang diharapkan responden dengan pelayanan angkot, maka peneliti melakukan interpretasi skala likert pada variabel pemilihan moda yang bersifat kualitatif. Untuk Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.2 dibawah ini

Tabel 2.2

Interpreasi Skala Likert dengan Kepuasan Pelayanan Angkutan Kota

| No | Variabel | Indikator Kepuasan Pelayanan Angkutan Kota dari Skala <i>Likert</i> | | | | |
|----|-------------------|--|---|--|---|--|
| | | Sangat Tidak Setuju | Tidak Setuju | Netral/ Biasa Saja | Setuju | Sangat Setuju |
| 1 | Kemudahan | Sangat Tidak Setuju dengan Kemudahan dalam Pelayanan Angkutan Kota | Tidak Setuju dengan Kemudahan dalam Pelayanan Angkutan Kota | Biasa Saja / Netral dengan Kemudahan dalam Pelayanan Angkutan Kota | Setuju dengan Kemudahan dalam Pelayanan Angkutan Kota | Sangat Setuju Dengan Kemudahan dalam Pelayanan Angkutan Kota |
| 2 | Kenyamanan | Sangat Tidak Setuju dengan Kenyamanan dalam Pelayanan Angkutan Kota | Tidak Setuju dengan Kenyamanan dalam Pelayanan Angkutan Kota | Biasa Saja / Netral dengan Kenyamanan dalam Pelayanan Angkutan Kota | Setuju dengan Kenyamanan dalam Pelayanan Angkutan Kota | Sangat Setuju Dengan Kenyamanan dalam Pelayanan Angkutan Kota |
| 3 | Sesuai Ekspektasi | Sangat Tidak Setuju dengan Sesuai Ekspektasi dalam Pelayanan Angkutan Kota | Tidak Setuju dengan Sesuai Ekspektasi dalam Pelayanan Angkutan Kota | Biasa Saja / Netral dengan Sesuai Ekspektasi dalam Pelayanan Angkutan Kota | Setuju dengan Sesuai Ekspektasi dalam Pelayanan Angkutan Kota | Sangat Setuju Dengan Sesuai Ekspektasi dalam Pelayanan Angkutan Kota |

Sumber : Hasil Analisis 2019

2.5 Penelitian Terdahulu

Tinjauan studi terdahulu bertujuan untuk meninjau penelitian - penelitian yang telah dilakukan sebelumnya yang terkait dengan penelitian yang akan dilakukan. Keterkaitan tersebut bisa berdasarkan objek yang diteliti atau pendekatan yang dilakukan dalam penelitian. Beberapa hal yang penting diketahui dalam penelitian terdahulu adalah judul artikel, penulis dan judul jurnal, isu, permasalahan dan tujuan, metode, variabel, dan hasil penelitian.

1. *Model Pemilihan Moda Pergerakan Komputer di Kecamatan Sayung (Sijabat Reviline dan Ratnasari Anita 2011)*

Tujuan dari Penelitian ini untuk Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi sepeda motor dan angkutan umum dan Melakukan model pemilihan moda transportasi komuter di Kecamatan Sayung . Variabel terkait dalam penelitian ini meliputi :

- Variabel terikat : Tarif Perjalanan Sepeda Motor, Tarif Perjalanan Angkutan umum
- Variabel Bebas : Jumlah keluarga, Pendapatan, Jarak ke lokasi kerja, Waktu Tempuh, Biaya Operasional, Usia

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi tidak hanya faktor biaya, tetapi dipengaruhi oleh faktor lainnya seperti faktor sosial. Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi sepeda motor adalah jumlah keluarga, pendapatan, waktu tempuh, biaya operasional dan usia. Faktor sosial yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi sepeda motor adalah kepemilikan SIM, jenis kelamin, keamanan dan kenyamanan.

2. *Analisa Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Penduduk Kerja Di Kecamatan Sukmajaya Depok Menuju Tempat Kerja Dengan Menggunakan Metode Analytic Hierachy Process (Wicaksono Sabdo, 2014)*

Tujuan dari Penelitian ini untuk mengetahui Faktor yang dominan dalam pemilihan moda transportasi dan moda yang dominan yang dipilih oleh responden dalam melakukan kegiatan adalah sepeda motor Variabel terkait dalam penelitian ini meliputi :

- Variabel Bebas : Kriteria Pemilihan Moda Transportasi (Aman, Nyaman, Biaya dan Waktu)

Menurut hasil penelitian tersebut, menunjukkan bahwa Faktor yang dominan dalam pemilihan moda transportasi di Kecamatan

Sukmajaya dalam melakukan kegiatan bekerja adalah faktor waktu. Pilihan faktor selanjutnya yang paling berpengaruh dalam pemilihan moda transportasi adalah faktor biaya, faktor aman, dan faktor nyaman sebagai pilihan terakhir. Moda yang dominan dipilih responden dalam melakukan kegiatan bekerja adalah sepeda motor. Alternatif moda pilihan selanjutnya adalah kereta api pada urutan kedua, mobil pribadi pada urutan ketiga, bis kota pada urutan keempat, dan angkutan kota pilihan terakhir.

3. *Pemilihan Moda Transportasi Ke Kampus Oleh Mahasiswa Universitas Brawijaya (Primasari Dyaning Wahyu, 2013)*

Tujuan dari Penelitian ini untuk mengetahui bahwa mahasiswa responden yang berjalan kaki (17,7%), Analisis model dalam model pemilihan transportasi menuju kampus yakni waktu tempuh (0,039), Variabel waktu tempuh, jarak tempuh, biaya tempuh, jarak tempuh dan intensitas pergantian moda dalam melakukan pemilihan moda transportasi menuju kampus Universitas Brawijaya Variabel terkait dalam penelitian ini meliputi :

- Variabel terikat : Pengguna Transportasi : Jenis Kelamin, Usia.
- Variabel Bebas : Karakter Pergerakan Meliputi: Lokasi asal/tempat tinggal, Tujuan Pergerakan, Jarak Tempuh serta intensitas pergantian moda.

Menurut hasil Penelitian tersebut, Menunjukkan bahwa mahasiswa responden yang berjalan kaki (17,7%), kemudian yang menggunakan sepeda (0,5%), sepeda motor (53,1%), mobil (5,7%) serta angkutan umum (22,9%). Analisis model pemilihan diketahui bahwa terdapat 4 (empat) dalam model pemilihan transportasi menuju kampus yakni waktu tempuh (0,039), biaya tempuh (-0,0002), jarak tempuh (-0,0398) dan intensitas pergantian moda (-0,253). Kesimpulan dari penelitian ini menjelaskan bahwa variabel waktu tempuh, biaya tempuh, jarak tempuh dan intensitas pergantian moda transportasi merupakan variabel yang mempengaruhi mahasiswa dalam

melakukan pemilihan moda transportasi menuju kampus Universitas Brawijaya.

4. *Pemilihan Moda Transportasi Dalam Kegiatan Mobilitas Pekerja Ulang-Alik di Surabaya* (Adhifani Achmad Roby, 2015)

Tujuan dari Penelitian ini untuk mengetahui Faktor tempat tinggal pribadi menjadi penentu utama pekerja ulang-alik dalam mempertimbangkan pemilihan moda transportasi, Pekerja yang jauh dari rumah memilih kendaraan pribadi yang dinilai efektif karena dapat berangkat waktu sekaligus penunjang kepentingan yang lain, Pekerja yang tempat kerjanya dekat dengan rumah memilih angkutan umum dengan alasan seperti rasa trauma dalam menggunakan kendaraan bermotor Variabel terkait dalam penelitian ini meliputi :

- Variabel Bebas : Faktor tempat tinggal, Faktor Pribadi, Frekuensi Moda, Lama Perjalanan, Biaya Perjalanan, Ketersediaan Moda Transportasi Umum.

Hasil Penelitian ini menunjukkan, Faktor tempat tinggal dan faktor pribadi menjadi penentu utama pekerja ulang-alik dalam mempertimbangkan pemilihan moda transportasi. Pekerja yang tempat kerjanya jauh dari rumah memilih kendaraan pribadi yang dinilai efektif karena dapat berangkat sewaktu-waktu sekaligus penunjang kepentingan yang lain. Pekerja yang tempat kerjanya dekat dengan rumah memilih angkutan umum dengan alasan seperti rasa trauma menggunakan kendaraan bermotor, tidak mau capek berangkat kerja mengendarai kendaraan pribadi, merasa takut melihat pengendara yang ugal-ugalan di jalan bahkan tidak bisa mengendarai kendaraan bermotor. Frekuensi yang tinggi dan ketersediaan angkutan umum yang beragam memudahkan pengguna untuk mendapatkannya. Lama perjalanan tergantung moda transportasi apa yang digunakan dan kondisi ruas jalan. Biaya perjalanan relative, tergantung moda transportasi yang digunakan. Pekerja pengguna transportasi umum merasa untung dengan fasilitas yang tersedia, seperti AC, tempat duduk yang nyaman, cepat dan murah.

Penelitian ini Pelayanan 4 Hipotesa utama untuk menganalisis hasil dair perhitungan *cross tab* berdasarkan nilai *person Chi Square* yang diperoleh, dan pada setiap hipotea utama terdapat 3 hipotesa lainnya, berikut inimerupakan hipotesa yang digunakan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.3 dibawah ini.

Tabel 2.3
Hipotesa Penelitian

| No | H0 |
|----|--|
| 1 | Tidak ada Hubungan antara Jenis Kelamin dengan Kepuasan Pelayanan angkutan kota |
| 1a | Tidak ada Hubungan antara Jenis Kelamin dengan Kemudahan dalam Pelayanan Angkutan Kota |
| 1b | Tidak ada Hubungan antara Jenis Kelamin dengan Kenyamanan dalam Pelayanan Angkutan Kota |
| 1c | Tidak ada Hubungan antara Jenis Kelamin dengan Perasaan Sesuai Ekspektasi dalam Pelayanan Angkutan Kota |
| 2 | Tidak ada Hubungan antara Kelompok Umur dengan Kepuasan Pelayanan Angkutan Kota |
| 2a | Tidak ada Hubungan antara Kelompok Umur dengan Kemudahan dalam Pelayanan Angkutan Kota |
| 2b | Tidak ada Hubungan antara Kelompok Umur dengan Kenyamanan dalam Pelayanan Angkutan Kota |
| 2c | Tidak ada Hubungan antara Kelompok Umur dengan Perasaan Sesuai Ekspektasi dalam Pelayanan Angkutan Kota |
| 3 | Tidak ada Hubungan antara Jenis Pekerjaan dengan Kepuasan Pelayanan Angkutan Kota |
| 3a | Tidak ada Hubungan antara Jenis Pekerjaan dengan Kemudahan dalam Pelayanan Angkutan Kota |
| 3b | Tidak ada Hubungan antara Jenis Pekerjaan dengan Kenyamanan dalam Pelayanan Angkutan Kota |
| 3c | Tidak ada Hubungan antara Jenis Pekerjaan dengan Perasaan Sesuai Ekspektasi dalam Pelayanan Angkutan Kota |
| 4 | Tidak ada Hubungan antara Pendapatan Pribadi dengan Kepuasan Pelayanan Angkutan Kota |
| 4a | Tidak ada Hubungan antara Pendapatan Pribadi dengan Kemudahan dalam Pelayanan Angkutan Kota |
| 4b | Tidak ada Hubungan antara Pendapatan Pribadi dengan Kenyamanan dalam Pelayanan Angkutan Kota |
| 4c | Tidak ada Hubungan antara Pendapatan Pribadi dengan Perasaan Sesuai Ekspektasi dalam Pelayanan Angkutan Kota |

Sumber : Hasil Analisis 2019

2.6 Penentuan Variabel Penelitian

Dalam menentukan variabel penelitian, terbagi atas variabel karakteristik Responden dan karakteristik kepuasan pelayanan angkutan kota. Berdasarkan Karakteristik Pelaku Perjalanan Variabel sosial ekonomi yang dapat mempengaruhi pelaku perjalanan dalam memilih moda adalah sebagai berikut :

Dalam mencapai tujuan penelitian, variabel – variabel penelitian yang telah digunakan harus relevan berdasarkan kajian *Literatur* yang ada. Berikut merupakan variabel – variabel penelitian berdasarkan kajian *literature* terdahulu, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.4 dibawah ini.

Tabel 2.4
Variabel – Variabel penelitian yang digunakan di Penelitian Terdahulu

| No | Variabel | Penulis | | | | | |
|---|----------------------------|----------------|----------|------|-----------|----------|--------|
| | | Dila Dwi Nanda | Sugiyono | Ariq | Yulisanti | Tjiptono | Saxena |
| Karakteristik Responden | | | | | | | |
| 1 | Jenis Kelamin | | √ | √ | | | √ |
| 2 | Umur | | √ | √ | | | √ |
| 3 | Pekerjaan | √ | √ | | √ | | |
| 4 | Penghasilan | √ | √ | √ | √ | | √ |
| Kepuasan Pelayanan Angkutan Kota | | | | | | | |
| 5 | Kemudahan | | | √ | | | |
| 6 | Kenyamanan | √ | | √ | | | |
| 7 | Perasaan Sesuai Ekspektasi | | | | | √ | |

Sumber : Hasil Analisis 2019