

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Aksesibilitas

2.1.1 Pengertian Aksesibilitas

Aksesibilitas dalam konteks akademik atau literatur mengacu pada kemampuan seseorang untuk dengan mudah mengakses dan merujuk sumber informasi tertentu, seperti artikel, buku, jurnal, atau bahan referensi lainnya. Aksesibilitas adalah konsep penting dalam dunia akademik karena memungkinkan peneliti, mahasiswa, dan individu lainnya untuk menggali dan memahami pengetahuan yang telah ada sebelumnya, yang dapat mendukung pengembangan pengetahuan baru.

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata lahan berinteraksi suatu dengan yang lain dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi.¹ Mudah merupakan hal yang sangat subjektif dan kualitatif bagi seseorang belum tentu mudah bagi orang lain. Oleh karena itu diperlukan kinerja kuantitatif yang menyatakan aksesibilitas di daerah itu mudah sehingga terasa kenyamanan.

Menurut Black sebagaimana dikutip oleh Steward Rahantoknam, Linda Tondobala, dan Raymondch. Tarore, aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau susahny lokasi tersebut dicapai melalui system jaringan transpotrasi. Hurst sebagaimana dikutip oleh La Ode Muhamad Magribi dan Aj Suhardjo dikatakan bahwa aksesibilitas adalah ukuran dari kemudahan (waktu, biaya, atau usaha) dalam melakukan perpindahan antara tempattempat atau kawasan dalam sebuah system.

Konsep aksesibilitas memiliki ruang lingkup yang luas dan fleksibel. Kevin Lynch berpendapat bahwa aksesibilitas melibatkan pertimbangan waktu dan bergantung pada daya tarik serta karakteristik rute perjalanan (Talav Era, 2012).

Tamin (2000) mengatakan indikator aksesibilitas secara sederhana dapat dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lainnya, dikatakan aksesibilitas antara kedua tempat tersebut tinggi. Sebaliknya jika berjauhan aksesibilitas antara keduanya rendah. Selain jarak dan waktu, biaya juga merupakan beberapa indikator aksesibilitas. Apabila antar kedua tempat memiliki waktu tempuh yang pendek maka dapat dikatakan kedua tempat itu memiliki aksesibilitas yang tinggi. Biaya juga dapat menunjukkan tingkat aksesibilitas. Biaya disini dapat merupakan biaya gabungan yang menggabungkan waktu dan biaya sebagai ukuran untuk hubungan transportasi Mohammed (2010).

Menurut Bintarto (1989), faktor yang bisa menentukan apakah tingkat aksesibilitas suatu daerah tinggi atau rendah dapat diperhatikan dari jumlah sistem jaringan yang tersedia di wilayah tersebut. Jika terdapat banyak sistem jaringan, maka kemudahan aksesibilitas akan semakin meningkat di daerah tersebut. Sebaliknya, bila tingkat aksesibilitas rendah dan jumlah sistem jaringan yang ada sedikit, maka akses ke daerah tersebut akan menjadi lebih sulit dari daerah lainnya Mohammed (2010).

2.1.2 Aksesibilitas Berdasarkan Tujuan dan Kelompok Sosial

Dalam konteks model perkotaan, aksesibilitas memiliki peran yang sangat penting dan seringkali menjadi faktor penentu dalam efisiensi dan keberlanjutan sistem transportasi. Aksesibilitas merujuk pada kemudahan akses penduduk terhadap berbagai tujuan dan fasilitas di dalam kota. Salah satu elemen penting dalam mencapai aksesibilitas yang baik adalah jaringan angkutan kota yang efektif dan efisien. Sistem angkutan kota, baik itu bus, kereta bawah tanah, atau moda transportasi lainnya, memiliki peran utama dalam meningkatkan aksesibilitas di dalam kota. Rute dan trayek yang terencana dengan baik dapat menghubungkan titik-titik penting di kota, memungkinkan penduduk dengan mudah mengakses tempat kerja, sekolah, pusat perbelanjaan, dan tempat hiburan. Kemudahan aksesibilitas ini tidak hanya meningkatkan mobilitas individu, tetapi juga mengurangi tekanan pada jaringan jalan raya dan dampak lingkungan dari penggunaan mobil pribadi.

Dalam mencapai aksesibilitas yang optimal, perencanaan dan manajemen trayek transportasi sangatlah krusial. Menyusun trayek yang mempertimbangkan distribusi penduduk, titik-titik penting, dan potensi tingkat permintaan adalah langkah penting dalam memastikan bahwa angkutan kota benar-benar dapat memenuhi kebutuhan penduduk. Penggunaan teknologi untuk memantau dan mengatur jadwal angkutan juga dapat meningkatkan efisiensi dan kenyamanan perjalanan.

Selain itu, infrastruktur penunjang seperti halte yang nyaman, informasi yang mudah diakses, dan integrasi dengan moda transportasi lainnya juga berkontribusi pada tingkat aksesibilitas yang tinggi. Semua elemen ini secara kolektif bekerja bersama untuk menciptakan lingkungan perkotaan yang lebih ramah, efisien, dan berkelanjutan. Dengan memastikan aksesibilitas yang baik melalui sistem angkutan kota yang terencana dengan matang, perkotaan dapat menghadirkan solusi mobilitas yang memenuhi kebutuhan beragam penduduk dan mendukung pertumbuhan perkembangan yang berkelanjutan.

2.1.3 Kegunaan Aksesibilitas

Aksesibilitas memiliki peran penting dalam membangun perkotaan yang berkelanjutan dan inklusif. Dengan meningkatkan keterjangkauan fisik dan akses ke fasilitas, transportasi, dan layanan publik, aksesibilitas memungkinkan mobilitas yang efisien, mengurangi kemacetan, memperluas akses bagi semua lapisan masyarakat, dan berkontribusi pada pengurangan dampak lingkungan. Ini juga mendukung pertumbuhan ekonomi, meningkatkan kualitas hidup penduduk, dan menciptakan lingkungan yang lebih ramah dan nyaman bagi semua warganya.

2.2 Angkutan Umum Penumpang

Angkutan umum dikenal sebagai transportasi publik atau transportasi massal. Angkutan umum melayani jasa angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok untuk masyarakat umum, beroperasi sesuai rute yang sudah ditentukan dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan yang sedang ditempuh. Warpani (2002).

Angkutan umum penumpang merujuk pada layanan transportasi yang disediakan untuk membawa penumpang secara massal dalam suatu area atau kota. Layanan ini mencakup berbagai moda transportasi seperti bus, kereta api, trem, angkutan feri, dan transportasi kota lainnya. Tujuan utama dari angkutan umum penumpang adalah memberikan alternatif transportasi yang nyaman, terjangkau, dan efisien bagi masyarakat, serta membantu mengurangi ketergantungan pada mobil pribadi. Layanan angkutan umum penumpang biasanya memiliki jadwal tetap dan rute yang telah ditentukan untuk menghubungkan berbagai tempat penting dalam lingkungan perkotaan atau suburban. Hal ini berperan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat, mengurangi kemacetan lalu lintas, dan mengurangi dampak lingkungan negatif dari transportasi.

2.2.1 Trayek dan Lintasan

Pada angkutan umum terdapat trayek dan lintasan yang berbeda yang bertujuan untuk menghindari terjadinya penumpukan lintasan pada suatu jalan yang ada di wilayah tertentu berikut adalah penjelasan masing-masing trayek dan lintasan sesuai pembagiannya:

1. Trayek Pelayanan
 - a. tersedianya terminal tipe A pada awal pemberangkatan, persinggahan, dan terminal tujuan
2. Trayek Antar Dalam Propinsi
Dengan ciri-ciri pelayanan:
 - a. Mempunyai jadwal tetap
 - b. Pelayanan cepat dan atau lambat,
 - c. Dilayani oleh mobil bus umum,
 - d. Tersedianya terminal penumpang sekurang kurangnya tipe B pada awal pemberangkatan, persinggahan, dan terminal tujuan;
3. Trayek Kota
 - a. Trayek utama yang diselenggarakan dengan ciri-ciri
 - a) Mempunyai jadwal tetap,

- b) Melayani angkutan antarkawasan utama, antara kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat massal,
 - c) Dilayani oleh mobil bus umum,
 - d) Pelayanan cepat dan/atau lambat,
 - e) Jarak pendek,
Melalui tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk menaik dan menurunkan penumpang.
- b. Trayek cabang yang diselenggarakan dengan ciri-ciri:
- a) Mempunyai jadwal tetap,
 - b) Melayang angkutan antarkawasan penduduk, antara kawasan pendukung dan kawasan pemukiman,
 - c) Dilayani oleh mobil bus,
 - d) Pelayanan cepat dan/atau lambat,
 - e) Jarak pendek.
- c. Trayek ranting yang diselenggarakan dengan ciri-ciri:
- a) Melayani angkutan dalam kawasan pemukiman,
 - b) Dilayani dengan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum,
 - c) Pelayanan lambat,
 - d) Jarak pendek,
 - e) Melalui tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk menaik dan menurunkan penumpang.
- d. Trayek langsung yang diselenggarakan dengan ciri-ciri:
- a) Mempunyai jadwal tetap,
 - b) Melayani angkutan antarkawasan secara tetap yang bersifat massal dan langsung,
 - c) Dilayani oleh bus umum,

- d) Pelayanan cepat,
 - e) Jarak pendek,
 - f) Melalui tempat-tempat yang ditetapkan untuk menaikan dan menurunkan penumpang.
- b. Trayek pedesaan dengan ciri-ciri pelayanan:
- a) Mempunyai jadwal tetap dan/atau tidak berjadwal,
 - b) Pelayanan lambat
 - c) Dilayani oleh mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum;
 - d) Tersedianya terminal penumpang sekurang-kurangnya tipe C padapemberangkatan, dan terminal tujuan;
 - e) Prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan.

2.2.2 Angkutan Kota

Angkutan Kota, yang sering disebut "Angkot," adalah layanan transportasi umum yang populer di banyak kota di Indonesia. Angkot merupakan kendaraan berukuran kecil seperti minibus atau mikrolet yang beroperasi dengan mengikuti rute tetap yang disebut "trayek." Trayek-trayek ini mencakup berbagai jalur dan titik berhenti di dalam kota. Angkot mengambil dan mengantarkan penumpang di berbagai lokasi sesuai dengan trayek yang telah ditentukan. Meskipun angkot memberikan aksesibilitas yang relatif terjangkau dan mudah diakses, tantangan seperti peraturan, keselamatan, dan kualitas layanan sering kali menjadi perhatian. Beberapa kota berupaya meningkatkan regulasi angkot untuk memastikan efisiensi dan keselamatan dalam operasionalnya.



Gambar II.1 Angkutan Kota Bandung

Sumber : Radar Bandung id, 2022

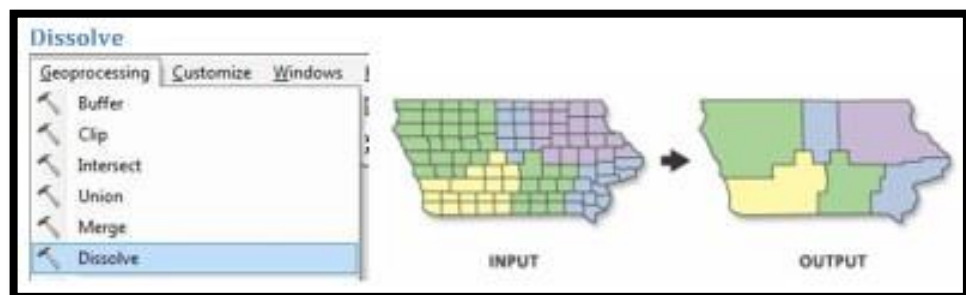
Fungsi dari angkot secara umum dapat dilihat dari uraian dibawah ini yaitu:

1. **Aksesibilitas Lokal:** Angkot menyediakan layanan transportasi lokal yang fleksibel dan terjangkau bagi penduduk kota. Ini memungkinkan masyarakat untuk dengan mudah mengakses berbagai tempat seperti pasar, sekolah, kantor, dan pusat perbelanjaan tanpa perlu memiliki mobil pribadi.
2. **Mengurangi Ketergantungan pada Mobil Pribadi:** Dengan menyediakan alternatif transportasi yang ekonomis, angkot membantu mengurangi ketergantungan pada mobil pribadi. Ini berkontribusi pada pengurangan kemacetan lalu lintas, emisi gas rumah kaca, dan kepadatan kendaraan di jalan.
3. **Penjangkauan Tempat Terpencil:** Angkot sering mencakup rute yang tidak selalu dilayani oleh transportasi umum lainnya. Ini memungkinkan masyarakat di daerah terpencil atau tidak terlayani oleh moda transportasi lain untuk tetap memiliki aksesibilitas yang memadai.
4. **Pendapatan dan Penghidupan:** Angkot menjadi sumber penghasilan bagi banyak sopir dan pemilik angkot. Layanan ini menciptakan lapangan kerja serta memberikan penghidupan bagi banyak keluarga.
5. **Pengurangan Beban Parkir:** Dengan banyak orang memilih menggunakan angkot, kebutuhan akan tempat parkir pribadi berkurang. Ini membantu mengurangi masalah parkir yang berlebihan di perkotaan.
6. **Penghubung Antar-Moda:** Dalam beberapa kasus, angkot dapat berfungsi sebagai penghubung antar-moda transportasi yang lebih besar, membawa penumpang dari daerah yang tidak langsung dijangkau oleh moda transportasi utama ke tempat-tempat dengan aksesibilitas yang lebih baik.

2.3 Proses Geoprosesing dalam Sistem Informasi Geografis

Dalam mengidentifikasi tingkat aksesibilitas kelurahan dengan menggunakan angkutan kota di Kota Bandung maka diperlukan proses geoprocessing dalam Sistem Informasi Geografis yang digunakan untuk mengolah data-data dalam melihat tingkat aksesibilitas kelurahan berdasarkan jumlah layanan angkutan kota. Geoprocessing secara umum adalah kumpulan fungsi-fungsi yang terhubung dengan sistem arcview dan melakukan operasi dengan didasarkan dari lokasi geografis layer-layer input, Geoprocessing memiliki enam fungsi yaitu Dissolve, Merge, Clip, Intersect, Union, Dan Assign. Penjelasan secara lengkap dapat dilihat di bawah ini.

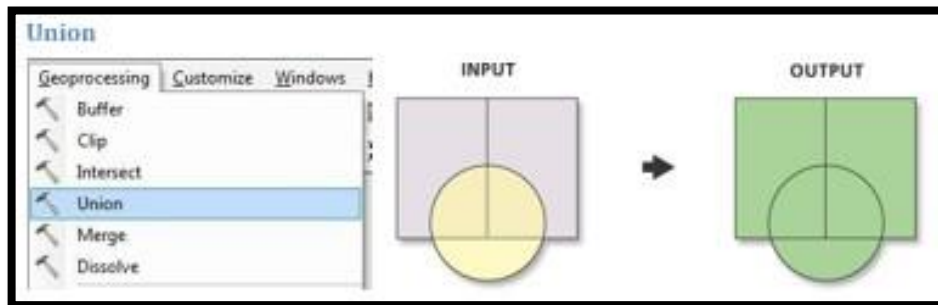
1. **Dissolve:** Proses ini ini pada dasarnya akan menyatukan atau menghilangkan batas-batas unsur-unsur spasial yang tepat bersebelahan namun terletak dalam suatu theme yang sama. Tujuannya untuk menggabungkan fitur yang memilih kesamaan atribut tertentu, ilusi dapat dilihat pada Gambar II.2 di bawah ini.



Gambar II. 2 Ilustrasi Proses Dissolve

Sumber : Bappeda NTB, 2013

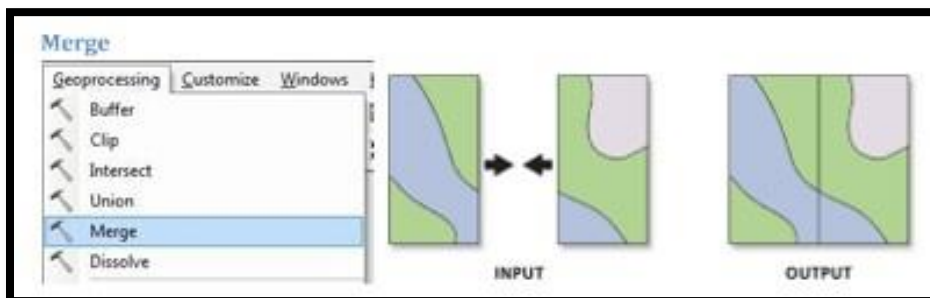
2. **Union:** Proses ini akan menghasilkan theme baru dengan mengkombinasikan dua theme yang bertipe polygon. Tujuannya untuk menentukan area yang berada pada salah satu layer saja atau beberapa layer. Fitur yang ada pada layer input akan menjadi output, union dapat dilakukan pada dua atau lebih layer, ilusi dapat dilihat pada Gambar II.2 di bawah ini.



Gambar II. 3 Ilustrasi Proses Union

Sumber : Bappeda NTB, 2013

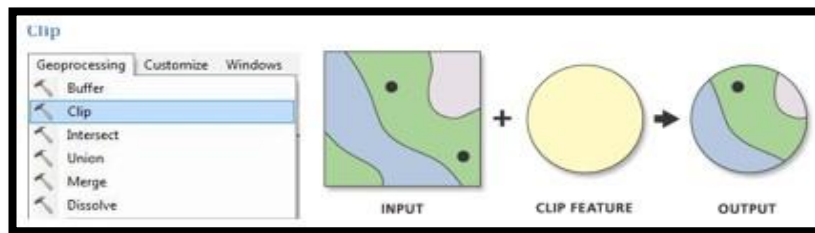
3. **Merge:** Proses ini mirip dengan union akan dihasilkan sebuah theme baru yang merupakan kombinasi dari beberapa theme, tetapi unsur unsur spasial tersebut tidak saling memotong. Pilih dua theme atau lebih yang akan digabungkan dengan menekan tombol shift. ilusi dapat dilihat pada Gambar II.3 dibawah ini:



Gambar II. 4 Ilustrasi Proses Merge

Sumber : Bappeda NTB, 2013

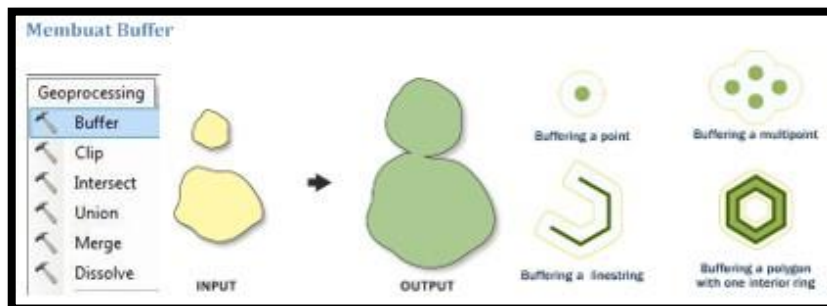
4. **Clip:** Pada dasarnya pekerjaan ini adalah “memotong” atau menggunting suatu theme. Proses ini menghasilkan theme baru dengan tipe sesuai dengan theme obyek yang dipotong (titik, garis , dan polygon). Dengan demikian theme baru ini hanya akan berisi unsur-unsur spasial dari theme obyek yang terdapat di dalam batas theme cutter, ilusi dapat dilihat pada Gambar II.4 dibawah ini:



Gambar II. 5 Ilustrasi Proses Clip

Sumber : Bappeda NTB, 2013

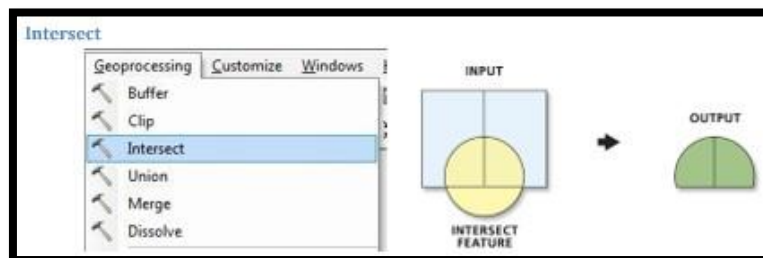
5. **Buffer** : adalah untuk memisahkan zona tengah antara object yang di buffer, misalnya jalan atau sungai, atau area, Pembuatan buffer tidak sebatas pada jalan maupun sungai, bahkan sebuah bangunan atau kawasan dapat di buat buffernya, yang terpenting mengetahui berapa batas luar dari kawasan tersebut akan di buffer sehingga tidak terjadi “penyerobotan” area, karena hal ini juga biasanya menyangkut dengan regulasi dan peraturan, ilusi dapat dilihat pada Gambar II.5 dibawah ini:



Gambar II. 6 Ilustrasi Proses Dissolve

Sumber : Bappeda NTB, 2013

6. **Intersect**: Proses ini pada dasarnya tidak jauh berbeda dengan clipping tetapi pada intersect, theme baru merupakan data spasial irisan kedua theme yang menjadi masukannya dengan theme overlay sebagai batas intersect-nya, ilusi dapat dilihat pada Gambar II.6 dibawah ini:



Gambar II. 7 Ilustrasi Proses Intersect

Sumber : Bappeda NTB, 2013

Dalam penelitian ini fungsi operasi geoprocessing yang pertama digunakan yaitu operasi dissolve, operasi ini digunakan untuk menggabungkan data trayek angkutan kota dari hasil digitasi. Masing-masing trayek angkutan kota disatukan kedalam satu file shp trayek angkutan kota agar menyatukan objek dengan nilai atribut yang sama dari file shp hasil digitasi. Selanjutnya file shp hasil dissolve dilakukan operasi intersect dengan file shp batas kelurahan Kota Bandung. Dari fungsi operasi geoprocessing ini, maka dapat diperoleh 1 file shp yaitu file shp tingkat pelayanan angkutan kota berdasarkan trayek angkutan kota.

Selanjutnya untuk menganalisis tingkat aksesibilitas kelurahan berdasarkan trayek angkutan kota, di Kota Bandung harus menseleksi data yang double dari setiap trayek di dalam microsoft selanjutnya menghitung data kelurahan yang dilewati oleh masing-masing trayek angkutan kota serta menghitung data trayek yang melewati dari setiap masing-masing kelurahan. Setiap trayek memiliki 2 data trayek yaitu trayek keluar dan trayek masuk karena pada satu trayek penuh angkutan kota terdapat trayek dari titik keberangkatan dan pulang untuk menuju titik awal itu tidak sama yang kemudian data tersebut diklasifikasikan dan disajikan kedalam bentuk tabel dan peta dengan deskripsi aksesibilitas kelurahan-kelurahan di Kota Bandung berdasarkan layanan angkutan kota.

2.4 Tinjauan Studi Terdahulu

Tinjauan studi terdahulu bertujuan untuk meninjau penelitian – penelitian yang telah dilakukan sebelumnya yang terkait dengan penelitian yang akan dilakukan. nKeterikatan 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. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel I-1 di bawah ini.

Tabel II- 1 Studi Terdahulu

No	Judul Artikel, penulis, Nama Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat, Dis Agregat)	Metode	Variabel	Output
1	Nama Artikel : Aksesibilitas Menuju Fasilitas Kesehatan Di Kota Bandung Penulis : Prayoga, Lutfi Had, Tri Basuki Joewono, Widy Santosa Nama Jurnal : Transportasi Vol.13 No. 3 Desember 2013: 213-22	Masalah: Kesulitan untuk mengakses tempat pelayanan kesehatan Tujuan: Analisis pemetaan ini diperlukan agar dapat diketahui besarnya kesulitan untuk mengakses tempat pelayanan kesehatan. Analisis juga diperlukan untuk mengetahui cakupan dari fasilitas	Kota Bandung, Rumah sakit Kelas A,B,C,D	jarak	Aria	<ul style="list-style-type: none"> • Rata-rata jarak menuju rumahsakit • Jarak terdekat dari sentroid i menuju rumah sakit • Indeks aksesibilitas daerah 	Pemenuhan pelayanan kesehatan di Kota Bandung dipengaruhi oleh jumlah rumah sakit dan aksesibilitas. Perbaikan infrastruktur akan meningkatkan aksesibilitas menuju rumah sakit yang ada yang akhirnya memperbaiki taraf kesehatan masyarakat

No	Judul Artikel, penulis, Nama Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat, Dis Agregat)	Metode	Variabel	Output
		kesehatan yang ada.					
2	Nama Artikel: Aksesibilitas Dan Pengaruhnya Terhadap Pembangunan Di Perdesaan: Konsep Model Sustainable Accessibility Pada Kawasan Perdesaan Di Propinsi Sulawesi Tenggara Penulis: La Ode Muhammad	Masalah : perencanaan pembangunan transportasi untuk meningkatkan aksesibilitas masyarakat pada kawasan perdesaan. pembangunan pada kawasan perdesaan dan merumuskan kebijakan transportasi untuk meningkatkan aksesibilitas masyarakat dalam kaitannya dengan pembangunan	Lokasi: kecamatan berdasarkan pertimbangan jarak dari ibu kota propinsi, dan pemilihan desa didasarkan pada pertimbangan tingkat aksesibilitasnya.	Data Primer: Observasi dan wawancara dengan masyarakat maupun key informant setempat, Data sekunder kajian pustaka, jurnal-jurnal, dan download literatur yang terkait dengan topik penelitian melalui internet.	Analisis tabel frekuensi, analisis cross-tabulation, analisis korelasi, analisis regresi sederhana dan analisis regresi berganda, uji asumsi klasik, serta analisis multivariat yang meliputi analisis diskriminan dan analisis komponen utama.	<ul style="list-style-type: none"> • pendapatan • kepemilikan kendaraan, kualitas jenis perkerasan jalan • kemudahan dalam melakukan perjalanan. • rasio antara jumlah penduduk. • banyaknya penduduk yang bekerja • luas wilayah. • jumlah penduduk yang bekerja menurut jenis dan jumlah aktivitas, • jumlah penduduk produktif di desa 	

No	Judul Artikel, penulis, Nama Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat, Dis Agregat)	Metode	Variabel	Output
	Magribi, Aj. Suhardj o . :Jurnal Transportasi Vol.4 No. 2 Desember 2004: 149-160	kawasan perdesaan, disesuaikan dengan kondisi yang ada.				(usia 15–65 tahun)	
3	Nama Artikel : Analisis Aksesibilitas dalam Penggunaan Transportasi Umum, di Kota Bekasi dengan Metode Competition Measure (Studi Kasus : Stasiun LRT, Stasiun KRL, dan Stasiun BRT)	Isu Permasalahan: Isu permasalahan yang diangkat dalam jurnal ini adalah bagaimana analisis aksesibilitas dalam penggunaan transportasi umum di Kota Bekasi dengan metode Competition Measure. Dalam konteks ini, fokus ditujukan pada tiga stasiun utama yaitu	Kota Bekasi, stasiun LRT, KRL dan Stasiun BRT	menggunakan data primer atau sekunder, yang dapat berupa data survei lapangan yang dikumpulkan oleh peneliti sendiri atau data yang sudah ada sebelumnya. Data ini kemungkinan besar akan berkaitan dengan informasi aksesibilitas dan	Melalui penerapan metode Competition Measure	<ul style="list-style-type: none"> • Waktu tempuh perjalanan; • Biaya tempuh perjalanan; • Jarak tempuh perjalanan; • Aksesibilitas dari titik asal centroid menuju Stasiun KRL, Stasiun BRT, dan Stasiun LRT Kota Bekasi. • Olah data statistik mengenai prediksi nilai aksesibilitas 	Pelayanan yang aksesibilitas. Metode yang digunakan didalam penelitian ini adalah metode penghitungan Competition Measure, dimana pada masing masing kawasan stasiun Bus Rapid Transit, stasiun LRT Jabodebek,

No	Judul Artikel, penulis, Nama Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat, Dis Agregat)	Metode	Variabel	Output
	<p>Penulis: Aditya Rendra Riawan1 , Ervina Ahyudanari</p> <p>Jurnal Aplikasi Teknik Sipil Vol. 18 No. 2</p> <p>Agustus 2020 : 231-238</p>	<p>Stasiun LRT, Stasiun KRL, dan Stasiun BRT. Beberapa isu permasalahan yang mungkin diangkat termasuk sejauh mana efisiensi dan kualitas aksesibilitas antara ketiga stasiun tersebut, dampak dari tingkat aksesibilitas terhadap preferensi dan keputusan perjalanan masyarakat, serta upaya untuk meningkatkan efektivitas sistem transportasi umum di Kota Bekasi.</p> <p>Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk menganalisis aksesibilitas dalam penggunaan transportasi umum di Kota Bekasi,</p>		<p>mobilitas di sekitar Stasiun LRT, Stasiun KRL, dan Stasiun BRT di Kota Bekasi.</p>		<p>dengan perubahan variabel biaya dan waktu tempuh perjalanan</p>	<p>Stasiun Kereta Commuter akan dilakukan penghitungan kapasitas masing – masing fasilitas, jarak fisik antar zona, waktu tempuh perjalanan, biaya perjalanan. Kemudian dilakukan pengklasifikasian nilai aksesibilitas berdasarkan klasifikasi ARIA (Accessibility Remoteness Index of Australia), dan digambarkan dalam sebuah peta aksesibilitas. Penghitungan menghasilkan nilai aksesibilitas terburuk pada hari kamis</p>

No	Judul Artikel, penulis, Nama Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat, Dis Agregat)	Metode	Variabel	Output
		<p>dengan fokus pada tiga stasiun utama. Tujuan ini mencakup evaluasi sejauh mana masyarakat dapat dengan mudah mencapai stasiun-stasiun tersebut dan berpindah antara moda transportasi yang berbeda. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat aksesibilitas dan dampaknya terhadap pola perjalanan serta preferensi transportasi masyarakat, penelitian ini berupaya memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang efektivitas</p>					<p>dengan nilai aksesibilitas terbaik 0.001 pada centroid nomor 68, dan nilai terburuk 5.804 pada centroid nomor 235, dengan luas wilayah kategori baik sebesar 89 Km², sedang sebesar 117 Km², dan buruk sebesar 33 Km²</p>

No	Judul Artikel, penulis, Nama Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat, Dis Agregat)	Metode	Variabel	Output
		sistem transportasi umum dan memberikan masukan untuk perbaikan dan pengembangan ke depannya di Kota Bekasi.					
4	<p>Nama Artikel : Kebijakan Transportasi Umum (Angkot) Untuk Menanggulangi Kemacetan Jalan</p> <p>Penulis: Junita Ayu Ariesandi, Reiza Resita, dan Zulfitri Salsabila</p> <p>Jurnal Kebijakan Public, Vol 11 No. 2</p> <p>Oktober 2020 :</p>	<p>Isu permasalahan yang dibahas dalam jurnal "Kebijakan Transportasi Umum (Angkot) untuk Menanggulangi Kemacetan Jalan" adalah bagaimana kebijakan transportasi umum, khususnya angkutan kota (angkot), dapat diimplementasikan untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di jalan. Isu ini mungkin membahas bagaimana angkutan umum dapat menjadi solusi untuk mengurangi</p>	Terminal Landungsari Kota Malang	<p>data primer : diperoleh peneliti melalui pengamatan yang dilakukan disekitar terminal Landungsari dan jalanan yang biasanya dilalui peneliti, yaitu Jl. Gajayana, Jl. Mayjen Pandjaitan, Jl. Veteran, Jl. Dinoyo, Summersari, Jl. Tlogomas, Jl. Galunggung, dll. Sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti</p>	Metode survey lapangan, analisis kebijakan, studi kasus, literature dan review kebijakan	<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan angkutan umum dari jarak a ke b • Jumlah kendaraan pribadi • Kepadatan lalu lintas yang di terjadi di kota malang menyebabkan kemacetan padat • Pola perjalanan yang di gunakan oleh masyarakat malang 	<p>Kemacetan di Kota Malang disebabkan oleh meningkatnya jumlah kendaraan pribadi roda dua dan roda empat, serta perilaku angkutan umum (angkot) yang sering berhenti mendadak untuk menaikkan penumpang. Beberapa kebijakan telah diterapkan oleh pemerintah untuk mengatasi masalah kemacetan,</p>

No	Judul Artikel, penulis, Nama Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat, Dis Agregat)	Metode	Variabel	Output
	55-112	<p>jumlah kendaraan pribadi di jalan, yang menjadi penyebab utama kemacetan.</p> <p>Tujuan utama dari jurnal ini adalah untuk menganalisis dan membahas bagaimana kebijakan transportasi umum, khususnya penggunaan angkutan kota (angkot), dapat menjadi strategi untuk mengatasi permasalahan kemacetan jalan.</p>		<p>dari dokumen-dokumen dari Pemerintah Kota Malang atau Dinas Perhubungan Kota Malang, studi pustaka melalui karya ilmiah atau jurnal penelitian sebelumnya, dan artikel berita seperti Malangpos. Teknik pengumpulan data dengan menggunakan teknik observasi atau pengamatan dan dokumen. Observasi dilakukan pada tempat-tempat yang sering dilewati peneliti saat menuju kampus</p>			<p>seperti sistem jalur satu arah di kawasan lingkaran Universitas Brawijaya yang telah berjalan lancar, dan penggunaan parkir miring di kawasan Pasar Besar Kota Malang. Meskipun kedua kebijakan ini berjalan dengan sukses, dampak penurunan kemacetan masih terbatas. Sebagai alternatif, Walikota Malang telah merancang kebijakan yang menekankan pada penggunaan angkutan umum (angkot) berbasis aplikasi atau daring. Namun, pelaksanaan</p>

No	Judul Artikel, penulis, Nama Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat, Dis Agregat)	Metode	Variabel	Output
				ataupun berpergian jauh. Disamping itu dokumentasi diperoleh peneliti dari karya yang telah ada sebelumnya dan artikel yang membahas mengenai halhal yang berkaitan dengan judul serta pembahasan dalam penelitian ini.			kebijakan ini masih tertunda akibat situasi saat ini.
5	Pengukuran Indeks Aksesibilitas di Kota Depok dengan Gravity ModeL, Penulis : Hasan Basri M, ST., MT , Jurnal:	Tujuan enghitung nilai aksesibilitas dan mengetahui pengaruh popusai ke dan dari kemacetan di kota Depok	11 zona (wilayah) yaitu zona pancoranmas, zona Beji, zona Sukmajaya, zona Cipayung, zona sawangan, zona Limo, zona Cilodong,		GIS (Geografic Information System),Metode MAT(Matrirks Asal Tujuan , Gravity model	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak • Waktu Tempuh 	Perhitungan indeks aksesibilitas berdasarkan parameter jarak anatara lain di daerah pancoranmas mempunyai nilai 1,Beji mempunyai nilai 0.19, Sukmajaya mempunyai nilai 0.33, Cipayung

No	Judul Artikel, penulis, Nama Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat, Dis Agregat)	Metode	Variabel	Output
			zona Bojongsari, zona Cimanggis zona Tapos, zona cinere. kecamatan Pancoranmas				mempunyai nilai 0.06, Sawangan mempunyai nilai 0.14, Limo mempunyai nilai 0.12, Cilodong mempunyai nilai 0, Bojongsari mempunyai nilai 0.05, Cimanggis mempunyai nilai 0.14, Tapos mempunyai nilai 0.07, Cinere mempunyai nilai 0.08. wilayah Cilodong, karena wilayah Cilodong mempunyai fungsi impedasi (jarak) yang lebih besar/jauh untuk

No	Judul Artikel, penulis, Nama Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat, Dis Agregat)	Metode	Variabel	Output
							<p>dijangkau dari wilayah-wilayah kecamatan disekitarnya. Aktifitas penduduk (populasi) yang terjadi di wilayah tersebut sangat rendah sehingga menghasilkan indeks yg yang kecil.</p> <p>2. Perhitungan indeks aksesibilitas berdasarkan parameter waktu tempuh (running</p>

No	Judul Artikel, penulis, Nama Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat, Dis Agregat)	Metode	Variabel	Output
							time) antara lain di daerah pancoranmas mempunyai nilai 1, Beji mempunyai nilai. 0.19, Sukmajaya mempunyai nilai 0.23, Cipayung mempunyai nilai 0.04, Sawangan mempunyai nilai 0.13, Limo mempunyai nilai 0.10, Cilodong mempunyai nilai 0, mempunyai nilai 0.02,

No	Judul Artikel, penulis, Nama Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat, Dis Agregat)	Metode	Variabel	Output
							<p>Cinere mempunyai nilai 0.07. Sedangkan indeks aksesibilitas travel time antara lain di daerah pancoranmas mempunyai nilai 1, Beji mempunyai nilai 0.19, Sukmajaya mempunyai nilai 0.24, Cipayung mempunyai nilai 0.06, Sawangan. waktu tempuh yang lebih sedikit artinya lebih cepat untuk dijangkau dari wilayah wilayah (kecamatan)</p>

No	Judul Artikel, penulis, Nama Jurnal	Isu, Permasalahan, Tujuan	Lokasi	Data (Primer/Sekunder, Agregat, Dis Agregat)	Metode	Variabel	Output
							disekitarnya. Aktifitas penduduk (populasi) yang terjadi di wilayah tersebut sangat tinggi sehingga apabila menggunakan model gravity menghasilkan indeks yang besar.

Sumber: Hasil Analisis 2023

2.5 Variabel Penelitian

Salah satu tujuan penelitian akhir ini adalah untuk menganalisis tingkat aksesibilitas antar Kelurahan di Kota Bandung, dengan menggunakan Angkot sebagai moda transportasi. Dalam cakupan tujuan tersebut, sejumlah faktor yang dijadikan dalam penelitian ini adalah variabel jarak perjalanan. Dalam upaya mencapai sasaran penelitian, faktor-faktor yang menjadi variabel penelitian haruslah sesuai dan relevan berdasarkan tinjauan literatur yang telah ada. Berikut merupakan faktor-faktor variabel yang telah ditetapkan berdasarkan studi literatur sebelumnya, dan untuk informasi lebih terperinci dapat ditemukan dalam Tabel II-2.

Tabel II-2 Variabel Penelitian Terdahulu

No	Variabel penelitian	Prayoga, Luthfilhad, Tri Basuki	La Ode	Aditiya, Ervina	Junita, Reiza, Zulfitri S.	Hasan Basri
1	Jarak perjalanan	✓	✓		✓	✓
2	Jarak terdekat dari sentroid	✓	✓		✓	
3	Waktu perjalanan	✓	✓		✓	✓
4	Luas wilayah			✓		

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan pada peneliti terdahulu variabel apa saja yang diteliti maka dalam penelitian ini bertujuan untuk meneliti variabel yang sedikit berbeda karena jenis moda transportasi yang digunakan adalah angkutan kota dan aksesibilitas yang dilihat adalah dari setiap kelurahan-kelurahan yang ada di Kota Bandung. Maka perumusan variabel yang dapat digunakan adalah **“jumlah trayek angkutan kota yang melayani”** untuk menemukan tingkat aksesibilitas kelurahan di Kota Bandung berdasarkan layanan angkutan kota.