BAB I

PENDAHULUAN

Bab I berisikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran. Selain itu bab ini membahas mengenai ruang lingkup penelitian yang meliputi ruang lingkup wilayah, dan ruang lingkup materi, serta pemaparan dari metodologi penelitian yang digunakan.

1.1 Latar Belakang

Setiap aktivitas yang jauh ataupun dekat dari rumah baik itu tujuan bekerja, sekolah, berbelanja dan rekreasi memerlukan moda transportasi, sebelum melakukan aktivitas pemilihan moda transportasi perlu dipikirkan terlebih dahulu agar memudahkan perjalanan manusia yang hendak melakukan berbagai aktivitasnya. Selain itu, moda transportasi perkotaan memerlukan perencanaan yang matang karena menyangkut efisiensi waktu dan uang. Apabila sudah terencana dan implementasinya sudah baik maka, kapasitas pelayanan moda yang tersedia seimbang dengan permintaan kebutuhan perjalanan masyarakat sehingga mampu memberikan pelayanan yang maksimal pada masa sibuk namun tidak terlalu banyak moda yang menganggur pada masa sepi (Warpani, 2002).

Dalam melakukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhan tersebut, kita mempunyai dua pilihan, yaitu bergerak dengan moda transportasi atau tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Pergerakan tanpa moda transportasi (misal berjalan kaki) biasanya berjarak pendek (1−2 km), sedangkan pergerakan dengan moda transportasi berjarak sedang atau jauh. Jenis moda transportasi yang digunakan juga sangat beragam, seperti mobil pribadi, taksi, bus, kereta api, sepeda motor, pesawat terbang, dan kapal laut, (Tamin, 2000). Moda transportasi yang terdapat di perkotaan dapat dilasifikasikan menjadi dua jenis yaitu angkutan pribadi dan angkutan umum.

Karena pengguna angkutan pribadi cenderung meningkat dengan berbagai alasan maka perlu dilakukan usaha untuk memperbaiki sistem transportasi secara menyeluruh. Tetapi karena keterbatasan dana maka dilakukan skala prioritas

dengan segala konsekuensi yang mengikutinya. Kecenderungan kinerja angkutan umum dapat menurun akibat peningkatan jumlah kenderaan pribadi di jalan raya yang mengakibatkan kecepatan rata-rata akan terus menurun. Ini mengakibatkan jumlah orang yang diangkut per arah per jam akan berkurang. Penggunaan jalan perlu kembali dipertimbangkan mengingat kemampuan daya angkut yang besar. Kecepatan rata-rata yang cukup tinggi dan tingkat kenyamanan yang baik. (Syawaluddin, 2007)

Kebutuhan transportasi di perkotaan mempunyai hubungan langsung dengan kebutuhan untuk beraktifitas, dan merupakan kebutuhan turunan dari kebutuhan beraktrivitas. Kebutuhan beraktivitas seperti : bekerja, berbelanja, kegiatan sosial, rekreasi dan sebagainya merupakan bagian dari suatu kumpulan aktifitas-aktifitas, yang disebut *activity demand set* (Kanafani, 1999 dikutip Tamin 2000). Kumpulan aktifitas tersebut berisi semua kegiatan/aktifitas yang merupakan suatu kebutuhan bagi individu atau keluarga dan tergantung kepada karakteristik sosio ekonomi pelakunya. Misalnya kumpulan aktifitas kebutuhan sebuah keluarga akan tergantung kepada jumlah anggota keluarga yang dikombinasikan dengan pendapatan, jumlah yang bekerja dan sebagainya.

Semua jenis aktivitas di atas terkumpul di dalam suatu area perkotaan yang dibatasi dengan batasan wilayah lainnya. Namun, hal yang tidak dapat terlepas dari timbulnya perilaku perjalanan ini adalah adanya pengaruh lokasi tempat tinggal dengan lokasi tempat aktivitas yang saling berjauhan, dimana struktur kota yang terjadi akibat pertumbuhan kawasan pemukiman yang mengarah ke kawasan pinggiran kota menghasilkan jarak perjalanan yang jauh antara aktivitas bermukim dengan aktivitas utama (bekerja) serta aktivitas lain (sekolah, belanja, dan rekreasi), sehingga hal tersebut menyebabkan seseorang sering melakukan tujuan perjalanan yang banyak dalam sekali bepergian (Naess, 2005).

Permasalahan transportasi selalu terjadi hampir diseluruh kota-kota besar di dunia, dan bahkan sudah dalam keadaan yang sangat kritis. Penyebabnya antara lain: mulai terbatasnya sarana dan prasarana transportasi, urbanisasi yang cepat, tingkat kedisiplinan lalu lintas yang rendah, semakin jauh pergerakan manusia

setiap harinya, dan mungkin sistem perencanaan transportasi yang kurang baik. Akibatnya kemacetan, tundaan, kecelakaan, gangguan kesehatan, dan permasalahan lingkungan yang tidak dapat dihindari lagi (Tamin, 2000).

Kota Tasikmalaya merupakan kota yang sedang berkembang diberbagai sektornya, jumlah penduduk Kota Tasikmalaya pada tahun 2012 sebanyak 648.178 dan pada tahun 2013 sebanyak 651.676 jiwa serta pada tahun 2014 sebanyak 654.794 jiwa (Kota Tasikmalaya Dalam Angka, 2013, 2014 & 2015) hal ini menunjukan bahwa penduduk Kota Tasikmalaya terus bertambah banyak. Menurut Tamin dalam bukunya tahun (2000) yang berjudul *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, seiring semakin berkembangnya suatu kota maka pergerakan arus manusia, kendaraan, dan barang mengakibatkan berbagai macam interaksi. Terdapat interaksi antara pekerja dan tempat mereka bekerja, antara ibu rumah tangga dan pasar, antara pelajar dan sekolah, dan antara pabrik dan lokasi bahan mentah serta pasar.

Aktivitas warga Kota Tasikmalaya sama seperti di kota-kota lainnya, seperti pergi bekerja, sekolah, berbelanja, dan rekreasi kecenderungan masyarakat Kota Tasikmalaya yang menggunakan angkutan pribadi terus meningkat hal itu dibuktikan dengan beberapa ruas jalan di Kota Tasikmalaya mulai terjadi kemacetan pada jam-jam sibuknya. Seiring dengan bertambahnya penduduk dan fenomena kecenderungan penggunaan angkutan pribadi untuk beraktivitas, maka tidak menutup kemungkinan Kota Tasikmalaya beberapa tahun mendatang kelancaran arus lalu lintasnya akan terganggu seperti kota-kota besar lainnya di Indonesia.

Sehubungan dengan permasalahan dan isu di atas maka diperlukan penelitian untuk mengetahui penggunaan moda transportasi warga Kota Tasikmalaya yang digunakan untuk aktivitas bekerja dan sekolah lalu memetakannya guna untuk mempersiapkan sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk menunjang kebutuhan masyarakat sehingga tidak terjadi kemacetan.

1.2 Rumusan Masalah

Permasalahan yang mendasari penelitian studi ini adalah dibeberapa ruas jalan pada jam-jam sibuk di Kota Tasikmalaya yang mulai mengalami kemacetan, adapun permasalahan tersebut menjadikan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah ada perbedaan jenis moda transportasi yang digunakan masyarakat yang tinggal di pusat kota dengan masyarakat yang tinggal di pinggiran kota ?
2. Apakah ada hubungan antara pilihan moda ketika berangkat dan pulang bekerja dengan karakteristik sosial ekonomi ?
3. Apakah ada hubungan antara pilihan moda ketika berangkat dan pulang bekerja dengan karakteristik pergerakan ?
4. Apakah ada hubungan anatara pemilihan moda ketika berangkat dan pulang bekerja dengan ketersediaan layanan angkutan umum ?

1.3 Tujuan dan Sasaran

Berdasarkan latar belakang serta rumusan masalah yang telah dijelaskan di atas maka tujuan dari penelitian ini adalah membandingkan moda transportasi yang digunakan untuk bekerja antara yang tinggal di pusat kota dan di pinggiran kota. Adapun sasaran untuk mencapai tujuan penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi hubungan pilihan moda trasportasi yang digunakan ketika berangkat dan pulang bekerja dengan karakteristik tempat tinggal.
2. Mengidentifikasi hubungan pilihan moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dan pulang bekerja dengan karakteristik sosial ekonomi.
3. Mengidentifikasi hubungan pilihan moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dan pulang bekerja dengan karakteristik pergerakan.
4. Mengidentifikasi hubungan pilihan moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dan pulang bekerja dengan ketersediaan layanan angkutan umum.

1.4 Ruang Lingkup Studi

Ruang lingkup studi yang dibahas yaitu ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Ruang lingkup wilayah merupakan penjelasan dari tempat dimana penelitian studi ini dilakukan dan ruang lingkup materi merupakan pembahasan materi yang akan digunakan dalam penelitian studi ini.

1.4.1 Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini secara adminiastratif adalah Kota Tasikmalaya. Kota Tasikmalaya mempunyai 10 kecamatan yaitu Kecamatan Bungursari, Kecamatan Cibeureum, Kecamatan Cihideung, Kecamatan Cipedes, Kecamatan Indihiang, Kecamatan Kawalu, Kecamatan Mangkubumi, Kecamatan Purbaratu, Kecamatan Tamansari, Kecamatan Tawang. Dalam penelitian ini Kota Tasikmalaya dibagi menjadi 2 karakteristik yaitu kawasan pusat kota dan pinggiran kota, hal ini didasarkan pada karakteristik guna lahan eksisting. Batasan dalam penelitian ini adalah kawasan pusat kota dan kawasan pinggiran kota . Studi kasus dalam penelitian ini terdapat di dua kecamatan, yaitu Kecamatan Cihideung yang merupakan kawasan pusat kota dan Kecamatan Tamansari yang merupakan kawasan pinggiran kota. Hal ini didasarkan pada karakteristik guna lahan kedua kecamatan tersebut yang berbeda dimana Kecamatan Cihideung terletak di pusat kota dengan kepadatan penduduk paling tinggi sedangkan Kecamatan Tamansari terletak di pinggiran kota dengan kepadatan penduduk paling rendah. Data tentang kependudukan tahun 2013 di Kota Tasikmalaya dapat dilihat pada **Tabel I-I** sebagai berikut :

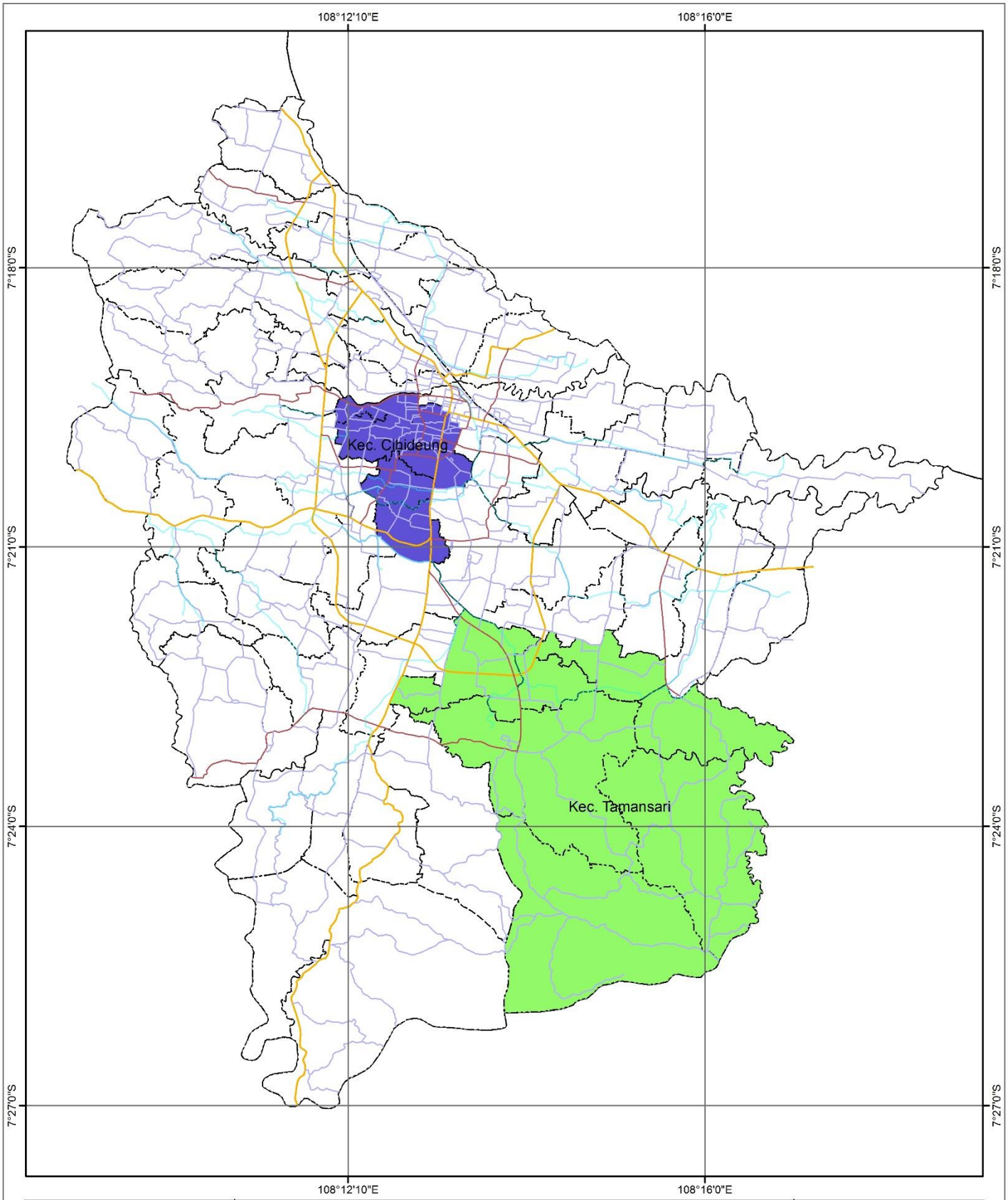
Tabel I-I

Luas Wilayah, Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk di Kota Tasikmalaya, Tahun 2012

Kecamatan	Luas Wilayah		Penduduk		Kepadatan Penduduk (orang/km^2)
	km^2	%	Jumlah	%	
Bungursari	16,09	9,19	46.861	7,21	2.773
Cibeureum	19,04	10,36	62.280	9,58	3.271
Cihideung	5,49	2,99	73.010	11,23	13.299

Kecamatan	Luas Wilayah		Penduduk		Kepadatan Penduduk (orang/km^2)
	km^2	%	Jumlah	%	
Cipedes	8,96	4,87	76.650	11,81	8.555
Indihiang	11,09	6,03	48.795	7,51	4.400
Kawalu	42,77	23,26	87.178	13,41	2.038
Mangkubumi	24,53	13,34	87.241	13,42	3.557
Purbaratu	12,01	6,53	38.806	5,97	3.231
Tamansari	35,99	19,58	64.965	10,00	1.805
Tawang	7,07	3,85	64.099	9,89	9.066
Jumlah	**183,85**	**100,00%**	**649.885**	**100,00**	**3.535**

Sumber : Tasikmalaya Dalam Angka Tahun 2013



Gambar : 1.1

IDENTIFIKASI PENGGUNAAN MODA TRANSPORTASI TUJUAN BEKERJA KOTA TASIKMALAYA

PETA WILAYAH STUDI

1:70.000

0 0,325 0,65 1,3 1,95 2,6 Kilometers

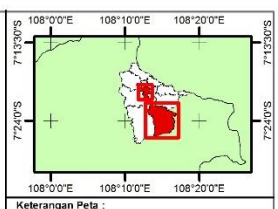
LEGENDA

Administrasi :
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Desa

Jaringan Jalan :
- Kolektor Primer
- Jalan Kolektor Sekunder
- Jalan Lokal

Hidrologi :
- Sungai

Keterangan :
- Kecamatan Cihideung
- Kecamatan Tamansari



Keterangan Peta :

Proyeksi	: Universal Transverse Mercator
Skm Grid	: Grid Geografi dan Grid Universal Transverse Mercator
Datum Horizontal	: Datum Geodesi Nasional 1995
Satuan Tinggi	: Meter

Keterangan :
- Peta Dasar Skala 1:25.000
- Peta Batas Administrasi, RBI BIG 1:25.000
- Peda Jaringan Jalan, RBI BIG
- Peta RTRW Kota Tasikmalaya

1.4.2 Lingkup Materi

Lingkup materi yang akan dibahas dalam studi ini adalah mengetahui sebaran aktivitas penduduk Kota Tasikmalaya yang bekerja di wilayah studi dan mengetahui moda transportasi yang digunakan untuk pergi ataupun pulang bekerja. Batasan jenis aktivitas dalam studi ini adalah aktivitas bekerja. Sedangkan batasan untuk moda transportasi yang digunakan oleh masyarakat Kota Tasikmalaya di wilayah studi untuk aktivitas bekerja adalah angkutan pribadi : mobil, sepeda motor, sepeda, jalan kaki sedangkan untuk angkutan umum : angkot, becak, taksi, ojek. Adapun lingkup materi pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Moda transportasi

   Moda transportasi disini adalah kendaraan yang digunakan untuk aktivitas bekerja oleh masyarakat di wilayah studi, Data yang perlu ditinjau adalah jenis moda transportasi yang digunakan untuk beraktivitas, sedangkan hal-hal yang perlu ditinjau lainnya meliputi tempat asal, tujuan perjalanan, jenis aktivitas, lokasi aktivitas. Untuk melihat jenis moda transportasi yang digunakan masyarakat di wilayah studi menggunakan analisis statistik deskriptif.

2. Karakteristik moda yang digunakan

   Terdapat dua karakteristik moda angkutan yang digunakan untuk aktivitas bekerja oleh masyarakat di Kota Tasikmalaya yaitu angkutan pribadi dan angkutan umum. Data yang perlu ditinjau adalah moda transportasi yang digunakan. Untuk melihat moda transportasi yang digunakan masyarakat

3. Karakteristik tempat tinggal

   Wilayah studi yang memiliki karakteristik berbeda yaitu kawasan pusat kota dan kawasan pinggiran kota, hal tersebut ditujukan untuk mengetahui hubungan tempat tinggal dengan moda transportasi yang digunakan ketika berangkat ataupun pulang bekerja. Kawasan pusat kota dalam studi ini terletak di Kecamatan Cihideung sedangkan kawasan pinggiran kota terletak di Kecamatan Tamansari.

4. Faktor penentu pemilihan moda

   Faktor penentu pemilihan moda pada studi ini mencakup dua karakteristik yaitu :

   a. Karakteristik Pengguna Jalan (sosial ekonomi)
      - Ketersediaan atau kepemilikan kendaraan pribadi;
      - Struktur rumah tangga;
      - Pendapatan;

   b. Karakteristik Pergerakan
      - Tujuan pergerakan;
      - Waktu terjadinya pergerakan;
      - Jarak perjalanan. (zona tujuan pergerakan)

5. Pembagian Waktu

   Ketika melakukan aktivitas bekerja dalam studi ini waktu di kelompokan menjadi Pagi yaitu pada jam 04.00-10.00, siang pada jam 10.01-14.00, sore pada jam 14.01-18.30, dan malam pada jam 18.31-4.00.

1.5 Metodologi Penelitian

Metodologi penelitian menjabarkan metode yang digunakan dalam penelitian ini mencakup metode pengumpulan data, metode penentuan sampel, dan metode analisis data.

1.5.1 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini terbagi menjadi dua jenis, yaitu pengumpulan data sekunder dan pengumpulan data primer. Metode pengumpulan data sekunder merupakan metode pengumpulan data melalui *literature* atau studi pustaka dan dokumen-dokumen terkait transportasi, administrasi dan kependudukan. Metode pengumpulan data primer dilakukan dengan cara observasi dan menyebarkan kuesioner kepada masyarakat di wilayah studi. Pengambilan data primer menggunakan metode terstruktur. Selain data sekunder dan data primer, dilakukan juga metode studi pustaka yaitu teknik pengumpulan data dengan cara menelaah buku, artikel dan jurnal serta laporan yang tentunya dapat dijadikan sebagai pedoman teoritis.

Tabel 1-2
Matriks Kebutuhan

No.	Sasaran	Data			Teknik Analisis	Output
		Data	**Tipe Data**	**Metode pengumpulan**		
1	Mengidentifikasi hubungan pilihan moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dan pulang bekerja dengan karakteristik tempat tinggal	• Jenis kendaraan yang digunakan • Lokasi tempat tinggal	• Primer	• Melakukan survey kuesioner	• Analisis *Crosstab*	Terumuskannya hubungan moda transportasi yang digunakan untuk bekerja dengan karakteristik tempat tinggal
2	Mengidentifikasi hubungan pilihan moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dan pulang bekerja dengan karakteristik sosial ekonomi	• Jenis kendaraan yang digunakan • Kepemilikan kendaraan • Status dalam keluarga • Pendapatan	• Primer	• Melakukan survey kuesioner	• Analisis *Crosstab*	Terumuskannya hubungan moda transportasi yang digunakan untuk bekerja dengan lokasi tempat tinggal
3	Mengidentifikasi hubungan pilihan moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dan pulang bekerja dengan karakteristik pergerakan.	• Jenis kendaraan yang digunakan • Waktu terjadinya pergerakan • Zona pergerakan	• Primer	• Melakukan survey kuesioner	• Analisis *Crosstab*	Terumuskannya hubungan moda transportasi yang digunakan untuk bekerja dengan karakteristik pergerakan
4	Mengidentifikasi hubungan pilihan moda transportas yang digunakan ketika berangkat dan pulang bekerja dengan ketersediaan layanan angkutan umum	• Jenis kendaraan yang digunakan • Ketersediaan ankutan umum	• Primer	• Melakukan survey kuesioner	• Analisis *Crosstab*	Terumuskannya hubungan moda transportasi yang digunakan untuk bekerja dengan ketersediaan layanan angkutan umum

1.5.2 Metode Penentuan Sampel

Sampel merupakan sebagian dari populasi yang dipergunakan sebagai sumber data. Untuk memperoleh data melalui penyebaran kuesioner, perlu dilakukan sampling terhadap calon responden. Hal ini dilakukan karena jumlah populasi yang besar dan keterbatasan waktu serta biaya yang ada, sehingga sampling menjadi elemen yang sangat penting pada suatu penelitian. Apabila suatu penelitian menghendaki derajat presisi yang tinggi, maka sampel yang digunakan dalam penelitian harus besar sehingga mendapatkan sampel yang *representative* (Bungin, 2010).

Penentuan sampel dalam penelitian ini menggunakan Teknik *nonpporobability sampling*

Rumus yang digunakan untuk menentukan jumlah atau ukuran sampel berdasarkan rumus *Slovin* sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{N\,(d)^2 + 1}$$

Keterangan:
n: Jumlah sampel yang dicari
N: Jumlah populasi (jumlah penduduk wilayah studi)
d: Nilai presisi

Dalam penelitian ini, digunakan nilai presisi atau tingkat kepercayaan sebesar 90%, sehingga didapatkan nilai *sampling error* sebesar 10% atau 0,1. Alasannya karena jumlah populasi dianggap cukup mewakili nilai *sampling error*. Berikut adalah perhitungan jumlah sampel:

$$n = \frac{138.934}{138.934(0.1)^2 + 1}$$

$$n = \frac{138.934}{139}$$

= 99,95 sampel, dibulatkan menjadi 100 sampel.

Berdasarkan perhitungan jumlah sampel dengan rumus *Slovin* di atas, meka diperoleh hasil sebanyak 100 sampel yang memenuhi kriteria menjadi responden. Akan tetapi untuk lebih memperkuat data yang dihasilkan, maka sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah sebanyak 110 sampel dimana kecamatan yang paling sedikit jumlah penduduk yang bekerjanya akan dianmbil 50 sampel dan kecamatan yang lebih banyak jumlah penduduk yang bekerjanya akan diambil 60 sampel. Teknis penentuan responden adalah dengan menggunakan metode survey langsung *door too door* ke rumah warga di wilayah studi. Berdasarkan kebutuhan penelitian, maka tahapan dalam pembagian kuesioner akan dilakukan dilakukan secara acak di dua kecamatan tersebut pada Hari Minggu, hal ini dikarenakan dengan kuesioner dalam penelitian ini yang ditujukan untuk mengetahui *Travel Diary* selama satu minggu dari koresponden.

1.5.3 Metode Analisis Data

Terdapat dua metode yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu analisis statistik deskriptif dan analisis korelasi. Analisis statistik deskriptif digunakan untuk melihat moda transportasi yang sering digunakan oleh masyarakat di wilayah studi, sedangkan analisis korelasi digunakan untuk mengetahui apakah ada perbedaan moda transportasi yang digunakan masyarakat di pusat kota dengan masyarakat pinggiran kota. Untuk lebih jelasnya diuraikan di bawah ini :

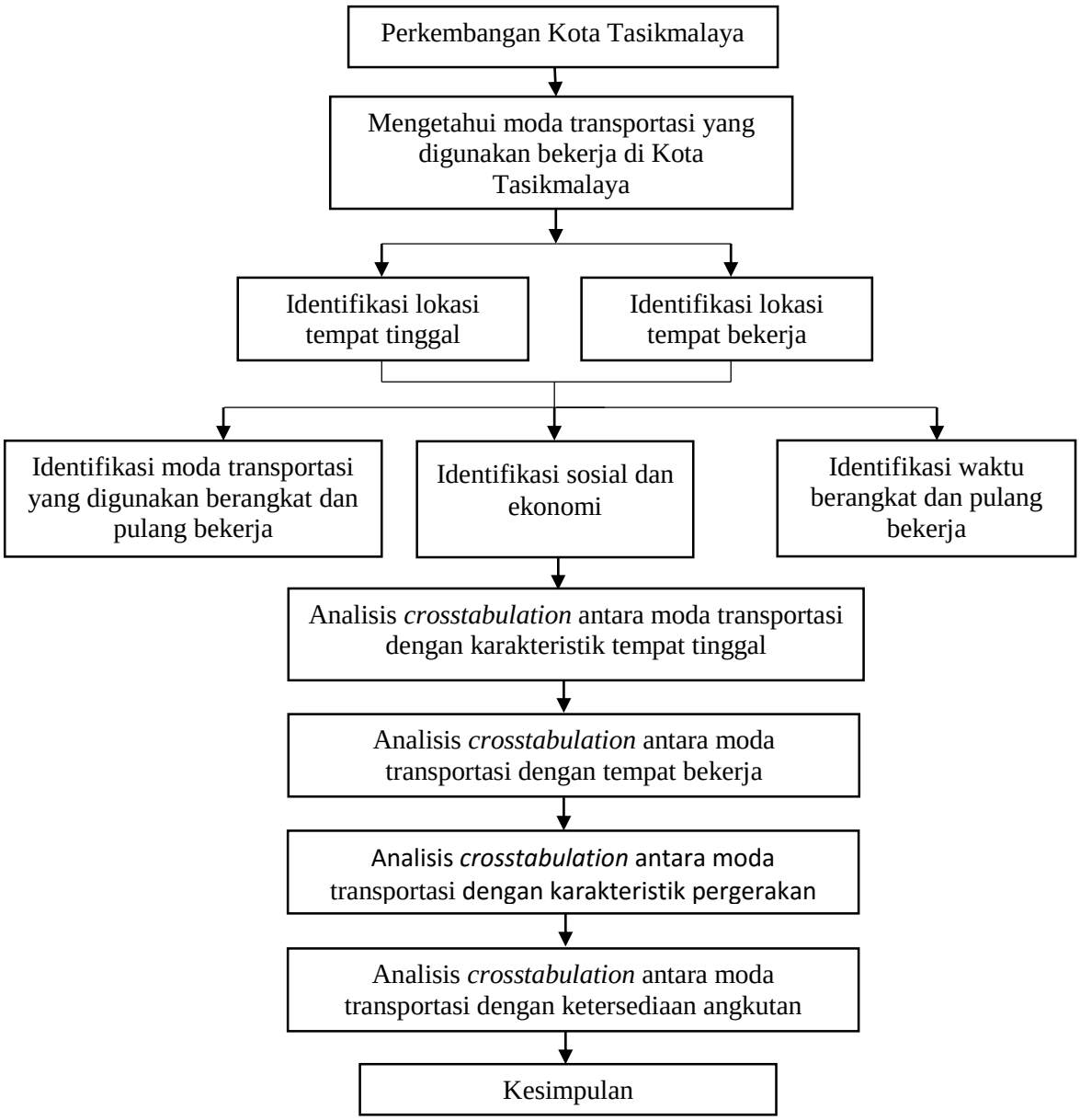
1. Analisis statistik deskriptif

   Metode yang akan digunakan dalam menganalisis penggunaan moda transportasi yang digunakan untuk aktivitas bekerja dan sekolah, dan Mengidentifikasi penilaian aksesibilitas ketika menuju tempat aktivitas dengan cara statistik deskriptif. Hal ini dikarenakan statistik deskriptif berkaitan dengan penerapan metode statistik untuk mengumpulkan, mengolah, menyajikan, dan menganalisis data deskriptif secara kuantitatif.

2. Analaisis *Crosstab*

   Analisis *crosstab* dalam penelitian ini digunakan untuk melihat apakah ada perbedaan kebiasaan dalam menggunakan moda transportasi yang dilakukan masyarakat yang tinggal di pusat kota dengan masyarakat yang tinggal di pinggiran kota.

1.6 Kerangka Pemikiran



Gambar 1.2 Kerangka Pemikiran

1.7 Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran menyeluruh tentang isis laporan ini, maka sub bab ini menjelaskan tentang sistempatika pembahasan, seperti pada uraian dibawah ini:

BAB I PENDAHULUAN

Pada 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 pengelitian, kerangka pemikiran dan sistempatika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini menjelaskan mengenai kajian teoritis yang menjelaskan tentang sistem aktivitas, pergerakan bekerja, faktor penentu pemilihan moda, statistik deskriptif, teori *crosstabulation*, tinjauan studi terdahulu dan variabel penelitian yang digunakan.

BAB III GAMBARAN UMUM

Pada bab ini menjelaskan mengenai gambaran umum penelitian yaitu gambaran umum lokasi penelitian, kependudukan di lokasi penelitian, gunalahan di lokasi penelitian, angkutan umum di lokasi penelitian dan zonasi lokasi penelitian.

BAB IV ANALISIS PENGGUNAAN MODA TRANSPORTASI DENGAN MAKSUD BEKERJA

Pada bab ini akan menjelaskan mengenai analsis dari data kuesioner, dimana analisis tersebu terdiri dari karakteristik responden, karakteristik pergerakan responden dengan maksud bekerja, hubungan moda transportasi dengan tempat tinggal, hubungan moda transportasi dengan tempat bekerja, hubungan moda transportasi dengan sosial demografi.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini menjelaskan mengenai kesimpulang penelitian yang telah dilakukan, rekomendasi, keterbatasan studi, dan saran studi lanjutan.