

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Pengertian transportasi menurut Papacostas (1987) dalam Setijadji, Aries (2006) transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ketempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktifitas manusia. Transportasi dari suatu wilayah adalah sistem pergerakan manusia dan barang antara satu zona asal dan zona tujuan dalam wilayah yang bersangkutan. Pergerakan yang dimaksud dapat dilakukan dengan menggunakan berbagai sarana atau moda, dengan menggunakan berbagai sumber tenaga, dan dilakukan untuk suatu keperluan tertentu. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, yaitu darimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan, yaitu dimana kegiatan pengangkutan diakhiri.

Transportasi bukanlah tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan sementara kegiatan masyarakat sehari-hari, bersangkut paut dengan produksi barang dan jasa untuk mencukupi kebutuhan yang beraneka ragam. Kegiatan transportasi terwujud menjadi pergerakan lalu lintas antara dua guna lahan, karena proses pemenuhan kebutuhan yang tidak terpenuhi ditempat asal (Setijowarno, D. & R. B. Frasila, 2001 dalam Setijadji, Aries, 2006). Sementara Warpani (2002) mengatakan, transportasi atau perangkutan adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan). Dalam sistem transportasi, keseimbangan antara moda transportasi dengan jumlah barang atau orang yang diangkut. Jika keseimbangan ini tidak bisa terpenuhi yang terjadi hanyalah masalah-masalah transportasi. Kapasitas moda angkutan yang lebih kecil dari jumlah barang atau orang yang diangkut maka yang terjadi semakin rendah tingkat keamanan dan kenyamanan. Tetapi apabila kapasitas moda angkutan lebih besar dari barang atau orang yang diangkut maka yang terjadi adalah semakin tinggi tingkat keamanan dan kenyamanan. Menurut Morlok (1981), transportasi berarti memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain. komponen utama dalam transportasi adalah manusia dan barang

(yang diangkut), kendaraan (alat angkut), jalan (tempat pergerakan), terminal (simpul sistem transportasi) dan sistem pengoperasian (mengatur 4 komponen lainnya). Tetapi menurut Menheim (1979), lebih membatasi komponen utama dalam transportasi, yaitu: jalan dan terminal, kendaraan, dan sistem pengelolaan.

Permasalahan transportasi menurut Tamin (1997) tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi. Transportasi dikatakan baik, apabila perjalanan cukup cepat, tidak mengalami kemacetan, frekuensi pelayanan cukup, aman, bebas dari kemungkinan kecelakaan dan kondisi pelayanan yang nyaman. Untuk mencapai kondisi yang ideal seperti ini, sangat ditentukan oleh berbagai faktor yang menjadi komponen transportasi ini, yaitu kondisi prasarana (jalan), sistem jaringan jalan, kondisi sarana (kendaraan) dan sikap mental pemakai fasilitas transportasi tersebut (Sinulingga, Budi D., 1999 dalam Setijadji, Aries, 2006). Transportasi yang baik akan berperan penting dalam perkembangan wilayah terutama dalam aksesibilitas, adapun yang dimaksud dengan aksesibilitas adalah kemudahan dan kemampuan suatu wilayah atau ruang untuk diakses atau dijangkau oleh pihak dari luar daerah tersebut baik secara langsung maupun tidak langsung. Mudahnya suatu lokasi dihubungkan dengan lokasi lainnya lewat jaringan transportasi yang ada, berupa prasarana jalan dan alat angkut yang bergerak di atasnya. Pembangunan pedesaan semakin lambat dan terhambat karena kurangnya sarana transportasi yang ada (Margaretta, 2000).

Menurut Kadir (2006) pada jurnal perencanaan dan pengembangan wilayah wahana hijau, peran dan pentingnya transportasi dalam pembangunan ekonomi yang utama adalah tersedianya barang, stabilisasi dan penyamaan harga, penurunan harga, meningkatnya nilai tanah, terjadinya spesialisasi antar wilayah, berkembangnya usaha skala kecil, terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk. Dampak negatif perkembangan transportasi antara lain : bahaya atas kehancuran umat manusia, hilangnya sifat-sifat individual dan kelompok, tingginya frekuensi

dan intensitas kecelakaan, makin meningkatnya urbanisasi, kepadatan dan konsentrasi penduduk dan tersingkirnya industri kerajinan rumah tangga. Tujuan transportasi dalam mendukung perkembangan ekonomi nasional, yaitu:

- a. Meningkatnya pendapatan nasional disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk,
- b. Meningkatnya jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan pada konsumen, industri, dan pemerintah,
- c. Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensuplai pasaran dalam negeri, dan
- d. Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat

2.2 Perencanaan Transportasi

Beberapa konsep perencanaan transportasi yang telah berkembang sampai saat ini dan yang paling populer adalah “Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap (*Four Step Models*)”. Perencanaan model ini adalah gabungan beberapa seri submodel yang masing-masing dilakukan dengan terpisah dan berurutan. Submodel tersebut adalah aksesibilitas, bangkitan dan tarikan 7 pergerakan, sebaran pergerakan, pemilihan moda, pemilihan rute dan arus lalu lintas dinamis.

Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap (*Four Step Models*) tersebut (Tamin, 2000) antara lain:

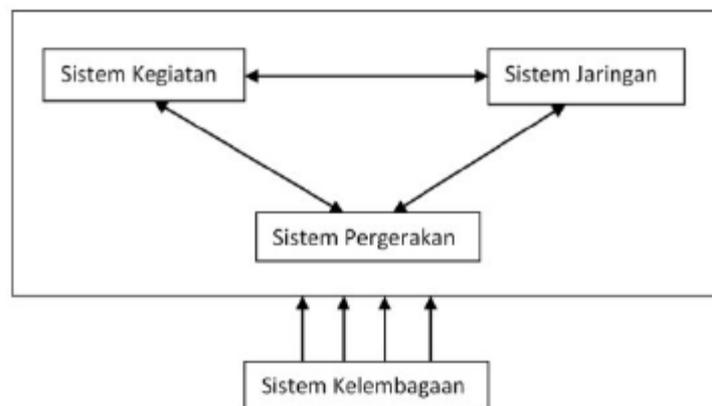
- a. Model Bangkitan Pergerakan (*Trip Generation Models*) adalah pemodelan transportasi yang berfungsi untuk memperkirakan lalu meramalkan jumlah perjalanan yang berasal dari suatu zona lahan dan jumlah perjalanan (*trip*) yang datang ke suatu zona lahan pada masa depan (tahun rencana) per satuan waktu.
- b. Model Sebaran Pergerakan (*Trip Distribution Models*) adalah pemodelan transportasi yang memperlihatkan jumlah perjalanan bermula dari suatu zona asal yang terdistribusi ke zona tujuan ataupun sebaliknya.
- c. Model Pemilihan Moda Transportasi (*Mode Choice Models*) adalah pemodelan perencanaan angkutan yang memiliki kegunaan untuk menentukan beban perjalanan (*trip*) ataupun mengetahui jumlah barang

dan orang yang akan menggunakan berbagai moda transportasi yang ada untuk melayani suatu titik asal-tujuan.

- d. Model Pemilihan Rute (*Trip Assignment Models*) adalah pemodelan yang memperlihatkan dan memprediksi pelaku perjalanan yang telah memilih suatu rute dan lalu lintas yang terhubung dengan jaringan transportasi. Di dalam penelitian ini dibatasi mengenai model pemilihan moda transportasi (*mode choice model*)

2.3 Sistem Transportasi Perkotaan

Sistem transportasi perkotaan dapat diartikan sebagai suatu kesatuan menyeluruh yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi pada wilayah perkotaan. Sistem transportasi secara menyeluruh (*makro*) dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (*mikro*) yang saling terkait dan saling mempengaruhi. Sedangkan sistem transportasi mikro terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas dan sistem kelembagaan. Hal ini dapat diilustrasikan dengan **Gambar 2.1** berikut ini:



Gambar 2.1

Sistem Transportasi Makro (Tamin, 1997)

a. Sistem Kegiatan

Meliputi tata guna lahan, pola kegiatan sosial, ekonomi, pendidikan, dan kebudayaan). Tata guna lahan adalah sebuah pemanfaatan lahan dan penataan lahan yang dilakukan sesuai dengan kondisi eksisting alam. Menurut Peraturan Pemerintah No 16 tahun 2004 tentang Penatagunaan Tanah, penatagunaan tanah

adalah sama dengan pola pengelolaan tata guna tanah yang meliputi penguasaan, penggunaan dan pemanfaatan tanah yang berwujud konsolidasi pemanfaatan tanah melalui pengaturan kelembagaan yang terkait dengan pemanfaatan tanah sebagai satu kesatuan sistem untuk kepentingan masyarakat secara adil. Penatagunaan tanah bertujuan untuk:

- Mengatur penguasaan, penggunaan dan pemanfaatan tanah bagi berbagai kebutuhan kegiatan pembangunan yang sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah,
- Mewujudkan penguasaan, penggunaan dan pemanfaatan tanah agar sesuai dengan arahan fungsi kawasan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah
- Mewujudkan tertib pertanahan yang meliputi penguasaan, penggunaan dan pemanfaatan tanah termasuk pemeliharaan tanah serta pengendalian pemanfaatan tanah.
- Menjamin kepastian hukum untuk menguasai, menggunakan dan memanfaatkan tanah bagi masyarakat yang mempunyai hubungan hukum dengan tanah sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah yang telah ditetapkan.

Tata guna lahan mencakup beberapa kawasan tersegmentasi, antara lain: kawasan permukiman, kawasan perumahan, kawasan perkebunan, kawasan pertanian, kawasan ruang terbuka hijau, kawasan perdagangan, kawasan industri), dan kawasan perairan.

b. Sistem Jaringan

Berupa prasarana transportasi, jaringan jalan raya, jalan rel, terminal bus dan kereta, bandara udara dan pelabuhan laut. Prasarana transportasi adalah bangunan-bangunan yang diperlukan untuk memberikan pelayanan atau jasanya bagi kebutuhan dasar penduduk yang terdiri atas jalan, jembatan, pelabuhan, bandara (Ditjen Penataan Ruang, 2007). Penyediaan prasarana transportasi sangat tergantung pada dua faktor (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat,2008): (a). pertumbuhan ekonomi, dan (b). dana umum, yang tergantung pada pertumbuhan ekonomi dan kebijaksanaan pemerintah mengenai jalanan dan kendaraan umum.

c. Sistem Pergerakan

Sistem pergerakan adalah hasil interaksi sistem kegiatan dengan sistem jaringan yang dapat berwujud lalu lintas orang, kendaraan, dan barang. Perubahan sistem kegiatan akan mempengaruhi sistem jaringan dalam bentuk perubahan tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Sedangkan perubahan sistem jaringan akan mempengaruhi sistem kegiatan dalam bentuk perubahan mobilitas dan aksesibilitas pergerakan.

d. Sistem Kelembagaan

Sistem kelembagaan di Indonesia yang berkaitan dengan transportasi perkotaan adalah sebagai berikut:

- Sistem kegiatan oleh Bappenas, Bappeda, Bangda dan Pemda.
- Sistem jaringan ditangani oleh Departemen Perhubungan dan Bina Marga.
- Sistem pergerakan ditangani oleh DLLAJ, Organda, Polantas dan masyarakat.

Bappenas, Bappeda, dan Pemda berperan penting dalam menentukan sistem kegiatan melalui kebijaksanaan perwilayahan, regional maupun sektoral. Kebijaksanaan Sistem Jaringan secara umum ditentukan oleh Departemen Perhubungan serta Departemen Pekerjaan Umum (dalam hal ini Direktorat Jendral Bina Marga). Sistem pergerakan dipengaruhi DLLAJR, Departemen Perhubungan (Dephub), polantas dan masyarakat sebagai pemakai jalan (*Road User*) dan lain-lain. Kebijaksanaan yang diambil tentunya dapat dilaksanakan dengan baik melalui peraturan yang secara tidak langsung juga memerlukan system penegakan yang baik. Secara umum dapat disebutkan bahwa pemerintah, swasta dan masyarakat seluruhnya harus ikut berperan dalam mengatasi masalah kemacetan, sebab hal ini merupakan tanggung jawab bersama yang harus dipecahkan secara tuntas dan jelas memerlukan penanganan yang serius.

Menurut Sukarto (2006) penyelesaian masalah transportasi di perkotaan merupakan interaksi antara *transport*, tata guna lahan (*land use*), populasi penduduk dan kegiatan ekonomi di suatu wilayah perkotaan. Sehingga transportasi sangat berhubungan dengan adanya pembangkitan ekonomi di suatu daerah perkotaan guna memacu perekonomian setempat, penciptaan lapangan kerja, dan untuk

mengerakan kembali suatu daerah. Dalam mengatasi permasalahan transportasi, Sukarto (2006) mengungkapkan bahwa untuk pemilihan moda transportasi pada dasarnya ditentukan dengan mempertimbangkan salah satu persyaratan pokok, yaitu pemindahan barang dan manusia dilakukan dalam jumlah terbesar dan jarak yang terkecil. Dalam hal ini transportasi massal merupakan pilihan yang lebih baik dibandingkan transportasi individual.

Pemecahan masalah transportasi tidaklah rumit, hal ini seperti yang disampaikan oleh Wells (1975), menurutnya dalam pemecahan transportasi dapat dilakukan sebagai berikut: (a) membangun prasarana transportasi dengan dimensi yang lebih besar sehingga kapasitasnya sesuai dengan atau melebihi kebutuhan, (b) mengurangi tuntutan akan pergerakan dengan mengurangi jumlah armada yang menggunakan jalur transportasi, (c) menggabungkan poin pertama dan kedua di atas, yaitu menggunakan prasarana transportasi yang ada secara optimum, membangun prasarana transportasi tambahan, dan sekaligus melakukan pengawasan dan pengendalian sejauh mungkin atas meningkatnya kebutuhan akan pergerakan. kesempatan kerja bagi masyarakat

2.4 Pola Pergerakan Transportasi

Pola pergerakan merupakan sistem yang mengatur rute transportasi di sebuah Kota sehingga terciptanya pergerakan yang efisien. Trayek angkutan umum dirancang sesuai dengan pergerakan penduduk yang terjadi. Pola pergerakan akan menyesuaikan permasalahan-permasalahan yang terjadi di rute transportasi itu sendiri, dengan begitu adanya sebuah sistem perencanaan transportasi. Menurut (Tamin, 2000) pola pergerakan transportasi dibagi menjadi dua, yaitu:

- a. Konsep mengenai ciri pergerakan tidak-spasial (tanpa batas ruang) di dalam kota, misalnya yang menyangkut pertanyaan mengapa orang melakukan perjalanan, kapan orang melakukan perjalanan, dan jenis angkutan apa yang mereka gunakan;
- b. Konsep mengenai ciri pergerakan spasial (dengan batas ruang) di dalam kota, termasuk pola tata guna lahan, pola perjalanan orang, dan pola perjalanan angkutan barang.

2.5 Moda Transportasi

Pengertian dari moda yaitu merupakan sarana yang digunakan untuk memindahkan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Moda transportasi dapat berupa moda transportasi darat, moda transportasi laut, dan moda transportasi udara, di mana masing-masing moda tersebut memiliki ciri dan karakteristik sendiri (Munawar, 2005). Menurut Miro 2008 secara umum, ada dua jenis kelompok besar moda transportasi, yaitu:

- a. Kendaraan Pribadi (*Private Transportation*), yaitu: moda transportasi yang dikhususkan untuk pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya ke mana saja, di mana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali (mobilnya disimpan di garasi)
- b. Kendaraan Umum (*Public Transportation*), yaitu: moda transportasi yang diperuntukan untuk Bersama (orang banyak), kepentingan bersama menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan.

2.6 Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda

Model pemilihan moda bertujuan untuk mengetahui proporsi orang yang akan menggunakan setiap moda. Proses ini dilakukan dengan maksud untuk mengkalibrasi model pemilihan moda pada tahun dasar dengan mengetahui peubah bebas (atribut) yang mempengaruhi pemilihan moda tersebut. Setelah dilakukan proses kalibrasi, model dapat digunakan untuk meramalkan pemilihan moda dengan menggunakan nilai peubah bebas (atribut) untuk masa mendatang. Pemilihan moda sangat sulit dimodel, walaupun hanya dua buah moda yang akan digunakan (umum atau pribadi). Ini disebabkan karena banyak faktor yang sulit dikuantifikasi misal kenyamanan, keamanan, keandalan, atau ketersediaan mobil pada saat diperlukan. Dengan lebih dari dua moda (misalnya bus, oplet, sepeda motor, kereta api), proses pemodelan menjadi semakin sulit. Untuk angkutan barang, pemilihan biasanya antara kereta api atau truk. Pemilihan moda juga mempertimbangkan pergerakan yang menggunakan lebih dari satu moda dalam

perjalanan (multimoda). Jenis pergerakan inilah yang sangat umum dijumpai di Indonesia karena geografi Indonesia yang terdiri dari banyak pulau sehingga persentase pergerakan multimoda cukup tinggi. Jadi, dapat dikatakan bahwa pemodelan pemilihan moda merupakan bagian yang terlemah dan tersulit dimodelkan dari keempat tahapan model perencanaan transportasi. Menurut Tamin (2000) faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda dikelompokkan menjadi tiga, antara lain:

a. Ciri Pengguna Jalan

Beberapa faktor berikut ini diyakini akan sangat mempengaruhi pemilihan moda yaitu: ketersediaan atau pemilihan kendaraan pribadi, kepemilikan surat, ijin mengemudi (SIM), struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pensiun, bujangan dan lain-lain), pendapatan, faktor lain misal keharusan menggunakan mobil ke tempat kerja dan mengantar anak.

b. Ciri Pergerakan

Pemilihan moda juga akan sangat dipengaruhi oleh ciri-ciri pergerakan moda berikut adalah ciri-ciri pergerakan moda, yaitu:

- Tujuan pergerakan. Contohnya, pergerakan ke tempat kerja ataupun ke kampus di negara maju lebih mudah dengan menggunakan angkutan umum, karena ketepatan waktu dan tingkat pelayanan sangat baik dan ongkosnya relatif lebih murah dibandingkan dengan angkutan pribadi. Namun sebaliknya di negara yang sedang berkembang orang lebih memilih kendaraan pribadi seperti mobil maupun sepeda motor menuju tempat kerja, dan perjalanan, pendidikan meskipun lebih mahal karena ketepatan waktu, kenyamanan, dan lain-lainnya tidak dapat dipenuhi oleh angkutan umum.
- Waktu terjadinya pergerakan. kalau kita ingin bergerak pada tengah malam, kita pasti membutuhkan kendaraan pribadi karena pada saat itu angkutan umum tidak atau jarang beroperasi.
- Jarak perjalanan. Semakin jauh perjalanan, kita makin cenderung memilih angkutan umum dibandingkan dengan angkutan pribadi.

c. Ciri fasilitas Moda Transportasi

Ciri-ciri fasilitas moda transportasi yang mempengaruhi pemilihan moda. Hal

ini dapat dikategorikan menjadi dua kategori, yaitu:

- Faktor kuantitatif seperti : waktu perjalanan, biaya transportasi (tarif, biaya, bahan bakar, dan lainnya), ketersediaan ruang dan tarif parkir.
- Faktor kualitatif yang cukup sulit untuk dihitung, meliputi: kenyamanan dan keamanan, keandalan dan keteraturan dan lain-lain.

d. Ciri Kota atau Zona

Beberapa ciri yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk. Model pemilihan moda yang baik harus mempertimbangkan semua faktor tersebut. Mudah dilihat bagaimana konsep biaya gabungan dapat juga digunakan untuk menyatakan beberapa faktor kuantitatif. Dari semua model pemilihan moda, pemilihan peubah bebas yang digunakan sangat tergantung pada:

- Orang yang memilih model tersebut,
- Tujuan pergerakan, dan
- Jenis model yang digunakan.

2.7 Analisis Deskriptif Kuantitatif

Pengertian dari metode deskriptif menurut (Sugiyono, 2013), adalah metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas. Sedangkan pengertian kuantitatif adalah metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *positivisme*, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, Teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

Analisis deskriptif kuantitatif adalah statistik yang digunakan untuk Analisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul. Teknik analisis ini biasa digunakan untuk penelitian-penelitian yang bersifat eksplorasi.

2.8 Tinjauan Studi 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. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada **Tabel II.1**.

Tabel II.1
Tinjauan Studi Terdahulu

| No | Penulis | Judul Jurnal | Issue | Permasalahan | Tujuan | Lokasi | Metode | Variabel | Hasil |
|----|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Pebrian dan Ratnasari R | Pola Pergerakan Pekerja Komuter Sayung – Semarang Teknik PWK; Vol. 2; No. 4; 2013; hal. 978-987 978 | Untuk melihat bentuk interaksi yang terjadi yaitu dengan melihat bentuk aktivitas masyarakat yang terjadi. | aksesibelnya jaringan jalan yang dilalui mengakibatkan pergerakan masyarakat komuter yang terjadi juga semakin tinggi untuk melakukan aktivitas. Kebutuhan akan pergerakan selalu menimbulkan permasalahan transportasi khususnya pada saat orang ingin bergerak untuk tujuan yang sama di dalam daerah tertentu dan pada saat | Memahami pola pergerakan yang akan terjadi. Arahan untuk penelitian ini untuk menjawab pertanyaan mengenai bagaimanakah pola pergerakan pekerja komuter di Kecamatan Sayung | Koridor Jalan Raya Semarang – Demak yang menghubungkan Kecamatan Sayung dengan Kota Semarang | Penelitian kuantitatif berlandaskan pada filsafat positivism yang memandang realitas/ gejala/ fenomena itu dapat diklasifikasikan, relatif tetap, konkrit, teramati, terukur, dan hubungan gejala bersifat sebab akibat. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pola perjalanan orang 2. Pola perjalanan barang 3. Maksud Perjalanan Moda Transportasi 5. Tujuan Perjalanan 6. Frekuensi Perjalanan | <ol style="list-style-type: none"> 1. sebagian besar masyarakat komuter merupakan kelompok usia 20 – 50 tahun dengan jenis kelamin laki – laki. Pergerakan didominasi oleh karyawan swasta dengan tingkat pendapatan sebesar 1 – 2 juta 2. jarak tempuh didominasi pergerakan dengan jarak 5 – 10 km dengan waktu tempuh kurang dari 1 jam, hal tersebut dikarenakan |

| No | Penulis | Judul Jurnal | Issue | Permasalahan | Tujuan | Lokasi | Metode | Variabel | Hasil |
|----|---------|--------------|-------|----------------------|--------|--------|--------|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | | yang bersamaan pula. | | | | | <p>tujuan pergerakan didominasi ke Genuk yang jarak tempuhnya 5 – 10 Km menyebabkan waktu tempuh pun semakin kecil yaitu kurang dari 1 jam dari kecamatan Sayung.</p> <p>3. permasalahan pada ruas jalan Raya Semarang - Demak tersebut disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya adalah bangkitan pergerakan yang salah satunya ditimbulkan oleh banyaknya komuter</p> |

| No | Penulis | Judul Jurnal | Issue | Permasalahan | Tujuan | Lokasi | Metode | Variabel | Hasil |
|----|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | | | | | | | Kecamatan Sayung yang bekerja ke Kota Semarang. |
| 2. | Firdaus dan Gunawan | Analisis Pola Perjalanan Orang di Kota Pangkalpinang Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Bangka Belitung Vol 1. September-Desember 2013 | Perkembangan pembangunan di wilayah Kota Pangkalpinang yang begitu pesat telah membawa implikasi kepada pesatnya pertumbuhan penduduk, tenaga kerja, pembangunan sarana dan prasarana, pembangunan industri, perdagangan serta pariwisata yang telah membawa pengaruh | Untuk mengantisipasi kebutuhan transportasi untuk saat ini dan masa yang akan datang di Kota Pangkalpinang, dipandang perlu dikembangkan kumpulan data transportasi Kota Pangkalpinang yang dapat digunakan untuk menunjang kegiatan perencanaan dan penentuan kebijaksanaan transportasi di Kota Pangkalpinang melalui studi | 1. Untuk mengetahui karakteristik perjalanan orang di Kota Pangkalpinang 2. Mengidentifikasi tujuan pola perjalanan dari masing-masing Kecamatan. | Kota Pangkalpinang | Survei wawancara rumah tangga atau kuesioner dan survei lalu lintas harian rata-rata pada ruas jalan beserta data sekunder yang dibutuhkan pada penelitian ini. Sedangkan pola perjalanan setiap hari disuatu kota yang akan terbentuk merupakan gabungan | 1. Total Pendapatan Rumah Tangga/Bulan 2. Jumlah dan Komposisi Orang dalam Keluarga 3. Jumlah Kendaraan 4. Data Umur 5. Posisi/Jabatan dalam Pekerjaan 6. Perjalanan Berangkat dari Rumah menuju Tempat Kegiatan 7. Perjalanan Pulang ke Rumah 8. Jenis Kendaraan | 1. Taraf kehidupan sebagian masyarakat kota Pangkalpinang sudah semakin membaik bila ditinjau dari segi ekonomi, hal ini terlihat pada peningkatan persentase pendapatan rumah tangga antara Rp 1.500.000 – Rp 2.000.000/bulan dengan komposisi 200 pekerja yang lebih dominan daripada pelajar. Dalam melakukan perjalanannya sehari-hari, sebagian besar masyarakat |

| No | Penulis | Judul Jurnal | Issue | Permasalahan | Tujuan | Lokasi | Metode | Variabel | Hasil |
|----|---------|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------|--------|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | sangat besar terhadap meningkatnya mobilitas atau pergerakan yang berarti pula bertambahnya waktu dan biaya perjalanan di dalam sistem lalu lintas tersebut. | lalu lintas dalam bentuk pola perjalanan orang. | | | dari pola perjalanan bekerja, pendidikan, belanja dan kegiatan sekolah. | yang Digunakan 9. Waktu Perjalanan 10. Parkir | menggunakan kendaraan jenis sepeda motor sebesar 75,86% yang kepemilikannya setiap tahun mengalami peningkatan yang jauh lebih tinggi daripada jenis kendaraan yang kepemilikan mobil lain seperti sebesar 11,78%. 2. Analisa terhadap pola perjalanan bertujuan untuk mengetahui besaran perjalanan dari dan ke kecamatan masing-masing. Matriks asal-tujuan yang diperoleh dari olahan data primer menunjukkan bahwa Perjalanan |

| No | Penulis | Judul Jurnal | Issue | Permasalahan | Tujuan | Lokasi | Metode | Variabel | Hasil |
|----|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | | | | | | | yang berasal dari zona asal-tujuan yang sama lebih mendominasi (dalam 1 kecamatan). Wilayah dengan asal tujuan perjalanan Rangkui, dan tertinggi adalah Rangkui, dan yang terendah Pangkalbalam |
| 3. | Mahalina, Andini dan Hardiana | Perubahan Pola Pergerakan Masyarakat Sebagai Dampak Penerapan Teknologi Informasi Dan Komunikasi di Kota Yogyakarta Jurnal Arsitektura, Vol. 14, No.2, | Kota Yogyakarta merupakan salah satu kota yang telah menerapkan konsep Cyber City, yaitu kota modern berbasis teknologi informasi dan komunikasi atau TIK. Penerapan konsep Cyber | Penerapan TIK di Kota Yogyakarta yang telah diterapkan di berbagai bidang ini akan mempengaruhi pola pergerakan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan akan berbagai layanan publik, karena | untuk mengetahui dampak dari penerapan TIK terhadap perubahan pola pergerakan masyarakat antara sebelum dan sesudah memanfaatkan TIK dalam memenuhi kebutuhannya, khususnya dalam | Kota Yogyakarta | analisis deskriptif dan analisis kuantitatif yang dilakukan dengan cara analisis T-test atau membandingkan dua kondisi pola pergerakan masyarakat Kota Yogyakarta | 1. Perubahan tujuan perjalanan masyarakat 2. Perubahan kuantitas pergerakan masyarakat 3. Perubahan maksud pergerakan masyarakat 4. Perubahan pergerakan masyarakat (Analisis T- | Penelitian ini membuktikan adanya perubahan pola pergerakan masyarakat sebagai dampak penerapan TIK dilihat dari adanya angka korelasi yang cukup kuat antara kedua kondisi pola pergerakan tersebut yaitu sebesar 0,447 dan penurunan rata- |

| No | Penulis | Judul Jurnal | Issue | Permasalahan | Tujuan | Lokasi | Metode | Variabel | Hasil |
|----|---------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------------------------------------|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | Oktober 2016 | City di Kota Yogyakarta ini akan mendorong masyarakat di dalamnya untuk menjadi masyarakat modern yang memiliki kebiasaan untuk menggunakan teknologi dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari. | pergerakan masyarakat dapat tergantikan dengan layanan berbasis TIK yang bisa diakses tanpa terhalang tempat dan waktu | pemenuhan kebutuhan akan berbagai layanan publik yang ada di Kota Yogyakarta. | | antara sebelum dan sesudah adanya penerapan TIK. | test) | rata pergerakan yang dilakukan masyarakat antara sebelum memanfaatkan TIK yaitu sebesar 1,700 kemudian mengalami penurunan sesudah memanfaatkan TIK menjadi sebesar 0,98. Pemanfaatan TIK oleh masyarakat Kota Yogyakarta terkait pemenuhan kebutuhan akan layanan publik tidak hanya dilakukan untuk mengakses layanan administratif saja, namun juga banyak masyarakat yang memanfaatkan TIK untuk mengakses |

| No | Penulis | Judul Jurnal | Issue | Permasalahan | Tujuan | Lokasi | Metode | Variabel | Hasil |
|----|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | | | | | | | layanan nonadministratif lainnya seperti pembayaran listrik, telepon, layanan kesehatan, dan layanan lainnya yang disediakan oleh bidang nonpemerintahan di Kota Yogyakarta |
| 4. | Usandy, Yudana dan Rini | Perubahan Pola Pergerakan Belanja Masyarakat Pasca Dibangun Pusat Perdagangan Modern di Solo Baru Jurnal Arsitektura Vol 15, No 1 (2017) > Usandy | Kedudukan Kota Surakarta sebagai pusat pelayanan Kawasan Andalan Surakarta Boyolali Sukoharjo Wonogiri Sragen Klaten dalam peningkatan ekonomi masyarakat kota menimbulkan | Tahun awal pengembangan kawasan, Kawasan Solo Baru belum memiliki pusat perdagangan modern. Oleh karena itu masyarakat masih melakukan pergerakan belanja ke Kota Surakarta. Baru kemudian pada tahun 2001, | mengidentifikasi perubahan pola pergerakan masyarakat Solo Baru untuk pemenuhan 3 jenis barang yaitu convenience goods, shopping goods, dan speciality goods pasca dibangun pusat perdagangan modern di Solo Baru dengan | Kota satelit Kawasan Solo Baru, Kecamatan Grogol | Metode kuantitatif dengan menggunakan pendekatan deduktif | Aspek Pusat Perdagangan Modern : <ul style="list-style-type: none"> • Klasifikasi pusat perdagangan modern • Karakteristik komoditas • Perubahan pusat perdagangan Aspek Pola Pergerakan : <ul style="list-style-type: none"> • Faktor | 1. Pasca dibangun pusat perdagangan modern di Solo Baru, pergerakan aspasial untuk melakukan pergerakan belanja mengalami perubahan antara lain waktu pergerakan, moda yang digunakan, serta |

| No | Penulis | Judul Jurnal | Issue | Permasalahan | Tujuan | Lokasi | Metode | Variabel | Hasil |
|----|---------|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|--------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | <p>pertumbuhan Kota Surakarta sangat pesat (RTRW Kota Surakarta 2012- 2032). Sektor-sektor kegiatan yang memiliki kekuatan ekonomi yang besar terkonsentrasi di Kota Surakarta. Dari perkembangan Kota Surakarta yang pesat ini lah muncul kota satelit Kawasan Solo Baru yaitu terletak di Kecamatan Grogol</p> | <p>2013, dan 2014 muncul pusat perdagangan modern.</p> | <p>rentang waktu yang digunakan adalah 2000 dan tahun 2015.</p> | | | <p>Penentu Pergerakan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pergerakan spasial • Pergerakan aspasial | <p>jumlah dan jenis pergerakan</p> <p>2. Adanya fenomena terkait faktor penentu pergerakan yang kemudian dikelompokkan menjadi kelas penghasilan dengan pergerakan aspasial bahwa semakin tinggi penghasilan, maka waktu pergerakan semakin singkat, moda yang digunakan semakin pribadi, serta jumlah dan jenis pergerakan belanja semakin <i>multiple purpose trips</i></p> <p>3. Pola pergerakan belanja</p> |

| No | Penulis | Judul Jurnal | Issue | Permasalahan | Tujuan | Lokasi | Metode | Variabel | Hasil |
|----|---------|--------------|-------|--------------|--------|--------|--------|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | | | | | | | masyarakat yang terjadi adalah masyarakat cenderung mencari pusat perdagangan yang lokasinya strategis dalam artian bahwa lokasi tersebut lebih mudah dijangkau dengan jarak yang lebih dekat sehingga konsumen akan membutuhkan waktu dan biaya yang sedikit. |

