

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 RTRW Kabupaten Bandung 2016 – 2036**

Dalam dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah tahun 2016 – 2036, disebutkan mengenai pengembangan terminal Tipe A di Kabupaten Bandung pada pasal 17 ayat 6, yaitu pada Kecamatan Cileunyi dan Kecamatan Soreang. Selain pengembangan terminal, dalam dokumen tersebut juga tertulis pengembangan jaringan jalur kereta api pada pasal 18 ayat 2 diantaranya adalah peningkatan jalur Kereta Api pada Koridor Bandung -Dayeuhkolot-Banjaran, Koridor Banjaran – Soreang - Ciwidey serta Koridor Rancaekek – Tanjungsari. Dalam pengembangan jalur Kereta Api, juga dikembangkan sarana perkeretapian pada pasal 18 ayat 3 berupa peningkatan Stasiun pada Koridor Bandung - Dayeuhkolot-Banjaran, Koridor Banjaran- Soreang - Ciwidey serta Koridor Rancaekek-Tanjungsari.

#### **2.2 Pemilihan Moda (Modal Split)**

Pemilihan Moda (Modal Split) merupakan suatu tahapan proses perencanaan angkutan yang berfungsi untuk menentukan pembebanan perjalanan atau mengetahui jumlah orang dan barang yang akan menggunakan moda transportasi yang tersedia untuk melayani suatu titik asal – tujuan tertentu. Pemilihan moda transportasi dianggap penting sebagai tahap terpenting dalam perencanaan transportasi. Analisis tahap pemilihan moda transportasi sangat bermanfaat sebagai masukan kepada pihak penyedia jasa transportasi seperti perusahaan mobil, bus, kereta api, kapal laut, dan perusahaan penerbangan. Dasar Pemilihan Moda Transportasi

Terdapat empat kelompok yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku perjalanan atau calon pengguna (trip maker behavior). Masing – masing faktor ini terbagi lagi menjadi beberapa variable yang diidentikan. Variabel – variabel ini dapat dinilai secara kuantitatif dan kualitatif. Faktor – faktor atau variabel tersebut antara lain (Taufan dan Widyastuti, 2017):

##### **1. Perjalanan**

- a) Tujuan perjalanan (trip purpose) seperti pagi bekerja, sekolah dan lain – lain.

- b) Waktu perjalanan (time of trip made) seperti pagi hari, siang hari, tengah malam, hari libur.
- c) Panjang perjalanan (trip length) merupakan jarak fisik (kilometer) antara asal dengan tujuan, termasuk panjang rute, waktu perbandingan kalau menggunakan moda lain. Hal ini berarti semakin jauh perjalanan maka semakin orang cenderung menggunakan angkutan umum.

## 2. Pelaku Perjalanan

Pada karakteristik ini, semua variabel berhubungan dengan individu si pelaku perjalanan. Variabel – variabel yang dimaksud ikut serta mempengaruhi perilaku pembuat perjalanan dalam memilih moda angkutan. Menurut (Tamin, 2000), variabelnya meliputi:

- a) Pendapatan (income) berupa daya beli sang pelaku perjalanan untuk membiayai perjalanannya, baik dengan kendaraan pribadi maupun angkutan umum.
- b) Kepemilikan kendaraan (car ownership) berupa tersedianya kendaraan pribadi sebagai sarana melakukan kegiatan.
- c) Kondisi kendaraan pribadi (tua, jelek, baru).
- d) Kepadatan pemukiman
- e) Sosial – ekonomi seperti struktur dan ukuran keluarga (punya anak, pensiunan, dan lain sebagainya), usia, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, mempunyai SIM (Surat Ijin Mengemudi) serta semua variabel yang dapat mempengaruhi pemilihan moda.

## 3. Sistem Transportasi

- a) Waktu relatif (lama) perjalanan mulai dari lamanya waktu menunggu kendaraan di pemberhentian (terminal), waktu jalan ke terminal, dan waktu diatas kendaraan.
- b) Biaya relatif perjalanan dari asal ke tujuan untuk semua moda yang berkompetisi.
- c) Tingkat pelayanan relatif yaitu variabel yang cukup bervariasi dan sulit diukur.
- d) Tingkat akses atau indeks daya hubung atau kemudahan pencapaian tempat tujuan.

- e) Tingkat keandalan angkutan umum di segi waktu (tepat waktu, ketersediaan ruang parkir dan tarif)

Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi

#### 1. Ciri Pengguna Jalan

- a. Ketersediaan atau pemilihan kendaraan pribadi. Semakin tinggi kepemilikan kendaraan pribadi maka akan semakin kecil pula ketergantungan pada angkutan umum.
- b. Kepemilikan SIM (Surat Ijin Mengemudi)
- c. Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pensiun dan lain – lain)
- d. Pendapatan. Semakin tinggi pendapatan maka akan semakin besar peluang menggunakan kendaraan pribadi.
- e. Faktor lain misalnya keharusan menggunakan mobil ke tempat bekerja dan keperluan mengantar anak sekolah.

#### 2. Cara Pergerakan

- a. Tujuan pergerakan, contohnya pergerakan ke tempat kerja di negara maju biasanya lebih mudah dengan memakai angkutan umum karena ketepatan waktu dan tingkat pelayanannya sangat baik dan ongkosnya relatif lebih murah dibandingkan dengan angkutan pribadi.
- b. Waktu terjadinya pergerakan, Kalau kita ingin bergerak pada tengah malam, kita pasti membutuhkan kendaraan pribadi karena pada saat itu angkutan umum jarang atau bahkan tidak beroperasi.
- c. Jarak perjalanan, Semakin jauh perjalanan maka semakin cenderung memilih angkutan umum dibanding menggunakan angkutan pribadi. Misalnya, akan bepergian dari Surabaya ke Jakarta, meskipun mempunyai mobil pribadi, kita cenderung menggunakan angkutan umum (pesawat, kereta atau bus) karena jaraknya yang sangat jauh.

#### 3. Ciri Fasilitas Moda Transportasi

Hal ini dapat dikelompokkan menjadi dua kategori, yaitu:

Faktor kuantitatif meliputi:

- a. Waktu perjalanan, waktu menunggu di tempat pemberhentian bus, waktu berjalan kaki ke tempat pemberhentian bus, waktu selama bergerak.

- b. Biaya transportasi (tarif, biaya, bahan bakar, dan lain – lain)
- c. Ketersediaan ruang dan tarif parkir.

Faktor kualitatif meliputi:

- a) Kenyamanan dan keamanan
- b) Keandalan dan keteraturan

#### 4. Ciri Kota atau Zona

Beberapa ciri yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk (Tamin, 2000).

### **2.3 Analisis Deskriptif Kuantitatif**

Metode penelitian merupakan prosedur atau cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan tertentu, Menurut (Resseffendi 2010:33) mengatakan bahwa penelitian deskriptif adalah penelitian yang menggunakan observasi, wawancara atau angket mengenai keadaan sekarang ini, mengenai subjek yang sedang kita teliti. Melalui angket dan sebagainya kita mengumpulkan data untuk menguji hipotesis atau menjawab suatu pertanyaan. Melalui penelitian deskriptif ini peneliti akan memaparkan yang sebenarnya terjadi mengenai keadaan sekarang ini yang sedang diteliti.

Sugiyono (2017:2) mengatakan bahwa, metode penelitian pada dasarnya merupakan ciri-ciri ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Metode yang digunakan dalam pendekatan kuantitatif .

Untuk pendekatan penelitian dalam skripsi ini menggunakan pendekatan penelitian kuantitatif, seperti yang dikemukakan (Sugiyono 2017:8) bahwa metode penelitian kuantitatif diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Pendekatan kuantitatif ini digunakan oleh peneliti untuk mengukur besar peluang pemilihan moda berdasarkan tarif yang ditawarkan.

## 2.4 Penelitian Terdahulu

Tabel 2. 1 Literatur Review Sripsi/Tesis

| No | Judul Skripsi/Tesis   | Nama Mahasiswa | Universitas                 | Program Studi | Tahun | Metode                                | Hasil   |
|----|---|----------------|-----------------------------|---------------|-------|---------------------------------------|---|
| 1  | Strategi pengembangan jaringan transportasi darat kabupaten muna barat                            | asri           | Halu oleo                   | Teknik sipil  | 2016  | Location quotient dan analisis SWOT   | Kondisi jaringan jalan di kawasan perkotaan kabupaten muna barat memiliki kawasan potensi sumber daya alam. Namun kondisi jalan masih ada yang berada pada taraf rusak ringan hingga rusak berat. Strategi pengembangan jaringan jalan transportasi darat adalah dengan peningkatan produksi pertanian tanaman pangan, perkebunan dan peternakan, tersedianya prasarana jalan dan sarana pemasaran, optimalisasi pembangunan infrastruktur, serta penerapan kebijakan untuk mendukung investasi di sektor pertanian dan perkebunan. |
| 2  | Pengaruh volume kendaraan terhadap tingkat kerusakan jalan pada perkerasan Rigid di kota semarang | Nurul fadhilah | Universitas negeri semarang | Teknik sipil  | 2013  | Analisis volume kendaraan dan regresi | Dari hasil perhitungan yang dilakukan setiap 100 kendaraan ringan per hari akan menambah tingkat kerusakan jalan sebesar 2,4. Sedangkan untuk 100 kendaraan berat per hari akan menambah tingkat kerusakan jalan sebesar 10,1. Artinya, jalan memiliki presentase 86% terjadi kerusakan   |

| No | Judul Skripsi/Tesis  | Nama Mahasiswa  | Universitas                        | Program Studi            | Tahun | Metode                | Hasil  |
|----|--|-----------------|------------------------------------|--------------------------|-------|-----------------------|--|
|    |  |                 |                                    |                          |       |                       | yang dipengaruhi volume jenis kendaraan ringan dan kendaraan berat. Semakin tinggi volume kendaraan maka kerusakan yang terjadi akan semakin besar.  |
| 3  | Manajemen fasilitas umum di stasiun kereta api rangkasbitung | Hesti oktaviati | universitas sultan ageng tirtayasa | Ilmu administrasi negara | 2017  | Kualitatif deskriptif | Perubahan-perubahan yang terjadi di stasiun seperti sudah adanya kursi di area peron, perbaikan lantai yang dipasang garnit, pemisahan toilet Antara pria dan wanita serta adanya boarding pass. Dintara perubahan tersebut masih ada yang harus diperbaiki diantaranya perencanaan pengadaan fasilitas, pengorganisasian di stasiun rangkasbitung, pengarahan dan wewenang dari kepala stasiun, pengontrolan kinerja petugas. |
| 4  | Pengelolaan transportasi umum di jalan malioboro yogyakarta  | Eva dewi purita | Universitas negeri yogyakarta      | Ilmu administrasi negara | 2013  | kualitatif            | Ada 3 dinas yang terkait dengan pengelolaan transportasi di malioboro. Setiap dinas memiliki perannya sendiri, seperti membuat regulasi ataupun peraturan transportasi umum, penyedia fasilitas umum transportasi, serta pemeliharaan ketertiban dan juga sarana prasarana kawasan   |

| No | Judul Skripsi/Tesis   | Nama Mahasiswa            | Universitas               | Program Studi | Tahun | Metode                 | Hasil  |
|----|---|---------------------------|---------------------------|---------------|-------|------------------------|--|
|    |   |                           |                           |               |       |                        | <p>malioboro.hambatan yang dialami oleh masing-masing dinas dalam menjalankan tugas diantaranya pembebasan lahan untuk dijadikan fasilitas umum dan pelebaran jalan,banyaknya pedagang kaki lima yang berjualan di sepanjang jalan malioboro. Solusi yang dilakukan pemerintah adalah dengan mengoptimalkan pemanfaatan ruang serta mengajak komunitas yang ada di jalan malioboro untuk berdiskusi,melaksanakan manajemen transportasi yang baik, dan menjadikan malioboro sebagai daerah pejalan kaki.</p> |
| 5  | Pengaruh fasilitas dan kualitas pelayanan terhadap kepuasan konsumen transportasi darat | Anastasia Anita Wulandari | Universitas Sanata Dharma | manajemen     | 2017  | Penelitian kuantitatif | <p>Fasilitas dan kualitas pelayanan secara bersama-sama berpengaruh terhadap kepuasan konsumen. Konsumen ka prambanan ekspres adalah mayoritas perempuan usia 17-25 tahun,pekerjaan mahasiswa,jumlah frekuensi 4-6 kali menggunakan jasa kereta api dalam sebulan.</p>   |

| No | Judul Skripsi/Tesis  | Nama Mahasiswa     | Universitas           | Program Studi                    | Tahun | Metode   | Hasil  |
|----|--|--------------------|-----------------------|----------------------------------|-------|--|--|
| 6  | Efektifitas pelayanan transportasi public studi kasus brt mamminasata  | Nabilah ulfah dewi | Universitas hasanudin | Administrasi negara              | 2017  | kualitatif   | Dua pihak yang terlibat yaitu dinas perhubungan komunikasi dan informasi provinsi Sulawesi selatan dan perum damri cabang Makassar mendukung pencapaian efektifitas dalam karakteristik organisasi. Permasalahannya belum rampungnya pembangunan fasilitas penunjang pelayanan ini serta kurangnya kesadaran masyarakat untuk menggunakan transportasi umum. Selain itu juga tidak tersedianya pecahan uang kecil dan proses manajemen yang belum optimal juga menjadi permasalahan. |
| 7  | Kualitas layanan transportasi studi kasus transjakarta busway busway di provinsi daerah khusus ibukota jakarta | Henri setyawan     | Universitas indonesia | Perencanaan dan kebijakan publik | 2012  | Analisis kualitatif dan kuantitatif, studi empiris | Masih terdapat kesenjangan pelayanan Antara harapan pelanggan dengan persepsi pelanggan terhadap pelayanan transjakarta busway. Dari sisi positif,transjakarta memiliki tingkat kepuasan tertinggi diantaranya responsive,emphaty,assurance,dan reliability. Dari sisi negatif,tingkat kepuasan rendah adalah atribut tangible atau bukti langsung. Agar   |



| <b>No</b> | <b>Judul Skripsi/Tesis</b> | <b>Nama Mahasiswa</b> | <b>Universitas</b> | <b>Program Studi</b> | <b>Tahun</b> | <b>Metode</b> | <b>Hasil</b>  |
|-----------|----------------------------|-----------------------|--------------------|----------------------|--------------|---------------|---|
|           |                            |                       |                    |                      |              |               | sesuai dengan harapan pelanggan,maka perlu adanya pembenahan. |

**Tabel 2. 2. Literatur Review Artikel**

| <b>No</b> | <b>Judul Artikel</b>   | <b>Nama Penulis</b>                        | <b>Nama Jurnal</b>                   | <b>Vol (Tahun)</b> | <b>No</b> | <b>Hal</b> | <b>Metode</b>  | <b>Hasil</b>   |
|-----------|--|--|--------------------------------------|--------------------|-----------|------------|--|--|
| 1         | Reaktivasi jalur kereta api lintas rangkasbitung – pandeglang – Labuan | Purwoko, arbie dan fredrickson haradongann | Jurnal penelitian transportasi darat | 17 (2015)          | 3         | 171 - 182  | Studi pustaka, analisis kualitatif dan deskriptif, analisis swot | Kabupaten pandeglang di pesisir pantai dan selat sunda sehingga dapat mewujudkan transportasi terpadu antar beberapa moda. Perlu penataan kembali terhadap jaringan angkutan jalan yang berhimpitan dengan jalu KA agar terciptanya persaingan transportasi yang sehat. Strategi rekativasi jalur KA dengan cara sosialisasi kepada masyarakat terhadap keunggulan KA yang dimiliki, pengembangan dan peningkatan serta pembinaan jaringan angkutan jalan, peningkatan kecepatan dan ketepatan waktu serta tarif terjangkau. |

| No | Judul Artikel   | Nama Penulis  | Nama Jurnal                                 | Vol (Tahun) | No | Hal       | Metode                | Hasil   |
|----|---|---|---|-------------|----|-----------|-----------------------|---|
| 2  | Aktor pelaksana pengelolaan transportasi public perkotaan studi kasus bus trans metro di kota pekanbaru       | Raden imam al hafis,abdul hakim dan bambang santoso haryono | wacana                                      | 16 (2013)   | 4  | 171 - 178 | Deskriptif kualitatif | Tidak ada campur tangan dari pihak swasta maupun masyarakat dalam pengelolaan bus trans metro pekanbaru. Hal ini dinilai kurang memuaskan bagi masyarakat kota pekanbaru. Peran actor pemerintah tidak menjamin terlaksananya kebijakan dengan baik.  |
| 3  | Strategi perencanaan dan pengembangan objek wisata studi kasus pantai pangandaran kabupaten ciamis jawa barat | Marceilla hidayat   | Tourism and hospitality essential s journal | 1 (2011)    | 1  | 33-44     | deskriptif            | Kondisi produk wisata pantai pangandaran dalam hal kerusakan sarana dan prasarana keseremawutan pantai cukup kompleks. Pemerintah daerah perlu mengalokasikan dana yang cukup untuk pengembangan pariwisata yang merupakan sektor unggulan daerah. Pengelolaan usaha objek dan daya Tarik wisata yang |

| No | Judul Artikel   | Nama Penulis   | Nama Jurnal                 | Vol (Tahun) | No | Hal         | Metode                 | Hasil  |
|----|---|--|-----------------------------|-------------|----|-------------|------------------------|--|
|    |   |  |                             |             |    |             |                        | berbasis masyarakat. Pemerintah perlu menjalin kerjasama dengan pihak-pihak yang kompeten dan berpengalaman di bidang pariwisata.  |
| 4  | Analisis sentiment pada twitter untuk mengenai penggunaan transportasi umum darat dalam kota dengan metode support vector machine | Anita novantirani, mirakania sabariah, veronikha effendy | e-proceeding of engineering | 2 (2015)    | 1  | 117-118-119 | Support vector machine | Dilakukan dengan metode support vector machine dengan akurasi mencapai 78,12% pada dataset transjakarta. Factor opini yang mendominasi terhadap penggunaan transportasi darat dalam kota diantaranya angkot : mengetem, keren, sialan; kopaja : tersedia, hemat, macet; metro mini : sembrono, baru, tersedia; transjakarta : baru, lama (kedatangan), dingin. Data yang dihasilkan tersebut dapat dimanfaatkan bagi pihak |

| No | Judul Artikel   | Nama Penulis   | Nama Jurnal                         | Vol (Tahun) | No       | Hal       | Metode                    | Hasil   |
|----|---|--|-------------------------------------|-------------|----------|-----------|---------------------------|---|
|    |   |  |                                     |             |          |           |                           | terkait untuk meningkatkan kinerja dalam pelayanan khususnya dalam kota.  |
| 5  | Kemungkinan peralihan penggunaan moda angkutan pribadi ke moda angkutan umum perjalanan depok-jakarta | Ronando Ferdiansyah  | Jurnal perencanaan wilayah dan kota | 20          | 3 (2009) | 183 - 198 | Deskriptif kualitatif     | Pelaku perjalanan yang menggunakan angkutan pribadi pada umumnya mempunyai minat yang besar untuk beralih menggunakan angkutan umum. Dengan syarat peningkatan pelayanan yang diberikan oleh angkutan umum. Kenyamanan dan keamanan selama perjalanan, tidak sering berganti kendaraan, waktu perjalanan yang lebih cepat, penumpang tidak melebihi kapasitas dan tidak berdesakan. |
| 6  | Identifikasi awal layanan angkutan kereta api untuk perjalanan orang di surabaya                      | Anita Susanti, Riana Asih Aryani Soemitro Hitapriya Suprayitno | Rekayasa teknik sipil               | 1           | 1 (2017) | 332 - 335 | Pengumpulan data sekunder | Kelas ekonomi local memiliki layanan kereta api perkotaan yaitu sesuai jadwal pekerja, jarak dan waktu  |

| No | Judul Artikel   | Nama Penulis      | Nama Jurnal | Vol (Tahun) | No       | Hal  | Metode                | Hasil   |
|----|---|-------------------|-------------|-------------|----------|------|-----------------------|---|
|    |   |                   |             |             |          |      |                       | perjalanan yang singkat,melayani penumpang berdiri,bersifat komuter,melayani perjalanan sub-urban, dan harga tiket yang murah.ada 3 kategori pola perjalanan yaitu,internal-internal,internal-eksternal,dan eksternal-eksternal.  |
| 7  | Pengelolaan system transportasi oleh dinas perhubungan kota pekanbaru tahun 2013-2015 | Nia gusti lestari | Jom fisip   | 4           | 1 (2017) | 1-14 | Pendekatan kualitatif | Karena banyaknya kendala yang dihadapi oleh pihak pengusaha angkutan, yang salah satunya karena mahal nya harga mobil,maka dinas perhubungan menjadikan oplet dan bus kota sebagai pengumpang dari permukiman-permukiman ke halte-halte bus trans metro pekanbaru. Namun system pelayanan masih belum optimal. Terdapat pelanggaran |

| No | Judul Artikel   | Nama Penulis            | Nama Jurnal                | Vol (Tahun) | No       | Hal       | Metode                  | Hasil  |
|----|---|-------------------------|----------------------------|-------------|----------|-----------|-------------------------|--|
|    |   |                         |                            |             |          |           |                         | peraturan pada saat petugas melakukan razia mulai dari tidak laik jalan atau tidak memiliki bukti lulus uji.belum optimalnya pengawasan tersebut dikarenakan lemahnya hukum yang diberikan sehingga tidak membuat mereka jera.   |
| 8  | Analisis pemilihan moda transportasi untuk perjalanan kerja | Ida bagus putu widiarta | Jurnal ilmiah teknik sipil | 14          | 2 (2010) | 218 - 225 | Deskriptif dan analisis | Ditemukan bahwa pada kondisi biaya angkutan pribadi sama dengan biaya angkutan umum,sekitar 79% orang akan memilih menggunakan angkutan pribadi. Jika selisih biaya angkutan umum dengan angkutan pribadi semakin besar,maka peluang penggunaan angkutan pribadi menjadi lebih besar. Untuk menarik minat masyarakat dalam |

| No | Judul Artikel | Nama Penulis | Nama Jurnal | Vol (Tahun) | No | Hal | Metode | Hasil  |
|----|---------------|--------------|-------------|-------------|----|-----|--------|--|
|    |               |              |             |             |    |     |        | menggunakan angkutan umum, maka biaya angkutan umum harus lebih murah 1,4 kali dibandingkan dengan biaya angkutan pribadi. |