# BAB II

# TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menguraikan tentang beberapa kajian teoritis yang diharapkan dapat menjadi dasar dari penyusunan serta pelaksanaan penulisan laporan ini.

## 2.1 Transportasi Darat

Moda trasportasi darat secara geografi dan fisik terdiri dari moda transportasi jalan rel (kereta api) dan moda transportasi jalan raya. Menurut Miro 1997, dilihat dari segi kapasitas angkutnya, angkutan kota dapat dibedakan atas :

1. Angkutan kota yang memiliki kapasitas angkut rendah (para transit), misalnya taksi, mini bus dan van.
2. Angkutan kota yang berkapasitas angkut sedang *(street transit).* Misalnya bus;
3. Angkutan kota yang berdaya tampung tinggi *(high permonce – semi rapid transit and rapid transit),* misalnya kereta api

Vuchic, 1981 (dalam komariah, 2006) menyatakan bahwa moda angkutan perkotaan dibagi atas tiga kategori, yaitu:

1. Angkutan pribadi
2. Angkutan sewaan atau carteran
3. Angkutan umum

Terkait dengan jenis angkutan umum yaitu angkutan umumpenumpang, tujuan dari keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan angkutan yang baik dan layak bagi penggunanya, pelayanan yang baik yaitu pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman dari segi lalu lintas. Keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi. Hal ini di mungkinkan karena angkutan umum bersifat angkutan masal sehingga biaya dapat di bebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang (Warpani, 1990).

Pangsa pasar angkutan penumpang dapat dibedakan atas (David & Stewart, 1980 dalam Warpani, 1990):

a. Perjalanan pulang pergi
b. Perjalanan kerja

c. Perjalanan santai
d. Perjalanan hiburan
e. Perjalanan wisata
f. Perjalanan rombongan

Menurut Edward K. Morlok, 1995 transportasi manusia dan barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu, permintaan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (derived demand) yang timbul karena adanya permintaan akan komoditi atau jasa lainnya.

Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada, apabila ada faktor-faktor yang mendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain. Permintaan akan jasa angkutan, baru akan timbul apabila ada hal-hal dibalik permintaan itu, misalnya keinginan untuk menengok keluarga yang sakit, dan sebagainya, (M. Nur Nasution, 2004). Pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan oleh hal-hal berikut, (M. Nur Nasution 2004):

1. Kebutuhan manusia untuk bepergian dari ke lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian didalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah, dan lain-lain.
2. Kebutuhan angkutan barang untuk dapat digunakan untuk dikonsumsi dilokasi lain. Permintaan dan pemilihan pemakai jasa angkutan (user) akan jenis transportasi sangat ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu sebagai berikut :
    a. Sifat-sifat dari muatan (physical characteristics)
       Apabila sifat dari muatan itu baik, misalnya saja aman digunakan, maka akan semakin banyak orang yang menggunakan.
    b. Biaya transportasi
       Makin rendah biaya transportasi makin banyak permintaan akan jasa transportasi. Tingkat biaya transportasi merupakan faktor penentu dalam pemilihan jenis jasa transportasi.
    c. Tarif transportasi

Tariff transportasi yang ditawarkan oleh berbagai macam moda transportasi untuk tujuan yang sama akan mempengaruhi pemilihan moda transportasi.

d. Pendapatan pemakai jasa angkutan

   Apabila pendapatan penumpang naik, maka akan lebih banyak jasa transportasi yang akan dibeli oleh para penumpang.

e. Kecepatan angkutan

   Pemilihan ini sangat tergantung pada faktor waktu yang dipunyai oleh penumpang.

f. Kualitas pelayanan

   Kualitas pelayanan terdiri dari:

   - Frekuensi

     Makin tinggi frekuensi keberangkatan dan kedatangan dari suatu moda transportasi, pemakai jasa angkutan mempunyai banyak pilihan.

   - Pelayanan baku

     Suatu moda transportasi yang dapat memberikan pelayanan yang baku dan dilaksanakan secara konsisten sangat disenangi oleh para pemakai jasa angkutan.

   - Kenyamanan

     Umumnya para penggunajasa selalu menginginkan kenyamanan dalam perjalanannya. Kenyamanan dapat dijadikan segmen pasar tersendiri bagi suatu moda transportasi.

   - Ketepatan

     Kegagalan perusahaan angkutan untuk menepati waktu keberagkatan maupun kedatangan, berpengaruh besar terhadap pemilihan atas perusahaan tersebut.

   - Keamanan dan keselamatan

     Faktor keamanan dan keselamatan selalu menjadi tumpuan bagi pemilihan suatu moda transportasi oleh penumpang.

## 2.2 Karakteristik Pejalanan

Meyer dan Miller (1984) dalam Morlok (1995) mengemukakan bahwa perjalanan yang dilakukan oleh orang-orang dapat dilihat dari sejumlah atribut atau ukuran-ukuran sebagai berikut:

1. Maksud perjalanan
2. Waktu Perjalanan
3. Tempat asal perjalanan
4. Tempat tujuan perjalanan
5. Kendaraan yang digunakan dalam perjalanan
6. Rute dari tempat asal ketempat tujuan yang dipilih dalam melakukan perjalanan
7. Frekuensi dalam perjalanan

Menurut Morlok (1995) karakteristik perjalanan mempengaruhi pelaku perjalanan dalam menentukan pilihan moda yang akan digunakan.

## 2.3 Perilaku Perjalanan

Goulias (2000) menyatakan bahwa perilaku perjalanan adalah pemodelan dan analisis permintaan perjalanan atas dasar teori dan metode analisis dari berbagai bidang ilmiah. Termasuk didalamnya yaitu penumpangan waktu dan alokasi untuk perjalanan dan kegiatan, penumpangan waktu dalam berbagai konteks waktu dan tahapan dalam kehidupan masyarakat, dan organisasi dan penumpangan ruang pada setiap tingkat sosial organisasi, seperti individu, rumah tangga, masyarakat, dan kelompok-kelompok formal atau informal lainnya.

Srinivasan (2004) menyatakan bahwa prilaku perjalanan berkaitan dengan perilaku manusia dalam menentukan pola perjalanan yang akan dilakukan, dengan terlebih dahulu memutuskan pola aktivitas sehari-hari. Menurut Kitamura (2009) aspek perilaku perjalanan yang dapat terukur dibagi dalam lima komponen, yaitu frekuensi perjalanan, waktu tempuh perjalanan, biaya perjalanan, jarak tempuh perjalanan dan pemilihan moda.

## 2.4 Konsep Pergerakan

Tamin (2000) menyatakan dalam sistem transportasi terdapat konsep dasar pergerakan dalam daerah perkotaan yang merupakan prinsip dasar dan titik tolak

kajian dibanding transportasi. Konsep tersebut terbagi dalam dua bagian yaitu: (i) ciri pergerakan tidak spasial (tanpa batas ruang) didalam kota, misalnya yang menyangkut pertanyaan mengapa orang melakukan perjalanan, kapan orang melakukan perjalanan, dan jenis angkutan apa yang digunakan, (ii) pergerakan spasial (dengan batas ruang) di dalam kota, termasuk pola tata lahan, pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang. Dalam transportasi pergerakan dibagi menjadi dua yaitu pergerakan tidak-spasial dan pergerakan spasial. Ciri pergerakan tidak-spasial seperti sebab terjadinya pergerakan, waktu terjadinya pergerakan dan jenis moda yang digunakan.

### 2.4.1 Pergerakan Tidak Spasial

Ciri pergerakan tidak spasial adalah semua ciri pergerakan yang berkaitan dengan aspek tidak spasial, seperti sebab terjadinya pergerakan, waktu terjadinya pergerakan, dan jenis moda yang digunakan. (Tamin, 2000).

1) Penyebab terjadinya pergerakan

   Penyebab terjadinya pergerakan didasarkan pada maksud perjalanan dengan ciri dasarnya, yaitu yang berkaitan dengan ekonomi, sosial, budaya, pendidikan, dan agama.

2) Waktu terjadinya pergerakan

   Waktu terjadinya pergerakan sangat tergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitasnya sehari-harinya. Dengan demikian, waktu perjalanan sangat tergantung pada maksud perjalanan.

3) Jenis sarana angkutan yang digunakan

   Dalam melakukan perjalanan, orang biasanya dihadapkan pada pilihan jenis angkutan mobil, angkutan umum, pesawat terbang, atau kereta api. Dalam menentukan pilihan jenis angkutan, orang mempertimbangkan berbagai faktor yaitu maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya, dan tingkat kenyamanan.

### 2.4.2 Pergerakan Spasial

Perjalanan terjadi karena manusia melakukan aktifitas ditempat yang berbeda dengan daerah tempat mereka tinggal. Artinya, keterkaitan antar wilayah ruang sangatlah berperan dalam menciptakan perjalanan. Berikut ini dijelaskan

beberapa ciri pergerakan spasial, yaitu pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang (Tamin 2000).

1. Pola perjalanan orang

   Dalam pola penyebaran spasial yang sangat berperan adalah sebaran spasial dari daerah industri, perkantoran, dan permukiman. Pola sebaran spasial dari ketiga jenis tata guna lahan ini sangat berperan dalam menentukan pola perjalanan orang, terutama perjalanan dengan maksud untuk bekerja.

2. Pola perjalanan barang

   Berbeda dengan pola perjalanan orang, pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh aktivitas produksi dan konsumsi, yang sangat tergatung pada sebaran pola tata guna lahan permukiman (konsumsi) serta industri dan pertanian (produksi). Selain itu, pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh pola rantai distribusi yang menghubungkan pusat produksi ke daerah konsumsi.

## 2.5 Angkutan Umum

Angkutan umum pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Permintaan akan angkutan umum adalah jenis permintaan tak langsung, berawal dari kebutuhan manusia akan berbagai barang dan jasa (Warpani 2002). Kebutuhan akan barang dan jasa sering kali tidak dapat dipenuhi disatu guna lahan dan hanya dapat diperoleh diguna lahan lainnya yang terpisah oleh jarak, sehingga dibutuhkan angkutan umum sebagai sarana transportasi dalam melakukan perjalanan menuju tempat dimana barang dan jasa tersebut dapat diperoleh. Dalam segi kelompok konsumen, menurut Warpani (2002) menyatakan bahwa terdapat dua kelompok konsumen jasa angkutan yaitu captive riders yang tidak memiliki akses dalam menggunakan kendaraan pribadi, dan choice riders yang mampu memiliki kendaraan sendiri atau memilih moda yang akan digunakan.

### 2.5.1 Angkutan Umum Masal

Pada dasarnya sarana angkutan umum massal diadakan yaitu untuk mengurangi beban laulu lintas dalam sistem transportasi, tetapi pada dasarnya tidak

berjalan sesuai yang dihaapkan, ternyata ada satu dampak yang ditimbulkan dengan adanya sarana angkutan uum masal yaitu kemacetan. Namun hal itu dapat terjadi karena pengelolaan sistem yang kurang baik sehingga terjadi demikian.

Pada umumnya alat transportasi dirancang untuk manusia dalam pergerakan, namun ternyata ada beberapa alat transportasi yang dirancang secara khusus untuk memberikan kenyamanan bagi penumpang. Salah satunya yaitu dengan adanya rangkaian KA Bandung Raya yang dirancang untuk melayani penumpang agar bisa lebih menggunakan angkutan umum masal dibanding kendaraan pribadi.

## 2.6 Standar Pelayanan Minimal Kereta Api

Peraturan menteri perhubungan nomor: pm 48 tahun 2015 mengenai standar pelayanan minimum untuk angkutan orang dengan kereta api dapat dilihat pada **Tabel II-1** dan **Tabel II-2**. Standar pelayanan minimal di statsiun kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) huruf a paling sedikit mencakup:

a. Keselamatan;
b. Keamanan;
c. Kehandalan;
d. Kemudahan; dan
e. Kesetaraan.

Standar pelayanan minimal dalam perjalanan pada kereta api perkotaan sebagaimana dimaksud pada Pasal 2 ayat (3) huruf b paling sedikit mencakup:

f. Keselamatan;
g. Keamanan;
h. Kehandalan;
i. Kemudahan; dan
j. Kesetaraan.

**Tabel II.1**

**Standar Pelayanan Minimal Statsiun**

| No. | Jenis Pelayanan | Uraian | Indikator | Tolok Ukur | | | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Stasiun Besar | Stasiun Sedang | Stasiun Kecil | |
| 1. | **Keselamatan** | | | | | | |
| | a. Informasi dan fasilitas keselamatan | Informasi ketersediaan dan peralatan penyelamatan darurat dalam bahaya (kebakaran, kecelakaan atau bencana alam) | Kondisi | Informasi dan fasilitas keselamatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain:<br>▫ alat pemadam kebakaran<br>▫ petunjuk jalur dan prosedur evakuasi<br>▫ titik kumpul evakuasi<br>▫ nomor-nomor telepon darurat (*emergency call*) | Informasi dan fasilitas keselamatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain:<br>▫ alat pemadam kebakaran<br>▫ petunjuk jalur evakuasi<br>▫ titik kumpul evakuasi<br>▫ nomor-nomor telepon darurat (*emergency call*) | Informasi dan fasilitas keselamatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain:<br>▫ Alat Pemadam Api Ringan (APAR)<br>▫ nomor-nomor telepon darurat (*emergency call*) | |
| | b. Informasi dan fasilitas kesehatan | Informasi ketersediaan dan fasilitas kesehatan untuk penanganan keadaan darurat | Kondisi | Informasi dan fasilitas kesehatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain:<br>▫ Perlengkapan P3K (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan)<br>▫ kursi roda | Informasi dan fasilitas kesehatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain:<br>▫ Perlengkapan P3K (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan) | Informasi dan fasilitas kesehatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain:<br>▫ Perlengkapan P3K (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan) | |

*Bersambung…*

*Lanjutan…*

| No. | Jenis Pelayanan | Uraian | Indikator | Tolok Ukur | | | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Stasiun Besar | Stasiun Sedang | Stasiun Kecil | |
| | | | | ▫ kursi roda<br>▫ tandu | ▫ kursi roda<br>▫ tandu | ▫ kursi roda<br>▫ tandu | |
| | c. Lampu penerangan | Berfungsi sebagai sumber cahaya di wesel untuk mencegah potensi tindakan kriminal | Intensitas cahaya | 200 – 250 lux | | | Dilokasi wesel ujung |
| 2. | Keamanan | | | | | | |
| | a. Fasilitas keamanan | Peralatan pencegah tindak criminal | Ketersediaan | Tersedia CCTV | Tersedia CCTV | - | |
| | b. Petugas keamanan | Orang yang bertugas menjaga ketertiban dan kelancaran sirkulasi pengguna jasa di stasiun | Ketersediaan | Tersedia petugas berseragam dan mudah terlihat | Tersedia petugas berseragam dan mudah terlihat | Tersedia petugas berseragam dan mudah terlihat | |
| | c. Informasi gangguan keamanan | Informasi yang disampaikan kepada pengguna jasa apabila mendapat gangguan keamanan berupa stiker berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan ditempel pada tempat yang strategis dan mudah dilihat | Ketersediaan | Tersedia stiker yang mudah terlihat dan jelas terbaca | Tersedia stiker yang mudah terlihat dan jelas terbaca | Tersedia stiker yang mudah terlihat dan jelas terbaca | |
| | d. Lampu penerangan | Berfungsi sebagai sumber cahaya di stasiun untuk memberikan rasa aman | Intensitas cahaya | 200 – 250 lux | 200 – 250 lux | 200 – 250 lux | |

*Lanjutan…*

| No. | Jenis Pelayanan | Uraian | Indikator | Tolok Ukur | | | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Stasiun Besar | Stasiun Sedang | Stasiun Kecil | |
| | | bagi pengguna jasa | | | | | |
| 3. | **Kehandalan/Keteraturan** | | | | | | |
| | Layanan penjualan tiket | Penjualan dan penukaran tiket kereta api (jumlah loket yang beroperasi disesuaikan dengan calon penumpang dan waktu rata-rata per orang) | ◦ Waktu<br>◦ Ketersediaan | ▫ Maksimum 180 detik per nama penumpang<br>▫ Tersedia informasi ada/tidak adanya tempat duduk untuk seluruh kelas KA | ▫ Maksimum 180 detik per nama penumpang<br>▫ Tersedia informasi ada/tidak adanya tempat duduk untuk seluruh kelas KA | ▫ Maksimum 180 detik per nama penumpang<br>▫ Tersedia informasi ada/tidak adanya tempat duduk untuk seluruh kelas KA | Untuk kereta perkotaan, tidak perlu informasi ada/tidaknya tempat duduk |
| 4. | **Kenyamanan** | | | | | | |
| | a. Ruang tunggu | Ruangan/tempat yang disediakan untuk penumpang dan calon penumpang sebelum melakukan check in (ruangan tertutup dan/atau ruangan terbuka) | ◦ Luas<br>◦ Kondisi | ▫ Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m2<br>▫ Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun | ▫ Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m2<br>▫ Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun | ▫ Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m2<br>▫ Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun | ◦ Ketersediaan disesuaikan sepanjang lahan memungkinkan<br>◦ Dapat disediakan di luar bangunan stasiun kereta api<br>◦ Khusus untuk stasiun kereta api antar kota |
| | b. Ruang *boarding* | Ruang/tempat yang disediakan untuk orang melakukan verifikasi sesuai dengan identitas diri | ◦ Luas<br>◦ Kondisi | ▫ Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m2 dan dilengkapi tempat duduk<br>▫ Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun | ▫ Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m2 dan dilengkapi tempat duduk<br>▫ Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun | ▫ Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m2 dan dilengkapi tempat duduk<br>▫ Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun | |

*Lanjutan…*

| No. | Jenis Pelayanan | Uraian | Indikator | Tolok Ukur | | | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Stasiun Besar | Stasiun Sedang | Stasiun Kecil | |
| | c. Toilet | Tersedianya toilet | ◦ Jumlah<br>◦ Kondisi | ▫ Pria (4 urinoir, 3 WC, 2 wastafel);<br>▫ Wanita (6 WC, 2 wastafel);<br>▫ Tersedia 1 (satu) toilet untuk penumpang difable<br>▫ Area bersih, terawat dan sirkulasi udara berfungsi baik. | ▫ Pria (2 urinoir, 2 WC, 1 wastafel);<br>▫ Wanita (4 WC, 1 wastafel);<br>▫ Tersedia 1 (satu) toilet untuk penumpang difable<br>▫ Area bersih, terawat dan sirkulasi udara berfungsi baik | ▫ Pria (1 WC, 1 wastafel);<br>▫ Wanita (1 WC, 1 wastafel);<br>▫ Tersedia 1 (satu) toilet untuk penumpang difable<br>▫ Area bersih, terawat dan dan sirkulasi udara berfungsi baik | Ketersediaan disesuaikan sepanjang lahan memungkinkan dan kondisi lingkungan |
| | d. Mushola | Fasilitas untuk melakukan ibadah yang terpadu dengan tempat wudhu | ◦ Jumlah<br>◦ Kondisi | ▫ Pria (11 normal dan 2 penyandang disabilitas)<br>▫ Wanita (9 normal dan 2 penyandang disabilitas)<br>▫ Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun | ▫ Pria 7 orang<br>▫ Wanita 5 orang<br>▫ Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun | ▫ 3 orang (laki laki atau perempuan)<br>▫ Area bersih 100%, terawat dan tidak berbau yang berasal dari dalam area stasiun | Disediakan tempat duduk bagi penyandang disabilitas untuk melakukan ibadah |
| | e. Lampu penerangan | Berfungsi sebagai sumber cahaya di stasiun untuk memberikan rasa nyaman bagi pengguna jasa | Intensitas cahaya | 200 – 250 lux | 200 – 250 lux | 200 – 250 lux | |
| | f. Fasilitas pengatur sirkulasi udara | Fasilitas untuk sirkulasi udara dapat menggunakan AC (*Air* | Suhu | Suhu dalam ruangan maksimal 27°C | Suhu dalam ruangan maksimal 27°C | | |

*Lanjutan…*

| No. | Jenis Pelayanan | Uraian | Indikator | Tolok Ukur | | | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Stasiun Besar | Stasiun Sedang | Stasiun Kecil | |
| | di ruang tunggu tertutup | *Conditioner*), kipas angin (*fan*) dari/atau ventilasi udara | | | | | |
| 5. | **Kemudahan** | | | | | | |
| | a. Informasi pelayanan | Informasi yang disampaikan di stasiun kepada pengguna jasa yang terbaca dan terdengar, sekurang-kurangnya memuat:<br>✓ denah/layout stasiun<br>✓ nomor KA, nama KA dan kelas pelayanannya<br>✓ nama stasiun keberangkatan, stasiun KA pemberhentian dan stasiun KA tujuan beserta jadwal waktunya<br>✓ tarif KA<br>✓ peta jaringan KA<br>✓ ketersediaan informasi tempat duduk ka antar kota untuk stasiun yang melayani penjualan tiket | ▫ Tempat<br>▫ Kondisi | ▫ Informasi dalam bentuk visual diletakkan di tempat strategis antara lain di dekat loket, pintu masuk dan di ruang tunggu umum yang mudah terlihat dan jelas terbaca<br>▫ Informasi dalam bentuk audio harus jelas terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada | ▫ Informasi dalam bentuk visual diletakkan di tempat strategis antara lain di dekat loket, pintu masuk dan di ruang tunggu umum yang mudah terlihat dan jelas terbaca<br>▫ Informasi dalam bentuk audio harus jelas terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada | ▫ Informasi dalam bentuk visual diletakkan di tempat strategis antara lain di dekat loket, pintu masuk yang mudah terlihat dan jelas terbaca<br>▫ Informasi dalam bentuk audio harus jelas didengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada | |

*Lanjutan…*

| No. | Jenis Pelayanan | Uraian | Indikator | Tolok Ukur | | | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Stasiun Besar | Stasiun Sedang | Stasiun Kecil | |
| | b. Informasi gangguan perjalanan kereta api | Pemberian informasi jika terjadi gangguan perjalanan kereta api | Waktu | Informasi diumumkan maksimal 30 menit setelah terjadi gangguan | Informasi diumumkan maksimal 30 menit setelah terjadi gangguan | Informasi diumumkan maksimal 30 menit setelah terjadi gangguan | |
| | c. Informasi angkutan lanjutan | Informasi yang disampaikan di dalam stasiun kepada pengguna jasa yang terbaca, sekurang-kurangnya memuat:<br>✓ lokasi dan penunjuk arah angkutan lanjutan<br>✓ ~~jenis angkutan~~<br>✓ ~~jurusan/rute~~ | ◦ Tempat<br>◦ Kondisi | Penempatan mudah terlihat dan jelas terbaca | Penempatan mudah terlihat dan jelas terbaca | Penempatan mudah terlihat dan jelas terbaca | Sesuai dengan ketersediaan informasi dari angkutan lanjutan |
| | d. Fasilitas layanan penumpang | Fasilitas yang disediakan untuk memberikan informasi perjalanan kereta api dan layanan menerima pengaduan | Jumlah | ▫ Mempunyai tempat dan 1 (satu) meja kerja<br>▫ 1 (satu) orang petugas dan memiliki kecakapan Bahasa Inggris | Mempunyai tempat dan 1 (satu) meja kerja | Mempunyai tempat dan 1 (satu) meja kerja | Petugas yang memiliki kecakapan bahasa Inggris hanya untuk stasiun-stasiun berpenumpang internasional |
| | e. Fasilitas kemudahan naik/turun penumpang | Memberikan kemudahan penumpang untuk naik ke kereta atau turun dari kereta | Aksesibilitas | Selisih tinggi peron dengan lantai kereta tidak lebih dari 20 cm | Selisih tinggi peron dengan lantai kereta tidak lebih dari 20 cm | Selisih tinggi peron dengan lantai kereta tidak lebih dari 20 cm | Untuk stasiun yang tinggi peronnya di bawah lantai kereta yang dilayani, harus disediakan bancik atau peron tidak permanen |

*Lanjutan…*

| No. | Jenis Pelayanan | Uraian | Indikator | Tolok Ukur | | | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Stasiun Besar | Stasiun Sedang | Stasiun Kecil | |
| | f. Tempat parkir | Tempat untuk parkir kendaraan baik roda 4 (empat) dan roda 2 (dua) | ◦ Luas<br>◦ Sirkulasi | ▫ Luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia<br>▫ Sirkulasi kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar | ▫ Luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia<br>▫ Sirkulasi kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar | ▫ Luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia<br>▫ Sirkulasi kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar | ▫ Prioritas bagi stasiun antar kota.<br>▫ Untuk stasiun besar akses dari dan menuju stasiun dilengkapi dengan kanopi/atap.<br>▫ |
| 6. | **Kesetaraan** | | | | | | |
| | a. Fasilitas bagi penumpang *difable* | Fasilitas yang disediakan untuk penyandang disabilitas | ▫ Aksesibilitas<br>▫ Ketersediaan | Terdapat ramp dengan kemiringan maksimal 10° dan akses jalan penyambung antar peron | Terdapat ramp dengan kemiringan maksimal 10° dan akses jalan penyambung antar peron | Terdapat ramp dengan kemiringan maksimal 10° dan akses jalan penyambung antar peron | *Lift* dan/atau eskalator harus disediakan untuk stasiun yang jumlah lantainya lebih dari 1 lantai |
| | b. Ruang ibu menyusui | Ruangan/tempat yang disediakan khusus bagi ibu menyusui dan bayi | Ketersediaan | Tersedia ruang khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi | Tersedia ruang khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi | | |

*Sumber : Peraturan Mentri Nomor : Pm 8 Tahun 2015 Mengenai Standar Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api*

**Tabel II.2**

**Standar Pelayanan Minimal Dalam Perjalanan**

| No. | Jenis Pelayanan | Uraian | Indikator | Tolok Ukur | | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | KA Antar Kota | KA Perkotaan | |
| 1. | Keselamatan | | | | | |
| | a. Informasi dan fasilitas keselamatan | Informasi ketersediaan dan peralatan penyelamatan darurat dalam bahaya (kebakaran, kecelakaan atau bencana alam) | Kondisi | Informasi dan fasilitas keselamatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain:<br>▫ 1 (satu) APAR per kereta dengan ukuran minimal 3 kg<br>▫ rem darurat,<br>▫ alat pemecah kaca yang mudah terlihat dan dijangkau<br>▫ petunjuk jalur evakuasi | Informasi dan fasilitas keselamatan mudah terlihat dan terjangkau, antara lain:<br>▫ 1 (satu) APAR per kereta dengan ukuran minimal 3 kg<br>▫ rem darurat/tombol darurat<br>▫ alat pemecah kaca yang mudah terlihat dan dijangkau<br>▫ petunjuk jalur evakuasi | Alat pemecah kaca disediakan untuk jendela darurat yang tidak bisa dibuka |
| | b. Informasi dan fasilitas kesehatan | Informasi ketersediaan dan fasilitas kesehatan untuk penanganan keadaan darurat | Kondisi | ▫ Informasi dan fasilitas kesehatan berupa perlengkapan P3K (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan) mudah terlihat dan terjangkau<br>▫ 1 (satu) set ditempatkan di setiap kereta, kereta makan (restorasi), dan petugas pengamanan/ kondektur | Perlengkapan P3K dibawa oleh petugas pengamanan/ pengawalan dan di masing-masing kabin masinis juga tersedia perlengkapan P3K | |
| 2. | Keamanan | | | | | |
| | a. Fasilitas pendukung | Peralatan untuk memonitor kejadian di dalam kereta | Jumlah | Minimal 1 (satu) CCTV dalam 1 (satu) rangkaian | Minimal 1 (satu) CCTV dalam 1 (satu) rangkaian | |

*Bersambung…*

*Lanjutan…*

| No. | Jenis Pelayanan | Uraian | Indikator | Tolok Ukur | | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | KA Antar Kota | KA Perkotaan | |
| | | | | kereta | kereta | |
| | b. Petugas keamanan | Orang yang bertugas menjaga ketertiban dan kelancaran sirkulasi pengguna jasa di stasiun | Jumlah | Minimal 2 (dua) orang petugas dalam 1 (satu) rangkaian KA | Minimal 2 (dua) orang petugas dalam 1 (satu) rangkaian KA | |
| | c. Informasi gangguan keamanan | Informasi yang disampaikan pengguna jasa apabila mendapat gangguan keamanan berupa stiker berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan ditempel pada tempat yang strategis dan mudah dilihat | Jumlah | Minimal 2 (dua) stiker yang mudah terlihat dan jelas terbaca | Minimal 2 (dua) stiker yang mudah terlihat dan jelas terbaca | Operator yang menerimadan menindak-lanjuti laporan |
| | d. Lampu penerangan | Lampu penerangan di kereta berfungsi sebagai sumber cahaya untuk membaca dan berkomunikasi | Intensitas cahaya | ▫ pukul 17.00-22.00: 200 – 300 lux<br>▫ pukul 22.00-04.00: 60 – 100 lux | 200 – 300 lux | |
| 3. | **Kehandalan/Keteraturan** | | | | | |
| | Ketepatan jadwal kereta api | Memberikan ketepatan/ kepastian waktu keberangkatan dan kedatangan KA | Waktu | Keterlambatan 10% dari total waktu perjalanan yang dijadwalkan | Keterlambatan 20% dari total waktu perjalanan yang dijadwalkan | ▫ Keterlambatan tidak termasuk akibat gangguan selama perjalanan (cuaca dan teknis operasional/ kecelakaan)<br>▫ Kompensasi keterlambatan diberikan kepada penumpang sesuai prosedur; |

*Lanjutan…*

| No. | Jenis Pelayanan | Uraian | Indikator | Tolok Ukur | | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | KA Antar Kota | KA Perkotaan | |
| | | | | | | ▫ Informasi keterlambatan disampaikan di stasiun antara dan stasiun tujuan |
| 4. | Kenyamanan | | | | | |
| | a. Tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran | Tempat duduk merupakan fasilitas untuk pengguna jasa angkutan kereta api untuk duduk di dalam kereta selama dalam perjalanan | Jumlah maksimum kapasitas | Memiliki nomor tempat duduk | ▫ Tempat duduk minimal 20% dari spesifikasi teknis kereta<br>▫ Ruang untuk mengangkut penumpang berdiri maksimum 1 $m^2$ untuk 6 orang | |
| | b. Toilet dilengkapi dengan air sesuai kebutuhan | Toilet berfungsi sebagai tempat untuk buang air dengan ketersediaan air yang cukup selama di dalam perjalanan | Kondisi | ▫ Berfungsi sesuai dengan standar teknis dan operasi<br>▫ Area bersih 100 % dan tidak berbau yang berasal dari dalam toilet | | ▫ Dilengkapi dengan wastafel dan peralatan washer<br>▫ Limbah toilet tidak mencemari pelestarian fungsi lingkungan hidup |
| | c. Lampu penerangan | Lampu penerangan di dalam kereta berfungsi sebagai sumber cahaya di dalam kereta untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna jasa angkutan kereta api | Intensitas cahaya | ▫ pukul 17.00-22.00: 200 – 300 lux<br>▫ pukul 22.00-04.00: 60 – 100 lux | 200 – 300 lux | Titik lampu disesuaikan dengan kebutuhan |
| | d. Fasilitas pengatur sirkulasi udara | Fasilitas untuk sirkulasi udara dapat menggunakan AC (*Air Conditioner*), kipas angin (*fan*) dari/atau ventilasi | Suhu | Suhu dalam kereta maksimal 27°C | Suhu dalam kereta maksimal 27°C | Dilengkapi dengan alat pengukur suhu ruangan pada setiap kereta |

*Lanjutan…*

| No. | Jenis Pelayanan | Uraian | Indikator | Tolok Ukur | | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | KA Antar Kota | KA Perkotaan | |
| | | udara | | | | |
| | e. Restorasi | Fasilitas untuk menunjang kebutuhan pengguna jasa yang hendak makan dan minum | Ketersediaan | Harus tersedia | | Fasilitas memasak berupa pemanas listrik |
| | f. Fasilitas pegangan penumpang berdiri | Fasilitas ini diperuntukkan bagi penumpang berdiri pada KA perkotaan | ◦ Kondisi<br>◦ Jumlah | | Mudah digapai, kuat dan tersedia minimal 90 buah pada setiap kereta | |
| | g. Rak bagasi | Fasilitas ini diperuntukkan bagi pengguna jasa angkutan kereta api untuk dapat menempatkan barang bawaan di dalam kereta dan dengan aman dan tidak mengganggu penumpang | Jumlah yang berfungsi | Tersedia rak bagasi di atas tempat duduk | Tersedia rak bagasi di atas tempat duduk | |
| 5. | **Kemudahan** | | | | | |
| | a. Informasi stasiun yang akan disinggahi/ dilewati secara berurutan | Informasi yang disampaikan untuk mempermudah penumpang yang akan turun di suatu stasiun kereta api (sedang dan akan disinggahi/dilewati) | ◦ Bentuk<br>◦ Tempat<br>◦ Intensitas suara | ▫ Informasi dalam bentuk visual, harus ditempatkan di tempat yang strategis, mudah terlihat dan jelas terbaca<br>▫ Informasi dalam bentuk audio harus jelas terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada | ▫ Informasi dalam bentuk visual, harus ditempatkan di tempat yang strategis, mudah terlihat dan jelas terbaca<br>▫ Informasi dalam bentuk audio harus jelas terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada | |
| | b. Informasi gangguan perjalanan kereta api | Isi informasi yang terkait dengan hambatan-hambatan selama dalam perjalanan | ◦ Waktu<br>◦ Intensitas suara | Informasi diumumkan maksimal 30 menit setelah terjadi gangguan dan jelas | Informasi diumumkan maksimal 30 menit setelah terjadi gangguan | |

*Lanjutan…*

| No. | Jenis Pelayanan | Uraian | Indikator | Tolok Ukur | | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | KA Antar Kota | KA Perkotaan | |
| | | mengenai:<br>▫ Gangguan operasional sarana perkeretaapian<br>▫ Gangguan operasional prasarana perkeretaapian<br>▫ Gangguan tidak langsung akibat keruwetan operasional<br>▫ Gangguan alam | | terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada | dan jelas terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada | |
| | c. Nama/relasi kereta api dan nomor urut kereta | Ketersediaan nama/relasi kereta api dan nomor urut kereta, untuk mempermudah penumpang mengetahui nama/relasi kereta api dan nomor urut kereta | ◦ Jumlah<br>◦ Tempat<br>◦ Kondisi | ▫ 2 (dua) buah nama/ relasi kereta api di setiap kereta api pada bagian luar di sisi kiri dan kanan<br>▫ 1(satu) buah nomor urut kereta dipasang pada setiap samping pintu naik/turun penumpang<br>▫ 1 (satu) buah nomor urut dipasang pada setiap ujung kereta bagian dalam<br>▫ Penempatan mudah terlihat dan jelas terbaca | | |

*Lanjutan…*

| No. | Jenis Pelayanan | Uraian | Indikator | Tolok Ukur | | Keterangan |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | KA Antar Kota | KA Perkotaan | |
| 6. | Kesetaraan | | | | | |
| | Fasilitas bagi penumpang *difable* | Fasilitas ini berfungsi untuk mempermudah para penumpang *difable*, yang meliputi penyandang disabilitas, wanita hamil, orang sakit, dan lansia untuk menggunakan angkutan kereta api | Jumlah | Minimal 4 (empat) tempat duduk dalam satu kereta | Minimal 12 (dua belas) tempat duduk dalam satu kereta | Fasilitas prioritas ditempatkan pada ujung kereta dan terdapat informasi untuk mempermudah penumpang |

*Sumber : Peraturan Mentri Nomor : Pm 8 Tahun 2015 Mengenai Standar Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api*

## 2.7 Analisis Deskriptif Kuantitatif

Analisis deskriptif kuantitatif adalah analisis yang digunakan untuk analisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul. Teknik analisis ini biasa digunakan untuk penelitian yang bersifat eksplorasi. Penelitian jenis ini biasanya hanya mencoba untuk mengungkapkan dan mendeskripsikan hasil penilaiannya.

Teknik analisis statistik deskritif yang dapat digunakan antara lain:

a. Penyajian data dalam bentuk tabel atau distribusi frekuensi dan tabulasi silang (crosstab). Dengan analisis ini akan diketahui kecenderungan hasil temuan penelitian, apakah masuk dalam kategori rendah, sedang dan tinggi.
b. Penyajian data dalam bentuk visual seperti histogram, poligon, ogive, diagram batang, diagram lingkaran, diagram pastel (pie chart), dan diagram lambang.

## 2.8 Analisi Crosstabulation (Tabulasi Silang)

Tabulasi silang merupakan metode analisis kategori data yang menggunakan data nominal, ordinal, interval, serta kombinasi diantaranya. Prosedur tabulasi silang digunakan untuk menghitung banyaknya kasus yang mempunyai kombinasi nilai-nilai yang berbeda dari dua variabel dan menghitung harga-harga statistik beserta ujinya.

Metode analisis silang (crosstab) memiliki beberapa metode pendekatan yang berbeda dan menggunakan uji statistik yang berbeda pula, bergantung pada banyaknya variabel yang akan diidentifikasi hubungannya satu sama lain. Jika hanya menggunakan dua variabel maka dapat menggunakan metode kontigensi, metode ini merupakan metode yang paling umum digunakan dalam analisis tabulasi silang. Jika variabel yang hendak di uji jumlahnya lebih dari dua dapat menggunakan model yang disebut dengan Hirarchical Log Linier. Tabulasi silang merupakan metode untuk mentabulasikan beberapa variabel yang berada ke dalam suatu matriks yang hasilnya disajikan dalam suatu tabel dengan variabel yang tersusun dalam baris dan kolom (Indratno, I, Irwansyah R, 1998).

Kegunaan analisis tabulasi silang adalah menyelesaikan permasalahan analisis data. Manfaat yang didapat diperoleh dari analisis tabulasi silang, khususnya dalam perencanaan wilayah dan kota, adalah:

1) Membantu menyelesaikan penelitian yang berkaitan dengan penentuan hubungan antara variabel atau faktor yang diperoleh dari data kualitatif, setelah melalui uji statistik.
2) Menentukan besarnya derajat asosiasi (hubungan kuat atau lemah).
3) Dapat menentukan variabel dependent (terkait) dan variabel independent (bebas) dari dua bariabel yang dianalisis.

## 2.9 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 jelasnya dapat dilihat pada **Tabel II-3**.

**Tabel II-3**

**Literature Jurnal**

| No | Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal | Isu, Permasalahan, Tujuan | Lokasi | Data (Primer/Sekunder, Agregat/Disagregat) | Metode | Variabel | Output |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | **Judul Artikel:** Kemungkinan peralihan penumpangan moda angkutan pribadi ke moda angkutan umum perjalanan Depok-Jakarta<br>**Penulis:** Ronando Ferdiansyah<br>**Judul Jurnal:** Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, Vol. 20 Desember 2009, Hal 183-198 | **Masalah:** Kota Depok merupakan pusat pertumbuhan baru yang berfungsi sebagai penyedia lahan perumahan dan permukiman yang bekerja di Ibukota. Terjadinya arus commuting Depok-Jakarta menyebabkan tingginya volume pergerakan orang maupun barang. Moda | Lokasi penelitian penumpang angkutan umum dan pribadi di Depok dan Jakarta. | **Data Primer:** Melakukan observasi, visualisasi, kuisioner terhadap penumpang angkutan umum dan pribadi. | Analisis Bivariat serta uji chi square | ○ Usia<br>○ Pendidikan<br>○ Pekerjaan<br>○ Pendapatan rata-rata<br>○ Pemilikan kendaraan<br>○ Maksud perjalanan<br>○ Seringnya menggunakan angkutan umum<br>○ Waktu perjalanan<br>○ Biaya perhari<br>○ Waktu menunggu<br>○ Ketepatan waktu berangkat dan tiba | ○ Pelaku perjalanan yang menggunakan moda angkutan pribadi baik mobil pribadi maupun sepeda motor untuk perjalanan Depok-Jakarta pada umumnya mempunyai minat yang besar untuk beralih menggunakan angkutan umum, akan tetapi dengan syarat perlu didukung dengan peningkatan dalam hal tingkat pelayanan yang diberikan oleh angkutan umum, ini terlihat dengan kesediaan penumpang moda angkutan pribadi untuk beralih |

| No | Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal | Isu, Permasalahan, Tujuan | Lokasi | Data (Primer/Sekunder, Agregat/Disagregat) | Metode | Variabel | Output |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | transportasi yang tidak menampung volume pergerakanyang ada. Penambahan jalur baru bukan solusi yang efektif dikarenakan keterbatasan lahan.<br><br>**Tujuan:**<br>Pengoptimalan penumpang angkutan umum dengan mengalihkan pelaku perjalananyang menggunakan angkutan pribadi agar | | | | ○ Ketersediaan tempat parkir<br>○ Biaya untuk bbm<br>○ Biaya perawatan kendaraan<br>○ Pajak kendaraan<br>○ Ketersediaan tempat duduk<br>○ Kemudahan mendapatkan moda angkutan<br>○ Kemudahan masuk dan keluar moda angkutan<br>○ Kemudahan untuk pertukaran moda | menggunakan angkutan umum yang lebih besarperalihan dari mobil pribadi ke bus yakni sebesar 75%, mobil pribadi ke KRL sebesar 63%, sepeda motor ke bus sebesar 80%, dan sepeda motor ke KRL sebesar 72%. |

| No | Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal | Isu, Permasalahan, Tujuan | Lokasi | Data (Primer/Sekunder, Agregat/Disagregat) | Metode | Variabel | Output |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | menggunakan angkutan umum. | | | | ○ Keamanan selama perjalanan<br>○ Kenyamanan selama perjalanan | |
| **2** | **Judul Artikel:**<br>Perilaku perjalanan rumah tangga penumpang sepeda motor yang tinggal di kawasan pusat kota (studi kasus: Kecamatan Semarang Tengah)<br>**Penulis:**<br>Kefas Radito Umbu Saki,Okto Risdianto | **Masalah:**<br>Tempat tinggal dan tempat beraktivitas memiliki ruang pada suatu wilayah tertentu pola perjalanan masyarakat pusat kota berbeda dengan pola perjalanan pinggiran kota kepemilikan sepeda motor yang cukup tinggi pada | Lokasi penelitian adalah kawasan Semarang Tengah dengan sampel tiga kelurahan yaitu Kelurahan Pekunden, Kelurahan Miroto, dan | **Data Primer:**<br>Melakukan observasi, visualisasi, kuisioner sampel tiga kelurahan yaitu Kelurahan Pekunden, Kelurahan Miroto, dan | Metode statistik deskriptif kuantitatif dan analisis regresi linier | ○ Jarak tempuh<br>○ Waktu perjalanan<br>○ Biaya perjalanan<br>○ Frekuwnsi perjalanan<br>○ Bekerja<br>○ Belanja<br>○ Mengantar anggota keluarga<br>○ Keperluan lain<br>○ Olahraga<br>○ Rekreasi<br>○ Makan diluar | ○ Berdasarkan hasil analisis dan temuan studi, diketahui bahwa peran suami dan istri dalam rumah tangga menyebabkan keduanya memiliki aktivitas yang berbeda sehigga perilaku perjalanan keduanyapun berbeda.<br>○ Berdasarkan hasil analisis regresi linier, diketahui bahwa variabel yang paling mempengaruhi perilaku perjalanan rumah |

| No | Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal | Isu, Permasalahan, Tujuan | Lokasi | Data (Primer/Sekunder, Agregat/Disagregat) | Metode | Variabel | Output |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manulang, Mardwi Rahdriawan<br>**Judul Jurnal:**<br>Jurnal teknik PWK, Vol. 1 nomor 1 2013 | masyarakat yang tinggal di pusat kota.<br>**Tujuan:**<br>Melakukan analisis perilaku perjalanan rumah tangga, khususnya pasutri, penumpang sepeda motor yang bertempat tinggal di kawasan pusat Kota Semarang. | kelurahan Gabahan. | kelurahan Gabahan. | | ○ Jalan-jalan<br>○ Sekolah<br>○ Mengunjungi kerabat<br>○ Angkutan umum<br>○ Jarak terhadap pusat kota<br>○ Jarak ke lokasi kerja<br>○ Jarak ke sekolah<br>○ Jarak ke lokasi belanja<br>○ Jarak ke lokasi rekreasi<br>○ Jenis kelamin<br>○ Usia<br>○ Pendidikan terakhir<br>○ Struktur rumah tangga<br>○ Kepemilikan kendaraan<br>○ Pendapatan | tangga pada hari kerja adalah aktivitas mengantar anggota keluarga.<br>○ Hal tersebut mengindikasikan bahwa suami memiliki peran dan istri memiliki peran ganda dalam rumah tangga, yaitu selain aktif bekerja dan melakukan aktivitas rumah tangg, pasutri mendukung pergerakan anggota keluarga lainnya, baik istri maupun anak.<br>○ Hasil tersebut mengindikasi bahwa aktivitas non-harian baik pada suami maupun istri sama-sama menigkat pada akhir pekan, yang didukung dengan hasil olahan data, dimana 80% |

| No | Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal | Isu, Permasalahan, Tujuan | Lokasi | Data (Primer/Sekunder, Agregat/Disagregat) | Metode | Variabel | Output |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | ○ Pengeluaran<br>○ Biaya transportasi<br>○ Status pekerjaan<br>○ Jenis pekerjaan | pergerakan suami istri pada akhir pekan khususnya untuk aktivitas rekreasi dilakukan bersama-sama. |
| **3** | **Judul artikel:**<br>Pengaruh alokasi waktu terhadap perilaku perjalanan rumah tangga penumpang sepeda motor di pusat Kota Semarang<br>**Penulis:**<br>Okto Risdianto M, Ofyar Z. Tamin, Ibnu Syabri, Ade Sjafruddin. | **Masalah:**<br>Penduduk (rumah tangga) yang jarak lokasi pemukimannya dekat dengan pusat kota memiliki perilaku perjalanan yang berbeda, khususnya di negara berkembang.<br>**Tujuan:**<br>Melakukan analisis perilaku perjalanan rumah tangga, | Lokasi penelitian adalah kawasan Semarang Tengah dengan sampel tiga kelurahan yaitu Kelurahan Pekunden, Kelurahan Miroto, dan kelurahan Gabahan. | **Data primer:**<br>Melakukan observasi, visualisasi, kuisioner terhadap rumah tangga penumpang sepeda motor<br>**Data sekunder:**<br>Data dari instansi terkait | Metode statistik deskriptif kuantitatif dan analisis regresi linier | ○ Jarak tempuh<br>○ Waktu perjalanan<br>○ Biaya perjalanan<br>○ Frekuwnsi perjalanan<br>○ Bekerja<br>○ Belanja<br>○ Mengantar anggota keluarga<br>○ Keperluan lain<br>○ Olahraga<br>○ Rekreasi<br>○ Makan diluar<br>○ Jalan-jalan | ○ Berdasarkan studi ini diketahui bahwa peran suami dan istri dalam rumah tangga menyebabkan keduanya memiliki aktivitas berbeda sehingga perilaku perjalananpun berbeda.<br>○ Ditemukan pada wilayah studi bahwa 97% dari total responsen suami berstatus aktif bekerja sedangkan untuk istri hanya 47% dari total responden yang bekerja. |

| No | Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal | Isu, Permasalahan, Tujuan | Lokasi | Data (Primer/Sekunder, Agregat/Disagregat) | Metode | Variabel | Output |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Judul jurnal:** Jurnal transportasi Vol. 14 no. 1 april 2014 hal: 11-20 | khususnya untuk pasutri, penumpang sepeda motor yang tinggal dikawasan pusat Kota Semarang. | | meliputi data jumlah penduduk, jumlah kepemilikan kendaraan bermotor. | | ○ Sekolah<br>○ Mengunjungi kerabat<br>○ Angkutan umum<br>○ Jarak terhadap pusat kota<br>○ Jarak ke lokasi kerja<br>○ Jarak ke sekolah<br>○ Jarak ke lokasi belanja<br>○ Jarak ke lokasi rekreasi<br>○ Jenis kelamin<br>○ Usia<br>○ Pendidikan terakhir<br>○ Struktur rumah tangga<br>○ Kepemilikan kendaraan<br>○ Pendapatan<br>○ Pengeluaran | ○ Perilaku perjalanan rumah tangga juga ditemukan berbeda antara saat hari kerja dan saat hari pekan.<br>○ Hasil analisis menunjukan bahwa 80% pergerakan suami istri pada akhir pekan didominasi oleh untuk aktifitas rekreasi dan dilakukan secara bersama-sama. |

| No | Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal | Isu, Permasalahan, Tujuan | Lokasi | Data (Primer/Sekunder, Agregat/Disagregat) | Metode | Variabel | Output |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | ○ Biaya transportasi<br>○ Status pekerjaan<br>○ Jenis pekerjaan | |
| **4** | **Judul Artikel:**<br>Pemilihan moda Transportasi ke Kampus oleh Mahasiswa Universitas Brawijaya<br>**Penulis:**<br>Dyaning Wahyu Primasari, Jeny Ernawati, Agus Dwi W<br>**Judul Jurnal:** | **Masalah:**<br>Kemacetan yang terjadi di Kota Malang terutama yang berada pada ruas jalan di sekitar Universitas Brawijaya<br>**Tujuan:**<br>Untuk mengetahui karakteristik pemilihan moda transportasi serta mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi | Universitas Brawijaya | **Data Primer:**<br>Melakukan survey langsung terhadap mahasiswa,<br>○ Variabel karakter pengguna transportasi<br>○ Variabel karakter pergelakan | ○ Statistik deskriptif<br>○ Analisis korelasi<br>○ Analisis pemodelan pemi | ○ Jenis kelamin<br>○ Usia<br>○ Asal fakultas<br>○ Kepemilikan sim<br>○ Kepemilikan kendaraan<br>○ Pedapatan<br>○ Lokasi asal/tempat tinggal<br>○ Tujuan pergerakan<br>○ Kenyamanan<br>○ Keamanan<br>○ Keandalan<br>○ Keteraturan | ○ Sebanyak 17,7% dan 0,5% dari total jumlah koresponden memilih berjalan kaki dan bersepeda untuk menuju kampus<br>○ Mahasiswa yang memilih menggunakan motor sebanyak 53,1% dari total jumlah koresponden |

| No | Judul Artikel, Penulis, Judul Jurnal | Isu, Permasalahan, Tujuan | Lokasi | Data (Primer/Sekunder, Agregat/Disagregat) | Metode | Variabel | Output |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Indonesia Green Technology Journal Vol.2 No.2, 2013 | mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi menuju kampus. | | ○ Variabel fasilitas moda transportasi | lihan moda | ○ Waktu perjalanan<br>○ Biaya transportasi<br>○ Jarak tempuh | |

**Tabel II-4**

**Literature Skripsi/Tesis**

| No | Judul sripsi/Tesis | Nama Mahasiswa | Universitas | Program studi | Tahun | Metode penelitian | Hasil |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Analisis kepuasan pelanggan terhadap kualitas pelayanan jasa kereta api ekspres pakuan jabotabek (studi kasus kereta api ekspres pakuan Bogor-Jakarta) | Fitriah Isky Farida | Institut Pertanian Bogor | Departemen Manajemen | 2011 | • Uji validasi<br>• Uji realibilitas<br>• Important performance analysis<br>• Indeks kepuasan pelanggan<br>• Uju chi square | • Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat sebelas atribut yang dianggap penting dalam menentukan kepuasan pelanggan KA Ekspres Pakuan Bogor-Jakarta. Kesebelas atribut tersebut antara lain: (1) Ketepatan jadwal perjalanan KA, (2) Kemudahan dalam memperoleh informasi yang jelas, (3) Kecepatan dan ketepatan dalam memberikan informasi yang dibutuhkan pelanggan, (4) |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Kecepatan merespon kondisi darurat di dalam kereta maupun di stasiun, (5) Kecepatan dalam merespon keluhan dan permasalahan pelanggan, (6) Kemampuan petugas dalam melaksanakan pekerjaannya, (7) Keamanan dan kenyamanan pada saat berada di staiun/kereta, (8) Kenyamanan pada saat naik turun kereta (9), Kebersihan di stasiun (10), Kebersihan di dalam kereta dan (11) Kebersihan toilet di stasiun.<br>• Berdasarkan uji Korelasi Chi Square yang dilakukan pada sepuluh variabel karakteristik pelanggan diketahui bahwa terdapat tiga variabel yang memiliki hubungan dengan tingkat kepuasan pelanggan. Ketiga variabel tersebut antara lain sebagai berikut : (1) tujuan perjalanan, (2) alat transportasi awal Sebelum Menggunakan KA Ekspres Pakuan (3) alat transportasi yang digunakan meninggalkan stasiun memiliki korelasi atau hubungan dengan tingkat kepuasan pelanggan. P value (Asymp. Sig) < 5 persen (0,000 < 0,05). |

**Tabel II-5**

**Variabel yang Digunakan dari Penelitian Terdahulu**

| No | Variabel Penelitian | Penulis | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ronando Ferdiansyah | Kefas Radito Umbu Saki | Okto Risdianto M | Dyaning Wahyu Primasari | Fitriah Isky Farida |
| 1 | Jarak perjalanan | | √ | √ | √ | |
| 2 | Waktu tempuh | √ | √ | √ | √ | |
| 3 | Biaya perjalanan | √ | √ | √ | √ | |
| 4 | Frekuensi perjalanan | √ | √ | √ | | √ |
| 5 | Jumlah anggota keluarga | | √ | √ | | |
| 6 | Jumlah anak | | √ | √ | | |
| 7 | Kepemilikan kendaraan | √ | √ | √ | √ | |
| 8 | Pendapatan | √ | √ | √ | √ | √ |
| 9 | Pengeluaran | | √ | √ | | |
| 10 | Usia | √ | √ | √ | √ | √ |
| 11 | Jenis kelamin | | | √ | √ | √ |
| 12 | Tingkat pendidikan | √ | | √ | | |
| 13 | Jenis pekerjaan | √ | | | | √ |
| 14 | Tujuan perjalanan | | | | | √ |
| 15 | Maksud perjalanan | √ | √ | √ | | |
| 16 | Kegunaan mendapatkan moda | √ | | | | |

| No | Variabel Penelitian | Penulis | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ronando Ferdiansyah | Kefas Radito Umbu Saki | Okto Risdianto M | Dyaning Wahyu Primasari | Fitriah Isky Farida |
| 17 | Kemudahan pertukaran moda | √ | | | | |
| 18 | pelayanan | √ | | | √ | |

*Sumber : Hasil analisis 2017*

Berdasarkan variabel penelitian diatas, maka variabel yang akan digunakan dalam penelitian untuk melihat Hubungan antara penilaian tentang tingkat pelayanan kereta api dengan karakteristik sosioekonomi, tingkat penggunaan kereta api dan maksud perjalanan dengan studi kasus pengguna kereta api dari statsiun Cicalengka menuju statsiun Bandung sebagai berikut :

1. Karakteristik sosioekonomi:
   - Usia
   - Jenis kelamin
   - Jenis pekerjaan
   - Kepemilikan kendaraan
2. Karakteristik perilaku perjalanan
   - Tingkat penggunaan kereta api
   - Maksud perjalanan
3. Karakteristik penilaian tentang tingkat pelayanan kereta api
   - Aksesibilitas stasiun kereta api
   - Tarif
   - Waktu
   - Kenyaman
   - Keselamatan
   - Keamanan