BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

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

2.1 Perilaku dan Karakteristik Perjalanan Penglaju

Penglaju adalah seseorang yang bepergian ke suatu kota untuk bekerja dan kembali ke kota tempat tinggalnya setiap hari, biasanya dari tempat tinggal yang cukup jauh dari tempat bekerjanya.

Penduduk dikatakan penglaju apabila dia bepergian minimal 6 jam dan kurang dari 24 jam (Hugo, 1978). Sedangkan menurut Zelinsy (1985) Penglaju adalah seseorang yang bekerja dalam satu hari, dimana pergi pada pagi hari dan kembali sore hari atau dihari yang sama yang dilakukan secara terus menerus setiap harinya .

Penglaju berkaitan erat dengan bangkitan pergerakan, dimana bangkitan pergerakan sendiri merupakan tahapan pemodelan transportasi yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu zona atau tata guna lahan. Model bangkitan pergerakan mencakup :

- Jumlah lalulintas yang meninggalkan suatu lokasi (*trip production*)

- Jumlah lalulintas yang menuju atau tiba pada suatu lokasi (*trip attraction*)

Menurut Suwardjoko (1990), terdapat faktor yang mempengaruhi bangkitan perjalanan, antara lain:

- Tingkat Pendapatan

Tingkat pendapatan keluarga merupakan ciri khas yang berkaitan dengan perjalanan seeorang dimana faktor ini merupakan peubah kontinu walaupun terdapat beberapa golongan pendapatan, tingkat pendapatan keluarga berkaitan erat dengan jumlah kepemilikan kendaraan.

- Pemilikan Kendaraan

Ciri khas sosial lain ini merupakan peubah kontinu. Pemilikan kendaraan berkaitan erat dengan perjalanan perorangan (per unit rumah) dan juga dengan kepadatan penduduk, tingkat pendapatan keluarga, serta jarak perjalanan.

- Struktur dan Ukuran Rumah

Faktor yang satu ini merupakan faktor yang berkaitan dengan perilaku pergerakan individu di mana faktor ini berkaitan erat dengan faktor faktor tingkt pendapatan keluarga, tipe perumahan / rumah, kepadatan penduduk, kepemilikan kendaraan, tujuan dan maksud perjalanan.

- Nilai Lahan dan Kepadatan Daerah Permukiman

Nilai lahan dan kepadatan daerah permukiman hanya sering dipakai untuk tujuan kajian mengenai zona.

- Maksud Perjalanan

Maksud perjalanan merupakan ciri khas sosial suatu perjalanan sekelompok orang yang melakukan perjalanan bersama sama bisa jadi mempunyai tujuan yang sama, tetapi maksud mereka mungkin berbeda, misalnya yang hendak bekerja, berbelanja, dan berwisata. Jadi maksud perjalanan merupakan faktor yang tidak sama rata dalam sau kelompok perjalanan.

- Waktu Perjalanan

Faktor ini merupakan peubah kontinu dimana faktor ini memegang peranan penting dalam menentukan volume lalu lintas selama 24 jam selama hari kerja dan menentukan presentasi volume lalu lintas tertentu pada jam padat.

- Moda Perjalanan

Moda perjalanan dapat dikatakan sebagai sisi lain dari maksud perjalanan yang sering digunakan untuk mengelompokan macam perjalanan. Peubah ini merupakan faktor fisik dan tidak kontinu, serta menggunakan fungsi dari peubah lain.

- Jarak Perjalanan

Faktor jarak ini merupakan peubah kontinu yang berlaku bagi lalu lintas orang maupun kendaraan. Faktor ini berkaitan erat dengan kepadatan penduduk dan kepemilikan kendaraan

- Luas Lahan

Faktor luas lahan berkaitan erat dengan kepadatan penduduk dari suatu daerah tertentu, pada akhirnya menunjukan pada banyaknya lalu lintas orang maupun barang.

Berikut merupakan Klasifikasi karakteristik Pergerakan Orang di Perkotaan Berdasakan Maksud Pergerakan.

Tabel II-1

Klasifikasi Pergerakan Orang di Perkotaan Berdasakan Maksud Pergerakan

Aktivitas	Klasifikasi perjalanan	Keterangan
I. Ekonomi a. Mencari nafkah b. Mendapatkan barang dan pelayanan	1. Ke dan dari tempat kerja 2. Yang berkaitan dengan bekerja 3. Ke dan dari toko dan keluar untuk keperluan pribadi Yang berkaitan dengan belanja atau bisnis oribadi	Jumlah orang yang bekerja tidak tinggi, sekitar 40-50% penduduk. Perjalanan yang berkaitan dengan pekerja termasuk : a. Pulang ke rumah b. Mengangkut barang c. Ke dan dari rapat Pelayanan hiburan dan rekreasi diklasifikasikan secara terpisah, tetapi pelayanan medis, hukum, dan kesejahteraan termasuk di sini.
II. Sosial Menciptakan, menjaga hubungan pribadi	1. Ke dan dari rumah teman 2. Ke dan dari tempat pertemuan bukan di rumah	Kebanyakan fasilitas terdapat dalam lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan. Butir 2 juga terkombinasi dengan perjalanan dengan maksud hiburan.
III. Pendidikan	1. Ke dan dari sekolah, kampus dan lain-lain	Hal ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5-22 tahun. Di negara sedang berkembang jumlahnya sekitar 85% penduduk.
IV. Rekreasi dan Hiburan	1. Ke dan dari tempat rekreasi 2. Yang berkaitan dengan	Mengunjungi restoran, kunjungan sosial, termasuk

Aktivitas	Klasifikasi perjalanan	Keterangan
	perjalanan dan berkendaraan untuk rekreasi	perjalanan pada hari libur.
V. Kebudayaan	1. Ke dan dari tempat ibadah 2. Perjalanan bukan hiburan ke dan dari daerah budaya serta pertemuan politik	Perjalanan kebudayaan dan hiburan sangat sulit dibedakan

Sumber: Tamin,, 2000

2.2 Konsep Pergerakan

Konsep pergerakan secara umum terbagi menjadi dua bagian konsep dasar, yaitu ciri pergerakan non-spasial (tanpa ada batasan ruang) dan ciri pergerakan spasial (dengan ada batasan ruang).

1) Pergerakan non-spasial

Pergerakan non-spasial merupakan upaya pergerakan atau perpindahan manusia atau barang tanpa ada batasan ruang, seperti sebab terjadinya pergerakan, alasan melakukan pergerakan, waktu terjadinya pergerakan, jenis moda yang digunakan dalam melakukan pergerakan.

a) Terjadinya pergerakan dapat dikategorikan menjadi:

1) Aktivitas Sosial

Pergerakan sebagai sarana berhubungan atau berinteraksi secara sosial antar individu, seperti perjalanan kunjungan ke rumah kerabat, dan lain sebagainya.

2) Aktivitas Ekonomi

Pergerakan sebagai sarana pemenuhan kebutuhan ekonomi, seperti mencari nafkah dan mendapatkan barang serta jasa. Klasifikasi pergerakan dapat berupa perjalanan dari dan ke tempat kerja, fasilitas perdagangan, fasilitas jasa, dan lain sebagainya.

3) Aktivitas pendidikan

Pergerakan sebagai sarana menuju dan dari fasilitas pendidikan seperti sekolah ataupun kampus. Klasifikasi perjalanan untuk pendidikan umumnya sangat tinggi untuk usia 5-22 tahun, yaitu klasifikasi usia sekolah.

4) Aktivitas rekreasi dan hiburan

Pergerakan sebagai sarana menuju dan dari tempat-tempat rekreasi.

5) Aktivitas kebudayaan.

b) Waktu terjadinya pergerakan

Waktu terjadinya pergerakan merupakan saat-saat orang melakukan pergerakan. Hal tersebut sangat bergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitasnya. Hal ini penting karena dapat digunakan untuk mengkaji daya layan atau *occupancy* sarana transportasi publik tertinggi agar semua orang dapat tetap terlayani. Umumnya di negara-negara berkembang waktu perjalanan tertinggi adalah pagi hari dan sore hari, yakni ketika waktu perjalanan pendidikan yang dilakukan oleh siswa dan waktu perjalanan ekonomi yang dilakukan oleh pegawai atau pekerja.

c) Jenis moda transportasi yang digunakan

Ketika melakukan perjalanan, seseorang diberikan pilihan macam moda yang dapat digunakan, dapat berupa angkutan mobil, motor, angkutan umum, pesawat terbang atau kereta. Dalam pemilihan moda transportasi tersebut banyak hal yang menajdi pertimbangan, seperti faktor jarak tempuh, biaya, tingkat kenyamanan, keselamatan, dan maksud perjalanan.

2) Pergerakan spasial

Pergerakan spasial merupakan upaya pergerakan atau perpindahan manusia atau barang dengan adanya batasan ruang yakni dikaitkan dengan pola hubungan antara distribusi spasial perjalanan dengan distribusi tataguna lahan yang ada pada suatu wilayah. Ciri perjalanan spasial, yaitu pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang.

a) Pola perjalanan orang

Perjalanan terbentuk karena adanya aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal, sehingga pola tata ruang dan tataguna lahan yang ada akan sangat mempengaruhi pola perjalanan. Tataguna lahan yang dominan mempengaruhi dalam pergerakan secara spasial adalah permukiman, industri, perkantoran, pusat pelayanan dan perekonomian. Faktor lain yang mempengaruhi pola pergerakan

manusia adalah kesempatan kerja yang tersedia. Daerah dengan kesempatan kerja tinggi cenderung menjadi tujuan pergerakan.

b) Pola perjalanan barang

Pola pergerakan barang sangat dipengaruhi oleh faktor aktivitas konsumsi dan produksi barang. Faktor aktivitas konsumsi diasosiasikan dengan permukiman sedangkan faktor produksi diasosiasikan dengan lokasi industri dan bahan baku. Pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh pola rantai distribusi yang menghubungkan pusat produksi industri dengan daerah konsumsi. Semakin panjang rantai distribusi yang ada, maka semakin panjang juga pola pergerakan barang. Rantai distribusi barang juga tergantung dari jenis barang yang akan didistribusi, barang-barang dengan umur pendek seperti buah-buahan dan sayur-sayuran cenderung memiliki rantai distribusi yang tidak terlalu panjang.

2.2.1 Pergerakan Penduduk Tujuan Bekerja

Pada umumnya pergerakan diartikan sebagai pergerakan pulang pergi untuk tujuan tertentu, istilah bekerja umumnya mengandung arti yang luas. Secara ekonomis, istilah bekerja terkait dengan usaha yang dilakukan untuk memperolah imbalan yang dinilai dengan mata uang. pergerakan bekerja adalah pergerakan pulang pergi yang dilakukan dari zona asal (rumah) menuju suatu guna lahan tertentu (zona tujuan) dengan maksud untuk bekerja yaitu memperoleh imbalan yang dinilai dengan mata uang. Pergerakan bekerja merupakan jenis pekerjaan yang timbul karena adanya aktivitas bekerja di masyarakat. Adanya perbedaan lokasi antara tempat tinggal dengan tempat tujuan bekerja menimbulkan pola dan jumlah pergerakan yang berbeda-beda untuk setiap zonanya tergantung pada karakteristik wilayahnya. Jumlah pergerakan bekerja di masyarakat cukup besar, setidaknya setiap kepala keluarga akan mencari nafkah untuk keluarganya usaha untuk mencari nafkah dan tersebut membuat dia memiliki aktivitas kerja. Keadaan tersebut membuat pergerakan untuk tujuan bekerja cukup besar dan memberikan pengaruh yang cukup besar bagi lalu lintas jalan raya. Apabila diasumsikan bahwa setiap kepala keluarga bekerja maka besarnya bangkitan pergerakan bekerja mendekati jumlah keluarga dalam satu kota secara keseluruhan (Sopandi, 2009).

Besarnya pergerakan bekerja yang ditarik ataupun dibangkitkan oleh suatu zona sangat terkait dengan karakteristik wilayahnya. Hal ini sesuai dengan penjelasan Djafar (2007) bahwa karakteristik wilayah serta sistem kegiatan yang terdiri dari manusia dan kegiatannya dengan berbagai jenis dan distribusi dalam ruang akan membangkitkan permintaan perjalanan. Karakteristik wilayah serta sistem kegiatan yang berlangsung disuatu zona tentunya akan berbeda dengan zona lainnya sehingga pergerakan yang dibangkitkan atau ditarikpun akan berbedabeda sesuai dengan intensitas kegiatan yang berlangsung di zona tersebut.

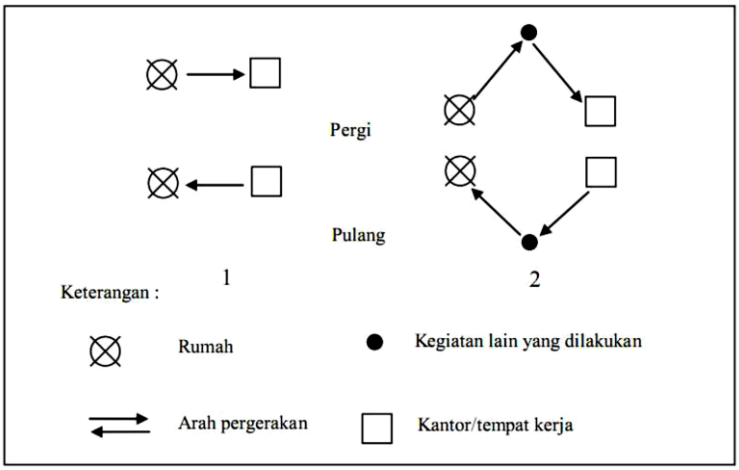
Adapun jenis pergerakan bekerja menurut Asmar (2008) dapat dibedakan menjadi dua jenis yaitu, pergerakan bekerja tujuan tunggal dan tujuan ganda.

a. Pergerakan bekerja dengan tujuan tunggal (single-purpose trips)

Pada jenis pergerakan ini, pelaku hanya berhenti langsung ke satu lokasi bekerja dan dalam satu kali perjalanan yang dimulai dan berakhir pada lokasi yang sama, biasanya di rumah. Jenis pergerakan bekerja ini adalah paling sering dilakukan oleh pelaku yang bekerja dan biasanya bertujuan untuk mencari nafkah untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

b. Pergerakan bekerja dengan tujuan ganda (multi-purpose trips)

Pada jenis pergerakan ini pelaku pergerakan bekerja akan mengunjungi beberapa tempat lokasi yang lain. Kebutuhan ini bersifat semu sehingga kebutuhan ini akan dilakukan pada saat perjalanan sebelum dan sesudah aktifitas bekerja.



Sumber : Lloyd & Jennings

Gambar 2.1 Jenis Pergerakan Dengan Maksud Bekerja

2.3 Faktor Penentu Pemilihan Moda

Dalam suatu pergerakan untuk beraktivitas seperti bekerja, sekolah, dan berbelanja berkaitan erat dengan permasalah transportasi karena hubungan tempat dan asal tujuan adalah hal utama dalam masalah transportasi terutama di daerah perkotaan. Transportasi di daerah perkotaan dipengaruhi oleh tata letak pusat kegiatan perkotaan. Prekuensi perjalanan, tujuan perjalaan, dan moda perjalanan adalah tiga hal yang membentuk pola perjalan.

Tamin (2000) menyatakan bahwa, faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda ini dapat dikelompokan menjadi empat bagian, yaitu :

1. Karakteristik Pengguna Jalan (Sosial Ekonomi)

Karakteristik orang yang akan melakukan perjalanan atau tempat dimana mereka tinggal, beberapa faktor ini diyakini akan sangat mempengaruhi pemilihan moda :

a. Ketersediaan atau pemilikan kendaraan pribadi, semakin tinggi tingkat pemilikan kendaraan pribadi akan semakin kecil pula ketergantungan pada angkutan umum.

b. Pemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM).

c. Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pensiun, bujangan, dan lain-lain).

d. Pendapatan, semakin tinggi pendapatan akan semakin besar peluang menggunakan kendaraan pribadi.

e. Faktor lain misalnya keharusan menggunakan bus ke tempat bekerja dan keperluan mengantar anak sekolah.

2. Karakteristik Pergerakan

Karakteristik pergerakan yang akan dibuat, beberapa faktor berikut ini diyakini sangat mempengaruhi pemilihan moda :

a. Tujuan Pergerakan, orang masih akan tetap menggunakan bus pribadi ke tempat kerja, meskipun lebih mahal, karena ketepatan waktu, kenyamanan, dan lain-lainnya yang tidak dapat dipenuhi oleh angkutan umum.

b. Waktu terjadinya pergerakan, kalau kita ingin bergerak tengah malan, kita pasti membutuhkan kendaraan pribadi karena pada saat itu angkutan umum tidak ada atau jarang beroprasi.

c. Jarak Perjalanan, semakin jauh perjalanan, kita semakin cenderung memilih angkutan umum dibandingkan dengan angkutan pribadi.

3. Karakteristik Fasilitas Moda Transportasi

Hal ini dapat dikelompokkan menjadi dua kategori :

a. Faktor Kuantitatif

terdiri dari : Waktu perjalanan, waktu menunggu ditempat pemberhentian bus, waktu berjalan kaki ke tempat pemberhentian bus, waktu selama bergerak dan lain-lain. Biaya transportasi, tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lain. Ketersediaan ruang dan tarif parkir.

b. Faktor Kualitatif

terdiri dari : kenyamanan dan keamanan, keandalan dan keteraturan, dan lain-lain.

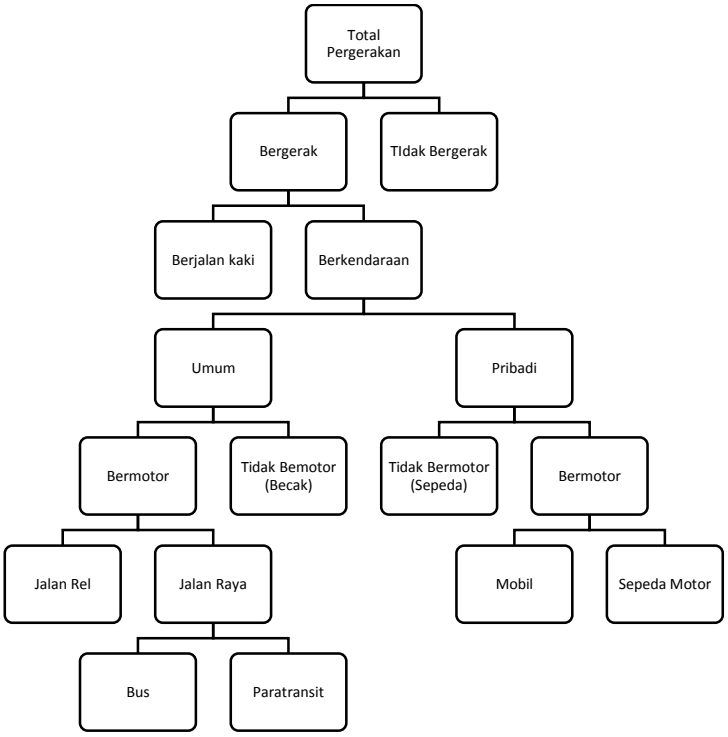
4. Karakteristik Kota atau Zona

Beberapa karakteristik yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk. Kelompok ini terdiri dari variabel yang mulai jarang digunakan. Pada studi-studi terfahulu, terlihat bahwa variabel tersebut mempunyai korelasi dengan pemilihan moda. Tetapi sering merupakan variabel variabel yang tidak sesuai karenan tidak menerangan bagaimana suatu moda tertentu dipilih.

Pemilihan moda/angkutan merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Hal ini karena peran kunci dari transportasi publik dalam berbagai kebijakan transportasi (Tamin, 2000). Masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam perencanaan dan kebijakan transportasi. Sedangkan menurut Jotin dan Lall (2005), moda perjalanan yang dipilih juga tergantung pada beberapa faktor seperti tujuan perjalanan, jarak tempuh perjalanan, dan penghasilan pelaku perjalanan yang kemudian dipertimbangkan pula faktor-faktor turunan yang lainnya dari ketiga faktor yang

telah disebutkan sebelumnya, antara lain faktor biaya perjalanan dan waktu perjalanan.

Model pemilihan moda yang berbeda tergantung pada jenis keputusan yang diambil. Pendekatan yang lebih cocok adalah seperti yang diperlihatkan pada **Gambar 2.2.**



Sumber : Tamin, 2000.

Gambar 2.2
Proses Pemilihan moda untuk Indonesia

Selain itu, pemilihan moda juga mempertimbangkan pergerakan yang menggunakan lebih dari satu moda dalam perjalanan. Jenis pergerakan inilah yang sangat umum dijumpai di Indonesia, sekalipun dapat terjadi di kota-kota besar di Indonesia. Dalam hal ini terjadi kombinasi antara beberapa moda untuk mencapai dari ke suatu titik asal ataupun tujuan seperti gabungan antara angkutan untuk menuju tujuan yang akan dicapai.

2.3.1 Moda Angkutan Pribadi

Angkutan pribadi adalah angkutan yang menggunakan kendaraan pribadi, seperti mobil pribadi, sepeda motor, sepeda, tetapi bisa juga menggunakan bus yang biasanya digunakan untuk keperluan pribadi. Angkutan pribadi merupakan lawan kata angkutan umum. Transportasi dengan menggunakan kendaraan pribadi

biasanya lebih mahal dari transportasi menggunakan angkutan umum karena alasan efisiensi angkutan umum yang lebih baik (Warpani,1990).

2.3.2 Moda Angkutan Umum

Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. (Warpani, 1990)

Angkutan Umum Penumpang bersifat masal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Karena merupakan angkutan massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian. Kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Angkutan umum massal atau masstransit memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. (Warpani, 1990) . Beberapa kriteria ideal angkutan umum menurut Harries (1976) dapat dilihat dalam **Tabel II-1 .**

Table II-2
Kriteria Angkutan Umum Ideal

Keandalan	Kenyamanan	Keamanan	Murah	Waktu Perjalanan
• Setiap saat tersedia • Kedatangan dan sampai tujuan tepat waktu • Waktu total perjalanan singkat-dari rumah, menunggu,dalam kendaraan, berjalan ke tujuan • Waktu tunggu singkat • Sedikit berjalan	• Pelayanan yang sopan • Terlindung dari cuaca buruk di bus stop • Mudah turun naik kendaraan • Tersedia tempat duduk setiap saat • Tidak berdesakan • Interior yang menarik	• Terhindar dari kecelakaan • Badan terlindung dari luka benturan • Bebas dari kejahatan	• Ongkos relatif murah terjangkau	• Waktu didalam kendaraan singkat

Keandalan	Kenyamanan	Keamanan	Murah	Waktu Perjalanan
kaki ke bus stop • Tidak perlu berpindah kendaraan	• Tempat duduk yang enak			

Sumber : Harries (1976, dikutip dari Thesis ITB, Ratna Dewi Anggraeni, 2009)

Dewasa ini, terdapat fenomena transportasi *online* yang semakin populer telah banyak berperan dalam transportasi di Kota besar. Transportasi *online* merupakan angkutan yang berbasis aplikasi dimana pelanggan memesan angkutan baik itu sepeda motor maupun mobil melewati sistem aplikasi. Dalam aplikasi dapat diketahui jarak, lama pemesanan, harga, nama orang yang menjemput, serta perusahaan pengelolannya. Seluruh identitas pengendara sudah diketahui secara pasti karena perusahaan pengelola telah melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerjasama kemitraan.

Jika transportasi konvensional memiliki pengertian kegiatan transportasi yang dilakukan berdasarkan kesepakatan yang dilakukan oleh sejumlah orang atau lembaga ataupun dalam skala yang lebuh besar atau internasional (Nasution, 2004). Sedangkan pengertian dari transportasi online menurut Wahyu (2016) adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh tenaga manusia atau tenaga mesinyang si pengguna jasa transportasi tinggal menghubungi setiap saat di butuhkan dan pelayan jasa transportasi dn tinggal menunggu si pelayandatang menjemput.

2.4 Analisis Deskriptif Kuantitatif

Pengertian dari metode deskriptif menurut (Sugiyono, 2013), adalah metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisissuatu 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 instrumen

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.

Penelitian-penelitian jenis ini biasanya hanya mencoba untuk mengungkap dan mendeskripsikan hasil penelitiannya. Teknik analisis statistik deskriptif yang dapat digunakan antara lain:

1. 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 atau tinggi.

2. Penyajian data dalam bentuk visual seperti histogram, poligon, ogive, diagram batang, diagram lingkaran, diagram pastel (*pie chart*), dan diagram lambang.

2.5 Analisis Deskriptif Kualitatif

Penelitian deskriptif kualitatif menafsirkan dan menuturkan data yang bersangkutan dengan situasi yang sedang terjadi, sikap serta pandangan yang terjadi di dalam masyarakat, pertentangan 2 keadaan/lebih, hubungan antarvariabel, perbedaan antar fakta, pengaruh terhadap suatu kondisi, dan lain-lain.

Pendekatan kualitatif adalah suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu fenomena sosial dan masalah manusia. Pada pendekatan ini, peneliti membuat suatu gambaran kompleks, meneliti kata-kata, laporan terinci dari pandangan responden, dan melakukan studi pada situasi yang alami (Cresswell, 2002). Menurut Moleong (2007) mengemukakan bahwa metodologi kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata- kata tertulis maupun lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati.

Menurut Sutopo (2006), metode pengumpulan data dalam penelitian kualitatif secara umum dikelompokkan ke dalam dua jenis cara, yaitu teknik yang bersifat interaktif dan non-interaktif. Metode interaktif meliputi interview dan observasi berperanserta, sedangkan metode noninteraktif meliputi observasi takberperanserta, teknik kuesioner, mencatat dokumen, dan partisipasi tidak berperan.

2.6 Analisis *Crosstab* (Tabulasi Silang)

Analisis *Crosstab* merupakan analisis dasar untuk hubungan antar variabel kategori (nominal atau ordinal). Sub menu *Crosstab* digunakan untuk menyajikan data dalam bentuk tabulasi, yang meliputi baris dan kolom. Dengan demikian ciri tabulasi silang adalah adanya dua variabel atau lebih yang mempunyai hubungan, dan umumnya berupa data kualitatif.

Definisi lain menjelaskan analisis tabel silang crosstab merupakan salah satu analisis korelasional yang digunakan untuk melihat hubungan antarvariabel (minimal 2 variabel) kategori nominal atau ordinal. Dimungkinkan pula adanya penambahan variabel control. (Trihendradi, 2010)

Crosstabs dilihat dari beberapa metode uji yang digunakan yaitu berupa :

- Uji Chi-Squre Test untuk mengetahui hubungan antara baris dan kolom
- Uji Directional Measures untuk mengetahui kesetaraan antar hubungan variabel.
- Uji tatistic measures untuk mengetahui hubungan setara berdasarkan chi-square.
- Uji contingency tatistict untuk mengetahui koefisien kontingensi korelasi antar dua variabel.
- Uji lambda Berfungsi merefleksikan reduksi pada error bilamana value-value dari suatu variabel digunakan untuk memprediksi value-value dari variabel lain.
- Uji Phi dan Cramer’s V: Untuk menghitung koefisien phi dan varian cramer.
- Uji Goodman dan Kruskal tau Digunakan untuk membandingkan probabilitas error dari dua situasi.

Analisis lebih lanjut dapat dilihat dari Chi-Square test. Analisis ini termasuk analisis inferern. Uji hipotesis yang dilakukan adalah :

Ho = Tidak ada hubungan antara baris dan kolom

H1 = Ada hubungan antara baris dan kolom

yaitu, Jika nilai Asymp. Sig (2-sided) Chi-Square > α , maka data tidak mendukung untuk menolak H0. Namun jika Asymp. Sig (2-sided) Chi-Square < α , maka data mendukung untuk menolak H0.

atau

Jika $\chi 2$ hitung < $\chi 2$ tabel maka data tidak mendukung untuk menolak H0.

Jika $\chi 2$ hitung > $\chi 2$ tabel maka data mendukung untuk menolak H0 (Inung, 2012).

Secara umum, dalam analisis crosstab variabel-variabel dipaparkan dalam satu tabel dan berguna untuk :

a. Menganalisis hubungan-hubungan antar variabel yang terjadi.
b. Melihat bagaimana kedua atau beberapa variabel berhubungan.
c. Mengatur data untuk keperluan analisis tatistic.
d. Untuk mengadakan kontrol terhadap variabel tertentu sehingga dapat dianalisis ada tidaknya hubungan.

2.7 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-3.**

Tabel II-3

Penelitian Terdahulu

No	Penulis	Judul Jurnal	Issue	Permasalahan	Tujuan	Lokasi	Metode	Variabel	Hasil
1	Adhifanani, Achmad Roby	Pemilihan Moda Transportasi Dalam Kegiatan Mobilitas Pekerja Ulang-Alik Di Surabaya Jurnal Swarha Bhumi Vol : 1 No 1 – ISSN : 2302-142X Tahun : 2015	• Penduduk Desa Tropodo banyak yang menjadikan Surabaya sebagai tempat tujuan kerja • Desa Tropodo sebagai tempat tinggal, sehingga mereka rela melakukan migrasi ulang-alik Sidoarjo–Surabaya • Sebagian besar pekerja ulang-alik menggunakan kendaraan pribadi untuk menuju tempat kerja di Surabaya.	• Bagaimana gambaran tentang pertimbangan pemilihan moda transportasi dalam kegiatan mobilitas pekerja ulang-alik di Surabaya? • Bagaimana pertimbangan pemilihan moda transportasi, karakteristik moda transportasi, kondisi moda transportasi, harapan pekerja ulang-alik? • Bagaimana peran pemerintah dalam menyelenggarakan moda transportasi umum?	• Untuk mengetahui gambaran tentang pertimbangan pemilihan moda transportasi dalam kegiatan mobilitas pekerja ulang-alik di Surabaya • Mengetahui pertimbangan pemilihan moda transportasi, karakteristik moda transportasi, kondisi moda transportasi, harapan pekerja ulang-alik • Mengetahui peran pemerintah dalam menyelenggarakan moda transportasi umum.	Desa Tropodo Kecamatan Waru Kabupaten Sidoarjo	• Metode Kualitatif (dengan pendekatan studi kasus yang berarti bahwa data yang dikumpulkan bukan merupakan angka-angka melainkan hasil dari wawancara catatan lapangan, dokumen pribadi, catatan memo dan dokumen resmi lainnya). • Teknik analisis data meliputi reduksi data, penyajian data dan kesimpulan. • Uji Keabsahan data meliputi	• Pertimbangan pemilihan moda transportasi yang meliputi: a) Faktor tempat tinggal b) Faktor pribadi • Karakteristik moda transportasi yang meliputi: a) Frekuensi moda transportasi umum b) Lama perjalanan c) Biaya perjalanan • Kondisi moda transportasi yang meliputi: a)Keamanan dan Kenyamanan b) Ketersediaan moda transportasi umum, • Harapan pekerja ulang-alik terhadap moda transportasi umum yang ideal dan • Peran pemerintah dalam	• Faktor tempat tinggal dan faktor pribadi menjadi penentu utama pekerja ulang-alik dalam mempertimbangkan pemilihan moda transportasi • Pekerja yang tempat kerjanya jauh dari rumah memilih kendaraan pribadi yang dinilai efektif karena dapat berangkat sewaktu-waktu sekaligus penunjang kepentingan yang lain. • Pekerja yang tempat kerjanya dekat dengan rumah memilih angkutan umum dengan alasan seperti rasa trauma menggunakan kendaraan bermotor,

No	Penulis	Judul Jurnal	Issue	Permasalahan	Tujuan	Lokasi	Metode	Variabel	Hasil
							kredibilitas, transferabilitas, dependabilitas dan konfirmabilitas	menyelenggarakan moda transportasi umum.	tidak mau capek berangkat kerja mengendarai kendaraan pribadi, merasa takut melihat pengendara yang ugal-ugalan di jalan bahkan tidak bisa mengendarai kendaraan bermotor • Frekuensi yang tinggi dan ketersediaan angkutan umum yang beragam memudahkan pengguna untuk mendapatkannya. • Lama perjalanan tergantung moda transportasi apa yang digunakan dan kondisi ruas jalan. • Biaya perjalanan relative, tergantung moda transportasi yang digunakan. • Pekerja pengguna transportasi umum merasa untung dengan fasilitas yang tersedia, seperti AC,

No	Penulis	Judul Jurnal	Issue	Permasalahan	Tujuan	Lokasi	Metode	Variabel	Hasil
									tempat duduk yang nyaman dan dilengkapi audio dan pekerja mengharapkan tersedianya moda transportasi umum yang murah, nyaman dan cepat.
2	Wicaksono , Sabdo	Analisa Faktor–Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Penduduk Kerja Di Kecamatan Sukmajaya Depok Menuju Tempat Kerja Dengan Menggunakan Metode *Analytic*	Dalam melakukan perjalanan menuju tempat kerja akhir-akhir ini di kecamatan Sukmajaya, telah menimbulkan masalah yang cukup serius di berbagai bidang seperti waktu tempuh perjalanan yang bertambah lama, kurangnya tingkat keamanan dan kenyamanan serta biaya yang dikeluarkan untuk	Faktor–faktor apa yang menyebabkan seseorang di suatu wilayah Kecamatan Sukmajaya lebih memilih kendaraan pribadi seperti sepeda motor, daripada alternatif moda lain ?	• Mengetahui faktor yang dominan dalam memilih moda transportasi perjalanan menuju ke tempat kerja berdasarkan jumlah total penduduk bekerja di Kecamatan Sukmajaya dalam memilih moda transportasi • untuk mengetahui moda yang dominan dipilih oleh penduduk Kecamatan Sukmajaya untuk melakukan kegiatan bekerja.	Kecamatan Sukmajaya Kota Depok	Metode ANALYTIC HIERARCHY PROCESS	• kriteria-kriteria pemilihan moda transportasi (aman, nyaman, biaya, dan waktu) • Kriteria jenis moda (mobil, motor, angkutan kota, bus, kereta api)	• Faktor yang dominan dalam pemilihan moda transportasi di Kecamatan Sukmajaya dalam melakukan kegiatan bekerja adalah faktor waktu. Pilihan faktor selanjutnya yang paling berpengaruh dalam pemilihan moda transportasi adalah faktor biaya, faktor aman, dan faktor nyaman sebagai pilihan terakhir. • Moda yang dominan dipilih responden dalam melakukan kegiatan bekerja adalah sepeda motor.

No	Penulis	Judul Jurnal	Issue	Permasalahan	Tujuan	Lokasi	Metode	Variabel	Hasil
		Hierarchy Process Jurnal Ilmiah ,Desain dan Konstruksi Vol : 13 No 2 – ISSN : 0216-4086 Tahun : 2014	melakukan perjalanan cukup tinggi. Masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan bermotor pribadi daripada alternatif moda lain.						Alternatif moda pilihan selanjutnya adalah kereta api pada urutan kedua, mobil pribadi pada urutan ketiga, bis kota pada urutan keempat, dan angkutan kota pilihan terakhir. • Dari analisa sensitivitas berdasarkan keempat faktor tersebut, maka dapat diambil kebijakan-kebijakan dalam upaya mengalihkan kendaraan pribadi ke angkutan umum kota di Kecamatan Sukmajaya Depok, antara lain adalah dengan melakukan peningkatan tarif biaya parkir atau pajak kendaraan pribadi, penambahan fasilitas musik atau televisi atau pendingin ruangan (AC) pada angkutan

No	Penulis	Judul Jurnal	Issue	Permasalahan	Tujuan	Lokasi	Metode	Variabel	Hasil
									umum kota, pengaturan rute perjalanan, waktu keberangkatan yang teratur serta keamanan yang lebih ditingkatkan pada angkutan umum kota yaitu angkutan dalam kota dan bis bis kota.
3	Primasari, Dyaning Wahyu	Pemilihan Moda Transportasi Ke Kampus Oleh Mahasiswa Universitas Brawijaya Indonesian Green Technology Journal Vol. 2 No. 2, 2013 E-ISSN.2338-1787 Hal 84-93	• Fenomena kemacetan saat ini terjadi pada beberapa ruas jalan ataupun kawasan di Kota Malang, dimana salah satu lokasi rawan kemacetan yang saat ini terjadi di Kota Malang berada pada ruas jalan di sekitar Universitas Brawijaya. • Kemacetan	Apa karakteristik pemilihan moda transportasi baik yang digunakan oleh mahasiswa menuju kampus?	• Mengidentifikasi karakteristik pemilihan moda transportasi yang digunakan oleh mahasiswa untuk mencapai kampus • Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi menuju kampus • Menentukan model pemilihan moda transportasi mahasiswa dalam pergerakan menuju kampus	Universitas Brawijaya (titik pengamatan adalah pintu gerbang menuju kawasan kampus di Jalan MT. Haryono, pintu gerbang di depan Jembatan Sukarno Hatta dan pintu gerbang di Jalan	• Analisis deskriptif (terhadap karakteristik pemilihan moda) • Metode evaluatif (berupa analisa korelasi variabel yang mempengaruhi pemilihan moda) • Analisa pemodelan pemilihan moda	• Variabel karakter pengguna transportasi : Jenis kelamin, Usia, Asal fakultas, Kepemilikan SIM, Kepemilikan kendaraan (jumlah kendaraan pribadi), Pendapatan (pendapatan keluarga atau pendapatan pribadi). • Variabel karakter pergerakan, meliputi: Lokasi asal/tempat tinggal, Tujuan pergerakan. • Variabel fasilitas moda transportasi: Kenyamanan,	• Menunjukkan bahwa mahasiswa responden yang berjalan kaki (17,7%), kemudian yang menggunakan sepeda (0,5%), sepeda motor (53,1%), mobil (5,7%) serta angkutan umum (22,9%). • Analisis model pemilihan diketahui bahwa terdapat 4 (empat) dalam model pemilihan transportasi menuju kampus yakni waktu tempuh (0,039), biaya tempuh (-

No	Penulis	Judul Jurnal	Issue	Permasalahan	Tujuan	Lokasi	Metode	Variabel	Hasil
			diakibatkan penggunaan ruas jalan secara bersamaan oleh mahasiswa, dosen dan karyawan untuk menuju kampus juga masyarakat umum yang rumahnya berada di sekitar wilayah kampus sebagai akses menuju tempat kerja, sekolah, dan berbagai tempat yang lain.			Veteran.		Keamanan, Keandalan, Keteraturan, Waktu perjalanan, Biaya transportasi, Jarak tempuh, serta Intensitas pergantian moda	0,0002), jarak tempuh (-0,0398) dan intensitas pergantian moda (-0,253). • Kesimpulan dari penelitian ini menjelaskan bahwa variabel waktu tempuh, biaya tempuh, jarak tempuh dan intensitas pergantian moda tranportasi merupakan variabel yang mempengaruhi mahasiswa dalam melakukan pemilihan moda transportasi menuju kampus Universitas Brawijaya.
4	Sijabat, Reviline dan Ratnasari , Anita	Model Pemilihan Moda Pergerakan Komuter Di Kecamatan Sayung	• Kendaraan pribadi diberbagai daerah menjadi pilihan moda transportasi	Faktor Apa saja yang mempengaruhi dalam pengambilan keputusan dalam menggunakan moda transportasi ?	• Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi sepeda motor dan angkutan umum	Kecamatan Sayung, berbatasan langsung dengan kota Semarang	• penelitian kuantitatif dengan menggunakan teknik purposive sampling	• Variabel terikat : Tarif Perjalanan Sepeda Motor, Tarif Perjalanan Angkutan umum • Variabel Bebas : Jumlah keluarga,	• Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi tidak hanya faktor biaya, tetapi dipengaruhi oleh faktor lainnya

No	Penulis	Judul Jurnal	Issue	Permasalahan	Tujuan	Lokasi	Metode	Variabel	Hasil
		Teknik PWK; Vol. 2; No. 4; 2013; hal. 988-997	yang sangat populer, karena dinilai memiliki tingkat efisiensi yang cukup tinggi dibandingkan dengan angkutan umum. • Kota Semarang merupakan pusat kota Jawa Tengah yang menjadi tujuan pergerakan komuter dari daerah hinterland sekitarnya, termasuk Kecamatan Sayung. • Tingginya volume lalu lintas oleh kendaraan pribadi sepeda motor,		• Melakukan model pemilihan moda transportasi komuter di Kecamatan Sayung	di sebelah barat	• analisis yang digunakan adalah alat analisis regresi linie	Pendapatan, Jarak ke lokasi kerja, Waktu Tempuh, Biaya Operasional, Usia	seperti faktor sosial. • Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi sepeda motor adalah jumlah keluarga, pendapatan, waktu tempuh, biaya operasional dan usia. • Faktor sosial yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi sepeda motor adalah kepemilikan SIM, jenis kelamin, keamanan dan kenyaman. • Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi angkutan umum adalah jumlah keluarga, pendapatan, waktu tempuh dan usia. Faktor sosial lain yang mempengaruhi pemilihan angkutan umum adalah

No	Penulis	Judul Jurnal	Issue	Permasalahan	Tujuan	Lokasi	Metode	Variabel	Hasil
			sehingga mempengaruhi tingkat efisiensi kota. • Penggunan kendaraan pada masyarakat choice di Kecamatan Sayung masih sangat tergantung dengan kendaraan pribadi, sepeda motor dalam melakukan pergerakan, sehingga menimbulkan kemacetan • masyarakat kelompok captive tidak terlayani dengan baik karena ketersediaan angkutan umum yang						kepemilikan kendaraan pribadi, jarak tempuh dan jenis kelamin.

No	Penulis	Judul Jurnal	Issue	Permasalahan	Tujuan	Lokasi	Metode	Variabel	Hasil
			belum optimal melayani kebutuhan angkutan bagi masyarakat komuter.						
5	Djakfar, Luthfi Dkk	Studi Karakteristik Dan Model Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Menuju Kampus (Sepeda Motor Atau Angkutan Umum) Di Kota Malang Jurnal Rekayasa Sipil, Volume 4, No.1-2010 ISSN 1978-5658	• Kota Malang merupakan kota pendidikan dan wilayah Kecamatan Lowokwaru sebagai pusat kawasan pendidikannya . • Pergerakan mahasiswa membutuhkan sarana berupa moda angkutan dan pemilihan terhadap moda tersebut bervariasi berdasarkan tingkat kepuasan yang ditawarkan	Bagaimana cara menganalisis karakteristik pengguna, karakteristik pergerakan, dan karakteristik fasilitas moda angkutan mahasiswa menuju kampus, serta membuat model pemilihan moda angkutan mahasiswa menuju kampus antara sepeda motor dan angkutan umum?	Menganalisis karakteristik pengguna, karakteristik pergerakan, dan karakteristik fasilitas moda angkutan mahasiswa menuju kampus, serta membuat model pemilihan moda angkutan mahasiswa menuju kampus antara sepeda motor dan angkutan umum.	Universitas dan perguruan tinggi di wilayah Kecamatan Lowokwaru Kota Malang	• Metode wawancara dalam bentuk kuisioner yang disebarkan pada mahasiswa. • Analisis statistik deskriptif dan model binary logistik	Variabel Terikat : • Jenis Moda Angkutan Mahasiswa Variabel Bebas: • Uang Saku • Jenis Kelamin • Usia • Kepemilikan kendaraan • Jarak dari rumah ke kampus • Lama perjalanan dari rumah ke kampus • Biaya perjalanan dalam sehari • Kepemilikan kendaraan • Ketersediaan angkutan • Biaya perjalanan • Nyaman dan cocok • Jarak berjalan dan tempat henti • Dapat dipercaya	• Karakteristik pengguna adalah sebagai berikut : Responden yang memiliki prosentase terbesar dalam melakukan perjalanan menuju kampus adalah mahasiswa dengan : Jenis kelamin laki-laki, Berusia antara 20 - 22 tahun, Uang saku perbulan antara Rp.100.000,00 – Rp. 250.000,00 , Mempunyai SIM C, Menggunakan sepeda motor dalam perjalanan menuju kampus. • Karakteristik Pergerakan adalahsebagai berikut : Menempuh jarak antara 1 - 3 km dari

No	Penulis	Judul Jurnal	Issue	Permasalahan	Tujuan	Lokasi	Metode	Variabel	Hasil
			tiap moda angkutan.					dan teratur • Aman • Waktu Perjalanan	rumah menuju kampusnya, Lama perjalanan menuju kampus kurang dari 15 menit, Biaya perjalanan rata-rata yang dikeluarkan mahasiswa dalam sehari berkisar antara Rp. 3000,00 – Rp. 4500,00. • Karakteristik fasilitas transportasi: waktu perjalanan, nyaman dan cocok, ketersediaan angkutan, biaya perjalanan, aman, jarak berjalan ke tempat henti, dapat dipercaya dan teratur.
6	Widiarta, Ida Bagis Putu	Analisis Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja Jurnal Ilmiah	Optimalisasi penggunaan angkutan umum (angkot atau mikrolet) sangat diperlukan mengingat sulitnya untuk meningkatkan kapasitas jalan	• Bagaimana cara menetukan biaya yang harus dikeluarkan oleh penduduk ke tempat kerja dengan membandingkan bila menggunakan angkutan pribadi	• Menganalisis biaya yang harus dikeluarkan oleh penduduk ke tempat kerja dengan membandingkan bila menggunakan angkutan pribadi dan menggunakan	Desa Dalung, Kecamatan Kuta Utara, Badung, Bali	• Metoode Deskriptif • Metode Analisis Regresi Linear	• Jumlah KK yang bekerja • Jumlah Pendapatan Responden • Pemilihan moda transportasi berdasarkan status	• Jika selisih biaya angkutan • umum dengan angkutan pribadi semakin besar, maka peluang menggunakan • angkutan pribadi akan meningkat; Walaupun biaya

No	Penulis	Judul Jurnal	Issue	Permasalahan	Tujuan	Lokasi	Metode	Variabel	Hasil
		Teknik Sipil Vol. 14, No. 2, Juli 2010	dengan memperlebar jalan dalam upaya untuk mengelola "*supply*". Oleh karena itu dibutuhkan alternatif pendekatan dengan mengelola "*demand*" agar transportasi secara sistem dapat dikendalikan. Hal ini diperlukan terutama pada permukiman baru yang berkembang pesat di Kabupaten Badung yaitu di Desa Dalung.	dan menggunakan angkutan umum (angkot atau mikrolet) ? • Bagaimana Untuk menganalisis besarnya peluang masyarakat memilih angkutan umum ?	angkutan umum (angkot atau mikrolet) • Untuk menganalisis besarnya peluang masyarakat memilih angkutan umum.			kepegawaian • Karakteristik responden berdasarkan tingkat usia • Penggunaan moda pada kondisi *Revealed Preferences* dan *Stated Preferences*	angkutan pribadi dan angkutan • umum sama besar, maka tetap saja pekerja memilih untuk menggunakan angkutan • pribadi (sebanyak 79%) walaupun terdapat selisih biaya sebesar Rp2.800,00. • Kesetimbangan antara biaya dan pemakaian angkutan pribadi dengan angkutan • umum didapat jika biaya angkutan pribadi lebih besar 1,4 kali dibandingkan biaya • angkutan umum.

Sumber : Hasil Analisis 2017

2.8 Variabel Penelitian yang Digunakan

Dalam mencapai tujuan penelitian, variabel – variabel penelitian yang digunakan harus relevan berdasarkan kajian *literature* yang ada. Berikut me rupakan variabel – variabel penelitian berdasarkan kajian *literature* terdahulu, untuk lebih jelasnya dilihat pada **Tabel II-4.**

Tabel II-4
Variabel – variabel yang Digunakan dari Penelitian Terdahulu

No	Variabel Penelitian	Penulis					
		Achmad Roby	**Sabdo Wicaksono**	**Dyaning Wahyu Primasari**	**Anita Ratnasari, dkk**	**Djakfar, Luthfi Dkk**	**Widiarta, Ida Bagis Putu**
Karakteristik Sosial Ekonomi							
1	Usia			√		√	√
2	Jenis kelamin			√		√	
3	Jumlah anggota keluarga				√		√
4	Pendapatan perbulan			√	√		√
5	Kepemilikan kendaraan			√		√	√
Karakteristik Perilaku Perjalanan							
1	Pemilihan Moda		√			√	√
2	Aksesibilitas						
3	Wilayah Asal/ tempat tinggal	√		√			
4	Wilayah Tujuan/ tujuan pergerakan			√			
5	Waktu tempuh/ lama perjalanan	√	√	√	√	√	
6	Jarak Tempuh			√	√	√	
7	Biaya perjalanan	√	√	√	√	√	
8	Kepemilikan SIM			√			
9	Jarak berjalan dan tempat henti					√	

No	Variabel Penelitian	Penulis					
		Achmad Roby	**Sabdo Wicaksono**	**Dyaning Wahyu Primasari**	**Anita Ratnasari, dkk**	**Djakfar, Luthfi Dkk**	**Widiarta, Ida Bagis Putu**
Persepsi Penglaju Terhadap Angkutan							
1	Kenyamanan	√	√	√		√	
2	Keamanan	√	√	√		√	
3	Keandalan			√			
4	Keteraturan			√			
5	Dapat dipercaya dan teratur					√	
6	Penggunaan moda pada kondisi *Revealed Preferences* dan *Stated Preferences*						√

Sumber: Hasil Analisi, 2017

Berdasarkan variabel - variabel penelitian diatas yang menjadi acuan peneliti dalam menentukan variabel penelitian, maka variabel yang sesuai dengan ruang lingkup materi penelitian mengenai identifikasi hubungan karakteristik sosial ekonomi dengan jarak perjalanan yang sesuai dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung yaitu sebagai berikut :

a. Karakteristik Sosial Ekonomi Penglaju :
   - usia
   - jenis kelamin
   - tingkat pendapatan perbulan
   - kepemilikan kendaraan

b. Karakteristik Pergerakan Penglaju :
   - moda yang digunakan
   - jarak Perjalanan