

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Peningkatan kualitas hidup dan kemakmuran ekonomi di perkotaan dapat dicapai dengan aksesibilitas (Rakhmatulloh, et al., 2018) yang mendukung mobilitas (Meyer, 2017). Hal tersebut mendorong terjadinya aktivitas perkotaan. Tingginya mobilitas akan menyebabkan kemacetan apabila tidak diimbangi dengan sarana transportasi perkotaan. Kemacetan sering terjadi di ibukota provinsi seperti Kota Semarang. Pengguna jalan merasakan stress karena kemacetan, dalam jangka panjang akan berdampak pada kesehatan mental. Selain itu kemacetan juga menimbulkan kerugian seperti lelah fisik pengendara, polusi udara, waktu yang terbuang, dan ruang gerak kendaraan yang terbatas (Sebastian, 2013). Oleh karena itu perlu berbagai solusi untuk mengatasi kemacetan yang terjadi.

Masyarakat perkotaan melakukan berbagai cara untuk menghindari kemacetan. Saat pergi bekerja, masyarakat memilih untuk berangkat kerja lebih awal dan pulang lebih akhir agar terhindar dari macet. Solusi lainnya dengan menyewa orang untuk menjadi sopir pribadi, sehingga waktu perjalanan dapat digunakan untuk mengerjakan hal lain. Namun kebanyakan masyarakat Indonesia berada pada tingkat perekonomian menengah kebawah, sehingga kurang mampu untuk membayar seorang supir. Salah satu tindakan pemerintah untuk mengurangi kemacetan yang terjadi yaitu dengan menyediakan transportasi umum massal.

Transportasi umum massal saat ini telah banyak digunakan oleh pegawai kantor, pelajar, mahasiswa dan buruh (Apriliana, 2007). Kebutuhan transportasi umum massal meningkat terutama pada saat jam puncak, dilihat dari ramainya para pekerja maupun pelajar yang menunggu di halte bus sekitar lokasi perumahan, sekolah, kantor dan tempat bekerja. Transportasi umum sangat dibutuhkan oleh pelaku perjalanan terutama bagi yang tidak memiliki kendaraan pribadi dan belum cukup umur untuk memiliki SIM. Namun keberadaan transportasi umum massal belum mampu menjangkau seluruh wilayah. Hal ini ditandai dengan masih terdapat kawasan yang tidak dilewati jalur angkutan umum. Pemerintah Kota Semarang terus berupaya untuk menyediakan transportasi umum pada wilayah yang belum terlayani. Namun hal tersebut berdampak pada waktu perjalanan yang sedikit lama dan masyarakat merasa kurang nyaman. Sehingga, memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi. Kondisi seperti ini justru tidak dapat mengurangi kemacetan, sebab jumlah kendaraan yang beroperasi di jalan semakin bertambah.

Dewasa ini perkembangan teknologi telah memfasilitasi masyarakat untuk bepergian dengan penyediaan aplikasi transportasi daring. Perusahaan jasa transportasi daring yang banyak digunakan masyarakat saat ini diantaranya Go-Jek, Grab, dan Uber (Speranza, 2016). Keberadaan jasa layanan transportasi daring tergolong hal baru terutama di Kota Semarang. Berdasarkan info dari web gojakgojek.com, layanan Gojek *launching* di Kota Semarang pada akhir tahun 2015. Meskipun terbilang baru di Kota Semarang, penggunaan jasa transportasi tersebut sudah berkembang pesat dikarenakan transportasi daring menjadi pilihan moda bagi masyarakat dari golongan pendapatan rendah, pendapatan menengah maupun golongan pendapatan tinggi.

Perusahaan jasa transportasi daring terus berinovasi untuk melayani masyarakat dengan memberikan kemudahan dalam penggunaannya. Transportasi daring memberikan kemudahan dalam proses pemesanan jasa transportasi kepada pelanggannya. Pengguna jasa transportasi daring dapat melakukan pemesanan melalui aplikasi dari gawai yang dimiliki. Pengguna tidak perlu berdesakan seperti menggunakan angkutan umum dan tidak perlu menaiki beberapa moda transportasi untuk sampai ketempat tujuan apabila menggunakan jasa transportasi daring. Kemudahan tersebut membantu para pengguna untuk lebih mengefisienkan waktu agar lebih bermanfaat. Sehingga, nilai uang dan nilai waktu yang dikeluarkan tidak sia-sia hanya karena masalah transportasi (Sebastian, 2013). Selain kemudahan dalam melakukan pemesanan, perusahaan jasa transportasi daring juga memberikan penawaran berupa potongan harga, penawaran pengiriman barang, dan berbagai macam hadiah untuk pengguna yang sering menggunakan jasa transportasi daring tersebut.

Kemunculan transportasi daring saat ini menurunkan peluang penggunaan transportasi umum massal. Pada awalnya pilihan moda transportasi hanya terbatas antara transportasi umum massal dan transportasi pribadi saja. Bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan, keberadaan transportasi umum memberikan nilai kegunaan yang tinggi karena tidak ada pilihan lainnya. Kemunculan transportasi daring menjadi alternatif pilihan masyarakat karena kemudahan untuk mengaksesnya. Berdasarkan data dari Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) alasan penduduk menggunakan layanan transportasi daring diantaranya 84% murah, 82% cepat, 78% nyaman dan 61,4% aman (Praditya, 2017). Nilai tersebut menunjukkan fungsi yang tinggi berdasarkan harga yang murah dan waktu tempuh yang cepat dari transportasi daring. Sementara itu pendapat lain menyatakan bahwa tarif transportasi daring yang lebih murah dirasa kurang tepat, karena penyedia jasa transportasi daring menerapkan tarif yang jauh lebih mahal daripada taksi konvensional pada jam puncak (Sabran, 2017).

Meningkatnya jumlah pengguna jasa transportasi daring, berdampak pada semakin tertekannya keberadaan transportasi umum (Siuhi & Mwakalonge, 2016). Berdasarkan data dari IDN TIMES, jumlah yang menggunakan transportasi daring di Indonesia berjumlah sekitar 15 juta

orang (Sahya, 2018). Tingginya jumlah pengguna transportasi daring tersebut juga terjadi di Kota Semarang, dilihat berdasarkan kondisi jalanan di Kota Semarang saat ini ramai dengan keberadaan transportasi daring. Masyarakat lebih dominan menggunakan transportasi daring seperti halnya penggunaan kendaraan pribadi, fenomena ini semakin menurunkan jumlah pengguna transportasi umum massal (Jou & Chen, 2014). Penurunan jumlah pengguna transportasi umum massal di Kota Semarang salah satunya dilihat berdasarkan berita dari Saputra, (2017) dalam Solopos.com yaitu angkutan kota yang beroperasi di Tembalang kampus Universitas Diponegoro mengalami penurunan pendapatan mencapai 70% yang diakibatkan karena kehadiran ojek daring. Jika biasanya para sopir angkot bisa mendapatkan pemasukan diatas Rp 100.000 perharinya, namun kini kurang dari Rp 50.000. Penurunan pendapatan sopir tersebut mengindikasikan adanya pengurangan penggunaan angkutan kota di kawasan kampus Universitas Diponegoro. Selain itu penggunaan moda transportasi daring saat ini lebih dominan digunakan oleh para pelajar yang pada awalnya menggunakan moda transportasi umum berupa Trans Semarang maupun angkutan kota. Tarif moda transportasi umum massal untuk pelajar telah lebih murah dibandingkan dari tarif umum . Keberadaan angkutan umum juga telah melewati titik sarana pendidikan dan permukiman yang ada di Kota Semarang. Meski dengan kondisi tersebut masih lebih banyak yang memilih transportasi daring sebagai moda pergerakan. Sedikitnya masyarakat yang memilih transportasi umum massal secara tidak langsung akan berdampak pada armada transportasi umum massal yang semakin sedikit, sehingga akan memaksa pelaku perjalanan untuk terus beralih menggunakan jasa transportasi daring (Ruiz & Bernabé, 2014)

Kota Semarang merupakan sebuah kota metropolitan yang dihuni sekitar 1,7 juta penduduk berdasarkan data BPS pada tahun 2017. Tujuan pergerakan yang dilakukan oleh penduduk Kota Semarang pada dasarnya untuk bekerja dan sekolah. Jumlah pergerakan yang dilakukan berbeda sesuai dengan kebutuhan masing-masing individu, dalam penelitian ini akan melihat bagaimana utilitas dari transportasi daring yang menjadi pilihan moda masyarakat dibandingkan transportasi umum. Kemudian karakteristik pengguna transportasi daring terutama pada kawasan perumahan dan kawasan pendidikan karena pengguna jasa yang memang lebih dominan pelajar. Selanjutnya karakteristik pergerakan yang dilakukan oleh pengguna sehingga dapat menggambarkan utilitas pemilihan moda transportasi daring di Kota Semarang.

Kawasan penelitian yang dipilih ialah kawasan komersial yang dominan perumahan keluarga dan kawasan pendidikan yang ada di Kota Semarang. Berdasarkan kondisi lapangan, kawasan pendidikan dan kawasan perumahan tersebut banyak dijumpai titik lokasi pangkalan transportasi daring. Hal tersebut dikarenakan keberadaan *driver* transportasi daring lebih dominan pada kawasan yang dekat dengan konsumennya dan titik kumpul transportasi daring berada sekitar 1-3 Km dengan lokasi pelanggan (Kusuma, 2015). Kawasan permukiman dan kawasan pendidikan

saat ini telah dilalui oleh berbagai angkutan umum, sehingga pengkajian utilitas pemilihan moda transportasi daring ini dapat dibandingkan dengan transportasi umum massal yang ada.

Fenomena transportasi daring yang terjadi berpengaruh pada pemilihan moda transportasi masyarakat di Kota Semarang. Transportasi daring banyak digunakan untuk pergerakan penduduk yang pergi bekerja dan sekolah. Sementara itu pada angkutan umum massal di Kota Semarang, biaya perjalanan atau ongkos telah lebih murah dibandingkan menggunakan transportasi daring. Namun masyarakat masih lebih banyak yang menggunakan transportasi daring dibandingkan transportasi umum massal. Besar nilai utilitas dalam pemilihan moda transportasi daring perlu dikaji untuk mengetahui fungsi yang mempengaruhi masyarakat dalam peralihan pemilihan moda transportasi dari transportasi umum massal ke transportasi daring di Kota Semarang.

1.2. Rumusan Masalah

Mobilitas di perkotaan membutuhkan transportasi umum massal untuk mengurangi jumlah kendaraan yang berada di jalan, sehingga dapat mengurangi angka kemacetan. Namun ketersediaan transportasi umum massal saat ini dirasa belum cukup memenuhi kebutuhan pergerakan yang terjadi. Ketersediaan transportasi umum massal sangat dibutuhkan oleh masyarakat dengan status pelajar. Pelajar yang berumur dibawah 17 tahun dan belum memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) membutuhkan keberadaan transportasi umum massal untuk membantu melakukan pergerakan. Sering dilihat, pelajar di depan sekolah berdesakan menunggu saat akan menaiki angkutan umum. Selain pelajar, pekerja juga banyak yang menggunakan transportasi umum karena keterbatasan finansial untuk membeli kendaraan pribadi. Masih banyak masyarakat yang membutuhkan keberadaan transportasi umum saat ini namun kemunculan transportasi daring yang lebih efisien membuat orang beralih menggunakan jasa transportasi daring.

Transportasi daring dipilih karena fungsinya sebagai moda transportasi memberikan nilai lebih untuk penggunaannya terutama pada saat jam puncak. Utilitas terbesar transportasi daring dilihat karena faktor nilai harga dan waktu tempuh yang cepat. Berdasarkan tarif angkutan, menggunakan transportasi umum telah ditetapkan setiap koridor perjalanan dari masing moda. Selain itu tarif untuk pelajar dan mahasiswa juga dibedakan dari tarif umum transportasi umum massal. Sedangkan untuk tarif transportasi daring dikenakan berdasarkan kilometer dari perjalanan yang dilakukan. Tarif transportasi daring tersebut sewaktu-waktu juga dapat berubah sesuai dengan kondisi cuaca pada waktu pemesanan. Penggunaan transportasi umum tentu lebih murah daripada transportasi daring. Namun berdasarkan observasi penelitian penggunaan transportasi daring lebih banyak dipilih oleh masyarakat dalam melakukan pergerakan daripada moda transportasi umum massal. Berdasarkan fenomena tersebut, menunjukan faktor harga tidak menjadi alasan utama

dalam pemilihan moda transportasi daring tersebut terutama pada saat jam puncak. Oleh karena itu perlu dilakukan pengkajian mengenai utilitas dari pemilihan moda transportasi daring di Kota Semarang. Dengan penelitian ini akan diperoleh nilai utilitas dari fungsi transportasi daring sebagai moda transportasi perkotaan dibandingkan transportasi umum massal yang ada di Kota Semarang.

1.3. Tujuan dan Sasaran Penelitian

Berikut ini akan dijelaskan mengenai tujuan yang ingin dicapai dalam melakukan penelitian dan beberapa sasaran yang dapat mewujudkan untuk tercapainya tujuan dari penelitian tersebut.

1.3.1. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian yang dilakukan adalah untuk mengetahui nilai utilitas yang menjadi alasan pemilihan moda transportasi daring oleh masyarakat dalam melakukan aktivitas seharinya. Dengan dilakukan kajian mengenai utilitas pemilihan moda transportasi daring tersebut, dapat diperkirakan probabilitas yang tinggi untuk memilih transportasi umum massal. Hasil penelitian pada faktor yang memberikan nilai utilitas tinggi tersebut disesuaikan untuk transportasi umum massal sehingga memberikan nilai utilitas lebih agar dipilih sebagai moda pergerakan.

1.3.2. Sasaran Penelitian

Untuk mencapai tujuan penelitian yang telah dijelaskan sebelumnya, maka perlu adanya sasaran penelitian yang harus dicapai. Adapun sasaran dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Teridentifikasinya Karakteristik Pemilihan Moda Transportasi Daring di Kota Semarang.
- Terumuskannya Model Utilitas Pemilihan Moda Transportasi Daring terhadap Transportasi Umum Massal di Kota Semarang

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan dalam perkembangan transportasi di Kota Semarang. Memberikan gambaran penggunaan transportasi yang dipilih masyarakat Kota Semarang. Penelitian ini juga diharapkan memberi manfaat bagi Pemerintah Kota Semarang sebagai pertimbangan dalam perumusan permodelan transportasi untuk mengambil langkah atau tindakan yang tepat dalam mengatasi permasalahan kemacetan dan keberadaan transportasi daring di Kota Semarang. Selain itu manfaat bagi masyarakat dan peneliti ialah untuk mengetahui nilai utilitas yang diperoleh berdasarkan faktor biaya dan faktor waktu tempuh pemilihan transportasi daring pada masyarakat di Kota Semarang.

1.5. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang Lingkup penelitian mencakup lingkup wilayah penelitian dan lingkup substansi yang akan dibahas dan menjadi batasan dalam pembahasan penelitian ini. berikut ini penjelasan dari lingkup wilayah dan substansi yang akan dibahas:

1.5.1. Ruang Lingkup Wilayah

Keberadaan transportasi daring mulai beroperasi sekitar awal tahun 2016 di Kota Semarang. Transportasi daring telah menjadi pilihan moda dominan yang sebanding dengan penggunaan kendaraan pribadi. Persebaran pengguna transportasi daring sangat luas, oleh karena itu dipilih kawasan penelitian yang dapat merepresentasikan keseluruhan aktivitas penduduk di Kota Semarang. Kawasan yang dipilih adalah kawasan dengan aktivitas permukiman, aktivitas komersil, aktivitas pendidikan, dan dilewati jalur angkutan umum. Kawasan permukiman dengan tingkat kepadatan yang cukup tinggi dapat menjadi lokasi dari penelitian ini. Hal ini dikarenakan pada kawasan yang memiliki berbagai fungsi akan memacu pergerakan yang cukup tinggi dan tersedianya moda transportasi umum dapat menjadi pembanding dengan transportasi daring.

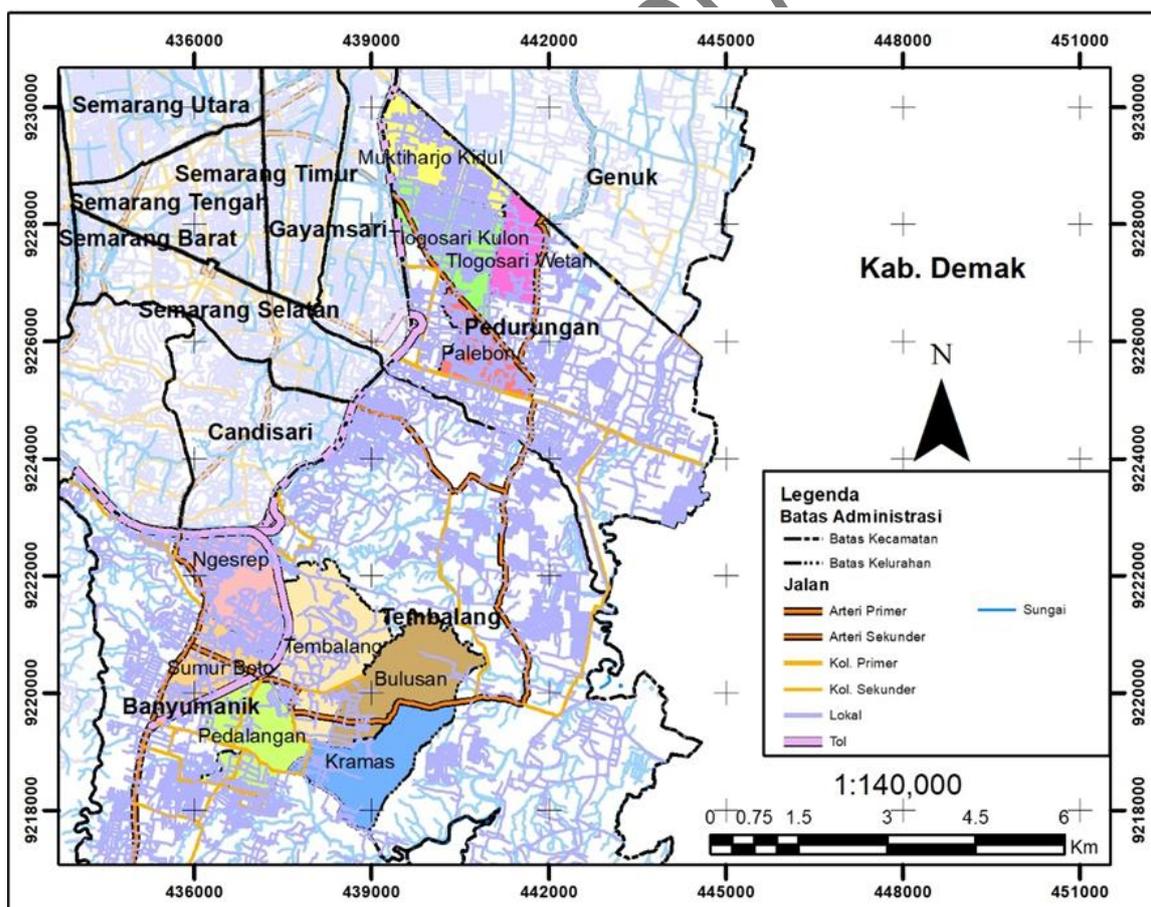
Kawasan dengan pergerakan perjalanan yang tinggi dan penggunaan lahan yang bersifat komersial dapat ditemui pada ruang koridor kota (Rakhmatulloh, et al., 2018). Kota Semarang memiliki tiga kawasan koridor utama yaitu Semarang-Mranggen, Semarang-Ungaran dan Semarang-Mangkang. Pada sekitaran kawasan tersebut banyak terdapat kawasan permukiman kota Semarang. Kawasan permukiman terbanyak berada di kecamatan Pedurungan, Banyumanik, Tembalang dan Mijen. Berdasarkan hal tersebut dipilih wilayah yang dapat merepresentasikan permukiman di Kota Semarang. Selain itu ketersediaan angkutan umum yang beragam pada kawasan terpilih juga perlu diperhatikan agar menjadi pembanding dalam memilih transportasi daring. Sehingga dipilih kawasan yang berada diantara dua koridor Kota Semarang yaitu kawasan Pedurungan, kawasan Tembalang dan kawasan Banyumanik.

Berdasarkan kepadatan penduduk dari ketiga kawasan tersebut dipilih beberapa wilayah dengan jumlah kepadatan penduduk yang tinggi. Wilayah yang terpilih yaitu sekitaran Kelurahan Tlogosari Kulon, Kelurahan Tlogosari Wetan, Kelurahan Muktiharjo Kidul, Kelurahan Palebon, Kelurahan Ngesrep, Kelurahan Sumurboto, Kelurahan Pedalangan, Kelurahan Tembalang, Kelurahan Bulusan, dan Kelurahan Kramas. Wilayah tersebut merupakan kawasan padat permukiman Kota Semarang dan menjadi awal dari tujuan pergerakan yang terjadi. Ketika jam puncak, wilayah penelitian selalu dilewati banyak kendaraan. Selain itu pada kawasan penelitian yang dipilih telah terdapat transportasi umum massal yang kondisinya sudah cukup baik. Sehingga dapat dijadikan sebagai pembandingan dalam pemilihan moda dengan transportasi daring. Berikut ini batas administrasi wilayah penelitian yang digunakan (Gambar 1.1) :

Sebelah Utara : Kecamatan Genuk

Sebelah Selatan : Kabupaten Demak
 Sebelah Barat : Kecamatan Gayamsari, Kecamatan Candisari dan Kecamatan Gunung Pati
 Sebelah Timur : Kabupaten Demak

Kelurahan yang terdapat di kawasan Pedurungan merupakan kawasan padat permukiman rumah keluarga dengan kepadatan penduduk 12,126 jiwa per Km². Pada kawasan tersebut banyak terdapat zona aktivitas penduduk selain dari perumahan diantaranya zona pendidikan, zona perdagangan dan jasa, zona perkantoran dan zona industri. Kondisi tersebut menimbulkan mobilitas yang tinggi disekitar kelurahan tersebut. Dominan pekerjaan penduduk sebagai pekerja buruh, karyawan dan pegawai kantor. Berdasarkan hal tersebut dapat diasumsikan pergerakan akan terjadi pada saat pagi hari berangkat kerja dan sore hari pulang bekerja. Selain itu pergerakan berupa antar jemput anak kesekolah juga terjadi diwaktu yang sama. Keberadaan transportasi daring dan transportasi umum massal yang cukup banyak disekitar kawasan permukiman tersebut menjadi alasan pemilihan kawasan penelitian.



Sumber : Bappeda Kota Semarang, 2015 (Data diolah)

Gambar 1. 1
Peta Administrasi Wilayah Penelitian

Sedangkan untuk wilayah yang terdapat di kawasan Tembalang dan kawasan Banyumanik merupakan kawasan padat permukiman rumah kos yang dihuni oleh mahasiswa dari berbagai perguruan tinggi yang terdapat di sekitar kawasan Tembalang dan kawasan Banyumanik. Berdasarkan data kependudukan Kecamatan Tembalang dan Banyumanik, kepadatan penduduk hanya berjumlah 4007 jiwa per Km². Namun berdasarkan pengamatan lapangan, jumlah perguruan tinggi yang terdapat di Kecamatan Tembalang dan Banyumanik sebanyak empat perguruan tinggi. Keberadaan perguruan tinggi tersebut menambah jumlah penduduk yang mengisi kawasan. Data kependudukan tersebut tidak termasuk dalam data kependudukan Kota Semarang. Kawasan penelitian ini banyak dihuni oleh penduduk kalangan muda yang melakukan pergerakan untuk kuliah, mencari makan dan berbagai kegiatan lainnya. Kawasan ini menjadi lokasi strategis bagi transportasi daring untuk mencari pelanggan meskipun telah terdapat berbagai angkutan umum.

1.5.2. Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi berfungsi untuk membatasi pembahasan dalam penelitian ini agar lebih terfokus dan tidak terlalu luas. Batasan substansi yang dilakukan dalam penelitian ini adalah:

- Transportasi Daring merupakan angkutan umum yang menggunakan kendaraan pribadi berupa sepeda motor dan mobil sebagai sarana pengangkutan yang terintegrasi dengan kemajuan teknologi (Rozi, 2017). Kemajuan teknologi yang dimaksud dalam hal ini dengan memanfaatkan aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi sebagai sarana pengangkutan orang dan barang (Amajida, 2016).

- Utilitas adalah tingkat kepuasan yang diperoleh seorang individu dari menggunakan suatu barang atau melakukan suatu aktivitas (Karmawan, 2017) .

- Utilitas dalam Pemilihan Moda Transportasi Daring.

Transportasi berdasarkan penggunaannya saat ini dapat dikelompokkan menjadi transportasi umum, transportasi pribadi dan transportasi daring. Berdasarkan preferensi, pilihan para pelaku perjalanan lebih dominan menggunakan transportasi pribadi dan transportasi daring dibandingkan transportasi umum. Hal ini berarti transportasi pribadi dan transportasi daring memberikan utilitas yang lebih besar dibandingkan dengan transportasi umum.

Fungsi utilitas dapat menjelaskan preferensi pengguna dalam memilih moda transportasi. Dalam pengambilan keputusan tersebut terdapat lima faktor kunci pertimbangan yaitu waktu tempuh, biaya perjalanan, kenyamanan, keselamatan dan keramahan lingkungan (Andrejszki, et al., 2015).

- Pemilihan Moda Transportasi

Dalam melakukan suatu pergerakan, pelaku perjalanan dihadapkan pada pilihan moda transportasi yang dapat digunakan untuk menuju tempat tujuan. Pada penelitian ini, akan

dilakukan sebuah uji pemilihan moda transportasi pada pelaku perjalanan di Kota Semarang. Pelaku perjalanan dianggap memilih moda berdasarkan faktor umum dalam transportasi yaitu waktu tempuh, jarak dan biaya (Rakhmatulloh, et al., 2018). Namun untuk jarak, semua jenis moda memiliki jarak tempuh yang sama. Oleh karena itu, penelitian ini akan menjelaskan alasan pemilihan moda berdasarkan pada variabel biaya dan waktu tempuh yang kemudian dijelaskan secara deskriptif.

1.6. Keaslian Penelitian

Membandingkan penelitian dengan penelitian lain yang sejenis dilakukan untuk keabsahan suatu karya sebagai bukti keaslian penelitian yang telah dilakukan. Dalam beberapa penelitian sebelumnya telah banyak yang membahas mengenai pemilihan moda, transportasi daring dan perbandingan antar moda. Berikut ini ditampilkan beberapa judul penelitian yang serupa agar dapat dibandingkan letak penelitian ini terhadap penelitian-penelitian sebelumnya.

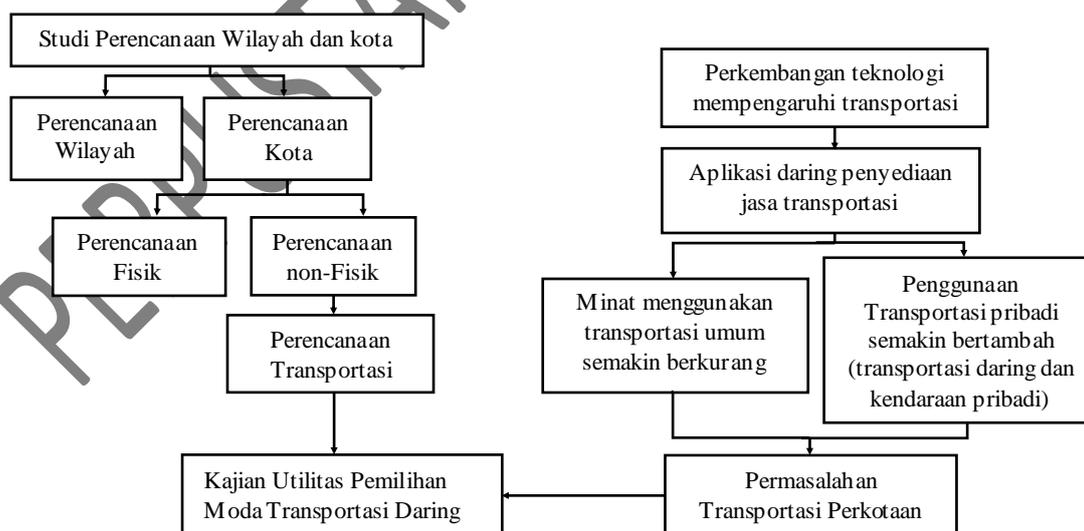
TABEL 1. 1
KEASLIAN PENELITIAN

Judul dan Penyusun	Lokasi	Tujuan	Metode	Output Penelitian
Judul : Kajian Kinerja Pelayanan Moda Transportasi Daring Roda Dua Penyusun : Alan Wahyudi Wardani	Surabaya-Sidoarjo, 2016	Mengetahui karakteristik pengguna, kinerja operasional go-jek dan pertimbangan pemilihan layanan transportasi ojek dibandingkan dengan ojek konvensional	Metode Importance Performance Analysis dan Metode Stated Preference	Probabilitas Gojek lebih tinggi dibandingkan ojek konvensional, dan masyarakat tidak mempermasalahkan selisih waktu dalam menggunakan gojek maupun ojek konvensional. Masyarakat memilih mana yang lebih mudah didapatkan.
Judul : Kajian Pemilihan Moda Sepeda Motor dan Angkutan Umum Mikrolet sebagai moda Transportasi untuk perjalanan kerja Penyusun : Arief Akbar Aziz	Kecamatan Banyumanik, 2011	Mengetahui faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi sepeda motor dan angkutan umum, serta probabilitas terpilihnya moda transportasi mikrolet terhadap sepeda motor	Teknik Analisis Deskriptif Kuantitatif dan Model Logit Biner Selisih	Faktor yang paling berpengaruh dari setiap pemilihan moda sepeda motor maupun mikrolet. Fungsi Probabilitas pemilihan moda mikrolet terhadap sepeda motor berdasarkan selisih biaya umum Mikrolet agar lebih dipilih oleh para komuter banyumanik harus memiliki selisih biaya \leq Rp 6.775,00 terhadap sepeda motor
Judul : Modelling Taxi Services With Smartphone-based e-hailing Applications Penyusun : Fang He, Zuo-	China, 2015	Mengetahui titik keseimbangan antara permintaan dan penawaran dari taxi e-hailing dan taxi konvensional Membandingkan pelayanan dari taxi	Spasial Equilibrium Model	Pelanggan Taksi lebih memilih menggunakan pelayanan e-hailing dengan alasan meminimalkan biaya perjalanan. Keseimbangan di capai pada taksi yang berlaku pada lokasi yang berbeda dan mode layanan taksi berbeda juga sehingga tidak ada

Jun Max Shen		dan mengevaluasi kinerja taxi e-hailing		pengemudi dan pelanggan yang dapat meningkatkan utilitas jika hanya akan dirasakan oleh sepihak. penggunaan aplikasi e-hailing mengurangi waktu tunggu dari pelanggan terhadap pengemudi, serta e-hailing berdampak pada lebih agresifnya supir taksi dalam mencari pelanggan.
Judul : Kajian Utilitas Pemilihan Moda Transportasi Daring di Kota Semarang Penyusun : Talitha Zulika Islamey	Kawasan Koridor Pedurungan, Koridor Banyumantik dan Tembalang 2018	Mengetahui nilai utilitas dari keberadaan transportasi daring dibandingkan transportasi umum massal di kota Semarang	Teknik Analisis deskriptif Kuantitatif dan Probabilitas Pemilihan moda dengan utilitas masing faktor	Transportasi daring lebih dipilih dibandingkan transportasi umum karena utilitas dari nilai waktu memberikan waktu tempuh yang lebih singkat meskipun biaya transportasi daring jauh lebih mahal dibandingkan transportasi umum. Kemudahan mengakses secara door-to-door, keamanan dan kenyamanan menggunakan transportasi daring serupa kendaraan pribadi menjadi nilai lebih dibandingkan menggunakan transportasi umum. Pengguna Transportasi daring didominasi oleh golongan pelajar dan mahasiswa yang memang belum memiliki kendaraan serta surat izin mengemudi.

Sumber: Analisis Peneliti, 2018

1.7. Posisi Penelitian dalam Perencanaan Wilayah dan Kota



Sumber : Analisis Penulis, 2018

Gambar 1. 2
Posisi Penelitian dalam Perencanaan Wilayah dan Kota

Dalam ilmu perencanaan wilayah dan kota, penelitian utilitas pemilihan moda transportasi daring termasuk dalam salah satu model perencanaan transportasi yaitu pemilihan moda. Model perencanaan transportasi terdiri dari 4 langkah yaitu model bangkitan perjalanan, model tarikan perjalanan, model pemilihan rute dan model pemilihan moda. Berikut dibawah ini posisi dari penelitian yang menjadi dasar analisisnya (Gambar 1.2).

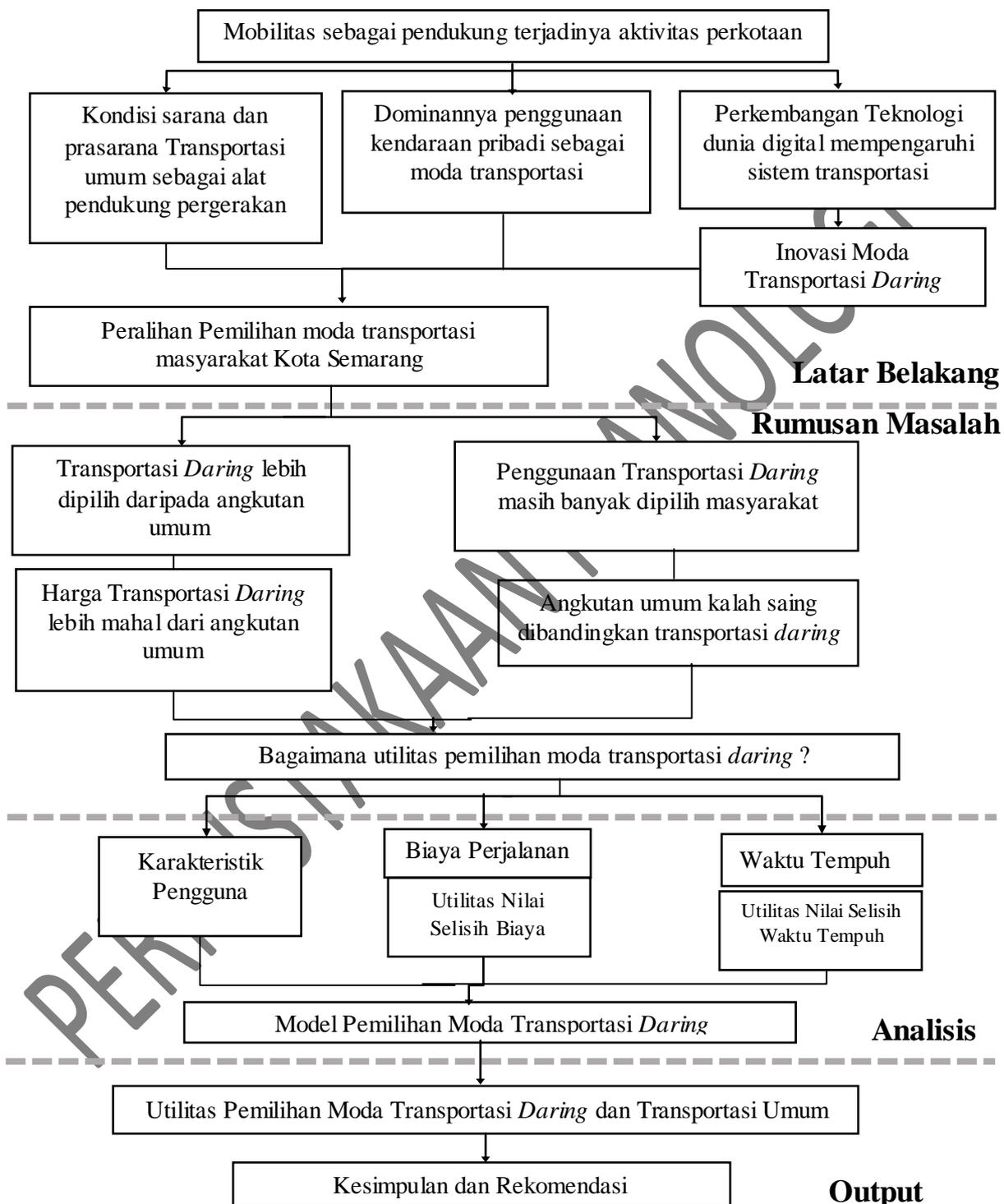
Dalam melakukan perjalanan, pelaku perjalanan akan dihadap pada berbagai moda transportasi yang terdiri dari transportasi pribadi, transportasi umum dan transportasi paratransit. Transportasi daring berawal dari sistem *ridesharing* yang saling berbagi tumpangan kepada sesama pelaku perjalanan yang satu arah dengan tujuan agar mengurangi volume penggunaan kendaraan pribadi. Seiring perkembangan, mulai muncul penyedia jasa transportasi yang menggunakan kendaraan pribadi sebagai modanya dan tidak memiliki rute tetap sehingga dapat mengantarkan penumpangnya sesuai dengan permintaan. Jenis transportasi tersebut digolongkan pada moda transportasi paratransit. Perkembangan teknologi terciptakan aplikasi yang menghubungkan penumpang dengan pengemudi secara mudah melalui jaringan gawai atau yang saat ini dikenal dengan transportasi daring. Keberadaan transportasi daring tidak mengurangi volume penggunaan kendaraan pribadi justru mengurangi penggunaan transportasi umum. Hal tersebut semakin menambah volume kendaraan yang beroperasi, oleh karena itu diteliti alasan dari pemilihan transportasi daring. Berdasarkan biaya, transportasi umum lebih murah dibandingkan transportasi daring namun lebih banyak yang memilih transportasi daring. Hal tersebut justru berbanding terbalik dengan yang seharusnya terjadi. Meneliti nilai utilitas yang dirasakan oleh pengguna dapat memberikan jawaban mengenai alasan pemilihan moda transportasi daring

1.8. Kerangka Penelitian

Kerangka Penelitian merupakan suatu bagan yang menggambarkan alur pemikiran peneliti dalam melakukan penelitian. Dalam kerangka penelitian ini memuat inti-inti dari bagian penelitian, yang berisi latar belakang, rumusan masalah, analisis dan output dari penelitian yang akan dilakukan. Berikut ini adalah bagan kerangka pemikiran dari penelitian yang akan dilakukan (Gambar 1.3)

Pada awalnya, transportasi umum digunakan sebagai moda utama untuk melakukan pergerakan terutama bagi yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Namun kemunculan transportasi daring telah menjadi moda yang sebanding dengan pemilihan kendaraan pribadi. Hal tersebut mengurangi penggunaan dari transportasi umum dan semakin menambah jumlah kendaraan yang beroperasi terutama pada saat jam puncak. Dari segi biaya, untuk ongkos transportasi umum telah lebih murah dibandingkan transportasi daring. Sehingga muncul pertanyaan bagaimana besar nilai utilitas dari transportasi daring sehingga menjadi pilihan yang lebih dominan dibandingkan transportasi umum di Kota Semarang. Pertanyaan penelitian tersebut akan terjawab dengan

melakukan penelitian ini sehingga menghasilkan besaran nilai utilitas dari transportasi daring dibandingkan transportasi umum.



Sumber : Analisis Penulis,2018

Gambar 1. 3
Kerangka Pikir

1.9. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan langkah atau cara yang digunakan dalam melaksanakan penelitian. Penelitian ini bertujuan untuk memperoleh model utilitas pemilihan moda transportasi di Kota Semarang. Model utilitas diperoleh berdasarkan faktor umum dalam transportasi yaitu biaya, jarak dan waktu tempuh. Namun dalam pemilihan moda transportasi, pelaku perjalanan akan dihadapkan oleh beberapa faktor pemilihan selain dari faktor umum yaitu keselamatan, kenyamanan dan keramahan lingkungan. Oleh karena itu keseluruhan faktor yang berpengaruh dikumpulkan melalui metode kuesioner dan observasi mengenai karakteristik pengguna dan pergerakan yang dilakukan masyarakat. Selanjutnya dilakukan analisis berdasarkan hasil yang diperoleh menggunakan analisis deskriptif-kuantitatif.

1.7.1. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data, penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data sekunder dan primer. Berikut adalah penjelasan mengenai metode pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian:

1. Teknik Pengumpulan Data Primer

Teknik pengumpulan data primer merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan secara langsung terhadap objek penelitian. Dalam penelitian, teknik pengumpulan data primer dilakukan dengan cara observasi lapangan dan kuesioner pada objek penelitian. Berikut ini merupakan penjelasan mengenai teknik pengumpulan data primer yang dilakukan dalam penelitian ini:

a) Observasi Lapangan

Observasi merupakan teknik pengumpulan data dengan cara mengamati objek-objek tertentu yang menjadi pokok bahasan. Dalam hal ini hanya mengamati pergerakan yang terjadi pada transportasi di Kota Semarang pada suatu waktu tertentu dan mengamati keberadaan transportasi daring.

b) Kuesioner

Metode ini menggunakan instrumen kuesioner untuk menggali informasi dari responden yang berada pada wilayah penelitian. Kuesioner dapat menjawab kebutuhan data yang bersifat terukur menurut responden. Form kuesioner yang diberikan pada responden dilengkapi dengan pilihan jawaban yang diharapkan dapat menggambarkan perspektif masyarakat secara umum. Penyebaran form kuesioner dilakukan dengan dua metode pada masyarakat yang pernah menggunakan transportasi daring, pertama dilakukan dengan mendatangi responden langsung pada kawasan penelitian. Cara kedua dengan penyebaran secara daring. Form kuesioner yang digunakan menggunakan dasar pertanyaan sesuai berikut ini (terlampir).

2. Teknik Pengumpulan Data Sekunder

Teknik pengumpulan data sekunder merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan secara tidak langsung terhadap objek penelitian. Data sekunder yang didapatkan perlu diperhatikan kualitasnya sehingga peneliti harus selektif dalam memilih dan menggunakan data sekunder yang didapatkan (Sarwono, 2006). Dalam penelitian, teknik pengumpulan data sekunder dilakukan dengan cara kajian literatur, survei instansi dan telaah dokumen. Berikut ini merupakan penjelasan mengenai teknik pengumpulan data sekunder yang dilakukan dalam penelitian ini:

a) Kajian Literatur

Kajian literatur dalam pengumpulan data penelitian ini dilakukan terhadap teori, buku, jurnal dan artikel untuk mencari informasi yang berkaitan dengan nilai utilitas dari transportasi yang ada, baik transportasi umum, transportasi pribadi maupun transportasi daring. Informasi yang didapatkan dari kajian literatur kemudian digunakan sebagai indikator dalam penelitian.

b) Survei Instansi

Metode survei instansi dilakukan untuk mendapatkan dokumen-dokumen perencanaan serta data-data sekunder yang terkait dengan penelitian yang dikeluarkan oleh suatu instansi atau lembaga pemerintahan. Data-data yang didapatkan dari hasil survei instansi merupakan data kuantitatif yang digunakan pada analisis dalam penelitian.

c) Telaah Dokumen

Telaah dokumen merupakan teknik memperoleh data dengan mempelajari dokumen-dokumen yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti. Dikarenakan sumber data yang dibutuhkan tidak langsung memberikan data kepada peneliti, melainkan melalui media dokumen tertentu. Telaah dokumen ini digunakan untuk mengumpulkan beberapa informasi dari dokumen yang telah diterbitkan oleh instansi terkait, seperti Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Semarang, ataupun instansi lainnya yang terkait. Dokumen statistik yang ditelaah antara lain adalah Kota Semarang Dalam Angka, Kecamatan Dalam angka, Data Kepemilikan Kendaraan Bermotor, Data Biaya Operasional Transportasi Umum serta data lainnya yang terkait dengan penelitian ini.

Dibawah ini merupakan tabel kebutuhan data dari penelitian yang diperoleh berdasarkan perumusan variabel penelitian yang dilakukan dalam bab II. Dalam list kebutuhan tersebut juga ditampilkan sumber perolehan data dan cara untuk pengumpulannya, sebagai berikut :

TABEL 1. 2
TABEL KEBUTUHAN DATA PENELITIAN

SASARAN	VARIABEL	NAMA DATA	TIPE DATA	TAHUN DATA	SUMBER DATA	CARA PENGUMPULAN
Mengidentifikasi pemilihan moda transportasi	Karakteristik Pengguna	Jenis kelamin	Numerik	2017	Masyarakat	Kuesioner
		Penghasilan perbulan	Numerik	2017	Masyarakat	Kuesioner
		kepemilikan kendaraan bermotor	Numerik	2017	Masyarakat	Kuesioner
		kepemilikan surat izin mengemudi	Numerik	2017	Kecamatan, masyarakat	Kuesioner
		Jumlah anggota keluarga	Numerik	2017	Masyarakat	Kuesioner
	Ciri pergerakan	Frekuensi pergerakan setiap harinya	Titik lokasi	2017	Masyarakat	Kuesioner
		Jarak perjalanan yang dilakukan	Numerik	2017	Masyarakat	Kuesioner
		Biaya perjalanan rata-rata harian yang dikeluarkan	Numerik	2017	Masyarakat	Kuesioner
		Jarak tempat tinggal dengan jalur angkutan	Numerik	2017	Masyarakat	Kuesioner, Telaah Dokumen
	Karakteristik Layanan	Waktu tempuh perjalanan	Numerik	2017	Masyarakat	Kuesioner
		Kenyamanan Pengguna	Numerik	2017	Masyarakat	Kuesioner
		Ketersediaan angkutan	Numerik	2017	Dinas Perhubungan, Masyarakat	Telaah Dokumen
		Biaya perjalanan	Numerik	2017	Masyarakat	Kuesioner
		Keamanan	Numerik	2017	Masyarakat	Kuesioner

Sumber: Analisis Peneliti, 2018

1.7.2. Teknik Sampling Penelitian

Dalam sebuah penelitian diperlukan sejumlah orang untuk mewakili keseluruhan populasi dari fenomena yang terjadi. Populasi yang dipilih ditentukan oleh topik dari penelitian yang dilakukan dan juga relevan dengan tujuan dari penelitian (Eriyanto, 2007). Apabila dalam kondisi lapangan jumlah populasi terlalu besar maka dilakukan pengambilan sejumlah sampel yang dapat merepresentatifkan keseluruhan populasi (Nasution, 2003). Pada penelitian ini akan dilakukan pengambilan sampel untuk memudahkan dalam melakukan penyebaran kuesioner terhadap responden.

Dalam Penelitian ini jumlah populasi yang pernah menggunakan transportasi sangat luas dan tidak diketahui jumlah pastinya, maka untuk memperoleh responden diberlakukan dengan nonprobability sampling. Cara nonprobability sampling adalah pengambilan sampel dengan tidak

memberikan peluang yang sama bagi setiap anggota populasi untuk dipilih (Sugiyono, 2012). Pendekatan dilakukan dengan purposive sampling yaitu penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu. Dalam Penelitian ini pertimbangannya yaitu pernah menggunakan jasa transportasi daring dalam melakukan pergerakan. Penyebaran kuesioner dilakukan pada kawasan penelitian dengan menemui responden secara langsung dengan kriteria yang ditetapkan. Selain itu penyebaran secara daring akan lebih mempercepat perolehan data karena responden akan langsung mengisi kuesioner tanpa harus bertemu dengan peneliti.

Ukuran Sampel atau banyaknya jumlah sampel yang dipilih ditentukan menggunakan rumus sampling yang tergantung pada tingkat besaran ketelitian penelitian. Penelitian utilitas pemilihan moda transportasi daring ini tergolong dalam penelitian sosial karena populasi penduduk menjadi objek dalam penelitian ini. Pada penelitian sosial tingkat kesalahan pada penelitian maksimal sebesar 5% (0.05) (Sekaran & Bougie, 2013). Semakin sedikit tingkat kesalahannya maka semakin mendekati populasi jumlah sampel yang diambil.

Populasi yang diteliti belum diketahui jumlahnya, namun memiliki kriteria pernah menggunakan jasa layanan transportasi daring, dengan demikian rumus yang digunakan dalam penentuan ukuran sampel adalah rumus Wibisono dalam Akdon & Riduwan, (2007) berikut ini :

$$n = \left(\frac{Z_{\alpha/2} \cdot \sigma}{e} \right)^2$$

keterangan :

n = Ukuran Sampel

σ = Standar Deviasi Populasi (0.25)

e = Tingkat Kesalahan (level of significant) : 1%, 5%, 10%

Z α = Normal Variabel yang merupakan nilai Reliabilitas

	80 %	90 %	95 %	100 %
Z	1,290	1,645	1,960	3,00

Dalam penelitian ini untuk tingkat kesalahan yang digunakan adalah 5% (0.05) yang artinya tingkat realibitasnya sebesar 95% dan untuk nilai Z α nya adalah 1,960. Dengan nilai tersebut maka ukuran sampel dihitung dengan rumus diatas adalah sebagai berikut :

$$n = \left(\frac{1,96 \cdot 0,25}{0,05} \right)^2$$

$$= (0,49/0,05)^2$$

$$= (9,8)^2 = 96,04 \text{ atau } 100 \text{ sampel}$$

Berdasarkan perhitungan, ukuran sampelnya adalah 96.04 sampel, dan pada wilayah studi dilakukan pengambilan sampel dengan minimal sebanyak 100 sampel. Pengambilan sampel dilakukan pada kawasan pendidikan dan kawasan perumahan yang telah ditentukan sebelumnya.

Pada kawasan pendidikan penyebaran sampel dilakukan dengan memberikan kuesioner secara daring kepada mahasiswa dari perguruan tinggi di sekitar kawasan Undip Tembalang. Sedangkan kawasan perumahan dilakukan penyebaran kuesioner secara daring dan langsung.

1.7.3. Analisis Data

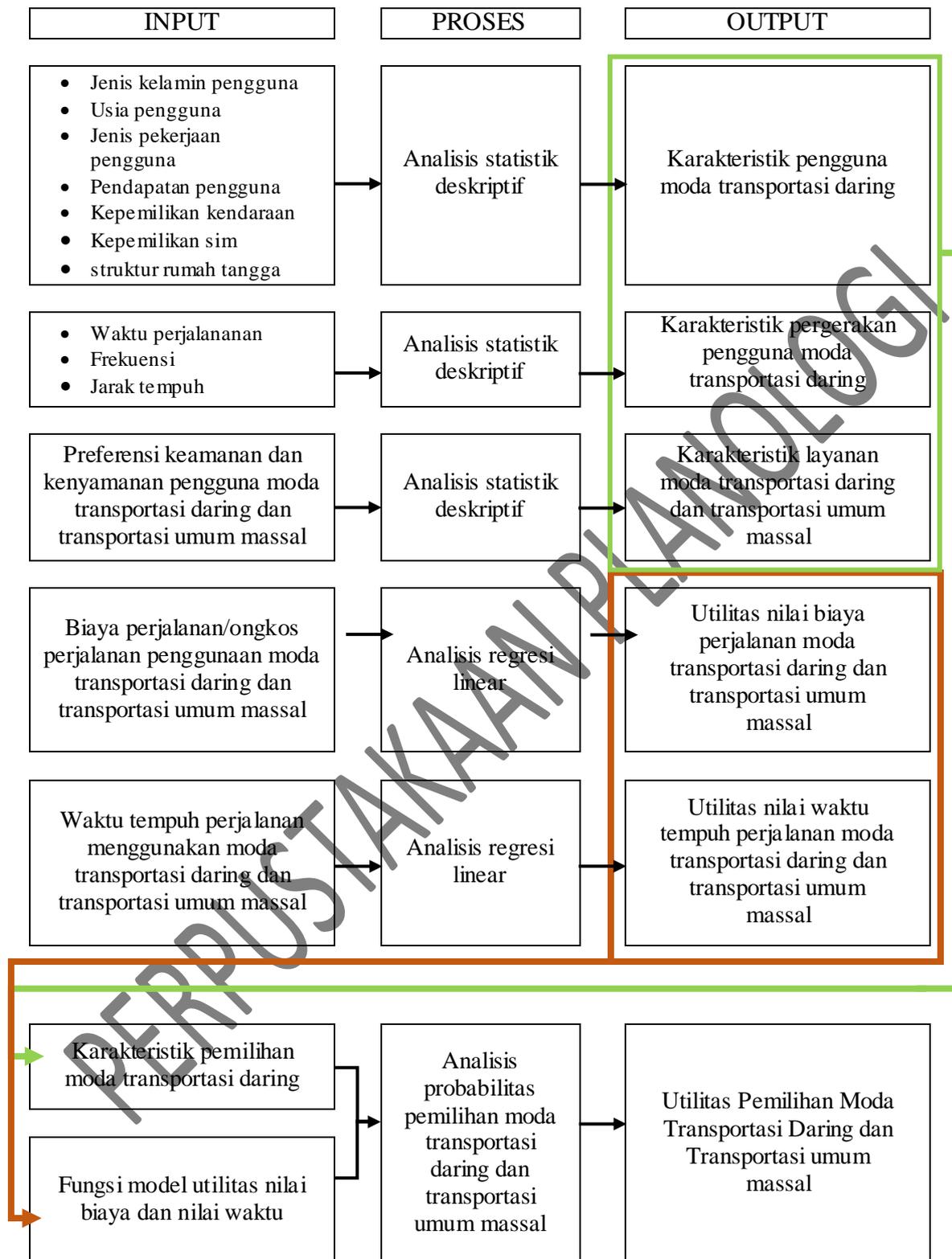
Metode analisis yang digunakan pada penelitian mengenai kajian nilai utilitas pilihan moda transportasi daring masyarakat adalah metode deskriptif-kuantitatif seperti yang telah dijelaskan sebelumnya. Teknik analisis statistik deskriptif merupakan teknik analisis yang memberikan informasi mengenai data yang diamati tanpa bermaksud untuk menguji hipotesis serta menarik kesimpulan yang digeneralisasikan terhadap populasi (Purwanto & Sulistyastuti, 2007). Berikut dibawah ini kerangka analisis dan penjelasannya dari penelitian mengenai kajian utilitas pemilihan moda transportasi daring di Kota Semarang (Gambar 1.4).

1. Mengidentifikasi Pemilihan Moda Transportasi Masyarakat

Mengidentifikasi pemilihan moda transportasi dilakukan secara langsung mendatangi penduduk dengan memberikan pertanyaan dari lembar kuesioner terkait alasan pemilihan moda transportasi. Analisis dalam penelitian ini dilakukan berdasarkan persepsi masyarakat dalam memilih moda yang akan digunakannya. Dalam melakukan pilihan, masyarakat dianggap sudah mengetahui terlebih dahulu mengenai moda yang akan digunakannya tanpa menjelaskan kondisi terlebih dahulu. Setiap pelaku perjalanan bebas memilih moda yang akan digunakan tanpa ada intervensi dari pihak manapun. Pilihan dalam kuesioner yang diberikan terdiri dari 3 jenis moda transportasi yaitu transportasi daring, transportasi umum dan kendaraan pribadi. Data yang diperoleh nantinya akan dijelaskan secara deskriptif melalui diagram yang ditampilkan dengan persentase pilihan masyarakat pada tiap jenis moda.

2. Mengidentifikasi Karakteristik Pengguna Pemilihan Moda Transportasi Daring

Mengidentifikasi karakteristik ini berfungsi untuk mengetahui jenis pengguna dari transportasi daring. Identifikasi dilakukan dengan meneliti variabel sosial dari pengguna berupa jenis kelamin, umur, pekerjaan dan pendapatan. Selain itu juga dengan mengetahui jumlah kendaraan yang dimiliki oleh pengguna serta struktur keluarga dari pengguna. Data karakteristik pengguna ini diperoleh melalui kuesioner yang diisi oleh responden kemudian akan disintesis dengan pemilihan moda yang dipilih untuk perjalanan sehari-harinya. Sehingga diketahui karakteristik pengguna yang memilih moda transportasi daring.



Gambar 1. 4
Kerangka Analisis

3. Mengidentifikasi Karakteristik Pergerakan Pengguna Moda Transportasi Daring

Proses ini dilakukan dengan mengidentifikasi setiap pergerakan yang dilakukan oleh pengguna berdasarkan aktivitas sehari-harinya. Pergerakan pengguna yang diidentifikasi diantaranya waktu perjalanan pengguna, frekuensi pergerakan yang dilakukan dalam sehari, jarak lokasi pengguna dengan keberadaan transportasi umum massal dan jarak tempuh perjalanan yang dilakukan. Data karakteristik pergerakan ini bersumber dari kuesioner penelitian, kemudian akan disintesis untuk menjelaskan faktor yang mempengaruhi pengguna dalam pemilihan transportasi daring.

4. Mengidentifikasi Karakteristik Layanan Moda Transportasi Daring

Mengidentifikasi karakteristik layanan diperoleh dari layanan yang dirasakan oleh pengguna dalam menggunakan moda transportasi. Layanan yang dirasakan oleh pengguna dilihat dari segi waktu tempuh perjalanan menggunakan moda transportasi, keamanan, kenyamanan, kemudahan akses, serta biaya perjalanan. Analisis ini akan dijelaskan secara deskriptif berdasarkan pertanyaan dalam kuesioner penelitian.

5. Menganalisis Utilitas Pemilihan Moda Transportasi Daring

Penelitian ini akan menganalisis perilaku perjalanan pengguna transportasi daring. Hal ini mencakup bagaimana merumuskan tingkah laku individu ke dalam model kebutuhan transportasi. Pelaku perjalanan akan selalu dihadapkan oleh berbagai faktor dalam melakukan pemilihan moda. Oleh karena itu dalam penelitian ini pemilihan moda dianggap sama dengan besaran nilai utilitas suatu moda menurut pelaku perjalanan. Hal ini dapat disebut sebagai pendekatan Disagregat Deterministik, pendekatan ini dilakukan sebab pelaku perjalanan dianggap mampu mengidentifikasi semua alternatif yang ada. Faktor yang dijadikan untuk memperoleh nilai utilitas suatu moda merupakan faktor umum transportasi yaitu Waktu, Jarak, dan Biaya. Bentuk modelnya adalah model persamaan regresi linear berganda tanpa unsur kesalahan (error) seperti persamaan berikut:

$$U_i = a + b_1C/T_1 + b_2C/T_2$$

Di mana :

U_i : Nilai kepuasan menggunakan moda I (Transportasi Daring/Umum Massal)

T : Variable waktu tempuh perjalanan

C : Variabel Biaya/Ongkos transportasi

C/T_1 : Nilai waktu atau biaya pada perjalanan berangkat

C/T_2 : Nilai waktu atau biaya pada perjalanan pulang

a : Konstanta

b_1/b_2 : Parameter fungsi kepuasan (koefisien regresi)

Setelah didapat fungsi utilitas dari masing-masing moda, ditentukan peluang pelaku perjalanan untuk menggunakan masing-masing moda transportasi dengan menggunakan model logit biner. Model logit biner terbagi 2 yaitu logit biner selisih dan logit biner nisbah. Perjalanan yang terjadi merupakan perjalanan jarak dekat karena masih berada didalam satu kota, maka model pemilihan moda yang digunakan hanya model logit biner selisih. Rumus fungsi model logit biner selisih sebagai berikut

$$P(T_o) = \frac{e^{-U_{T_o}}}{e^{-U_{T_o}} + e^{-U_{T_u}}} \quad \text{transportasi dari} \quad P(T_u) = 1 - P(T_o) \quad \text{massal,}$$

$$= \frac{e^{-U_{T_o}}}{1 + e^{-(U_{T_o} - U_{T_u})}} \quad \text{dan} \quad = \frac{1}{1 + e^{-(U_{T_o} - U_{T_u})}}$$

Di mana :

$P(T_o)$: Kepuasan Menggunakan Moda Transportasi Daring

$P(T_u)$: Kepuasan Menggunakan Moda Transportasi Umum Massal

$e^{-U_{T_o, T_u}}$: Ekponensial Utilitas Moda

Hasil perhitungan dari penelitian pemodelan logit biner didapatkan proporsi peluang masing-masing moda transportasi alternatif untuk dipilih berdasarkan faktor umum transportasi berdasarkan asumsi para pelaku perjalanan.

1.10. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penyusunan laporan yang digunakan untuk menyusun proposal tugas akhir yang berjudul kajian tingkat kepuasan berbagai golongan masyarakat terhadap jasa transportasi daring di Kecamatan Pedurungan meliputi:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi mengenai latar belakang penelitian, masalah penelitian, tujuan dan sasaran penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian yang terdiri dari ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup substansi, kerangka pemikiran, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II KAJIAN LITERATUR NILAI UTILITAS TRANSPORTASI

Pada bab ini berisi mengenai tinjauan literatur dan sintesa literatur terhadap teori-teori yang sesuai dengan penelitian yang akan dilakukan terkait nilai utilitas pemilihan transportasi daring, seperti pemilihan moda transportasi, karakteristik dalam pemilihan moda transportasi daring, model pemilihan moda, perilaku konsumen atau pengguna dari transportasi dan nilai utilitas moda transportasi daring. Kajian literatur dijadikan sebagai acuan peneliti dalam melaksanakan penelitian untuk mendapatkan variabel-variabel yang terkait.

BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH

Pada bab ini berisi mengenai gambaran umum wilayah penelitian terutama yang terkait dengan data-data yang berhubungan dengan penelitian mengenai utilitas pemilihan transportasi daring. Selain juga menjelaskan kondisi sosial dan kondisi umum dari wilayah penelitian yang dipilih, fasilitas transportasi yang ada di wilayah penelitian dan karakteristiknya.

BAB IV ANALISIS UTILITAS PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI DARING

Pada bab ini akan menjelaskan mengenai hasil penelitian berupa analisis karakteristik pengguna transportasi daring, analisis karakteristik pergerakan pengguna, analisis karakteristik layanan transportasi daring dan analisis nilai utilitas pemilihan moda transportasi daring.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini merupakan kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan dan rekomendasi untuk pihak-pihak terkait dengan transportasi perkotaan dan sebagai studi lanjutan.

BAB II

KAJIAN LITERATUR NILAI UTILITAS TRANSPORTASI

2.1. Pemilihan Moda Transportasi

Adanya interaksi antara penduduk dengan pusat-pusat aktivitas, mengharuskan penduduk untuk memutuskan bagaimana berinteraksi yang dilakukan. Interaksi yang terjadi nantinya akan menimbulkan sebuah perjalanan, dan pada akhirnya memerlukan suatu moda untuk membantu pergerakan tersebut. Penentuan pilihan moda yang akan digunakan dalam melakukan pergerakan dipengaruhi oleh beberapa faktor yang dapat di kuantifikasikan dan sulit di kuantifikasikan.

Menurut Vaddadi tahun 2017 ada beberapa faktor yang menjadi dasar dalam pemilihan moda transportasi, berikut ini faktor yang terkait :

1. Aksesibilitas

Kaitannya merupakan kemudahan dalam mendapatkan jenis moda transportasi yang diinginkan. Apabila suatu moda susah di akses maka akan kehilangan suatu kegunaanya karena tidak tersedia pada suatu kondisi tertentu.

2. Biaya/Ongkos tiket atau biaya layanan

Besarnya biaya perjalanan yang dilakukan memiliki tujuan dan ekonomi kapitalis modern, maka biaya adalah salah satu faktor yang mempengaruhi pilihan moda. Faktor biaya ini sangat dinamis sesuai dengan kemampuan dan kemauan untuk membayar (*willingness to pay and ability to pay*) pengguna dalam melakukan perjalanan yang biasanya dipengaruhi atas tingkat kepentingan dan kebutuhan perjalanan yang dilakukan.

3. Efisiensi bahan bakar/ emisi karbon

Kekhawatiran akan lingkungan, banyak masyarakat dan perusahaan untuk memilih kendaraan dengan yang mengeluarkan emisi karbon lebih kecil. Beberapa orang ada yang memilih menggunakan kendaraan yang ramah lingkungan sebagai bentuk cinta lingkungannya.

4. Kecepatan

Moda tercepat akan menjadi pilihan yang terbaik untuk melakukan perjalanan dengan alasan sebagai bentuk efisiensi waktu yang digunakan dalam perjalanan. Namun biasanya kecepatan ini berkaitan dengan biaya yang dikeluarkan. Semakin cepat suatu moda dalam mencapai tujuan maka biaya yang dikeluarkan lebih mahal ketimbang moda yang kurang cepat.

5. Kapasitas pengangkutan

Ini berkaitan dengan daya tapung dari jenis moda yang dipilih. Ketika pelaku perjalanan yang dilakukan secara berkelompok maka akan memilih moda yang dapat menampung semua pelaku perjalanan dalam waktu bersamaan.

6. Integrasi dengan moda lainnya

Melakukan perjalanan yang jauh memerlukan beberapa perubahan moda transportasi dalam menyelesaikan perjalanan. Apabila moda yang dipilih tidak terintegrasi dengan moda lainnya maka perjalanan yang dilakukan tidak akan selesai,

7. Keandalan kendaraan

Kemampuan suatu moda dalam melakukan perjalanan, semua faktor akan menjadi tidak ada gunanya apabila kendaraan yang digunakan mengalami kerusakan. Apabila moda tidak bisa diandalkan maka akan berdampak pada hilangnya nilai waktu dan uang untuk memperbaiki moda tersebut agar dapat menjadi andalan kembali.

8. Kenyamanan

Faktor kenyamanan adalah salah satu hal penting yang terkadang seringnya diabaikan diantara semua keterjangkauan yang lainnya, masyarakat dalam melakukan perjalanan memiliki tujuan tertentu masing-masingnya. Setiap melakukan perjalanan akan diperlukan kenyamanan dalam perjalanan. Bagi yang mampu membayar lebih akan mendapatkan kenyamanan yang sesuai dengan keinginan sementara bagi yang lain prioritas biaya atas kenyamanan tergantung dari keputusan pelaku perjalanan.

9. Keselamatan

Kepastian akan keamanan yang maksimum sangat diperhatikan dalam melakukan perjalanan. Agar selama perjalanan mencapai tujuan, keselamatan dapat terjamin dari kemungkinan kecelakaan yang akan terjadi.

10. Privasi

Dalam beberapa hal faktor privasi tidak terlalu diperhatikan, privasi hanya di pakai pada beberapa kasus perjalanan yang bersifat rahasia seperti perjalanan bisnis. Transportasi umum tentunya bukan lah pilihan yang sesuai dengan faktor ini.

11. Generasi kerja

Faktor ini tidak dipertimbangkan bagi pelaku perjalanan perorangan dan perusahaan namun sangat penting bagi pemerintah untuk membuat kebijakan karena penciptaan lapangan kerja menjadi tanggung jawab mereka.