

ANALISIS PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI UMUM

(Studi kasus pada angkutan jurusan Mauk sampai Pasar Baru di Wilayah Kabupaten Tangerang)



KRISMITA PRIYANTIKA
4315106933

Skripsi Ini Ditulis Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan Dalam
Memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan (S.Pd)

PROGRAM STUDI PENDIDIKAN GEOGRAFI

JURUSAN GEOGRAFI

FAKULTAS ILMU SOSIAL

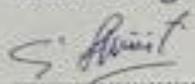
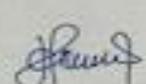
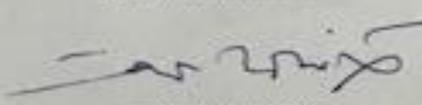
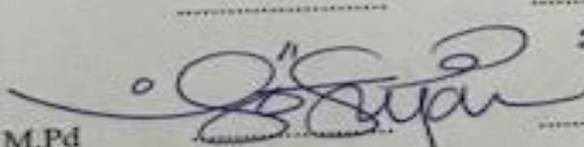
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

2017

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Penanggung Jawab
Dekan Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Jakarta

Dr. Muhammad Zid, M.Si
NIP. 196304121994031002

No.	Tim Penguji	Tanda Tangan	Tanggal
1.	<u>Dr. Sucahyanto, M.Si</u> NIP.196306071989031001 Ketua		21/08 2017
2.	<u>Rayuna Handawati, SSi.</u> NIP.197702232005012004 Sekretaris		18/08 2017
3.	<u>Muzani, Dipl.-Eng, MSi.</u> NIP.196011202000031001 Penguji Ahli		18/08 2017
4.	<u>Drs. Suhardjo, M.Pd</u> NIP.195701301984031005 Dosen Pembimbing I		21/08 2017
5.	<u>Ode Sofyan Hardi, S.Pd., M.Si., M.Pd</u> NIP.197711262008011004 Dosen Pembimbing II		21/08 2017

Tanggal Lulus : 9 Agustus 2017

SURAT PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa ,

1. Karya tulis skripsi ini adalah asli dan belum pernah saya ajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana) baik di Universitas Negeri Jakarta maupun di Universitas lain.
2. Skripsi ini murni hasil gagasan, rumusan dari hasil penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain kecuali bantuan arahan dari dosen pembimbing.
3. Dalam skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan responden lain kecuali secara tertulis dengan dicantumkan nama pengarang dan disebutkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan kesungguhan dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena skripsi ini.
5. Serta sanksi lainnya yang berlaku di Perguruan Tinggi ini.

Jakarta , Juli 2017

Yang membuat pernyataan

KHSUMA Priyantika
(4315106933)



LEMBAR PERSEMBAHAN

Ilmu ,

Bukan seberapa tinggi pendidikan yang dicapai,
Tapi seberapa besar manfaat bagi dirinya dan lingkungan

Bukan seberapa jauh jarak yang ditempuh untuk mencapainya,
Tapi seberapa jauh ilmu itu dapat diajarkan ke generasi selanjutnya.

Terimakasih banyak kepada Bapak Suhardjo dan Bapak Ode Sofyan Hardi semoga Allah senantiasa memberikan kesehatan dan keberkahan untukmu, yang telah sabar dan meluangkan waktunya dalam membimbing hingga skripsi ini selesai.

*Karya ini aku persembahkan untuk
keluargaku,
Bapak, Ibu, dan Kirana tercinta, serta para
pembaca.*

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum wr.wb.

Segala puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan limpahan rahmat dan karunianya yang begitu besarnya yang tiada terkira sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini yang berjudul “**Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum (Studi kasus pada angkutan jurusan Mauk sampai Pasar Baru di Wilayah Kabupaten Tangerang)**”. Yang dibuat sebagai syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Pendidikan di Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa laporan penyusunan skripsi ini masih sangat jauh dari apa yang diharapkan. Hal ini karena kurangnya pengetahuan, pengalaman dan kemampuan yang ada pada penulis selama ini. Namun dengan kekurangan ini penulis bersedia dan berusaha untuk meningkatkan kemampuan yang kurang memadai.

Disamping hal tersebut diatas, pada kesempatan ini penulis sampaikan ucapan terimakasih kepada :

1. Bapak Dr. Muhammad Zid, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta.

2. Ibu Dra. Asma Irma Setianingsih, M.Si , selaku Koordinator program studi pendidikan Geografi Universitas Negeri Jakarta
3. Bapak Drs. Suhardjo , M.Pd , selaku dosen pembimbing I
4. Bapak Ode Sofyan hardi , S.Pd ,M.Si, M.Pd, selaku dosen pembimbing II
5. Bapak Drs. Eko Tri Rahardjo, M.Pd, selaku dosen pembimbing akademik yang selama ini telah membimbing dari awal perkuliahan hingga penyusunan skripsi ini.
6. Seluruh Dosen Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta yang selama kegiatan perkuliahan memberikan ilmu yang bermanfaat.
7. Bapak Osman Jayani, S.Sos.,M.Si, selaku Kepala kantor KESBANGPOL Kabupaten Tangerang.
8. Bapak Nono Sudarno, ST, M.Si, selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.
9. Seluruh responden pengguna angkutan jurusan Mauk sampai Pasar Baru yang meluangkan waktunya dan membantu kelancaran kelancaran skripsi ini.
10. Kedua orangtua kandungku Bapak Supriyanto dan Ibu Lilis Indrayani yang telah memberikan kasih sayang yang tiada henti dan selalu member doa dan motivasi kepada penulis.
11. Kirana Azzalia, sebagai semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
12. Annisatun Amanah, Fathin Fauziah, Fuji Atika Pratama, Hanna Febriyanti ,Nellyati Fitri, Septi Dwi Fajarwati yang telah banyak memberikan bantuan dan motivasi.

13. Seluruh teman-teman Geografi angkatan 2010 yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu , terimakasih telah memberikan banyak cerita selama perkuliahan.
14. Kepada Semua pihak yang telah ikut serta membantu terselesaikannya skripsi ini. Semoga Tuhan Yang Maha Esa membalas segala kebaikan yang telah diberikan.

Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua responden yang membacanya, dengan selesainya skripsi ini penulis harapkan saran dan kritik yang membangun dari berbagai pihak demi perbaikan selanjutnya.

Jakarta , 2017

Penulis

ABSTRAK

KRISMITA PRIYANTIKA. Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum studi kasus pada Angkutan Jurusan Mauk sampai Pasar Baru di Wilayah Kabupaten Tangerang. Skripsi. Jakarta: Program Studi Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta, 2017.

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran tentang pemilihan moda angkutan umum pada rute Mauk sampai Pasar Baru di Wilayah Kabupaten Tangerang, dengan jumlah responden sebanyak 50 responden. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif. Teknik pengumpulan data menggunakan angket tertutup. Data disusun menggunakan prosentase. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masyarakat lebih memilih angkutan Merah Putih (jenis minibus), dengan waktu dari pagi sampai malam sebanding dengan penumpang menggunakan angkutan Merah Putih (Jenis Minibus), hal ini dikarenakan ketersediaan angkutan yang banyak dan mudah didapat apalagi kalo di waktu malam hari. Untuk masalah tarif mereka tidak terlalu mempersalahkan karena kecepatan dan kemudahan yang didapat sebanding dengan ongkos yang dikeluarkan, tetapi ada pula yang mengeluh masalah ongkos apalagi yang menggunakannya setiap hari. Berdasarkan nilai kepuasan moda transportasi lebih memilih angkutan umum Merah Putih (Jenis Minibus) di bandingkan dengan Isuzu (Jenis Elf). Berdasarkan profil responden diperoleh simpulan menunjukkan bahwa penumpang yang menggunakan angkutan umum jurusan Mauk sampai dengan Pasar Baru Tangerang mayoritas adalah perempuan yaitu sebanyak 74% (37 responden), berkerja sebagai pegawai swasta sebanyak 50% (25 responden) dengan umur 20-30 tahun sebanyak 26% (23 responden), pendidikan terakhir terbanyak adalah tamatan SMA/SMK sebesar 50% (25 responden). Berdasarkan tempat tinggal kebanyakan dari mereka bertempat tinggal di kabupaten Tangerang. Tujuan utama adalah faktor ekonomi untuk berkerja sebanyak 60% (30 responden).

Kata kunci :Pemilihan Angkutan , Jenis angkutan Umum

ABSTRACT

KRISMITA PRIYANTIKA. Analysis of General Transportation Mode Selection of the case study on the Transportation of Mauk to Pasar Baru in Tangerang District. Essay.Jakarta: Geography Education Study Program, Faculty of Social Sciences, Jakarta State University, 2017.

This study aims to get a picture of the selection of public transportation modes on the route Mauk until Pasar Baru in Tangerang District, with the number of respondents as many as 50 respondents. This research uses a quantitative descriptive method. Technique of collecting data using closed questionnaire. Data compiled using percentages. The results showed that people prefer Red and White transport (type of minibus). With time from morning till night most passengers use Red and White transport (Minibus Type), this is because of the availability of transportation that many and easy to get especially if at night. For tariffs they do not bother because the speed and ease earned commensurate with the cost incurred, but some are complaining about the problem of the cost of using it every day. Based on the value of transportation mode satisfaction prefer public transport Red and White (Type Minibus) in comparison with Isuzu (Type Elf). Based on the profile of respondents in conclusion shows that passengers who use public transportation Mauk up to Pasar Baru Tangerang majority are women that is as much as 74% (37 respondents), work as private employees as much as 50% (25 respondents) with age 20-30 years 26% (23 respondents), the most recent education is high school / vocational school graduates by 50% (25 respondents). Based on residence most of them reside in Tangerang regency. The main objective is the economic factor to work as much as 60% (30 respondents).

Keywords: Selection of Transportation, Type of Public Transportation

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	i
SURAT PERNYATAAN	ii
LEMBAR PERSEMBAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. LatarBelakang	1
B. IdentifikasiMasalah	3
C. PembatasanMasalah	3
D. PerumusanMasalah	3
E. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. HakikatTransportasi	5
B. Hakikat PemilihanTransportasi	6
C. Hakikat Angkutan umum	8
D. Kualitas Operasi Angkutan umum	12
E. Penelitian Relevan	13
F. Kerangka Berpikir	14

BAB III METODELOGI PENELITIAN

A. Tujuan Penelitian	16
B. Tempat dan Waktu Penelitian	16
C. Metode Penelitian	16
D. Populasi dan Sampel	16
E. Teknik Pengumpulan Data	17
F. Teknik Analisis Data	17
G. Instrumen Penelitian	17

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASA

A. Deskripsi wilayah penelitian	20
B. Hasil Penelitian	21
C. Pembahasan	33

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	37
B. Saran	38

DAFTAR PUSTAKA	39
-----------------------------	-----------

LAMPIRAN – LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Tabel Kisi-Kisi Instrument Penelitian	18
Tabel 4.1 Tabel Jenis Kelamin	22
Tabel 4.2 Tabel Usia Responde	23
Tabel 4.3 Tabel Jenis Pekerjaan Responden	23
Tabel 4.4 Tabel Tingkat Pendidikan Responden	24
Tabel 4.5 Tabel Tempat Tinggal Responden	24
Tabel 4.6 Tabel Tujuan Perjalanan Responden	25
Tabel 4.7 Tabel Pemilihan Moda Transportasi Responden	26
Tabel 4.8 Tabel Waktu Pergerakan Responden	27
Tabel 4.9 Tabel Jarak Tempuh	28
Tabel 4.10 Tabel Efektifitas Waktu Responden	28
Tabel 4.11 Tabel Biaya Perjalanan	29
Tabel 4.12 Tabel Keterjangkauan Harga	30
Tabel 4.13 Tabel Waktu Pergerakan Responden	30
Tabel 4.14Tabel Keberadaan Angkutan	30
Tabel 4.15 Tabel Kondisi Kelayakan Angkutan	31
Tabel 4.16 Tabel Kenyamanan Responden	31
Tabel 4.17 Tabel Kepuasan Responden	32
Tabel 4.18 Tabel Hambatan	32
Tabel 4.19 Tabel Alasan Pemilihan Angkutan	33

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Diagram alur kerangka berfikir penelitian	15
--	----

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Kuisisioner Penelitian
Lampiran 2	Dokumentasi Penelitian
Lampiran 3	Peta Lokasi Trayek
Lampiran 4	Surat Izin Penelitian

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air misalnya, sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan. Pada umumnya sebagian besar masyarakat sangat tergantung dengan angkutan umum bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian besar masyarakat tingkat ekonominya masih tergolong lemah atau sebagian besar tidak memiliki kendaraan pribadi.

Angkutan umum berperan dalam memenuhi kebutuhan manusia akan pergerakan ataupun mobilitas yang semakin meningkat, untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat yang lain yang berjarak dekat, menengah maupun jauh. Angkutan umum juga berperan dalam pengendalian lalu lintas, penghematan bahan bakar atau energy, dan juga perencanaan dan pengembangan wilayah(Warpani, 1990).Esensi dari oprasional angkutan umum adalah memberikan layanan angkutan yang lebih dan layak bagi masyarkat dalam menjalankan kegiatannya, bagi untuk masyarakat yang

mampu memiliki kendaraan pribadi sekalipun dan terutama yang terpaksa harus menggunakan angkutan umum.

Di Wilayah Kabupaten Tangerang tepatnya di Mauk masyarakatnya masih membutuhkan angkutan untuk mobilitas sehari-hari mulai dari kalangan pelajar hingga non pelajar seperti pedagang,pekerja,bahkan untuk sekedar jalan-jalan. Oleh karena itu angkutan berpengaruh besar dalam kehidupan sehari-hari. Untuk memudahkan akses masyarakat desa menuju kota di sediakan dua angkutan yang berbeda tetapi mempunyai tujuan yang sama, namun jalur yang dilalui oleh kedua angkutan tersebut berbeda. Kedua angkutan tersebut dibedakan menjadi dua antar lain angkutan merah putih berjenis minibus dengan daya angkut penumpang tidak lebih dari 12 penumpang dan Isuzu berjenis Elf yang kapasitasnya bisa mencapai lebih dari 12 penumpang tetapi kurang dari 20 penumpang. Untuk tarif yang digunakan juga berbeda-beda serta kenyamanan yang diberikan juga berbeda. Untuk tarif jenis yang berpenumpang 12 responden dikenakan tarif Rp.8000,- untuk sekali perjalanan, sedangkan jenis elf dikenakan tarif Rp.7000,- untuk sekali perjalanan dengan rute Mauk sampai terminal Pasar Baru. Untuk kelayakan kedua kendaraan tersebut terdapat perbedaan diantaranya di lihat dari jenis kendaraan, kendaraan isuzu (jenis Elf) jauh lebih tua umur angkutanya dibanding angkut merah putih (jenis minibus). Posisi duduk keduanya juga berbeda, Merah putih melingkar sedangkan isuzu berbaris menghadap ke depan posisi duduknya. Dari kedua angkutan tersebut dapat di simpulkan bahwa pemilihan angkutan dalam menuju ke tempat tujuan oleh masyarakat. Selain itu kebanyakan masyarakat juga lebih suka menggunakan angkutan merah putih karena keberadaan kendaraanya lebih mudah didapat dan tidak perlu menunggu dalam waktu yang lama untuk mendapatkan angkutan tersebut. Hal ini juga yang mendorong minat masyarakat untuk memilih angkutan transportasi yang sesuai dengan keinginan dan kebutuhan dari masyarakat itu sendiri. Biasanya masyarakat lebih memilih angkutan yang tercepat dan mudah mendapatkannya. Biasanya masyarakat juga lebih berminat ke angkutan merah putih karena selain

cepat ada faktor lain antara lain dari segi kenyamanan angkutan itu sendiri. Kebanyakan masyarakat yang memilih merah putih juga adalah masyarakat yang mengejar waktu untuk bekerja agar tidak terlambat untuk sampai ke tempat tujuan. Sedangkan masyarakat yang memilih Isuzu cenderung yang tidak terlalu mengejar waktu untuk sampai tujuan.

Hal ini berkaitan juga dengan loyalitas konsumen itu sendiri, penumpang yang puas akan pelayanan dari suatu angkutan akan terus menerus menggunakan angkutan tersebut. Menurut Yamit (2001) pelayanan terbaik pada pelanggan dan tingkat kualitas dapat dicapai secara konsisten dengan memperbaiki pelayanan dan perhatian khusus pada standar kinerja pelayanan.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas maka dapat diidentifikasi beberapa masalah seperti berikut :

1. Apa tujuan perjalanan pengguna moda transportasi ?
2. Apa alasan responden untuk pemilihan moda transportasi ?
3. Hambatan apa saja yang dirasakan responden dalam pemilihan moda transportasi?
4. Bagaimana keadaan dan kondisi moda transportasi yang dipilih oleh responden ?

C. Pembatasan Masalah

Berdasarkan uraian pada identifikasi masalah yang sudah dikemukakan maka masalah dalam penelitian ini dibatasi pada : “ Analisis Pemilihan moda Transportasi umum studi kasus pada angkutan jurusan Mauk sampai terminal Pasar Baru di Wilayah Kabupaten Tangerang ”.

D.Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian pembatasan masalah diatas maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana masyarakat memilih moda transportasi antara Merah Putih (Jenis Minibus) atau Isuzu (jenis Elf) di Wilayah Kabupaten Tangerang”.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan sebagai sumber pengetahuan.
2. Memperoleh gambaran dan hasil analisis pemilihan moda transportasi (Studi kasus pada angkutan jurusan Mauk sampai Pasar Baru di Wilayah Kabupaten Tangerang).
3. Hasil penelitian ini diharapkan berguna dan bermanfaat sebagai tambahan refrensi dan informasi untuk penelitian selanjutnya.
4. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pengelola angkutan dan Dinas terkait untuk meningkatkan sarana dan prasarana sebagai moda transportasi untuk para penumpang.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA BERPIKIR

A. Hakikat Transportasi

Transportasi diartikan sebagai sarana atau jasa angkutan penumpang dari tempat asal tertentu menuju tempat tujuan, dengan demikian perlu memperhitungkan besarnya cost yang dikeluarkan oleh para pengguna transportasi tersebut. Para perencana ekonomi regional cenderung mengusulkan faktor peluruhan ini dalam suatu hubungan antara lokasi aktivitas ekonomi dengan jarak, biaya dan waktu (Koestoer, 1995).

Ada dua masalah pokok yang berkaitan dengan aspek transportasi, pertama adalah kebutuhan angkutan umum ketempat kerja atau tempat kerja sehari-hari seperti pasar, angkutan umum yang berkenaan dengan tujuan aktivitas lain seperti sekolah, tempat rekreasi atau shopping ke mall/plasa. Netzer (1974) dalam Koestoer (1995) berpendapat bahwa transportasi kota seyogyanya bukan saja dipandang sebagai aspek pelayanan, tetapi juga dipandang sebagai aspek pembangunan.

Pusat kegiatan ekonomi kota misalnya dimulai dengan pusat perdagangan, yang kemudian menyebar dengan sekitarnya. Dengan penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memungkinkan, ekspansi Wilayah kegiatan kota menjadi semakin meluas dengan tumbuhnya berbagai pusat perdagangan, manufacturing dan permukiman penduduk dari berbagai lapisan memerlukan sarana angkutan sebagai bagian dari jaringan transportasi (Reksohadiprodjo, 1997).

B. Hakikat Pemilihan moda Transportasi

Menurut Tamin (2000), pemilihan moda sangat sulit di modelkan, walaupun hanya terdapat dua pilihan yaitu umum dan pribadi. Ini disebabkan oleh banyak faktor yang sulit dikuantifikasikan, misalnya kenyamanan, keamanan, ketersediaan mobil pada saat diperlukan. Hal ini terlihat bahwa pemilihan moda merupakan suatu proses yang melibatkan berbagai pihak antara lain pengguna, pemerintah dan pemilik atau suatu badan usaha pengelola angkutan.

Di Negara yang sedang berkembang, alat transportasi yang tersedia lebih beragam dan proses pemilihan moda menjadi lebih rumit dan panjang. Sementara ini, kondisi yang ada di Negara sedang berkembang prosentase golongan *Captive User* lebih banyak di banding *Choice User*

a. Kelompok *Choice* (Pemilih)

Merupakan responden-responden yang mempunyai pilihan dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya. Mereka terdiri dari responden-responden yang dapat menggunakan kendaraan pribadi secara financial, legal dan fisik hal itu dimungkinkan. Di Kota-kota yang ada di Negara maju dan kaya, jumlah kelompok ini biasanya sangat signifikan dan bahkan dapat dikatakan sebagai mayoritas. Berbeda dengan yang ada di Negara berkembang dan Negara miskin, jumlah kelompok ini relative tidak begitu banyak bahkan jumlahnya marginal.

b. Kelompok *Captive* (konsumen)

Merupakan kelompok konsumen yang tergantung pada angkutan umum untuk pemenuhan kebutuhan mobilitasnya. Mereka terdiri dari responden-responden yang tidak dapat menggunakan kendaraan pribadi karena tidak memenuhi salah satu diantara tiga syarat

(*financial, legal, physical*). Memilih moda angkutan di daerah perkotaan bukanlah proses acak, tetapi di pengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak dalam perjalanan, kenyamanan, kesenangan, biaya, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, serta usia, komposisi dan status sosial ekonomi para pelaku perjalanan. Keseluruhan faktor tersebut dapat saling bergabung maupun berdiri sendiri-sendiri (Bruton, 1975). Beberapa faktor yang tidak dapat dikuantifikasikan cenderung diabaikan dalam analisis pemilihan moda, dengan pengertian pengaruhnya kecil atau dapat diwakili oleh beberapa perubah lain yang dapat dikuantifikasikan.

Persaingan pelayanan pada umumnya diturunkan dari analisis tiga rangkaian faktor (Bruton, 1975). Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi seseresponden dalam menentukan pilihan moda adalah :

1. Ciri perjalanan

Ada dua faktor pokok yang termasuk dalam faktor ini :

a. Jarak perjalanan

Lama waktu tempuh dari tempat asal sebenarnya ke tempat asal tujuan akhir merupakan ukuran waktu yang berkaitan dengan perjalanan tersebut. Semakin dekat jarak yang ditempuh, responden akan cenderung memilih moda yang paling praktis bahkan mungkin memilih untuk melakukan jalan kaki.

b. Tujuan perjalanan

pengalaman menunjukkan adanya keterkaitan antara jumlah pemakaian angkut umum dan tujuan perjalanan. Untuk perjalanan tertentu, sedangkan responden memilih untuk menggunakan kereta api

meskipun memiliki kendaraan sendiri. Di sisi lain, sebagian responden dengan faktor yang berbeda memilih untuk menggunakan bus.

2. Ciri pelaku perjalanan

Sejumlah faktor penting yang termasuk dalam kategori ini adalah yang berkaitan dengan faktor-faktor ekonomi pelaku perjalanan, termasuk di dalamnya adalah penghasilan, kepemilikan kendaraan, kerapatan permukiman, jenis pekerjaan, serta lokasi pekerjaan. Meskipun dalam menentukan kepemilikan moda semua faktor ini dapat dibahas secara terpisah, tetapi pada prakteknya kesemua hal tersebut saling berkaitan (Bruton, 1975).

Perpindahan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lain selalu melalui jalur-jalur tertentu. Tempat asal dan tempat tujuan dihubungkan satu sama lain dengan suatu jaringan (network) dalam ruang. Jaringan tersebut dapat berupa jaringan jalan, yang merupakan bagian dari system transportasi. Transportasi merupakan hal yang penting dalam suatu system, karena tanpa transportasi perhubungan antar suatu tempat ke tempat lain tidak terwujud secara baik berdasarkan Warpani P. Suwardjoko (2002, 10).

C. Angkutan Umum

Angkutan umum adalah semua jenis moda transportasi yang disuplai untuk kebutuhan mobilitas pergerakan barang atau responden, demi kepentingan masyarakat banyak atau umum dalam memenuhi kebutuhan baik transportasi udara, laut, maupun darat.

Pada dasarnya angkutan umum merupakan sarana untuk memindahkan responden dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Berkaitan dengan pengertian tersebut, maka tujuan dari angkutan umum adalah untuk membantu

responden atau kelompok responden untuk menjangkau berbagai tempat asalnya ketempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asal ke tempat tujuan.

C.1. Angkutan umum penumpang

Angkutan umum adalah angkutan umum penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Pengangkutan penumpang mempunyai tujuan membantu responden lain atau kelompok responden untuk menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki. Angkutan umum penumpang umumnya dilakukan dengan sarana angkut berupa kendaraan.

Tingkat pelayanan bus seperti yang kita ketahui kurang diperhatikan oleh oprator atau jasa angkutan tersebut. Tingkat pelayanan angkutan umum biasanya dinyatakan dengan parimeter antara lain adalah frekuensi, waktu, perjalanan, leadway dan load factor. Parimeter-parimeter diatas mengisyaratkan pentingnya dua faktor utama yaitu waktu tempuh dan ketepatan waktu serta jenis kendaraan yang di gunakan dan pelayanan (Departemen Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur 1996).

Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara penyediaan dan permintaan. Angkutan umum dapat diselenggarakan setelah memenuhi persyaratan sebagai berikut: memiliki ijin usaha angkutan, mengasuransikan kendaraan serta penumpangnya, serta layak pakai bagi kendaraan yang dioperasikan .

Dalam hal ini pemerintah perlu campur tangan ,dengan tujuan antara lain :

- a. Menjamin system operasi yang aman bagi kepentingan masyarakat pengguna jasa angkutan, petugas pengelola angkutan dan pengusaha jasa angkutan.
- b. Mengarahkan agar lingkungan tidak terganggu oleh kegiatan angkutan.
- c. Menciptakan persaingan yang sehat.
- d. Menjamin pemerataan jasa angkutan sehingga tidak ada pihak yang dirugikan.
- e. Mengendalikan operasi pelayanan jasa angkutan (Suwardjoko Warpani, 1990).

C.2. Peranan Angkutan umum penumpang

Dalam pola pengembangan kota, perubahan gaya hidup dan pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi dapat mengurangi sumbangan angkutan umum bagi mobilitas suatu kota, namun bus dan kereta rel masih memainkan peran yang amat penting dalam kehidupan kota maupun hubungan antar kota. Untuk memenuhi kebutuhan social ekonomi, responden memerlukan angkutan untuk mencapai tempat kerja, berbelanja, berwisata dan lain sebagainya.

Peranan angkutan umum penumpang amat dirasakan manfaatnya, hal ini disebabkan oleh meningkatnya kesejahteraan masyarakat yang tidak mungkin diikuti terus menerus dengan pembangunan jaringan jalan. Oleh karena hal tersebut mendorong banyak kota menggalangkan penggunaan angkutan umum penumpang.

C.3. Ciri khas perjalanan

Ada beberapa kategori pengguna jasa angkutan umum penumpang yang memiliki ciri-ciri sendiri. Masing –masing ciri ini akan mewarnai permintaan jasa angkutan umum penumpang berupa jenis sarana angkutan atau moda, waktu perjalanan, jumlah armada, dan lain-lain. Berhubungan dengan kualitas dan kuantitas pelayanan, jumlah angkutan umum penumpang meliputi volume lalu lintas yang dilayani, frekuensi dan penjadwalan pelayanan, lamanya perjalanan yang diharapkan, serta biaya angkutan yang dibebankan. Disamping itu harus pada pula dipenuhi ciri pelayanan yang harus memenuhi tuntutan konsumen yaitu terpercaya, aman, nyaman, murah, cepat, mudah diperoleh, menyenangkan dan frekuensinya tinggi (Suwardjoko Warpani , 1990).

C.4. Lintas angkutan umum penumpang

Lintasan angkutan umum penumpang adalah lintasan yang sudah ditentukan berdasarkan ijin perusahaan angkutan umum penumpang, kecuali taksi yang menganut system bebas karena bersifat pelayanan pribadi. Faktor yang termasuk dalam menentukan rute yang layak adalah jalan dan lingkungan, kendaraan dan responden yang termasuk berhubungan dengan yang berpergian, pelaku perjalanan atau rute perjalanan seperti jarak, waktu, biaya maupun kenyamanan perjalanan, karena setiap pelaku perjalanan akan memiliki jarak minimum dan biaya atau gabungan ketiganya (Suwardjoko Warpani, 1990).

D. Kualitas Operasi Angkutan Umum

Pengaturan angkutan umum merupakan usaha untuk menciptakan pergerakan angkutan umum yang teratur, cepat dan tepat yang akan memberikan manfaat bagi semua pihak. Beberapa faktor yang mempengaruhi kualitas operasi antara lain :

D.1. Nilai okupansi dari bus

Nilai okupansi adalah perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas (seat) bus (Tamin, 1997). Nilai ini diperlukan untuk memberikan gambaran dari angkutan umum. Pada saat jam-jam sibuk, nilai okupasi biasanya melebihi batas –batas yang diinginkan, maka frekuensi layanan harus ditingkatkan.

D.2. Realibilitas

Realibilitas (kehandalan) adalah kemampuan untuk memberikan pelayanan sesuai yang di janjikan secara akurat dan terpercaya . (Prasuraman,Zeithmal,dan Berry (1998), sedangkan realibilitasi angkutan umum adalah suatu ukuran ketaatan pada jadwal oprasional yang telah ditentukan, antara lain ketaatan transfer point operasi, kelayakan kondisi fisik dan kuakitas awak bus dalam melayani pengguna angkutan umum. Realibilitas suatu angkutan umum sangat berhubungan dengan nilai rata-rata waktu tunggu penumpang.

D.3. Jam operasi

Jam operasi tidak hanya mempengaruhi biaya operasi angkutan umum tetapi juga mempengaruhi pelayanan yang diberikan pada masyarakat.

D.4. Jumlah transfer

Jumlah transfer adalah frekuensi penggantian kendaraan untuk sampai ketempat tujuan. Biasanya penumpang akan memilih moda yang tidak memerlukan transfer .

D.5. Keamanan pengoprasian

Beberapa aspek yang dapat diukur dari tanggapan masyarakat pengguna angkutan umum antara lain adalah mengenai kebiasaan awak angkutan umum, keamanan, kenyamanan, waktu dan pelayanan informasi. Sehubungan dengan beberapa aspek kualitas, presentase pengaturan jadwal, ketepatan waktu untukn datang dan berangkat, rata-rata kecelakaan, rata-rata keluhan masyarakat, rata-rata kerusakan dan okupansi dalam kondisi penumpang naik kendaraan, dapat dilihat dari ststistik operasi angkutan umum. Sedangkan aspek yang betul-betul harus dipertimbangkan adalah kenyamanan yang harus diterima oleh pengguna.

E. Penelitian Relevan

Adapun beberapa penelitian penelitian yang berkaitan dengan penelitian ini adalah :

1.Nur Aida lubis

Judul "*Analisis pemilihan moda transportasi Medan- Binjai dengan menggunakan metode Analytical Hierarchy Process (AHP)*".Denga masalah Untuk mengetahui karakteristik pengguna jasa angkutan umum Medan-Binjai serta untuk mengetahui sensitivitas pelaku pejalan dalam penentuan pemilihan moda.Penelitian ini menggunakan metode Analytical Hierarchy Proses (AHP). Hasil dari penelitian ini adalah dari uji sensitivitas mengindikasikan bahwa faktor kemudahan relative lebihsensitif dibanding faktor yang lain.

2. Selvia Harleni

Judul “*Analisis akseibilitas Transportasi di Desa Pekayon kec. Sukadiri Kab. Tangerang*”. Dengan masalah Bagaimana akseibilitas perrespondenan berdasarkan jenis kendaraan dilihat dari jarak ,waktu tempuh, biaya, kondisi transportasi dan kemudahan untuk kesukaran pencapaian di desa Pekayon. Penelitian ini menggunakan metode Deskriptif dengan pendekatan survey. Hasil dari penelitian ini adalah terhambatnya mobilitas di desa Pekayon untuk sampai ketempat tujuan khususnya berkerja makakendala transportasi yang cepat dan mudah perlu dipenuhi.

3. Shafira Sukma Gita

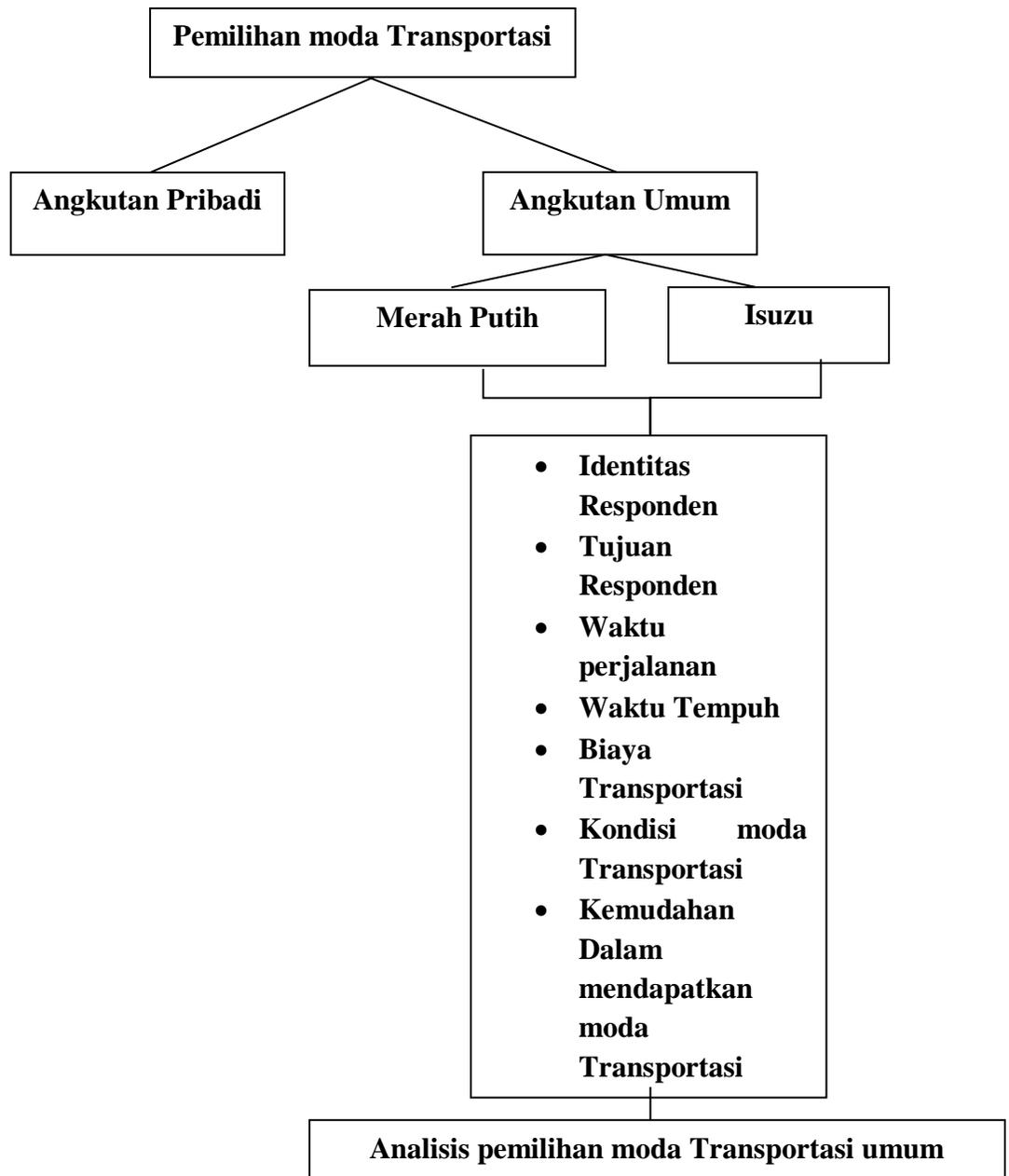
Judul “*Analisis Pemilihan moda transportasi untuk Perjalanan kerja (studi kasus: Kec. Lubuk Kilang, Padang)*”. Dengan masalah Untuk mengetahui moda yang diminati masyarakat. Penelitian ini menggunakan Deskriptif dengan pendekatan survei. Hasil dari penelitian ini adalah berdasarkan perhitungan nilai kepuasan moda transportasi berdasarkan waktu tempuh dan tarif, pelaku perjalan lebih memilih moda angkutan kota dibanding angkutan pribadi.

F. Kerangka Berpikir

Tulisan ini merupakan bagian dari usaha untuk mengetahui pemilihan moda transportasi khususnya di daerah Tangerang (Mauk sampai Pasar baru). Apa yang disajikan dalam tulisan ini sifatnya terbatas oleh karena tulisan ini didasarkan pada data primer dan skunder.

Pemilihan moda untuk melakukan perjalanan ini di bagi menjadi dua yaitu kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Pemilihan angkutan umum yang menjadi pusat perhatian adalah mengenai pemilihan angkutan Merah Putih (Jenis Minibus)

dan Isuzu (Jenis Elf), maka yang menjadi fokus perhatian dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pemilihan angkutan yang ada di Mauk sampai Pasar baru Tangerang yang tergambar dalam skema kerangka berpikir berikut ini



Gambar 2.1 Diagram Alur Kerangka Berpikir Penelitian

BAB III

METODELOGI PENELITIAN

A. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mendapatkan gambaran tentang pemilihan moda angkutan umum pada rute Mauk sampai Pasar Baru di Wilayah Kabupaten Tangerang.

B. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini bertempat di daerah Mauk sampai dengan Terminal Pasar Baru, Tangerang. Waktu penelitian dilakukan pada bulan Juli 2015 sampai Februari 2017.

C. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang mengarah pada pengungkapan suatu masalah yang sebagaimana adanya dan mengungkapkan fakta-fakta yang ada dan dianalisis. (Pabundu Tika, 2005)

D. Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah 50 responden penumpang angkutan umum yang naik dari Mauk sampai Pasar Baru. Sampel dilakukan dengan cara sampel acak (simple random sampling). Tujuan penggunaan sampel adalah agar penelitian dapat memperoleh data yang dapat mencerminkan keadaan populasi dengan biaya lebih murah dan waktu penelitian yang lebih cepat.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah pengumpulan data primer dilakukan dengan menggunakan angket atau kuisioner tertutup. Angket tertutup adalah suatu angket dimana pertanyaan-pertanyaan dan alternatif jawabannya telah ditentukan sehingga responden tinggal memilih jawaban yang diinginkan (Tika, 2005), sedangkan data sekunder diperoleh dari kepustakaan, wawancara dengan informan, dan data instansi terkait yaitu Dinas perhubungan Kabupaten Tangerang

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif dan tabulasi yaitu dimana merupakan proses penyusunan dan analisis dalam bentuk tabel. Data yang telah terkumpul ditabulasikan sedangkan analisis deskriptif merupakan bentuk analisis yang bertujuan untuk mempermudah pemahaman tentang gambaran pemilihan moda transportasi dalam bentuk penjelasan dengan mengacu pada kuisioner penelitian.

G. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian berupa observasi dan wawancara. Observasi dilakukan untuk mengetahui kondisi lapangan. Menurut S. Margono dalam Nurul Zuriyah (2009), observasi diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Pengamatan dan pencatatan ini dilakukan terhadap objek tempat atau berlangsungnya peristiwa. Metode observasi sebagai alat pengumpul data, dapat berfungsi ganda, sederhana, dan dapat dilakukan tanpa menghabiskan banyak biaya. Sedangkan instrument penelitian itu wawancara untuk memperoleh atau menambah keterangan data yang diperlukan.

Instrument penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah angket dalam bentuk kuisisioner. Adapun kisi-kisi instrument penelitian sebagai berikut :

Tabel 3.1 Kisi-kisi Instrumen Penelitian

No.	Variabel	Indikator	Sub Indikator	Butir Soal
1.	Identitas responden		a. Nama b. Jenis kelamin c. Umur d. Pekerjaan e. Pendidikan Terakhir f. Alamat g. Tujuan Perjalanan Sekarang	
2.	Pemilihan Moda Transportasi	Ciri Pergerakan	a. Pemilihan moda b. Waktu pergerakan c. Jarak Perjalanan	1 2,3,4,5 6

		Ciri sistem Transportasi	a.Efektifitas waktu b.Biaya perjalanan c.Keterjangkauan harga d.Kelebihan waktu e.Keberadaan dan kondisi f. Kenyamanan g. Keamanan h. Kepuasan i. Hambatan	7,8 9 10,11 12,13 14,15,16,17 18,19,20 21 22,23,24 25,26
3.	Alasan penglaju yang menggunakan angkutan umum		a.Alasan menggunakan angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) atau Isuzu (Jenis Elf)	27,28

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Wilayah Penelitian

Terminal adalah salah satu komponen dari sistem transportasi yang mempunyai fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang atau barang hingga sampai ketempat tujuan terakhir suatu perjalanan. Juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang dan barang, Disamping juga berfungsi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang (Departemen Perhubungan, 1996).

Sesuai dengan fungsi sebagai tempat pemberhentian sementara (transit) maka didalam terminal akan terjadi pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Sehingga tuntutan efisiensi dari suatu perjalanan bias tercapai.

Terminal Pasar Baru Tangerang terletak di jalan Moh.Toha Km.1 di Depan PT. Panarub Industri, Pasar Baru, Kecamatan Karawaci, Kota Tangerang, Banten. Sedangkan Terminal Mauk berada di jalan raya Mauk-Tangerang, Kecamatan Mauk, Kabupaten Tangerang.

Moda angkutan tersebut sangat membantu para perjalan dalam melakukan perjalananya, namun diantara kedua moda tersebut memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing. Biaya atau tarif yang digunakan dua moda berbeda. Tarif untuk Merah Putih (Jenis Minibus) sebesar Rp.8000 dan Isuzu (Jenis Elf) sebesar Rp.7000.

Terminal pasar Baru merupakan jenis terminal tipe C, yaitu berfungsi melayani angkutan umum untuk Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan yang

berada di Kota Tangerang. Sedangkan Terminal Mauk merupakan terminal yang berada di Kabupaten Tangerang.

Batas Administrasi Terminal Pasar Baru :

Sebelah Utara : Kecamatan Neglasari

Sebelah Timur : Kota Tangerang

Sebelah Selatan : Kecamatan Karawaci

Sebelah Barat : Kecamatan Priuk

Berikut ini adalah rute dari angkutan : Pasar Baru- Panarub Industri- Jl. Mohammad Toha- RS. Sari Asih Sangiang- Villa Grand Tomang Sangiang Tangerang- Villa Mutiara Pluit Sangiang- Priuk Jaya Tangerang- Jalan Raya Mauk- Kotabumi- Mauk.

Penelitian ini dilakukan dalam angkutan umum Merah Putih (Jenis Minibus) dan Isuzu (Jenis Elf) Jurusan Mauk sampai Pasar Baru dan dari arah sebaliknya Pasar Baru sampai Mauk. Apabila responden yang sedang mengisi kuisioner akan berangkat, maka peneliti ikut dalam perjalanan menuju terminal selanjutnya.

B. Hasil Penelitian

Dalam wawancara penelitian ini peneliti memperoleh data pribadi dan juga tentang ciri pengguna angkutan umum, ciri pergerakan, ciri sistem transportasi dan alasan penumpang memilih angkutan umum untuk mobilitas sehari-hari.

1. Identitas Responden

a. Jenis Kelamin

Berdasarkan tabel 4.1 menunjukkan gambaran responden perempuan mendapatkan presentase tertinggi yaitu sebesar 74% (37 responden) dan Laki-laki sebesar 26% (13 responden). Hal ini terjadi karena kaum perempuan kebanyakan tidak mempunyai SIM (Surat Izin Mengemudi) dan ebagaiannya dari responden tidak mempunyai kendaraan bermotor. Alasan lain dari para penumpang adalah sudah lelah berkerja jadi jika naik angkutan masih bias beristirahat di jalan sebelum atau sesudah berkerja.

Tabel 4.1 Jenis Kelamin Responden

No.	Keterangan	Frekuensi	Presentase %
1.	Laki- laki	13	26
2.	Perempuan	37	74
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

b. Umur Responden

Berdasarkan tabel 4.2 menunjukkan gambaran mengenai umur dari responden dengan usia 20 tahun - 30 tahun merupakan kelompok usia terbanyak yaitu 26%(23 responden). Hal ini karena pada usia tersebut merupakan kelompok usia kerja. Kemudian kelompok usia terbanyak ke dua yaitu usia <20 tahun sebanyak 24% (12 responden). Dan kelompok yang paling sedikit yaitu Kelompok usia 31 tahun – 40 tahun sebanyak 16%(8 responden), kelompok usia 41 tahun - 50 tahun sebanyak 10%(5 responden), dan >50 tahun sebanyak 4%(2 responden).

Tabel 4.2 Usia Responden

No.	Keterangan	Frekuensi	Presentase %
1.	< 20 tahun	12	24
2.	20-30 tahun	23	26
3.	31-40 tahun	8	16
4.	41-50 tahun	5	10
5.	> 50 tahun	2	4
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

c. Jenis Pekerjaan Responden

Berdasarkan tabel 4.3 merupakan gambaran responden yang terbanyak Pegawai Swasta yaitu sebanyak 50%(25 responden), kemudian responden terbanyak kedua adalah Pelajar/Mahasiswa yaitu sebanyak 24%(12 responden), terbanyak ketiga yaitu Pegawai Negeri sebanyak 20%(10 responden) dan responden IRT sebanyak 6% (3 responden).

Tabel 4.3 Jenis Pekerjaan Responden

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase %
1.	Pegawai Swasta	25	50
2.	Pegawai Negeri	10	20
3.	Pelajar/Mahasiswa	12	24
4.	Ibu Rumah Tangga	3	6
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

d. Tingkat Pendidikan Responden

Berdasarkan tabel 4.4 merupakan gambaran responden mengenai pendidikan terakhir dari responden, tingkat pendidikan terbanyak adalah SMA yaitu sebanyak 50%(25 responden). Kemudian sebanyak 36%(8 responden) adalah lulusan perguruan tinggi, dan sebanyak 10%(5 responden) merupakan lulusan SMP. Sebanyak 4%(2 responden) diantaranya hanya sampai Sekolah Dasar. Hal tersebut dikarenakan faktor ekonomi kebanyakan responden tidak mampu untuk melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi, selain faktor ekonomi ada beberapa responden yang lebih memilih bekerja dibanding melanjutkan pendidikan.

Tabel 4.4 Pendidikan Responden

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase %
1.	Perguran tinggi	25	36
2.	SMA	18	50
3.	SMP	5	10
4.	SD	2	4
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

e. Tempat Tinggal Responden

Berdasarkan tabel 4.5 merupakan gambaran mengenai tempat tinggal responden berdasarkan kota dan kabupaten. Responden terbanyak adalah yang tinggal di Wilayah Kabupaten 94%(47 responden), sisanya responden bertempat tinggal di daerah Kota yaitu sebanyak 6%(3 responden). Hal ini dikarenakan banyak responden yang berasal dari wilayah kabupaten namun bekerja di Kota atau mempunyai keperluan di kota.

Tabel 4.5 Tempat Tinggal Responden

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase
1.	Kota	3	6
2.	Kabupaten	47	94
Jumlah		12	100

Sumber : Penelitian 2017

f. Tujuan Perjalanan Responden

Berdasarkan tabel 4.6 merupakan gambaran dari maksud tujuan responden menggunakan angkutan umum. Sebanyak 60%(30 responden) responden memiliki tujuan utama untuk alasan berkerja, kemudian untuk pendidikan sebanyak 22%(11 responden) sisanya untuk kebutuhan berbelanja sebanyak 12%(6 responden) dan untuk kebutuhan rekreasi sebanyak 6%(3 responden). Menurut salah satu responden mengatakan bahwa ada beberapa barang yang tidak di jual di tempatnya maka dari itu harus di beli di Kota dan jika memakai kendaraan sendiri repot dan capek.

Tabel 4.6 Maksud dan Tujuan Perjalanan Responden

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase%
1.	Ekonomi /pekerjaan	30	60
2.	Berbelanja	5	12
3.	Pendidikan	11	22
4.	Rekreasi	3	6
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

2. Pemilihan Moda Transportasi

a. Ciri Pergerakan

1. Pemilihan Moda

Berdasarkan tabel 4.7 merupakan gambaran responden dalam memilih angkutan umum, sebanyak 76%(38 responden) memilih angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) sedangkan sisanya memilih angkutan Isuzu (Jenis Elf) sebanyak 24%(12 responden). Selain angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) banyak tersedia kebanyakan Merah Putih (Jenis Minibus) itu cepat sampai dan tidak terlalu lama ngetem.

Tabel 4.7 Pemilihan Moda Transportasi Responden

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase %
1.	Merah Putih (Jenis Minibus)	38	76
2.	Isuzu (Jenis Elf)	12	24
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

2. Waktu Pergerakan

Berdasarkan tabel 4.8 merupakan gambaran responden dalam pemilihan angkutan di waktu tertentu seperti: Pagi, siang, sore dan malam. Di waktu pagi hari responden yang memilih angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) sebanyak 76%(38 responden) dan Isuzu (Jenis Elf) sebanyak 24%(12 responden). Di waktu Siang hari responden yang memilih angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) sebanyak 76%(38 responden) dan Isuzu (Jenis Elf) sebanyak 24%(12 responden). Di waktu Sore hari responden yang memilih angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) sebanyak 76%(38 responden) dan Isuzu (Jenis Elf) sebanyak

24% (12 responden). Sedangkan Di waktu Malam hari responden yang memilih angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) sebanyak 90%(45 responden) dan Isuzu (Jenis Elf) sebanyak 10% (10 responden).

Tabel 4.8 Waktu Pergerakan Responden

No	Keterangan	Waktu							
		Pagi		Siang		Sore		malam	
		fre	%	Fre	%	fre	%	Fre	%
1.	Merah Putih (Jenis Minibus)	38	76	38	76	38	76	45	90
2.	Isuzu (Jenis Elf)	18	24	18	24	18	18	5	10
Jumlah		50	100	50	100	50	100	50	100

Sumber : Penelitian 2017

3. Jarak Tempuh Perjalanan

Berdasarkan table 4.9 merupakan gambaran responden yang setuju menyatakan bahwa jarak tempuh terpendek adalah angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) sebanyak 76%(38 responden) dan sisanya sebanyak 24%(12 responden) menyatakan tidak. Hal ini yang membuat penumpang lebih banyak memilih angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) dari pada Isuzu (Jenis Elf) dengan alasan yaitu lebih cepat sampai dan menghemat waktu.

Tabel 4.9 Jarak Tempuh Perjalanan Menurut Respdn

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase %
1.	Ya	38	76
2.	Tidak	18	24
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

b. Ciri Sistem Transportasi

1. Efektifitas Waktu

Berdasarkan tabel 4.10 merupakan gambaran mengenai pendapat penumpang jika angkutan merah putih (minibus) adalah angkutan memiliki efisiensi waktu lebih cepat, sebanyak 96 %(48 responden) memilih angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) dan Isuzu (Jenis Elf) yaitu sebanyak 4%(2 responden) yang memilih angkutan ini. Hal ini karena lebih banyak angkuta Merah Putih (Jenis Minibus) di banding Isuzu (Jenis Elf).

Tabel 4.10 Efektifitas Waktu Responden

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase %
1.	Ya	48	96
2.	Tidak	2	4
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

2. Biaya Perjalanan

Berdasarkan tabel 4.11 merupakan gambaran mengenai biaya yang dikeluarkan oleh penumpang dalam melakukan perjalanan. Untuk satu kali perjalanan Merah Putih(Jenis minibus) mengeluarkan ongkos sebesar Rp.8.000 dan Isuzu(Jenis Elf) sebesar Rp.7.000. Sebanyak 60%(30 responden) memilih Isuzu (Jenis Elf) sedangkan

sisanya memilih Merah Putih (jenis Minibus) yaitu sebanyak 40%(20 responden)

Tabel 4.11 Biaya Perjalanan

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase %
1.	Rp.8000	30	60
2.	Rp.7000	20	40
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

3. Keterjangkauan Harga

Berdasarkan tabel 4.12 merupakan gambaran tentang keterjangkauan harga untuk perjalanan responden. Sebanyak 62%(31 responden) menyatakan bahwa tarif yang sesuai dengan perjalanan angkutan adalah Merah Putih (Jenis Minibus) sedangkan sisanya 38%(19 responden) memilih Isuzu (Jenis Elf). Hal ini disebabkan karna kecepatan angkutan dan kemudahan angkutan yang didapat.

Tabel 4.12 Keterjangkauan Harga

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase %
1.	Sesuai	31	62
2.	Tidak Sesuai	19	38
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

4. Kelebihan Waktu

Berdasarkan tabel 4.13 merupakan gambaran mengenai kelebihan waktu yang dimiliki angkutan Merah putih(minibus) oleh penumpang baik dari segi kecepatan berangkatnya maupun kecepatan sampai ditempat tujuannya. Sebesar 84%(42 responden) penumpang memilih angkutan Merah Putih(Jenis Minibus), sedangkan 16%(8 responden) penumpang memilih Isuzu (Jenis Elf).

Tabel 4.13 Kelebihan Waktu Responden

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase %
1.	Ya	42	84
2.	Tidak	18	16
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

5.Keberadaan Dan Kondisi

Berdasarkan tabel 4.14 merupakan gambaran mengenai keberadaan dan kondisi angkutan umum. Sebanyak 80%(40 responden) yang memilih Merah Putih (Jenis Minibus) menyatakan baik dan sisanya 20%(10 responden) memilih Isuzu(Jenis Elf) kurang baik.

Tabel 4.14 Kondisi Angkutan

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase%
1.	Baik	40	80
2.	Kurang baik	10	20
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

Sedangkan untuk kelayakan angkutan umum itu sendiri penumpang sebesar 78%(39 responden) lebih memilih Merah Putih (Jenis minibus) menyatakan Layak, sedangkan sisanya 22%(11 responden) memilih Isuzu (Jenis Elf) Kurang layak.

Tabel 4.15 Kelayakan angkutan

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase %
1.	Layak	39	78
2.	Kurang Layak	11	22
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017.

6. Kenyamanan

Berdasarkan tabel 4.16 merupakan gambaran mengenai rasa nyaman penumpang terhadap angkutan umum yang dirasakan untuk sampai ke tempat tujuan. Penumpang yang memilih Merah Putih (Jenis Minibus) sebanyak 84%(42 responden) menyatakan nyaman sedangkan sisanya sebanyak 16%(8 responden) memilih Isuzu (Jenis Elf) menyatakan kurang nyaman.

Tabel 4.16 Kenyamanan Responden

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase%
1.	Nyaman	42	84
2.	Kurang Nyaman	8	16
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

7. Kepuasan

Berdasarkan tabel 4.17 merupakan gambaran mengenai kepuasan terhadap angkutan umum meliputi keramahan supirnya, fasilitasnya dan hemat waktu. Sebesar 80%(40 responden) menyatakan puas dengan memilih angkutan umum jenis Merah Putih(Jenis Minibus) dan sisanya 20%(10 responden) memilih Isuzu (Jenis Elf) menyatakan kurang puas.

Tabel 4.17 Kepuasan Responden

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase%
1.	Puas	40	80
2.	Kurang Puas	10	20
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

8. Hambatan

Berdasarkan tabel 4.18 Merupakan gambaran mengenai hambatan yang dirasakan oleh penumpang ketempat tujuan adalah sering berhenti dan ngetem. Sebanyak 90%(40responden) setuju bahwa isuzu (jenis elf) lebih banyak berhenti dibanding Merah Putih (jenis minibus) sebanyak 10%(5 responden).

Tabel 4.18 Hambatan Responden

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase %
1.	Ngetem	45	90
2.	Lainya	5	10
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

3. Alasan Penglaju Memilih Angkutan Umum

Berdasarkan tabel 4.19 merupakan gambaran mengenai alasan penglaju memilih angkuta umum untuk beraktifitas untuk sampai ketempat tujuan. Sebesara 90%(45 responden) penumpang memilih Merah Putih (Jenis Minibus) dan sisanya 10% (5 responden) memilih Isuzu (Jenis Elf). Faktor kecepatan, kemudahan yang lebih diutamakan dari alasan pemilihan angkutan.

Tabel 4.19 Pemilihan Angkutan Umum

No.	Keterangan	Ferekuensi	Presentase %
1.	Merah Putih (Jenis Minibus)	45	90
2.	Isuzu (Jenis Elf)	5	10
Jumlah		50	100

Sumber : Penelitian 2017

C. Pembahasan

Tangerang merupakan daerah penyanggah di sebelah barat Ibu kota Jakarta. Ada sebagian besar lapangan kerja yang berada di sekitar Tangerang, namun tidak menutup kemungkinan untuk sarana wisata contohnya wisata kuliner ataupun sebagai penunjang kebutuhan bagi sebagian responden. Dalam pemenuhan kebutuhan pergerakan terdapat 2 jenis angkutan yang menyediakan rute Mauk sampai Pasar Baru Tangerang yaitu Merah Putih (Jenis Minibus) dan Isuzu (Jenis Elf). Dalam penelitian ini peneliti menggunakan sampel sebanyak 50 responden sebagai responden untuk di berikan kuisisioner dan wawancara.

Berdasarkan hasil penelitian, ciri penumpang menggunakan angkutan umum untuk sampai ketempat tujuan adalah mayoritas adalah perempuan dengan presentase sebesar 74%(37 responden) dan laki-laki sebanyak 26%(13 responden).

Kemudian untuk rentangan umur >20 tahun sebanyak 24%(12 responden), umur 20-30 tahun sebanyak 26%(23 responden), umur 31-40 tahun sebanyak 16%(8 responden), umur 41-50 tahun sebanyak 10%(5 responden) dan < 50 tahun sebanyak 4%(2 responden).

Pekerjaan penumpang, responden yang terbanyak Pegawai Swasta yaitu sebanyak 50%(25 responden), kemudian responden terbanyak kedua

adalah Pelajar/Mahasiswa yaitu sebanyak 24%(12 responden), terbanyak ketiga yaitu Pegawai Negeri sebanyak 20%(10 responden) dan responden IRT sebanyak 6% (3 responden).

Tingkat pendidikan responden, tingkat pendidikan terbanyak adalah sebanyak 50%(25responden) merupakan lulusan SMA/SMK, perguruan tinggi yaitu sebanyak 36%(18 responden) dan sebanyak 10% (5 responden) merupakan lulusan SMP. Sebanyak 4%(2 responden) diantaranya hanya sampai SD.

Tempat tinggal responden berdasarkan kota dan kabupaten. Responden terbanyak adalah yang tinggal di wilayah kabupaten 94%(47 responden), sisanya responden bertempat tinggal di daerah Kota yaitu sebanyak 6%(3 responden). Hal ini dikarenakan banyak responden yang berasal dari wilayah kabupaten namun berkerja di Kota atau mempunyai keperluan di kota.

Tujuan responden menggunakan angkutan umum Sebanyak 60%(30 responden) responden memiliki tujuan utama untuk alasan berkerja, kemudian untuk pendidikan sebanyak 22%(11 responden) sisanya untuk kebutuhan berbelanja sebanyak 12%(6 responden) dan untuk kebutuhan rekreasi sebanyak 6%(3 responden).

Berdasarkan pemilihan angkutan umum, sebanyak 76%(38 responden) memilih angkutan Merah Putih(Jenis Minibus) sedangkan sisanya memilih angkutan Isuzu (Jenis Elf) sebanyak 24% (12 responden).

Berdasarkan waktu pemilihan angkutan di waktu tertentu seperti: Pagi, siang, sore dan malam. Di waktu pagi hari responden yang memilih angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) sebanyak 76%(38 responden) dan Isuzu (Jenis Elf) sebanyak 24%(12 responden). Di waktu Siang hari responden yang memilih angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) sebanyak 76%(38 responden) dan Isuzu (Jenis Elf) sebanyak 24%(12 responden). Di waktu Sore hari responden yang memilih angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) sebanyak

76%(38 responden) dan Isuzu (Jenis Elf) sebanyak 24%(12 responden). Sedangkan Di waktu Malam hari responden yang memilih angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) sebanyak 90%(45 responden) dan Isuzu (Jenis Elf) sebanyak 10% (10 responden).

Berdasarkan jarak perjalanan responden yang setuju menyatakan waktu tempuh terpendek yang di lalui adalah angkutan Merah Putih (Jenis Minibus) sebanyak 76% (38 responden) dan sisanya sebanyak 24% (12 responden) memilih angkutan Isuzu (Jenis Elf).

Berdasarkan efektifitas waktu, angkutan umum yang lebih cepat waktu tunggunya, sebanyak 96%(48 responden) memilih angkutan Merah Putih(Jenis Minibus) sebagai angkutan yang paling cepat waktu tunggunya dibandingkan dengan Isuzu (Jenis Elf) yaitu sebanyak 4%(2 responden) yang memilih angkutan Isuzu (Jenis Elf).

Berdasarkan biaya yang dikeluarkan oleh penumpang dalam melakukan perjalanan. Untuk 1 kali perjalanan Merah Putih(Jenis Minibus) mengeluarkan ongkos sebesar Rp.8.000 dan Isuzu (Jenis Elf) sebesar Rp.7.000. Sebanyak 60%(30 responden) memilih Isuzu (Jenis Elf) sedangkan sisanya memilih Merah Putih(Jenis Minibus) yaitu sebanyak 40%(20 responden).

Berdasarkan keterjangkauan harga untuk perjalanan responden. Sebanyak 62% (31responden) meyakini bahwa tarif yang sesuai dengan perjalanan angkutan adalah Merah Putih (Jenis Minibus) sedangkan sisanya 38%(19 responden) memilih Isuzu (Jenis Elf). Hal ini disebabkan karna kecepatan angkutan dan kemudahan angkutan yang didapat.

Berdasarkan kelebihan waktu yang dimiliki oleh penumpang baik dari segi kecepatan berangkatnya maupun kecepatan sampai ditempat tujuannya. Sebesar 84% (42 responden) penumpang memilih angkutan Merah Putih (

Jenis Minibus), sedangkan 16%(8 responden) penumpang memilih Isuzu (Jenis Elf).

Berdasarkan keberadaan dan kondisi angkutan umum. Dalam keberadaan dan kondisi angkutan umum, sebanyak 80% (40 responden) yang memilih Merah Putih 9Jenis Minibus) menyatakan kondisinya baik dan siasanya 20%(10 responden) memilih Isuzu (Jenis Elf). Sedangkan untuk kondisi kelayakan angkutan umum itu sendiri penumpang sebesar 78%(39 responden) lebih memilih Merah Putih (Jenis Minibus), sedangkan sisanya 22%(11 responden) memilih Isuzu (Jenis Elf).

Berdasarkan rasa nyaman penumpang terhadap angkutan umum yang diasakan untuk sampai ke tempat tujuan. Penumpang yang memilih Merah Putih(Jenis Minibus) sebanyak 84%(42 responden) sedangkan sisanya sebanyak 16% (8 responden) memilih Isuzu (Jenis Elf).

Berdasarkan kepuasan terhadap angkutan umum meliputi keramahan supirnya,fasilitasnya, dan hemat waktu. Sebesar 80%(40 responden) memilih angkutan umum jenis Merah Putih (Jenis Minibus) dan sisanya 20%(10 responden) memilih Isuzu (Jenis Elf).

Berdasarkan hambatan yang dirasakan oleh penumpang ketempat tujuan. Sebesar 10%(5 responden) memilih Merah Putih(Jenis Minibus) dengan catatan hal ini terjadi bukan pada jam sibuk, sedangkan sisanya Sebesar 90%(45 responden) menyatakan faktor yang menghambat sampai tujuan adalah lebih sering berhenti dan banyak ngetem adalah Isuzu (Jenis Elf).

Berdasarkan alasan penglaju memilih angkuta umum untuk beraktifitas untuk sampai ketempat tujuan.sebesara 90%(45 responden) penumpang memilih Merah Putih (Jenis Minibus) dan sisanya 10%(5 responden) memilih Isuzu (Jenis Elf).

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang di peroleh menunjukkan bahwa penumpang yang menggunakan angkutan umum jurusan Mauk sampai dengan Pasar Baru Tangerang mayoritas adalah perempuan yaitu sebanyak 74% (37 responden), berkerja sebagai pegawai swasta sebanyak 50% (25 responden) dengan umur 20-30 tahun sebanyak 26% (23 responden), pendidikan terakhir terbanyak responden adalah tamatan SMA/SMK sebesar 50% (25responden). Berdasarkan tempat tinggal kebanyakan dari mereka bertempat tinggal di Kabupaten Tangerang. Tujuan utama adalah faktor ekonomi untuk berkerja sebanyak 60% (30 responden).

Berdasarkan ciri pergerakan angkutan umum banyak yang dipilih sebagai moda transportasi adalah Merah Putih (Jenis Minibus). Dengan waktu dari pagi sampai malam kebanyakan penumpang menggunakan angkutan Merah Putih (Jenis Minibus), hal ini dikarenakan ketersediaan angkutan yang banyak dan mudah didapat apalagi jika di waktu malam hari. Untuk masalah ongkos mereka tidak ambil pusing karena kecepatan dan kemudan yang didapat sepadan dengan ongkos yang dikeluarkan, tetapi ada pula yang mengeluh masalah ongkos apalagi yang menggunakannya setiap hari. Berdasarkan nilai kepuasan moda transportasi berdasarkan tarif dan waktu tempuh para pelaku perjalanan lebih memilih angkutan umum Merah Putih (Jenis Minibus) di bandingkan dengan Isuzu (Jenis Elf).

Alasan pemilihan angkutan umum sebagai moda transportasi untuk sampai ditempat tujuan dengan menggunakan angkutan umum jenis Merah Putih (Jenis Minibus) dengan Isuzu (Jenis Elf) sebagai pertimbangan kenapa kebanyakan penumpang memilih Merah Putih (Jenis Minibus) dibanding

dengan Isuzu (Jenis Elf). Salah satu alasan mereka memilih Merah Putih (Jenis Minibus) di banding Isuzu (Jenis Elf) adalah kenyamanan , Ketersediaan angkutan, cepat sampai tempat tujuan itulah yangmenjadiakan alasan kenapa penumpang lebih memilih Merah Putih (Jenis Minibus) di bading dengan Isuzu (Jenis Elf).

B. Saran

Penelitian ini menghasilkan beberapa saran, antara lain sebagai berikut:

1. Untuk pengelolah angkutan yang menjadi salah satu transportasi umum seharusnya diperbanyak armadanya, agar tidak kekurangan armada untuk mengangkut penumpang sehingga penumpang bias lebih nyaman dan tidak berdesakan didalam angkutan.
2. Perawatan kendaraan juga perlu serta peningkatan fasilitasnya agar setiap angkutan terasa nyaman dan nyaman pagi penumpang.
3. Bagi penumpang pergunakan angkutan sebaik-baiknya agar dapat berfungsi sebagaimana mestinya, misalnya jika angkutan sudah penuh sebaiknya jangan dipaksakan untuk menaikinya agar tidak berdesakan ketika ada didalam angkutan.
4. Perlu diadakan penelitian lebih lanjut dengan memasukan faktor lain yang belum disebutkan dalam penelitian ini seperti faktor cuaca.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. 2002, *Prosedur Penelitian ; Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta ; Rineka Cipta.
- Bungin, Burhan. 2005. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta ; Kencana.
- Koestoer, R.H. 1995. *Akseibilitas penduduk di Kota Madya Padang*. Jakarta.
- Nasution, H.M.N. 1996, *Manajemen Transportasi*. Jakarta Ghalia Indonesia.
- Nurul Zurih, 2006. *Metodologi Penelitian Sosial dan Pendidikan Teori – Aplikasi*. Jakarta: Bumi Aksara
- Parasuraman, Valerie A. Zeithmal, Leonard Berry. 1998. SERVQUAL: A Multiple-Item Scale for Measuring Consumers Perceptions of Service Quality, *Jurnal of Retailing* Vol 64, No.1 .
- Tamin , O.Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi* , Bandung :ITB.
- Tika, Moh. Pabundu. 2005. *Metode Penelitian Geografi*, Jakarta ; Bumi Aksara.
- Warpani, 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB.
- Warpani, Suwardjoko P . 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkatan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB.
- Yamit , Zulian. 2002, *Manajemen Kualitas Produk dan Jasa*, Penerbit Ekonisia, Yogyakarta.

No. Kuisisioner :

Salam Hormat ,

Saya Krismita Priyantika Mahasiswi Pendidikan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universita sNegeri Jakarta (UNJ), bermaksud melakukan penelitian skripsi dengan judul“ Analisis pemilihan moda transportasi jurusan Mauk sampai Pasar Baru”

Oleh karena itu, saya memohon kesediaan bapak/ibu saudara untuk menjawab pertanyaan di bawah ini .semua data dijaga kerahasiaanya dan hanya digunakan untuk keperluan penelitian. Atas kesediaan bapak/ibu/ saudara saya ucapkan banyak terimakasih.

Hormat saya,

Krismita

Priyantika

NIM.4315106933

KUISIONER PENELITIAN

A. Identitas Responden

- Nama :
- Jenis Kelamin :
- Umur : ... tahun
- Pekerjaan :
- Pendidikan terakhir :
- Alamat :
- Tujuan Perjalanan sekarang :

B. Butir pertanyaan

1. Angkutan umum mana yang anda pilih ke tempat tujuan saat ini ?
 - a. Merah putih
 - b. Isuzu
2. Angkutan umum apa yang biasa anda gunakan pagi hari jika dari Mauk ke Pasar baru ?
 - a. Merah putih
 - b. Isuzu
3. Angkutan umum apa yang biasa anda gunakan siang hari jika dari Mauk ke Pasar baru ?
 - a. Merah putih
 - b. Isuzu
4. Angkutan umum apa yang biasa anda gunakan sore hari jika dari Mauk ke Pasar baru ?
 - a. Merah putih
 - b. Isuzu
5. Angkutan umum apa yang biasa anda gunakan malam hari jika dari Mauk ke Pasar baru ?
 - a. Merah putih
 - b. Isuzu
6. Angkutan umum mana yang jarak tempuhnya lebih pendek ?
 - a. Merah putih
 - b. Isuzu
7. Angkutan umum apa yang lebih lama waktu untuk menunggu ?
 - c. Merah putih
 - d. Isuzu
8. Angkutan umum mana yang lebih cepat waktu tungguannya ?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu
9. Angkutan umum mana yang lebih murah ongkosnya ?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu

10. Angkutan umum mana yang jarak dan ongkosnya lebih sesuai ?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu
11. Angkutan umum mana yang lebih menghemat biaya?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu
12. Angkutan umum mana yang lebih cepat keberangkatannya ?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu
13. Angkutan mana yang lebih cepat sampai ketujuan ?
 - a. Merah putih
 - b. Isuzu
14. Angkutan umum mana yang lebih banyak ketersediaanya armada angkutannya ?
 - a. Merah putih
 - b. Isuzu
15. Angkutan umum mana yang kondisi kendaraanya dikatakan baik ?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu
16. Angkutan umum mana yang sirkulasi udaranya baik ?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu
17. Angkutan umum mana yang layak digunakan untuk beroperasi?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu
18. Angkutan umum mana yang lebih nyaman ?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu
19. Angkutan umum mana yang posisi duduk penumpangnya lebih nyaman ?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu

20. Angkutan umum mana yang lebih padat penumpangnya ?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu

21. Angkutan umum mana yang lebih aman?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu

22. Angkutan mana yang lebih memuaskan dari segi fasilitasnya ?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu

23. Angkutan umum mana yang lebih menghemat waktu ?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu

24. Angkutan umum mana yang supirnya lebih ramah ?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu

25. Angkutan umum yang mana yang lebih banyak berhenti ?
 - a. Merah Putih
 - b. Isuzu

26. Angkutan mana yang lebih sering ngetem ?
 - a. Merah putih
 - b. Isuzu

27. Angkutan umum mana yang menurut saudara yang lebih baik ?
 - a. Merah putih
 - b. isuzu

28. Angkutan umum mana yang akan anda pilih jika anda tidak menggunakan kendaraan pribadi seperti motor dan mobil untuk beraktifitas ?
 - a. Merah putih
 - b. Isuzu

LAMPIRAN - LAMPIRAN :



Gambar 1

Terminal Pasar Baru



Gambar 2

Terminal Mauk



Gambar 3

Perbedaan angkutan jenis carry dan elf



Gambar 4

Jenis angkutan elf yang kapasitas hingga 20 orang



Gambar 5

Jenis angkutan carry yang bermuatan 12 orang.



Gambar 6

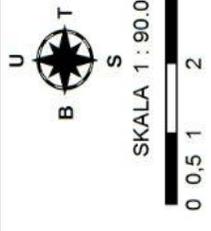
pengisian kuisisioner oleh responden di angkutan Merah Putih (minibus)



Gambar 7

Pengisian kuisisioner oleh responden di angkutan Isuzu (elf

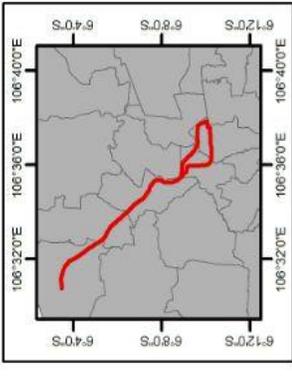
**LOKASI PENELITIAN
JALUR ANGKUTAN UMUM
MAUK - PASAR BARU
KABUPATEN TANGERANG**



LEGENDA

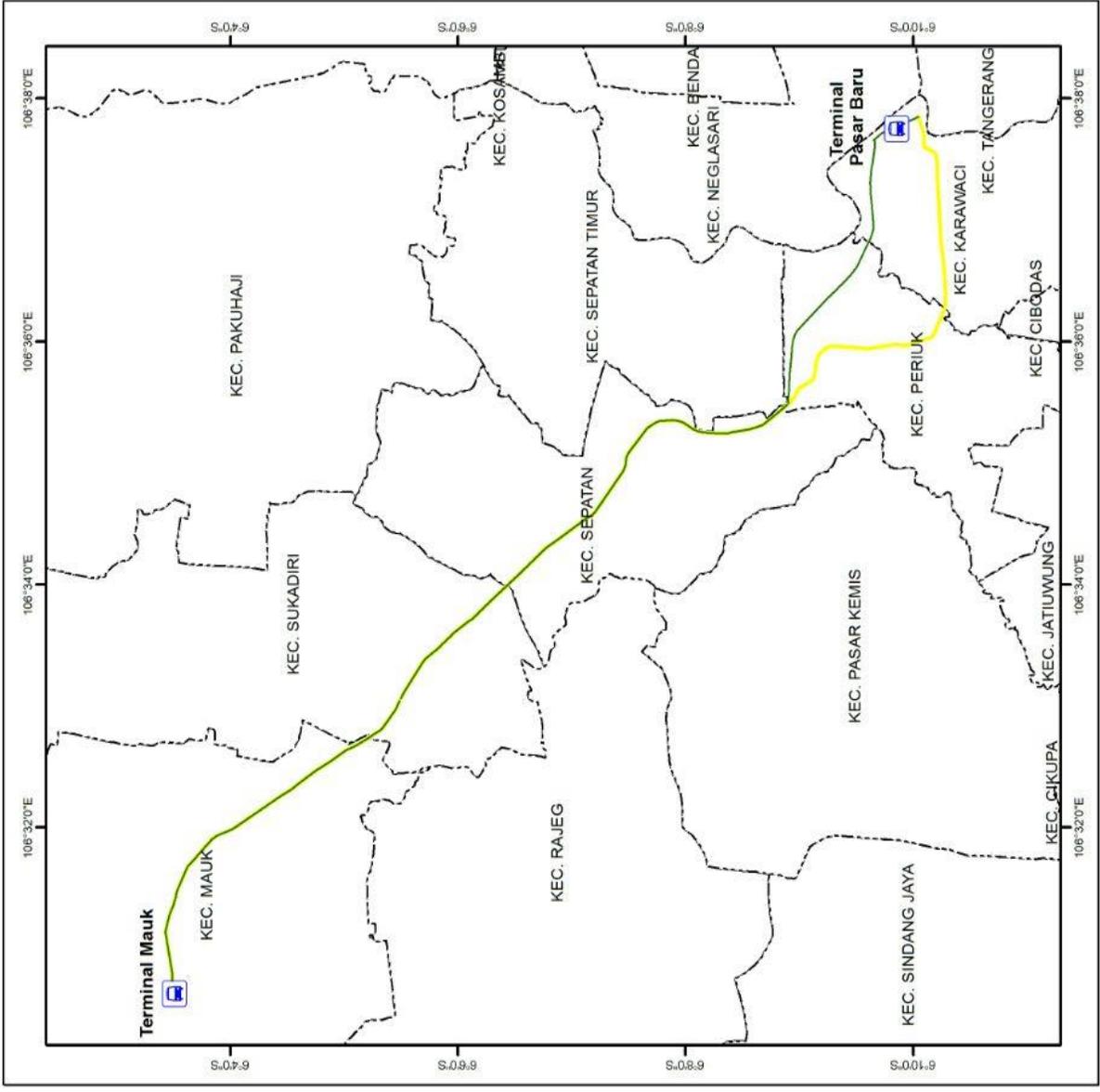
- Batas Kecamatan
- Jalur Angkutan Umum Isuzu
- Jalur Angkutan Umum G01/Merah Putih
- Terminal

INSET PETA LOKASI PENELITIAN



Sumber Peta : Open Street Map 2016
Tahun Pembuatan : Juli 2017

KRISMITA PRIYANTIKA
4315106933
PRODI PENDIDIKAN GEOGRAFI
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA





PEMERINTAH KABUPATEN TANGERANG
DINAS PERHUBUNGAN

Jl.Raya Parahu Desa Parahu Kecamatan Sukamulya - Kab.Tangerang Telp/Fax (021) 29508253

Nomor : 423.4/523 -Dishub/2016
Sifat : Biasa
Lampiran : -
Perihal : **Permohonan Ijin Penelitian dan Pengambilan Data Untuk Skripsi**

Sukamulya, 29 April 2016

Kepada Yth :
Dekan Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Jakarta

Di-
Tempat

Sehubungan dengan surat Saudara No. 201/ UN39.12/ KM / 2016 tanggal 13 April 2016 Perihal Penelitian dan Pengambilan Data, di Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang untuk mahasiswa :

Nama : **KRISMITA PRIYANTIKA**
N.I.M : 4315106933
Judul Penelitian : Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum (Studi Kasus pada angkutan jurusan Mauk sampai Pasar Baru di wilayah Tangerang)

Pada prinsipnya kami menyetujui permohonan Saudara dengan ketentuan :

1. Hasil Penelitian hanya untuk kepentingan ilmiah
2. Segala biaya yang timbul untuk Penelitian tersebut bukan tanggung jawab kami

Demikian, atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terimakasih.

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KABUPATEN TANGERANG



TONO SUPARNO, ST.M.Si
Pembina Tk. I
Nip. 19631223 198303 1 005



PEMERINTAH KABUPATEN TANGERANG
KANTOR KESATUAN BANGSA DAN POLITIK
KOMPLEK PERKANTORAN TIGARAKSA Telp. 021-5990118
TIGARAKSA – TANGERANG

Kode Pos 15720

REKOMENDASI PENELITIAN

Nomor : 070/ 01 - KKBP/2016

- a. Dasar : 1. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 7 Tahun 2014 perubahan atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 64 Tahun 2011 tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi Penelitian;
2. Peraturan Bupati Tangerang Nomor 29 Tahun 2015 tentang Rincian Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja pada Kantor Kesbang dan Politik Kabupaten Tangerang.
- b. Menimbang : Surat dari Kepala Biro Administrasi Akademik dan Kemahasiswaan Universitas Negeri Jakarta Nomor : 2017/UN39.12/KM/2016, tanggal 13 April 2016 perihal Permohonan Izin Observasi Penelitian Skripsi.

Memberikan Rekomendasi Penelitian kepada :

- a. Nama/Obyek : Krismita Priyantika
b. Pekerjaan : Mahasiswi
c. Alamat : Komp. TNI AU RT 003/005 Desa Marga Mulya Kecamatan Mauk
d. NIM : 4315106933
e. Judul Penelitian : Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum (Studi Kasus pada angkutan jurusan Mauk sampai Pasar Baru di wilayah Tangerang
f. Tujuan Penelitian : Untuk memperoleh data dan fakta sehubungan penyusunan skripsi
g. Lokasi penelitian : Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang
h. Lamanya penelitian : Bulan April s.d. Juni 2016
i. Bidang Penelitian : -
j. Status penelitian : Baru
k. Penanggungjawab : -
l. Anggota Peneliti : -

Dengan ketentuan :

1. Melaporkan kedatangannya, kepada Kepala Dinas, Badan, Kantor, Bagian, Kecamatan setempat dengan menunjukan surat Rekomendasi ini;
2. Tidak dibenarkan melakukan kegiatan yang tidak sesuai/tidak ada kaitannya dengan Ijin Penelitian;
3. Setelah selesai melakukan kegiatan Ijin Penelitian, agar segera melaporkan hasilnya ke Bupati cq. Kepala Kantor Kesatuan Bangsa dan Politik Kabupaten Tangerang;
4. Kepada semua instansi/lembaga yang terkait di mohon bantuan seperlunya.

Demikian rekomendasi ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Di Keluarkan : di Tigaraksa
Pada Tanggal : 27 April 2016

KEPALA KANTOR KESBANG DAN POLITIK
KABUPATEN TANGERANG



OSMAN JAYANTO, S.Sos., M.Si.

W. G. E. P. Jabina TK I

NIP. 19620707 198603 1 023



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

Kampus Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon/Faksimile : Rektor : (021) 4893854, PR I : 4895130, PR II : 4893918, PR III : 4892926, PR IV : 4893982
BAUK : 4750930, BAAK : 4759081, BAPSI : 4752180
Bagian UHTP : Telepon. 4893726, Bagian Keuangan : 4892414, Bagian Kepegawaian : 4890536, Bagian HUMAS : 4898486
Laman : www.unj.ac.id

Nomor : 2017/UN39.12/KM/2016
Lamp. : -
Hal : Permohonan Izin Penelitian Skripsi

13 April 2016

Kepada;
Yth. Kepala Dinas Perhubungan
Kabupaten Tangerang
di-
Tempat

Kami mohon kesediaan Saudara untuk dapat menerima Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta :

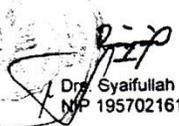
Nama : Krimita Priyantika
Nomor Registrasi : 4315106933
Program Studi : Pendidikan Geografi
Fakultas : Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta
No. Telp/HP : 08561664725

Untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam rangka penyusunan Skripsi.

Atas perhatian dan kerjasama Saudara, kami sampaikan terma kasih.

Kepala Biro Administrasi
Akademik dan Kemahasiswaan,

Tembusan :
1. Dekan Fakultas Ilmu Sosial
2. Kaprog Pendidikan Geografi


Dr. Syaifullah
NIP 195702161984031001



**KARTU BIMBINGAN SKRIPSI
PROGRAM STUDI PENDIDIKAN GEOGRAFI**

Nama Mahasiswa : KRISMITA PRIYANTIKA
Nomor Registrasi : 4315106933
Dosen Pembimbing I : Drs. suharjo, M.Pd
Dosen Pembimbing II : Ode Sofyan Hardi, SPd., Msi. M.Pd

Tanggal Bimbingan	Catatan dari Dosen Pembimbing	Paraf DP
02/02 2016	- Judul diganti "Analisis Pemilihan moda Transportasi umum, studi kasus pada angkutan jurusan Mauk sampai pasar baru di wilayah Tangerang." - Waktu Penelitian, tempat penelitian	
23/06 2016	- Sistematika Penulisan diperbaiki - Kerangka berfikir - Peta Jalur	
11/10 2016	- Instrumen penelitian	
18/10 2016	ACC dari DP II (Pak ode)	
10/11 2016	- Perbaiki peta Jalur - Peta Administrasi	
28/11 2016	ACC DP I (Seminar Proposal)	
28/12 2016	- Perbaikan Kuisioner	
13/01 2017	ACC Turun lapangan DP I	
13/01 2017	ACC Turun lapangan DP II	
27/03 2017	Perbaiki BAB IV dan V	
25/04 2017	- Perbaiki Penulisan Tabel - Penambahan Pembahasan dan kesimpulan } Pak ode	



JURUSAN GEOGRAFI
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

*Building
 Future
 Leaders*

KARTU SEMINAR SKRIPSI

Nama Mahasiswa : KRISMITA PRIYANTIKA

Nomor Registrasi : 4315106933

No	Tgl Seminar	Judul Skripsi	Nama Penyaji	P/H	Paraf Koord
1.	26/03 2014	Studi tentang kebijakan pengembangan Objek Wisata Bendung Gerok Waru Tiri	Dina Ferdiana	H	
2.	26/03 2014	Sebaran Kualitas air tanah tehekan untuk kebutuhan air bersih di desa Pekirangan, Tegal	Heri Sucahyo	H	
3.	26/03 2014	Perbedaan ketirngian tempat terhadap produktivitas Pertanian di desa Cilentung, kec. Pulosari	Arie Feryanto	P	
4.	26/03 2014	Studi Produktivitas Padi berdasarkan tingkat salinitas tanah di kec. Mauk, Kab. Tangerang	M. Isa Ismail	P	
5.	21/05 2014	Kesiapsiagaan Petani tambak dalam menanggapi banjir ROB di kota Tegal, Jawa Tengah	Dwi Asih M.	H	
6.	21/05 2014	Hubungan kejadian banjir dengan kejadian Digre di kota Administrasi Jakarta Timur	Puput Rachmani	H	
7.	21/05 2014	Studi Validitas arah kiblat Masjid di kotemadya Jakarta Timur, DKI Jakarta	Indria Normallito	H	
8.	4/06 2014	Hubungan antara kebisingan pesawat terbang dengan konsentrasi belajar siswa.	Ananda Pratiwi	H	
9.	4/06 2014	Hubungan lingkungan tempat tinggal dengan Pembaku penduduk dalam membunga sempek, ke sumbu kalbar.	Haris Fadhilish	H	
10.	4/06 2014	Tingkat daya tarik objek wisata Museum di Jakarta.	Ibnu Nugroho	H	
11.	4/06 2014	Perubahan kondisi sosial ekonomi Masyarakat pasca relokasi permukiman warga Ria Rio	Dian Nurul A.	P	
12.	4/06 2014	Studi perilaku siswa dalam menjaga pelestarian lingkungan disekolah yang berstatus Adiwiyata	Musyafa Basyir	P	
13.	11/06 2014	Analisis dampak perubahan penggunaan lahan DAS Limboto terhadap penyusutan luas Danau Limboto	Riyani Ruspita	H	
14.	11/06 2014	Pengaruh pengetahuan keluarga berencana terhadap penggunaan alat kontrasepsi di rumah-rumah kulon	Rosi Asroh	H	
15.	11/06 2014	Analisis aksesibilitas transportasi di desa Pekajon kec. Sukadiri, kab. Tangerang	Selvia Hertina	H	
16.	11/06 2014	Hubungan pola asuh orangtua dengan prestasi belajar Geografi di SMA 97 Jakarta	Jaza	P	
17.	11/06 2014	Pengaruh permentian tanaman terhadap produktifitas hasil pertanian belimbing dikelurahan Basir Putih & Sarangan Depok	Wenny N	H	
18.	17/09 2014	Studi optimasi pola tanaman pada daerah irigasi Waduk penjalinan, Desa Widyaji kec. Paguyangan Kab. Bandung	Mita R.	P	
19.	17/09 2014	Eksistensi Industri rumah tangga dodol betawi di kec. Kramat Jati, Jakarta Timur.	M. Umar Ismail	P	
20.	17/09 2014	Studi kesiapsiagaan masyarakat dalam menghadapi bencana tanah longsor di kec. Sukamakmur kab. Bojor, Propinsi Jawa Barat	Sri Indah Sari Nulton	P	

No	Tgl Seminar	Judul Skripsi	Nama Penyaji	P H	Paraf Koord
21.	19/11 2014	Dampak pembangunan Dasar Tanah Abang Blok G Bagi pedagang dan konsumen	Linda Mutiara A	P] 
22.	19/11 2014	Kondisi Ekosistem Mangrove dan tingkat kesetiahan nelayan di desa Babean	Kusnanto	P	
23.	19/11 2014	Analisis Pemilihan moda Transportasi umum untuk perjalanan kerja di Kelurahan Bendungan Hilir	Annisa Nur R.	H] 
24.	18/10 2015	Analisis perilaku pengguna APTB kota Bogor	Windi G.	P	
25.	18/10 2015	Analisis penggunaan lahan (Penggantian Tanaman untuk mengatasi laju sedimentasi maduk cacaban Jempol	Rias Septiani	P] 
26.	18/10 2015	Studi Kualitas hidup pada masyarakat di sekitar TPS T Bantar Gebang, Kota Bekasi	Fathin Fauziah	P	
27.	30/10 2015	Pengaruh pendapatan terhadap pendidikan Anak Pada petani Hortikultura di Kecamatan Cilincing Jakarta	Dinar Cahayani	P] 
28.	30/10 2015	Penentuan lokasi potensial untuk pengembangan terminal angkutan tipe B sebagai terminal pengganti di Cibinong	Dita A.	H	
29.	30/10 2015	Faktor-faktor sosial ekonomi dalam kaitannya dengan pendapatan perempuan keluarga nelayan di Cilincing	Yuri P.	P] 
30.	30/10 2015	Pengelolaan Warisan Budaya (Kawasan Bantien Lama)	Andi Irawan	P	
31.	07/10 2015	Perbedaan Penerapan model pembelajaran plus minus Interistik & eksploitasi hasil belajar siswa	Novi Handayani	P] 
32.	07/10 2015	Dampak Limbah perternakan ayam petelur terhadap lingkungan	Sri Wulan N. H.	P	
33.	07/10 2015	Penerapan pengelolaan Taman terpadu terhadap produktivitas pada sawah di Desa Sukadarma & Cibarik Karawang	Septiana D. P.	P] 
34.	07/10 2015	Implementasi Kebijakan APTB untuk mengatasi masalah pelayanan transportasi publik di Bekasi	Deandra	P	
35.	10/10 2015	Perbedaan hasil belajar dengan menerapkan model pembelajaran multisensori & ekspositori dim kontek implementasi kurikulum	Elang Faisal	P] 
36.	19/10 2015	Hubungan tingkat pendidikan & pendapatan dengan persepsi mengenai jumlah gajian ideal	Hillary C.	P	
37.	19/10 2015	Hubungan persepsi masyarakat tentang RTH publik terhadap pemenuhannya di kota Depok	Tutur	P] 
38.	10/10 2015	Sebaran Harga sewa lahan pemukiman pada zaman pemeksaan umum di DKI Jakarta	Hilman	P	
39.	10/10 2015	Analisis tingkat kemukiman permukiman dan dampaknya terhadap keluhan kesehatan kulit	Rezi	P] 
40.	11/11 2015	Studi karakteristik Industri kerajinan Gerabah di desa Bumilaya kec. Ciruas, kab. Serang	Sumardi	H	
41.	11/11 2015	Analisis perubahan objek wisata pemandian air panas di Cipanas	Best Krabuana	P]
42.	11/11 2015	Studi penggunaan lahan situ, studi kasus analisis Situ Lejos Jalan Pesanggrahan Cempaka Putih, Ciputat Timur	Ferlyza Imanefi	P	
43.	11/11 2015	Persepsi pelanggan terhadap kualitas pelayanan Air minum PDAM TIRTA HANDAYANI, ka. Terus, Bandung	Peni Puspitasari	P]
44.					
45.					
46.					

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Krimita Priyantika, Lahir di Madiun, 17 Juni 1992. Menamatkan Pendidikan Sekolah Dasar di SDN Ketapang pada Tahun 2004 , SMPN 1 Mauk pada tahun 2007, SMAN 2 Kab. Tangerang 2010, melanjutkan kuliah di Program Studi Geografi Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta melalui Jalur mandiri pada tahun 2010. Kemudian Praktek Kerja Lapangan (PPL) di SMAN 9 Jakarta pada tahun 2013.

krimitapriyantika2@yahoo.co.id