

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1. Kinerja Angkutan Umum

Kinerja juga merupakan tingkat pencapaian atau hasil kerja perusahaan atau perorangan dari sasaran yang harus dicapai dan dilaksanakan dalam kurun waktu tertentu. Menurut Kamus Besar Bahasa Bahasa Indonesia atau KBBI, kinerja diartikan yaitu sesuatu yang dicapai, prestasi diperlihatkan, kemampuan kerja (tentang peralatan). Kinerja berasal dari pengertian *performance* ada pula memberikan pengertian *performance* sebagai hasil kerja atau prestasi kerja, kinerja merupakan wujud dari kemampuan dalam bentuk nyata. (Wibowo, 2011:7).

Menurut Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan angkutan adalah perpindahan orang atau barang ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di ruang Lalu Lintas Jalan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek angkutan didefinisikan sebagai kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang dan atau orang dengan dipungut biaya. Menurut Warpani (1990) Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Menurut Inur (2018) angkutan adalah perpindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan di ruang jalan lintas jalan. Menurut Anang (2018) angkutan umum adalah salah satu sarana transportasi penunjang aktivitas masyarakat.

Bedasarkan Pasal 142 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, bahwa jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek terdiri atas :

1. Angkutan lintas batas negara, merupakan angkutan dari satu kota ke kota lain yang melewati lintas batas negara dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek.
2. Angkutan antar kota antar provinsi, merupakan angkutan dari satu kota ke kota lain melalui daerah kabupaten atau kota yang melewati satu daerah provinsi yang terikat dalam trayek.
3. Angkutan antar kota dalam provinsi, merupakan angkutan dari satu kota ke kota lain antar daerah kabupaten atau kota dalam satu daerah provinsi
4. Angkutan perkotaan, merupakan angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan dalam trayek
5. Angkutan pedesaan, merupakan angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan.

Menurut Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002, terdapat indikator yang dapat diukur untuk menentukan sebuah kinerja angkutan umum yaitu sebagai berikut:

1. Waktu Perjalanan
Waktu Perjalanan digunakan untuk mengukur waktu perjalanan suatu angkutan umum setiap kilometer jarak tempuhnya.
2. Kecepatan Perjalanan
Kecepatan Perjalanan angkutan umum adalah perbandingan jarak operasi dengan waktu perjalanan yang dibutuhkan angkutan dalam melakukan operasi layanan.
3. Faktor muat (*load factor*)
Load factor adalah jumlah rata-rata penumpang dalam waktu tertentu serta lokasi tertentu di sepanjang rute yang dilewati.
4. Waktu Pelayanan atau jam operasi
Waktu pelayanan sangat berpengaruh terhadap perolehan rit dalam suatu hari, biaya operasional angkutan umum dan pendapatan serta pelayanan yang diberikan kepada masyarakat.

5. Waktu Sirkulasi

Waktu sirkulasi adalah waktu yang diperlukan oleh angkutan umum untuk menjalani suatu putaran atau dua rit pelayanan trayek dari terminal asal kembali lagi ke terminal asal.

6. Frekuensi Pelayanan

Frekuensi adalah banyaknya kendaraan pada setiap rute yang masuk atau keluar terminal melewati ruas jalan yang dihitung untuk tiap satuan waktu.

7. Waktu antar kendaraan (*headway*)

(*Headway*) adalah interval waktu antara kendaraan angkutan umum yang satu dengan kendaraan angkutan kota dibelakangnya untuk melalui satu titik tertentu.

8. Waktu tunggu

Waktu tunggu adalah waktu berhenti kendaraan umum di asal atau di tujuan.

2.1.2. Kualitas Pelayanan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dijelaskan pelayanan sebagai usaha melayani kebutuhan orang lain. Artinya melayani adalah proses untuk membantu orang atau bisa juga menyiapkan segala keperluan. Imbari (2018:42) menerapkan pelayanan adalah suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang terjadi dalam interaksi langsung antara seseorang dengan orang lain atau mesin secara fisik, dan menyediakan kepuasan pelanggan. Menurut Yuliansyah (2014:213) mengemukakan bahwa Kualitas dapat dipahami sebagai kesesuaian dengan spesifikasinya, dan juga sebagai bentuk kepatuhan dengan tujuannya. Menurut Kotler dalam Aptaguna dan Pitaloka (2016:51) mengemukakan bahwa Pelayanan adalah setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun.

Ada beberapa hal yang dapat memberi pengaruh terhadap ekspektasi pengguna jasa yaitu apa yang didengar dari pengguna jasa lainnya, karakteristik dan keinginan individu dari pengguna jasa, pengalaman masa lalu dalam menerima pelayanan dan komunikasi eksternal dari penyedia layanan (Valerie Parasuraman dan Berry, 1990). Menurut Lupiyoadi (2013:216) dikutip jurnal Yuliyana dan Febriyani (2018) terdapat lima dimensi dalam kualitas pelayanan adalah sebagai berikut :

1. *Tangibility*, berupa tampilan sarana fisik, peralatan, personil dan pengguna alat bantu sarana komunikasi yang dimiliki oleh instansi atau perusahaan. Hal ini diperlukan mengingat pengguna jasa akan merasa lebih nyaman berada dalam sarana fisik yang bersih, rapi aman dan mudah mengidentifikasi antara personil pemberi pelayanan dengan orang lain. Peralatan yang memadai dan modern juga dapat mengubah tampilan dari pengguna jasa bahwa penyedia layanan benar-benar telah mempersiapkan pelayanan kepada pengguna jasa.
2. *Reliability*, yaitu ada kesesuaian antara kenyataan layanan yang diberikan dengan layanan yang dijanjikan, akurat dan memuaskan. Hal ini merupakan faktor penting karena akan mempengaruhi perencanaan usaha dan kepastian dari pengguna jasa dalam mendapat layanan sesuai dengan ekspektasinya.
3. *Responsiveness*, adalah kemampuan dalam memberikan layanan secara tepat dan tanggap. Penyedia layanan harus bertanggung jawab dalam memberikan penyelesaian masalah-masalah yang dihadapi pengguna jasa. Penyelesaian masalah tersebut sebisa mungkin harus dilakukan dengan cepat, tepat dan akurat. Demikian juga dalam hal muncul pertanyaan-pertanyaan dari pengguna jasa dalam proses pelayanan, maka penyedia jasa layanan harus dapat memberikan jawaban dengan benar, sehingga setiap pengguna jasa merasa puas dalam mendapatkan pelayanan.

4. *Assurance*, mencakup pengetahuan, kemampuan, kesopanan dan sifat dapat dipercaya yang dimiliki oleh para pegawai, bebas dari bahaya dan resiko atau keragu-raguan. Dalam dimensi ini hendaknya pelayanan yang diberikan oleh tenaga-tenaga yang berkompeten, memiliki kemampuan dan pengetahuan yang baik dalam memberikan pelayanan. Disamping itu, pelayanan harus dilakukan dengan sopan dan ramah sehingga pengguna jasa dibuat merasa nyaman dan terciptanya kredibilitas yang baik dalam pelayanan.
5. *Empathy*, adanya kedekatan dari penyedia layanan dengan pengguna layanan serta perhatian dengan memahami kebutuhan pengguna jasa layanan serta perhatian dan memahami kebutuhan pengguna jasa layanan. Hal ini dapat dilakukan dengan membuat akses komunikasi yang dapat memudahkan komunikasi antara penyedia layanan dengan pengguna jasa layanan, sehingga penyedia layanan dapat mengenal pengguna jasanya dengan baik dan keinginan pengguna jasa dalam proses layanan dapat dimengerti.

2.1.3. Jalur Angkutan

Dalam Pasal 1 ayat (1) Bab I Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Dan Lalu Lintas Jalan Jalur adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan. Pada pelayanan angkutan umum membutuhkan rute trayek yang tersedia, Rute adalah jarak tempuh atau arah tempuh dari tempat satu ke tempat lainnya yang dilalui atau dijalani dalam kurun waktu tertentu. Berdasarkan Pasal 1 ayat (11) Bab I Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek pengertian trayek adalah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal. Rute memiliki jangkauan pelayanan, jadwal, frekuensi kedatangan dan keberangkatan angkutan umum, tarif,

fasilitas berhenti halte dan terminal. Dalam menghadapi perkembangan jenis angkutan umum diperlukan penjagaan keseimbangan pelayanan antara penyedia dan permintaan menurut rutenya (DepHubDat, 2002). Menurut Keputusan Menteri Perhubungan KM. 35 Tahun 2003, Bab III Pasal 2 ada beberapa jenis trayek yaitu :

1. Trayek lintas batas negara, yaitu trayek yang melalui batas negara.
2. Trayek antar kota antar propinsi, yaitu trayek yang melalui lebih dari satu daerah propinsi.
3. Trayek antar kota dalam propinsi, yaitu trayek yang melalui antar daerah kabupaten dan kota dalam satu daerah propinsi.
4. Trayek kota, yaitu trayek yang keseluruhannya berada dalam kota.
5. Trayek pedesaan, yaitu trayek yang keseluruhannya berada dalam kabupaten.
6. Trayek perbatasan, yaitu trayek antar pedesaan yang berbatasan, yang keseluruhannya berada di daerah propinsi atau antar daerah propinsi.

Kumpulan trayek yang menjadi yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang disebut jaringan trayek (Keputusan Menteri Perhubungan KM. 35 tahun 2003). Menurut Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat SK.687/AJ.206/DRJD/2020 bahwa jaringan Faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam menetapkan jaringan trayek adalah sebagai berikut :

1. Pola tata guna tanah
Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik. Untuk memenuhi hal itu, lintasan trayek angkutan umum diusahakan melewati tata guna lahan dengan potensi permintaan yang tinggi. Demikian juga lokasi-lokasi potensial menjadi tujuan berpergian diusahakan menjadi prioritas perjalanan.
2. Pola pergerakan penumpang angkutan umum
Rute angkutan umum yang baik adalah rute yang mengikuti arah pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan

pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga transfer moda yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan.

3. Kepadatan penduduk

Salah satu faktor yang menjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah tersebut.

4. Daerah pelayanan

Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah potensial pelayanan, juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyedia fasilitas angkutan umum.

5. Karakteristik jaringan

Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klarifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada.

Pelayanan angkutan umum penumpang diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik. Aksesibilitas adalah ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lainnya dan mudah atau susah nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Lintasan trayek angkutan umum diusahakan melewati tata guna lahan dengan potensi permintaan yang tinggi. Demikian juga lokasi-lokasi yang potensial menjadi tujuan berpergian diusahakan menjadi prioritas pelayanan.

2.1.4. Pemilihan Moda Angkutan

Dikutip Nafatalli (2020) Secara sederhana pemilihan moda berkaitan dengan jenis transportasi yang digunakan, moda yang digunakan yaitu berjalan kaki atau menggunakan kendaraan, seperti kendaraan pribadi (sepeda, sepeda motor, mobil) atau angkutan umum (bus, becak dan lain-

lain). Menurut Mentari (2018) Secara garis besar terdapat dua kelompok besar moda transportasi moda yaitu :

1. Kendaraan Pribadi (*private transportasion*)

Moda transportasi yang dikhususkan untuk pribadi seseorang dan seseorang itu bebas menggunakannya kemana aja, kapan saja, dan dimana saja yang diinginkan atau tidak menggunakannya sama sekali (mobilnya disimpan di garasi).

2. Kendaraan Umum (*public transportasion*)

Moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih.

Pemilihan terhadap suatu moda dipilih karena mempunyai rute terpendek, tercepat, atau termurah, atau kombinasi dari ketiganya. Faktor lain yang mempengaruhi adalah ketidaknyamanan dan keselamatan, hal seperti ini harus dipertimbangkan dalam pemilihan moda dikutip Alfandi (2018).

Menurut Roland, dkk. (2019) terdapat empat faktor yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap pemilihan moda yaitu :

1. Karakteristik perjalanan (*travel characteristics factor*) meliputi :

- a. Tujuan perjalanan (*trip purpose*), seperti pergi bekerja, sekolah, belanja dan lain-lain.
- b. Waktu perjalanan (*time of trip made*), seperti pagi hari, siang , sore, malam, hari libur, dan seterusnya
- c. Panjang perjalanan (*trip length*), merupakan jarak fisik antara asal dan tujuan, termasuk panjang rute/ruas, waktu perbandingan kalau menggunakan modamoda lain.

2. Kelompok karakteristik si pengguna perjalanan (*traveler characteristics factor*) meliputi :
 - a. Pendapatan (*income*), berupa daya beli si pelaku perjalanan untuk membiayai perjalanannya, entah dengan mobil pribadi atau angkutan umum
 - b. Kepemilikan kendaraan (*car ownership*), berupa tersedianya kendaraan sebagai sarana melakukan perjalanan
 - c. Kondisi kendaraan (tua, jelek, baru, dan lain-lain)
 - d. Kepadatan pemukiman (*density of residential development*)
 - e. Sosial-ekonomi, seperti struktur dan ukuran keluarga (pasangan muda, punya anak, pensiunan atau bujangan) usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, punya lisensi mengemudi (SIM) atau tidak.
3. Kelompok faktor karakteristik system transportasi (*transportation of system characteristics factor*) meliputi :
 - a. Waktu relatif (lama) perjalanan (*Relative Travel Time*), mulai dari lamanya waktu kendaraan menunggu kendaraan dan waktu diatas kendaraan (waktu perjalanan).
 - b. Biaya relatif perjalanan (*Relative travel cost*), yaitu seluruh biaya yang timbul akibat melakukan perjalanan dari asal ke tujuan untuk semua moda yang berkompetisi, seperti tarif angkutan, bahan bakar, dan lain-lain.
 - c. Tingkat pelayanan relatif (*Relative level of service*), yaitu variable yang bervariasi dan sulit diukur, contohnya variable kenyamanan dan kesenangan, yang membuat orang mudah gonta-ganti moda transportasi.
 - d. Tingkat akses/indeks daya hubung/ kemudahan pencapaian tempat tujuan
 - e. Tingkat kehandalan angkutan disegi waktu (tepat waktu/reliability), ketersediaan tempat parker atau tarif.

4. Kelompok karakteristik kota dan zona (Spatial Characteristics factor) meliputi :

- a. Jarak kediaman dengan tempat kegiatan
- b. Kepadatan penduduk

Dalam memodelkan pergerakan, pemilihan moda transportasi sangat tergantung oleh beberapa hal, misalnya tergantung pada pelaku perjalanan dan moda transportasi yang digunakan baik kendaraan pribadi maupun angkutan umum. Pemilihan moda transportasi disebut dapat dikelompokkan dalam dua kelompok (Supit, dkk. 2019) yaitu :

1. Pengguna jasa transportasi atau pelaku perjalanan (*trip maker*)
 - a. Golongan Paksawan (*captive*), yaitu golongan masyarakat yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan mobil pribadi.
 - b. Golongan Pilihwan (*choice*), yaitu golongan masyarakat yang mempunyai kemudahan atau akses ke kendaraan pribadi dan dapat memilih untuk menggunakan angkutan umum atau angkutan pribadi.
2. Bentuk alat moda transportasi
 - a. Kendaraan pribadi (*private transportation*), yaitu moda transportasi yang diharuskan untuk pribadi, seseorang yang bebas menggunakan kemana saja, kapan saja, dan dimana saja yang diinginkan atau tidak menggunakan sama sekali.
 - b. Kendaraan angkutan umum (*public transportation*), yaitu moda transportasi yang diperuntukkan untuk kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta berkaitan dengan peraturan yang sama.

2.1.5. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu adalah upaya peneliti untuk mencari perbandingan dan selanjutnya untuk menentukan inspirasi baru untuk penelitian selanjutnya di samping itu kajian terdahulu membantu penelitian

dalam memposisikan penelitian serta menunjukkan orisinalitas dari penelitian.

Penelitian-penelitian terdahulu berfungsi sebagai acuan dan pendukung untuk melakukan penelitian ini. Penelitian-penelitian terdahulu yang digunakan sebagai acuan dan pendukung adalah penelitian dengan salah satu atau acuan dan pendukung adalah penelitian dengan salah satu atau lebih variabel yang sama dengan penelitian ini (Surjaweni, 2015). Berikut merupakan tabel dengan isi penelitian sebelumnya :

Tabel 2.1
Rujukan Penelitian untuk Variabel Kinerja Angkutan

Judul	Analisi Pengaruh Kinerja Angkutan Umum Trans Sarbagita Terhadap Animo Masyarakat Pengguna Di Provinsi Bali
Penulis Judul	Anak Agung Gede Oka Nirjaya Dan Nyoman Djinar Setiawan
Jurnal	E-Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana 5.8 (2016): 2517-2548
Metode Analisis	Analisi deskriptif dan Analisis Koefisien regresi standar.
Variabel Penelitian	Variabel Independen (Bebas) X1 : Dimensi Kendaraan X2 : Sikap Awak Kendaraan X3 : Tarif Angkutan Variabel Dependen (Terikat) Y1 : Kinerja Angkutan Trans Sarbagita Y2 : Animo Masyarakat Pengguna

Hasil Penelitian	Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan penelitian ini dapat disimpulkan beberapa hal : 1. Dimensi kendaraan, sikap awak kendaraan dan tarif angkutan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja angkutan Trans Sarbagita di Provinsi Bali; 2. Dimensi kendaraan, sikap awak kendaraan, tarif angkutan dan kinerja angkutan Trans Sarbagita berpengaruh positif dan signifikan terhadap animo masyarakat pengguna di Provinsi Bali; 3. Dimensi kendaraan, sikap awak kendaraan dan tarif angkutan berpengaruh tidak langsung terhadap animo masyarakat pengguna melalui kinerja angkutan Trans Sarbagita di Provinsi Bali.
Hubungan dengan Penelitian	Penelitian terdahulu dan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu terdapat hubungan antara Kinerja Angkutan Terhadap Pemilihan moda angkutan.

Sumber: Jurnal penelitian terdahulu yang dipublikasikan di *Google Scholar*

Tabel 2.2
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kualitas Pelayanan

Judul	Pengaruh Kualitas Pelayanan Dan Tarif Terhadap Minat Beli Penumpang Bus Damri Unit Angkutan Kota Bandung
Penulis Judul	Wulan Yuliyana dan Eva Febriyani
Jurnal	Jurnal Ekonomi Manajemen Volume 4 Nomor 1 (Mei 2018)
Metode Analisis	Analisis regresi liner berganda.

Variabel Penelitian	Variabel Independen (Bebas) X1 : Kualitas Pelayanan X2 : Tarif Variabel Dependen (Terikat) Y : Minat Beli
Hasil Penelitian	Dari keseluruhan uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa kualitas pelayanan dan tarif berpengaruh signifikan terhadap minat beli pada jasa transportasi bus DAMRI Kota Bandung. Dalam penelitian ini variabel tarif memiliki pengaruh yang lebih tinggi terhadap minat beli, yang artinya bahwa keberhasilan pada jasa transportasi bus DAMRI sangat ditentukan oleh kualitas pelayanan yang baik dan tarif yang terjangkau.
Hubungan dengan Penelitian	Penelitian terdahulu dan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu terdapat hubungan Kualitas Pelayanan terhadap Pemilihan Moda angkutan Umum.

Sumber: Jurnal penelitian terdahulu yang dipublikasikan di *Google Scholar*

Tabel 2.3
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Jalur Angkutan

Judul	Daya Dukung Layanan Angkot Berdasarkan Jarak Jangkauan Masyarakat Terhadap Jalur Trayek Di Kota Manado
Penulis Judul	Viona V. Wakari, dkk.
Jurnal	Jurnal Spasial Vol 6. No. 3, 2019
Metode Analisis	Analisis deskriptif kuantitatif dan Analisis <i>Buffer</i> Dengan alat bantu GIS (<i>geographic information system</i>)
Variabel Penelitian	Variabel Independen (Bebas) X1 : Jalur Angkutan

	<p>X2 : Permukiman</p> <p>Variabel Dependen (Terikat)</p> <p>Y : Jarak Jangkau Masyarakat</p>
<p>Hasil Penelitian</p>	<p>Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan penelitian ini dapat disimpulkan beberapa hal :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dalam skala kota rata-rata preferensi jarak berjalan ideal hanya 154m tapi jika dilihat per kecamatan yang cukup jauh misalnya Kecamatan Sario 233m dan Kecamatan Wenang 200m. Tapi ada prefrensi kecamatan yang rendah di duga karna terkait dengan kondisi klerengan pada Kecamatan Malalayang 114m, Kecamatan Wenang 177m, Kecamatan Tikala 186m, Kecamatan Paal dua 160m, Kecamatan Mapanget 115m, Kecamatan Singkil 155m, Kecamatan Tuminting 150m, dan Kecamatan Bunaken 100m. 2. Dari hasil buffer jika menggunakan preferensi skala kota dengan jangkauan 154m total penduduk Kota Manado yang terlayani hanya 29% (124.83 jiwa) sedangkan yang tidak terlayani 71% (299.10 jiwa). Jika dilihat preferensi penduduk per kecamatan ada sedikit perubahan proposi keterlayanan. Pada Kecamatan Malalayang dengan preferensi jarak berjalan 114m proposi terlayani 28% tidak terlayani 72% , Kecamatan Sario dengan preferensi jarak berjalan 177m proposi terlayani 47% tidak terlayani 53%, Kecamatan Wenang dengan preferensi jarak berjalan 200m proposi terlayani 81% tidak terlayani 19% Kecamatan Tikala dengan preferensi jarak berjalan 186m proposi terlayani 8% tidak terlayani 92%, Kecamatan Paal dua Dua dengan preferensi jarak berjalan 160m proposi terlayani 33% tidak terlayani 67%, Kecamatan Mapanget dengan preferensi jarak 115m proposi terlayani 12% tidak terlayani

	88%, Kecamatan Singkil dengan preferensi jarak 155m proposi terlayani 30% tidak terlayani 70%, Kecamatan Tuminting dengan preferensi jarak berjalan 150m proposi terlayani 27% tidak terlayani 73%, Kecamatan Bunaken dengan preferensi jarak berjalan 100m proposi terlayani 18% tidak terlayani 82%.
Hubungan dengan Penelitian	Penelitian terdahulu dan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu terdapat hubungan antara Jalur Angkutan Terhadap Pemilihan Moda Angkutan Umum.

Sumber : Jurnal penelitian terdahulu yang dipublikasikan di *Google Scholar*

Tabel 2.4
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Pemilihan Moda Angkutan Umum

Judul	Analisa Pemilihan Moda Angkutan Kota Manado-Kota Gorontalo Menggunakan Model Binomial-Logit-Selisih
Penulis	Jurike Ireynne Toar, dkk.
Judul	
Jurnal	Jurnal Sipil Statik Vol.3 No.1, Januari 2015
Metode Analisis	Analisis Regresi Linier berganda
Variabel Penelitian	Variabel Independen (Bebas) X1 : Cost X2 : Waktu Tempuh X3 : Waktu Tunggu Variabel Dependen (Terikat) Y : Pemilihan moda
Hasil Penelitian	Berdasarkan hasil Penelitian :

	<ol style="list-style-type: none"> 1. Berdasarkan Jenis Kelamin penggunaan moda bus didominasi oleh perempuan dengan prosentase sebesar 63%, sedangkan untuk pengguna moda mobil sewa didominasi oleh laki-laki dengan prosentase sebesar 63,6%. 2. Berdasarkan usia moda bus dipilih oleh pengguna moda dengan usia 21-25 tahun sebesar 25% dengan moda mobil sewa dipilih oleh pengguna moda dengan usai 31-35 tahun sebesar 18%. 3. Model pemilihan moda yang dihasilkan dalam studi ini merupakan analisis untuk pergerakan penumpang bus dan mobil sewa untuk rute Manado-Gorontalo. Studi dapat dikembangkan untuk pergerakan penumpang dengan rute rete lainnya.
<p>Hubungan dengan Penelitian</p>	<p>Penelitian terdahulu dan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu terdapat hubungan antara Pemilihan Moda Angkutan Umum.</p>

Sumber : Jurnal penelitian terdahulu yang dipublikasikan di *Google Scholar*

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu terhadap penelitian sekarang tentunya terdapat perbedaan lain dari penelitian terdahulu dengan sekarang adalah objek penelitian, lokasi penelitian, dan judul penelitian. Penelitian terdahulu berfungsi sebagai acuan peneliti dalam penelitian yang sekarang dan juga bisa dijadikan sebagai pedoman bagi penelitian sekarang dalam bidang yang sama.

2.2. Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada

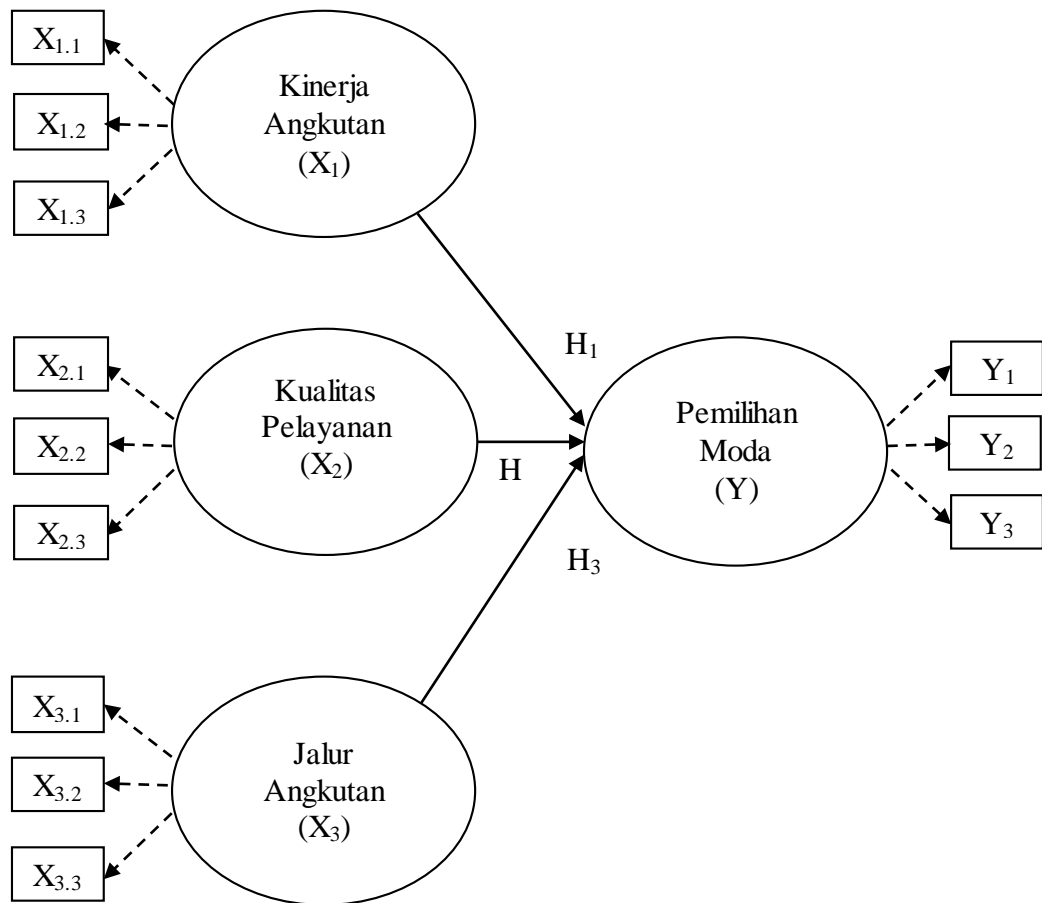
fakta – fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Jadi Hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian, belum jawaban yang empirik (Sugiyono, 2016). Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah :

- H₁ : Diduga kinerja angkutan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan moda angkutan di terminal Manggar Kabupaten Belitung Timur.
- H₂ : Diduga kualitas pelayanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan moda angkutan di terminal Manggar Kabupaten Belitung Timur.
- H₃ : Diduga jalur angkutan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pemilihan moda angkutan di terminal Manggar Kabupaten Belitung Timur.

2.3. Kerangka Pemikiran

Berdasarkan teori yang telah diuraikan sebelumnya dan hasil penelitian terdahulu, maka variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah Kinerja Angkutan, Kualitas Pelayanan, Jalur Angkutan dan Pemilihan moda. Sehingga kerangka penelitian ini dapat digambar seperti gambar 2.1 sebagai berikut:

Gambar : 2.1
Kerangka Pemikiran



Keterangan Gambar :

—————> = Pengaruh

-----> = Pengukur

H = Hipotesis

□ = Indikator

○ = Variabel

Variabel dan indikator yang dikembangkan dalam penelitian ini meliputi :

1. Kinerja Angkutan Umum (X_1) Anak Agung Gede Oka Nirjaya Dan Nyoma Djinar Setiawan (2016)

Indikator-indikator Kinerja Angkutan antara lain :

$X_{1.1}$ Waktu tunggu

$X_{1.2}$ Kecepatan perjalanan

$X_{1.3}$ Waktu perjalanan

2. Kualitas Pelayanan (X_2) Wulan Yuliyana Dan Eva Febriyani (2018)

Indikator-indikator Kualitas Pelayanan antara lain :

$X_{2.1}$ Berwujud (*Tangibility*)

$X_{2.2}$ Ketanggapan (*Responsiveness*)

$X_{2.3}$ Jaminan (*Assurance*)

3. Jalur Angkutan (X_3) Viona V. Wakari, dkk. (2019)

Indikator-indikator Jalur Angkutan antara lain :

$X_{3.1}$ Jumlah Kendaraan

$X_{3.2}$ Rute Trayek Angkutan Umum

$X_{3.3}$ Jarak Rute Angkutan Umum

4. Pemilihan moda angkutan (Y) Jurike Irejne Toar, dkk. (2017)

Indikator-indikator Pemilihan moda angkutan umum antara lain :

Y_1 Karakteristik perjalanan

Y_2 Karakteristik sistem transportasi

Y_3 Karakteristik pelaku perjalanan