

TINJAUAN KARAKTERISTIK PEMILIHAN MODA MENUJU KAWASAN *CENTRAL BUSINESS DISTRICT* (CBD) DI KOTA TASIKMALAYA

REVIEW OF MODE CHOICE CHARACTERISTICS TOWARDS THE CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD) AREA IN TASIKMALAYA CITY

Erik Descia Krisma^{1,*}, Tatang Adhiatna², dan Giri Hapsari³

^{1,2,3}Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

Jl. Raya Setu, No. 89, Bekasi, 17520

*E-mail: erikdesciakrisma@gmail.com

ABSTRACT – The high of trip attraction towards the Central Business District (CBD) of Tasikmalaya City due to the usage of private transportation, has resulted in fluctuating traffic activity on the access routes to this area, especially on the road segments and intersections, leading to traffic congestion. The number of trips attraction to the CBD area amounts to 80,775 trips per day, with 90% being facilitated by private transportation choices. Public transportation usage to the CBD area is only at 4%, even though public transportation services are still in operation. However, the quality of public transportation services has not reached its maximum potential, thus reducing the usage of public transportation. This research was conducted to review the characteristics that can influence mode choice towards the CBD area in Tasikmalaya City through descriptive statistical analysis based on the results of interview surveys. The survey results regarding mode choice for travel towards the CBD area among 1142 respondents in Tasikmalaya identified influencing factors, including: traveler characteristics, travel characteristics, and the quality of public transportation services. Descriptive data indicates a dominance in mode choice based on traveler characteristics, including: age 16-24, male gender, married status, monthly income exceeding Rp 4,000,000, and the choice of not owning a vehicle. The highest choices in travel characteristics include: travel distances exceeding 10 km dominating, with travel times of 4-8 minutes being the most commonly selected. Most journeys are for work purposes, and the most common transportation cost falls in the range of Rp 5,000 - Rp 10,000. Regarding the assessment of public transportation services, the dominant choice among respondents is feeling less secure in terms of public transportation safety, respondents consider safety to be fairly good, and respondents feel less comfortable in terms of public transportation comfort.

Keywords: central business district, descriptive statistics, mode choice, mode choice characteristics

ABSTRAKSI – Tingginya pergerakan menuju Kawasan CBD Kota Tasikmalaya akibat penggunaan angkutan pribadi menyebabkan aktivitas lalu lintas yang fluktuatif pada akses menuju kawasan tersebut terutama pada ruas jalan dan simpang, sehingga menimbulkan kemacetan. Jumlah perjalanan menuju Kawasan CBD sebesar 80.775 perjalanan/hari ditunjang dengan pemilihan moda sebesar 90% dengan angkutan pribadi. Penggunaan Angkutan Umum menuju Kawasan CBD hanya sebesar 4% padahal aktivitas pelayanan Angkutan Umum masih beroperasi. Namun, pelayanan Angkutan Umum masih belum maksimal, sehingga menurunkan minat masyarakat untuk menggunakan Angkutan Umum. Penelitian ini dilakukan untuk meninjau karakteristik apa saja yang dapat berpengaruh terhadap pemilihan moda menuju Kawasan CBD di Kota Tasikmalaya melalui analisis statistik secara deskriptif berdasarkan hasil survey wawancara. Hasil survey mengenai pemilihan moda perjalanan menuju Kawasan CBD terhadap 1142 responden di Kota Tasikmalaya mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh, yang meliputi: karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan, dan kualitas pelayanan angkutan umum. Data deskriptif menunjukkan dominasi dalam pemilihan moda berdasarkan pelaku perjalanan meliputi: usia 16-24 tahun, jenis kelamin laki-laki, status perkawinan telah berkeluarga, penghasilan bulanan lebih dari Rp 4.000.000,- dan pilihan tidak memiliki kendaraan. Pilihan tertinggi pada karakteristik perjalanan meliputi: Jarak tempuh lebih dari 10 km mendominasi, dengan waktu tempuh 4-8 menit yang paling banyak dipilih. Sebagian besar perjalanan adalah untuk keperluan bekerja dan biaya transportasi yang paling umum adalah Rp 5.000 – Rp 10.000. Terkait penilaian pelayanan angkutan umum, dominasi pilihan responden merasa kurang aman dari segi keamanan AU, responden menganggap cukup baik dari segi keselamatan AU dan responden merasa kurang nyaman dari segi kenyamanan AU.

Kata kunci: karakteristik pemilihan moda, kawasan CBD, pemilihan moda, statistik deskriptif

PENDAHULUAN

Kawasan Pusat Bisnis atau yang lebih sering disingkat sebagai CBD adalah area yang berfungsi sebagai pusat kegiatan utama di suatu wilayah. Menurut penjelasan dari Yeates (1980) yang dikutip dalam Yusran (2007), Kawasan CBD cenderung didominasi oleh berbagai jenis aktivitas ekonomi, termasuk perdagangan, layanan, ritel, dan pusat perbelanjaan yang sering bercampur dalam kompleks-kompleks tertentu dengan tingkat lalu lintas yang tinggi. Meskipun demikian, tidak jarang ditemukan juga Kawasan CBD yang mencakup beragam jenis aktivitas seperti pemukiman, kantor, pendidikan, pelayanan kesehatan, dan ekonomi wilayah lainnya, sehingga menyebabkan keragaman dan variasi dalam aktivitas yang ada di kawasan tersebut. Salah satu contoh Kawasan CBD yang memiliki keragaman seperti ini adalah Kota Tasikmalaya.

Kawasan CBD di Kota Tasikmalaya yang dipenuhi oleh aktivitas perdagangan dan jasa merupakan pusat kegiatan utama wilayah tersebut, dengan tingkat pergerakan yang jauh lebih tinggi dibandingkan dengan wilayah sekitarnya. Hal ini menyebabkan aktivitas lalu lintas yang cukup tinggi di kawasan CBD, karena banyak penduduk yang datang ke Kawasan CBD untuk berbelanja atau bekerja. Selain aktivitas ekonomi yang penting bagi penduduk, kawasan ini juga berlangsung aktivitas sosial yang tinggi. Berdasarkan hasil analisis yang

dilakukan oleh Tim PKL Kota Tasikmalaya pada tahun 2022, Kawasan CBD Kota Tasikmalaya memiliki tingkat pergerakan yang tinggi, dengan jumlah bangkitan mencapai 68.901 perjalanan dan pergerakan tarikan mencapai 80.775 perjalanan. Hal ini berdampak pada aktivitas alu lintas di kawasan CBD terutama selama periode jam sibuk (*peak hour period*) dan mengakibatkan penurunan tingkat pelayanan di ruas jalan dan simpang yang menuju Kawasan CBD. Selain itu, data tersebut juga mencerminkan tingginya mobilitas masyarakat baik dari dalam kawasan CBD menuju wilayah sekitarnya maupun sebaliknya, yang menimbulkan kemacetan lalu lintas. Peningkatan lalu lintas di jalan-jalan perkotaan ini juga merupakan hasil dari pertumbuhan penduduk yang terus meningkat, yang tidak diimbangi dengan peningkatan prasarana jalan yang memadai untuk menangani volume lalu lintas yang semakin besar (Abriyanto, 2020).

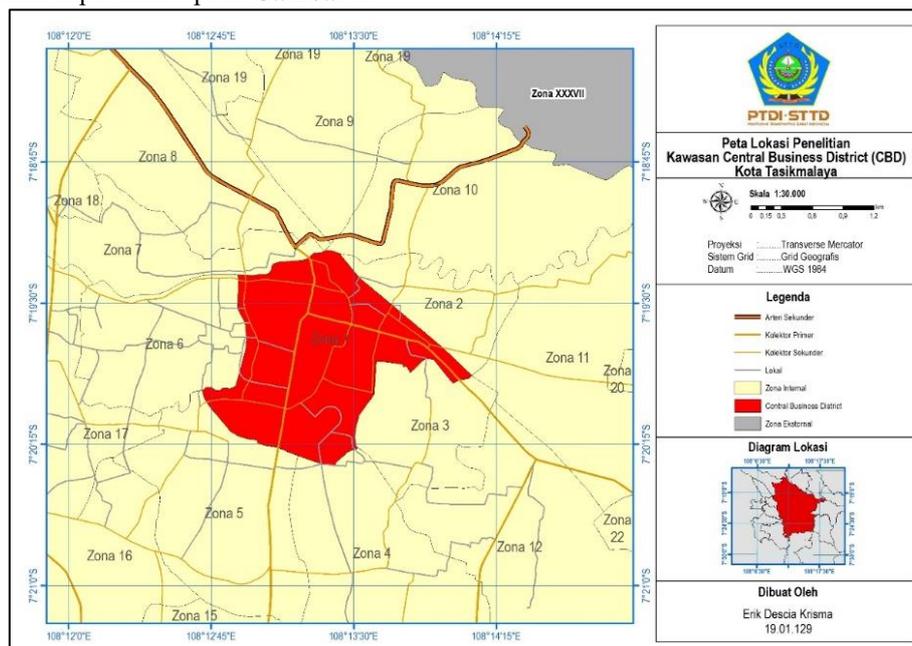
Pemilihan moda transportasi oleh masyarakat untuk perjalanan menuju Kawasan CBD Kota Tasikmalaya dipengaruhi oleh berbagai faktor yang didasarkan pada preferensi masyarakat dan pertimbangan lainnya. Tamin (2000) telah menguraikan beberapa faktor yang memengaruhi keputusan seseorang dalam memilih moda transportasi. Faktor-faktor ini meliputi karakteristik pengguna jalan, karakteristik perjalanan yang dilakukan, karakteristik fasilitas transportasi yang tersedia, serta karakteristik kota atau zona di wilayah tersebut. Dalam hal karakteristik individu pengguna jalan, beberapa faktor yang relevan termasuk usia, tingkat pendapatan, jenis pekerjaan, kepemilikan kendaraan, ukuran keluarga, latar belakang pendidikan, dan lain-lain. Semua faktor ini dapat memengaruhi pilihan moda transportasi yang sesuai dengan kebutuhan dan preferensi setiap individu.

Penelitian ini dilakukan dengan maksud untuk mengetahui besarnya proporsi penggunaan moda masyarakat yang meliputi: angkutan umum dan angkutan pribadi, untuk melakukan pergerakan menuju Kawasan CBD Kota Tasikmalaya. Tujuan penelitian ini secara detail adalah mengetahui kondisi pemilihan moda menuju Kawasan CBD saat ini dengan meninjau karakteristik pemilihan moda masyarakat yang paling mendominasi terhadap pilihan moda yang dikaji yaitu angkutan umum dan angkutan pribadi.

METODE PENELITIAN

Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Tasikmalaya dengan wilayah yang dikaji berfokus pada Kawasan Central Business District (CBD) Kota Tasikmalaya. Kegiatan pengumpulan data dilaksanakan pada Bulan September – Desember 2022 selama berlangsungnya Praktik Kerja Lapangan (PKL) dan dilanjutkan pada Bulan Mei – Agustus 2023 untuk tahapan pengolahan data, analisis data hingga pembuatan laporan hasil penelitian. Peta Lokasi penelitian dapat dilihat pada **Gambar 1**.



Gambar 1 Lokasi penelitian

Teknik Pengumpulan Data

Data yang mendukung penelitian ini meliputi data sekunder dan data primer. Data sekunder yang diperlukan meliputi: 1) data administrasi Kota Tasikmalaya; 2) data RTRW Kota Tasikmalaya; 3) data demografi Kota Tasikmalaya; 4) data kepemilikan kendaraan bermotor Kota Tasikmalaya; dan 5) data trayek Angkutan Umum Kota Tasikmalaya. Data sekunder berasal dari instansi terkait yang didapatkan dengan metode institusional. Sedangkan, data primer didapatkan dengan melakukan survey langsung di lapangan dengan metode

wawancara rumah tangga (*Home Interview*) di wilayah yang dikaji. Wawancara ditujukan kepada pelaku perjalanan dengan rentang usia 15 – 64 tahun yang masuk ke dalam kategori usia produktif. Sampel wawancara ditentukan dari jumlah pergerakan masyarakat yang menuju ke Kawasan CBD dengan metode Bruton (Tamin, 2000). Total sampel responden dijelaskan pada **Tabel 1**.

Tabel 1. Jumlah sampel responden

No	Zona	Kelurahan	Kecamatan	Jumlah Sampel Responden
1	Zona 2	Lengkongsari	Tawang	21
2	Zona 3	Cikalang	Tawang	72
3	Zona 4	Kahuripan	Tawang	66
4	Zona 5	Tuguraja, Tugujaya	Cihideung	45
5	Zona 6	Argasari, Cilembang	Cihideung	20
6	Zona 7	Panglayungan	Cipedes	7
7	Zona 8	Cipedes	Cipedes	43
8	Zona 9	Panyingkiran	Indihiang	31
9	Zona 10	Nagarasari	Cipedes	37
10	Zona 11	Sukaasih, Sukanagara	Purbaratu	38
11	Zona 12	Setiaratum, Setiajaya	Cibereum	41
12	Zona 13	Kersanegara	Cibereum	42
13	Zona 14	Sukahurip, Sumelap	Tamansari	57
14	Zona 15	Mulyasari	Tamansari	71
15	Zona 16	Karsamenak	Kawalu	98
16	Zona 17	Sambongjaya	Mangkubumi	74
17	Zona 18	Sambongpari, Mangkubumi	Mangkubumi	87
18	Zona 19	Linggajaya	Mangkubumi	29
19	Zona 20	Bantarsari	Bungursari	58
20	Zona 21	Sukajaya, Sukarindik, Sukamulya	Bungursari	35
21	Zona 22	Indihiang	Indihiang	58
22	Zona 23	Sirmagalih, Parakannyasag	Indihiang	18
23	Zona 24	Sukajaya, Sukamenak, Purbaratu	Purbaratu	4
24	Zona 25	Singkup	Purbaratu	3
25	Zona 26	Margabakti, Awipari	Cibereum	9
26	Zona 27	Kotabaru, Setianegara	Cibereum	2
27	Zona 28	Ciherang, Ciakar	Cibereum	16
28	Zona 29	Mugarsari, Tamansari	Tamansari	2
29	Zona 30	Tamanjaya	Tamansari	2
30	Zona 31	Setiawargi	Tamansari	2
31	Zona 32	Setiamulya	Tamansari	2
32	Zona 33	Gunungtanda	Kawalu	2
33	Zona 34	Urug	Kawalu	2
34	Zona 35	Gununggede, Talagasari	Kawalu	2
		Leuwiliang, Tanjung	Kawalu	2
		Cilamajang	Kawalu	2
		Cigantang	Mangkubumi	2
		Karikil	Mangkubumi	2
		Cibeuti, Karanganyar	Kawalu	1
		Cipari, Cipawitra	Mangkubumi	3
		Cibunigeulis, Bungursari	Bungursari	48
		Sukalaksana	Bungursari	
		Sukamajukidul, Sukamajukaler	Indihiang	
Total Responden				1142

Teknik Analisis Data

Pada penelitian ini, dilakukan analisis data melalui pendekatan statistik deskriptif. Data-data hasil wawancara diolah menjadi tabel dan representasi grafis agar mempermudah interpretasi. Pendekatan statistik deskriptif berfokus pada penyajian data dalam bentuk tabel dan grafik, serta mengukur ukuran tendensi sentral (Nasir dalam Arianto, 2017 dalam Tangi, dkk. 2022). Namun, dalam penelitian ini, pengukuran terhadap penyebaran data tidak dilakukan. Metode ini digunakan untuk menyajikan hasil wawancara dari responden dalam bentuk grafis seperti histogram, *pie chart* dan berbagai diagram yang sesuai dengan jenis data. Selain itu, juga disajikan secara numerik dengan menghitung ukuran pemusatan data yaitu nilai mean dan modus dari data wawancara. Tujuan dari penggunaan metode ini adalah untuk menjelaskan karakteristik data yang terkait dengan pemilihan moda transportasi menuju Kawasan CBD, khususnya kondisi eksisting wilayah tersebut. Tinjauan terhadap karakteristik pemilihan dilakukan dengan mempertimbangkan teori terkait pemilihan moda yang meliputi: karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan dan karakteristik moda transportasi yang digunakan. Ben-Akiva & Lerman (1995) dalam Tamin (2000) dalam Syahbandi (2020) menjelaskan klasifikasi

dari masing-masing karakteristik yang meliputi: karakteristik pelaku perjalanan yaitu kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan SIM, struktur rumah tangga, pendapatan dan beberapa faktor lain yang terkait; karakteristik perjalanan yaitu tujuan pergerakan, waktu pergerakan dan jarak perjalanan; fasilitas moda yang digunakan yaitu karakteristik kuantitatif berupa waktu perjalanan yaitu waktu menunggu dan waktu di dalam angkutan, biaya transportasi termasuk tarif, biaya bahan bakar serta karakteristik kualitatif yaitu hal-hal yang berkaitan dengan pelayanan yang dapat dirasakan seperti kenyamanan; keamanan; keandalan; dan keteraturan.

Irjayanti, dkk. (2021) melakukan penelitian terkait dengan pemilihan moda pada masyarakat yang menggunakan komuter dengan variabel yang dikaji adalah meliputi umur, jenis kelamin, status perkawinan dan penghasilan bulanan serta karakteristik perjalanan yaitu biaya transportasi. Penelitian yang dilakukan oleh Adwiluvito (2019) menunjukkan bahwa pemilihan moda dipengaruhi pula oleh kepemilikan kendaraan pelaku perjalanan. Penelitian yang dilakukan oleh Septami, dkk. (2019) menunjukkan karakteristik perjalanan yang mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak tempuh, waktu tempuh dan maksud perjalanan. Larasati, dkk. (2022) meneliti terkait dengan aksesibilitas pelayanan angkutan umum dengan mempertimbangkan jarak tempuh pejalan kaki dan fasilitas pelayanan angkutan umum berupa halte atau *shelter*. Subastian, dkk. (2021) melakukan penelitian terkait dengan pemilihan moda angkutan umum yang mempertimbangkan faktor kualitatif angkutan umum meliputi: tingkat keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan merujuk pada PM Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Hasil sintesis variabel berdasarkan tinjauan literatur terkait disajikan pada **Tabel 2**.

Tabel 2. Sintesis variabel penelitian berdasarkan literatur terkait

No.	Karakteristik Pemilihan Moda	Variabel Prediktor (Independent Variable)	Notasi	Jenis Data	Kategori
1.	Karakteristik pelaku perjalanan	Umur	X ₁	Kategorik	1: <16 tahun 2: 16 – 24 tahun 3: 25 – 33 tahun 4: 34 – 42 tahun 5: 43 – 51 tahun 6: 52 – 60 tahun 7: >60 tahun
		Jenis Kelamin	X ₂	Kategorik	1: Laki-laki 2: Perempuan
		Status	X ₃	Kategorik	1: Berkeluarga 2: Belum berkeluarga
		Penghasilan Bulanan	X ₄	Kategorik	1: <Rp 1.000.000 2: Rp 1.000.000 – Rp 2.000.000 3: Rp 2.000.000 – Rp 3.000.000 4: Rp 3.000.000 – Rp 4.000.000 5: >Rp 4.000.000
		Kepemilikan Kendaraan	X ₅	Kategorik	1: Tidak ada 2: Hanya ada 1 kendaraan 3: Memiliki 2 Kendaraan 4: Memiliki >2 Kendaraan
2.	Karakteristik perjalanan	Jarak Tempuh	X ₆	Kategorik	1: <5 km 2: 5 – 10 km 3: >10 km
		Waktu Tempuh	X ₇	Numerik	1: <4 menit 2: 4 – 8 menit 3: 8 – 16 menit 4: >16 menit
		Maksud Perjalanan	X ₈	Kategorik	1: Bekerja 2: Belanja 3: Sekolah 4: Sosial 5: Rekreasi
		Biaya Transportasi	X ₉	Kategorik	1: <Rp 5.000 2: Rp 5.000 – Rp. 10.000 3: Rp 10.000 – Rp 15.000 4: Rp 15.000 – Rp 20.000 5: >Rp 20.000
3.	Karakteristik pelayanan Angkutan Umum	Aksesibilitas Pelayanan Angkutan Umum	X ₁₀	Kategorik	1: <200 m 2: 200 – 400 m 3: 400 – 600 m 4: 600 – 800 m

No.	Karakteristik Pemilihan Moda	Variabel Prediktor (Independent Variable)	Notasi	Jenis Data	Kategori
					5: >1000 m
		Tingkat Keamanan Angkutan Umum	X ₁₁	Kategorik	1: Sangat Kurang Aman 2: Kurang Aman 3: Cukup Aman 4: Aman 5: Sangat Aman
		Tingkat Keselamatan Angkutan Umum	X ₁₂	Kategorik	1: Sangat Kurang Baik 2: Kurang Baik 3: Cukup Baik 4: Baik 5: Sangat Baik
		Tingkat Kenyamanan Angkutan Umum	X ₁₃	Kategorik	1: Sangat Kurang Nyaman 2: Kurang Nyaman 3: Cukup Nyaman 4: Nyaman 5: Sangat Nyaman

HASIL DAN PEMBAHASAN

Preferensi masyarakat dalam memilih angkutan menuju ke kawasan CBD Kota Tasikmalaya dapat diidentifikasi melalui pengumpulan dan pengklasifikasian data hasil wawancara, yang nantinya akan dipresentasikan dalam bentuk tabel dan diagram. Dalam penelitian ini, terdapat sebanyak 1142 data perjalanan masyarakat ke Kawasan CBD yang dianalisis untuk mengidentifikasi bagaimana preferensi masyarakat terkait dengan karakteristik sosio-demografi dan karakteristik perjalanannya menuju ke Kawasan CBD Kota Tasikmalaya. Penelitian ini difokuskan pada daya tarik pergerakan yang berkaitan dengan penggunaan lahan komersial yang dominan di Kawasan CBD. Hasil analisis karakteristik pelaku perjalanan ke Kawasan CBD Kota Tasikmalaya dapat ditemukan secara singkat pada **Tabel 3**.

Tabel 3. Rekapitulasi data responden berdasarkan preferensi karakteristik pemilihan moda

No	Karakteristik Pemilihan Moda	Variabel	Kategori	Moda yang Dipilih				Total	
				Angkutan Pribadi		Angkutan Umum		N	(%)
				N	(%)	N	(%)		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
1	Karakteristik Pelaku Perjalanan	Umur	<16 Tahun	52	44%	66	56%	118	10%
			16 - 24 Tahun*)	183	77%	56	23%	239	21%
			25 - 33 Tahun	212	94%	13	6%	225	20%
			34 - 42 Tahun	192	92%	17	8%	209	18%
			43 - 51 Tahun	133	96%	5	4%	138	12%
			52 - 60 Tahun	102	100%	0	0%	102	9%
			>60 Tahun	106	95%	5	5%	111	10%
		Jenis Kelamin	Laki-laki*)	570	83%	114	17%	684	60%
			Perempuan	410	90%	48	10%	458	40%
		Status	Berkeluarga*)	625	95%	33	5%	658	58%
			Belum Berkeluarga	355	73%	129	27%	484	42%
		Penghasilan Bulanan	<Rp 1.000.000	179	59%	122	41%	301	26%
			Rp 1.000.000 - Rp 2.000.000	147	82%	32	18%	179	16%
			Rp 2.000.000 - Rp 3.000.000	130	96%	5	4%	135	12%
			Rp 3.000.000 - Rp 4.000.000	192	99%	2	1%	194	17%
			>Rp 4.000.000*)	332	100%	1	0%	333	29%
		Kepemilikan Kendaraan	Tidak memiliki kendaraan*)	241	60%	161	40%	402	35%
			Hanya memiliki 1 kendaraan	381	100%	1	0%	382	33%
			Memiliki 2 kendaraan	227	100%	0	0%	227	20%
			Memiliki lebih dari 2 kendaraan	131	100%	0	0%	131	11%
2	Karakteristik Perjalanan	Jarak Tempuh	<5 km	208	82%	46	18%	254	22%
			5 - 10 km	352	83%	73	17%	425	37%
			>10 km*)	420	91%	43	9%	463	41%
		Waktu Tempuh	<4 menit	284	85%	52	15%	336	29%
			4 - 8 menit*)	428	86%	70	14%	498	44%
			8 - 12 menit	236	91%	23	9%	259	23%
			>12 menit	32	65%	17	35%	49	4%
		Maksud Perjalanan	Bekerja*)	627	98%	11	2%	638	56%
			Sekolah	210	64%	118	36%	328	29%
			Belanja	108	79%	29	21%	137	12%
			Sosial	29	94%	2	6%	31	3%
			Rekreasi	6	75%	2	25%	8	1%
		Biaya Transportasi	<Rp 5.000	40	57%	30	43%	70	6%
			Rp 5.000 - Rp 10.000*)	244	73%	88	27%	332	29%
			Rp 10.000 - Rp 15.000	215	91%	20	9%	235	21%

No	Karakteristik Pemilihan Moda	Variabel	Kategori	Moda yang Dipilih				Total		
				Angkutan Pribadi		Angkutan Umum		N	(%)	
				N	(%)	N	(%)			
			Rp 15.000 - Rp 20.000	218	96%	9	4%	227	20%	
			>Rp 20.000	263	95%	15	5%	278	24%	
3	Karakteristik Pelayanan Angkutan Umum	Aksesbilitas	<200 m	75	89%	9	11%	84	7%	
			200 - 400 m*)	447	82%	101	18%	548	48%	
		Pelayanan	Angkutan	400 - 600 m	169	92%	15	8%	184	16%
			Umum	600 - 800 m	164	87%	24	13%	188	16%
		Angkutan	Umum	800 - 1000 m	56	93%	4	7%	60	5%
			Umum	>1000 m	69	88%	9	12%	78	7%
		Tingkat Keamanan	Angkutan	Sangat Kurang Aman	214	22%	13	8%	227	20%
			Umum	Kurang Aman*)	446	46%	66	41%	512	45%
		Angkutan	Umum	Cukup Aman	282	29%	53	33%	335	29%
			Umum	Aman	30	3%	22	14%	52	5%
		Tingkat Keselamatan	Angkutan	Sangat Aman	8	1%	8	5%	16	1%
			Umum	Sangat Kurang Baik	275	28%	16	10%	291	25%
		Angkutan	Umum	Kurang	280	29%	55	34%	335	29%
			Umum	Cukup*)	327	33%	32	20%	359	31%
		Tingkat Kenyamanan	Angkutan	Baik	57	6%	32	20%	89	8%
			Umum	Sangat Baik	41	4%	27	17%	68	6%
		Angkutan	Umum	Sangat Kurang Nyaman	137	14%	10	6%	147	13%
			Umum	Kurang Nyaman*)	504	51%	42	26%	546	48%
		Angkutan	Umum	Cukup Nyaman	275	28%	77	48%	352	31%
			Umum	Nyaman	50	5%	24	15%	74	6%
					Sangat Nyaman	14	1%	9	6%	23

Penjelasan detail terkait dengan karakteristik pemilihan moda meliputi: karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan dan karakteristik pelayanan angkutan umum sebagai faktor yang memiliki pengaruh terhadap pemilihan moda dijelaskan detail sebagai berikut.

Pemilihan Moda Menuju Kawasan *Central Business District* (CBD) Berdasarkan Karakteristik Pelaku Perjalanan

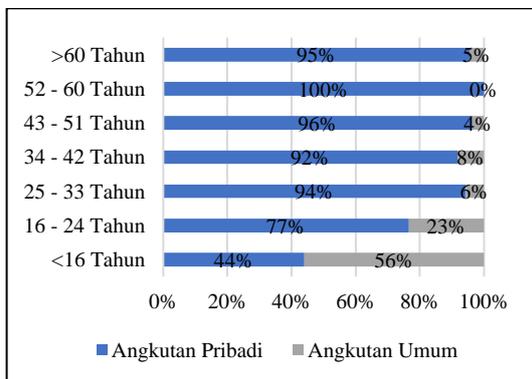
Dari **Tabel 3** dapat disimpulkan pemilihan moda menuju kawasan CBD berdasarkan pengaruh dari variabel yang diteliti. Meninjau pemilihan moda berdasarkan karakteristik umur, dominasi moda yang dipilih untuk perjalanan menuju kawasan CBD adalah angkutan pribadi dengan perjalanan tertinggi pada rentang umur 16 – 24 tahun sebesar 212 pelaku perjalanan dengan persentasenya sebesar 94%. Perjalanan terendah dilakukan oleh pelaku perjalanan dengan karakteristik umur berada pada rentang 52 – 60 tahun, dengan dominasi moda yang dipilih adalah angkutan pribadi sebesar 102 orang atau 100% dari total pelaku perjalanan dan tidak ada responden yang memilih angkutan umum pada kategori ini. Secara visual, pemilihan moda berdasarkan kategori umur dapat dilihat pada **Gambar 2**.

Karakteristik pelaku perjalanan berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh jenis kelamin laki-laki sebesar 684 orang atau 60%. Sedangkan, perjalanan menuju Kawasan CBD dengan jenis kelamin perempuan adalah sebesar 40% atau sebanyak 458 orang. Dominasi moda yang dipilih berdasarkan jenis kelamin adalah angkutan pribadi dengan banyak pelaku perjalanan berdasarkan jenis kelaminnya sebesar 570 orang laki-laki dan 410 perempuan. Sedangkan, yang memilih menggunakan angkutan umum adalah 114 laki-laki dan 48 perempuan dari total pengguna angkutan umum berdasarkan karakteristik jenis kelamin responden. Secara visual pemilihan moda berdasarkan jenis kelamin lebih detail dijelaskan pada **Gambar 3**.

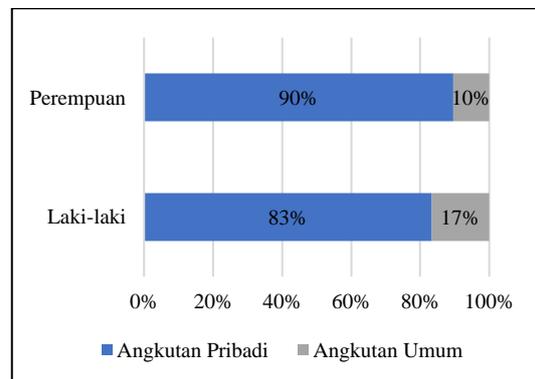
Persentase penggunaan angkutan pribadi menuju Kawasan CBD adalah sebesar 95% untuk responden dengan status telah berkeluarga. Sedangkan, 5% dari total responden dengan status telah berkeluarga lebih memilih menggunakan angkutan umum. Responden dengan status belum berkeluarga cenderung memilih angkutan pribadi untuk perjalanan menuju Kawasan CBD dengan proporsi sebesar 73%. Sebanyak 27% dari total responden yang memiliki status belum berkeluarga, memilih angkutan umum untuk perjalanan menuju Kawasan CBD. Visualisasi pemilihan moda menuju Kawasan CBD berdasarkan status responden dapat dilihat pada **Gambar 4**.

Karakteristik pelaku perjalanan berdasarkan pendapatan di dominasi oleh penggunaan angkutan pribadi. Rata-rata responden dengan penghasilan dengan penghasilan >Rp 4.000.000,00 cenderung memilih angkutan pribadi dengan besar persentase pemilihan moda 100. Sebanyak 41% dari total responden dengan penghasilan di bawah Rp 1.000.000,00 memilih menggunakan angkutan umum menuju Kawasan CBD. Sedangkan, 59% responden lain, lebih memilih menggunakan angkutan pribadi sebagai moda yang dipilih untuk melangsungkan perjalanannya. Visualisasi pemilihan moda berdasarkan karakteristik penghasilan bulanan yang dimiliki oleh responden dapat dilihat lebih jelas pada **Gambar 5**.

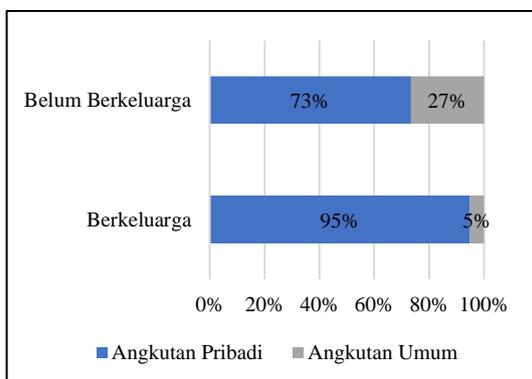
Pemilihan moda berdasarkan kepemilikan kendaraan didominasi oleh penggunaan angkutan pribadi. Responden dengan kepemilikan kendaraan lebih dari 2 unit memilih menggunakan angkutan pribadi dengan proporsi sebesar 100%. Responden yang tidak memiliki kendaraan, memilih angkutan pribadi dengan proporsi sebesar 60%, didominasi oleh pelajar dan ibu rumah tangga yang umumnya tidak membawa kendaraan sendiri. Sedangkan, 40% dari kategori yang sama memilih menggunakan angkutan umum yang juga didominasi oleh pelajar dan ibu rumah tangga. Pemilihan moda menuju Kawasan CBD berdasarkan kepemilikan kendaraan responden dapat dilihat secara visual pada **Gambar 6**.



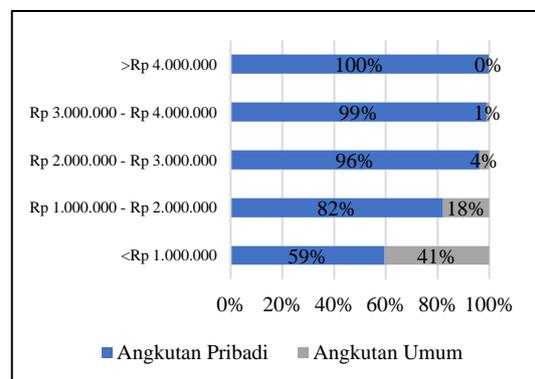
Gambar 2. Pemilihan moda menuju kawasan CBD berdasarkan kategori umur responden



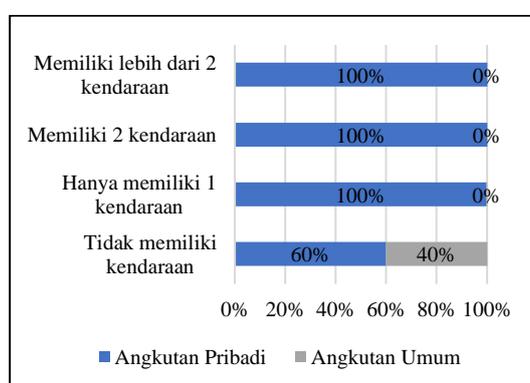
Gambar 3. Pemilihan moda menuju kawasan CBD berdasarkan jenis kelamin responden



Gambar 4. Pemilihan moda menuju kawasan CBD berdasarkan status responden



Gambar 5. Pemilihan Moda Kawasan CBD Berdasarkan Penghasilan Bulanan Responden



Gambar 6. Pemilihan Moda Menuju Kawasan CBD Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Responden

Pemilihan Moda Menuju Kawasan *Central Business District* (CBD) Berdasarkan Karakteristik Perjalanan

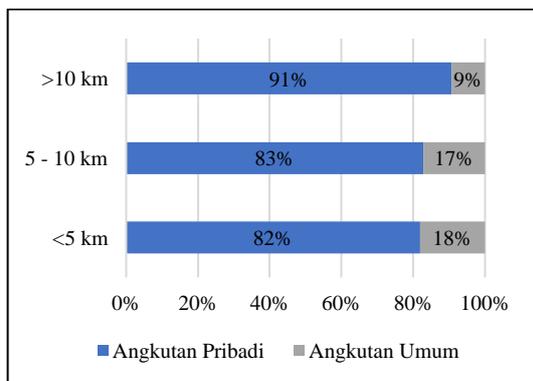
Dari data yang didapatkan sebesar 91% dengan kategori jarak lebih besar dari 10 km lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi menuju kawasan CBD Kota Tasikmalaya. Sedangkan, sebesar 9% responden dari kategori yang sama, lebih memilih menggunakan angkutan umum. Kategori lain yang terpaut dalam variabel ini, didominasi dengan penggunaan angkutan pribadi untuk perjalanan menuju Kawasan CBD Kota Tasikmalaya.

Lebih detail, pemilihan moda menuju Kawasan CBD berdasarkan jarak tempuh perjalanan responden dapat dilihat pada **Gambar 7**.

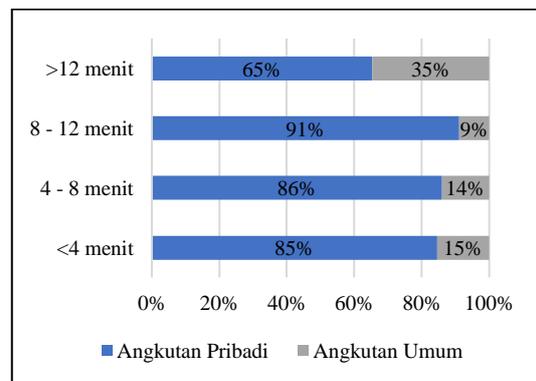
Pemilihan moda berdasarkan waktu perjalanan yang memiliki hubungan dengan jarak tempuh perjalanan dari variabel yang telah ditinjau sebelumnya. Jarak tempuh yang jauh relatif berbanding lurus dengan durasi waktu tempuh yang dialami oleh pelaku perjalanan. Namun hal tersebut mempertimbangkan faktor aksesibilitas menuju lokasi yang akan dituju, sehingga sangat mungkin perjalanan dapat berlangsung lebih cepat walaupun jarak tempuhnya jauh. Dari data pada **Tabel 3** dapat disimpulkan bahwa seluruh kategori pada variabel waktu tempuh didominasi oleh penggunaan angkutan pribadi daripada penggunaan angkutan umum. Lebih detail, proporsi pemilihan moda menuju Kawasan CBD berdasarkan waktu perjalanan responden ditampilkan pada **Gambar 8**.

Faktor karakteristik perjalanan lain yang dipertimbangkan oleh peneliti sebagai variabel dalam penelitian ini adalah maksud perjalanan. Dominasi kegiatan yang ada di Kawasan CBD Kota Tasikmalaya merupakan kegiatan yang berpotensi menimbulkan tarikan perjalanan, sehingga perjalanan dengan maksud bekerja, sekolah dan belanja lebih mendominasi pergerakan menuju wilayah tersebut. Hasil data pada Tabel V.1 berdasarkan maksud perjalanan didominasi oleh pemilihan moda dengan angkutan pribadi daripada perjalanan dengan menggunakan angkutan umum. Perjalanan bekerja yang merupakan data perjalanan paling tinggi, didominasi oleh penggunaan angkutan pribadi sebesar 98%. 2% responden pada kategori yang sama memilih untuk menggunakan angkutan umum dalam melangsungkan perjalanannya menuju kawasan CBD. Lebih lanjut terkait dengan pemilihan moda menuju Kawasan CBD berdasarkan maksud perjalanan responden dapat dilihat lebih detail pada **Gambar 9**.

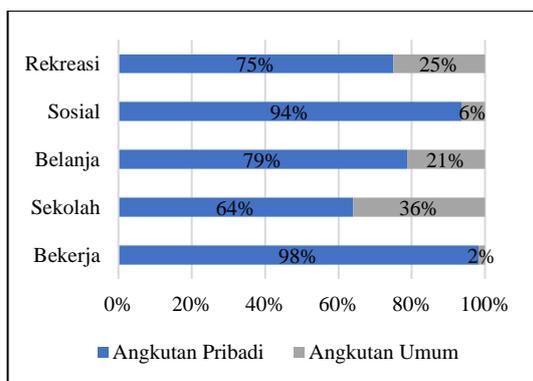
Proporsi responden berdasarkan biaya perjalanan terhadap pemilihan moda menuju Kawasan CBD didominasi oleh penggunaan angkutan pribadi dengan kategori biaya transportasi dengan perjalanan tertinggi adalah pada biaya transportasi antara Rp 5.000 – Rp 10.000 dengan total responden sebanyak 332 orang. Dominasi perjalanan dengan menggunakan angkutan pribadi sebesar 73% dari total responden pada kategori tersebut serta 27% responden lain dari kategori yang sama, memilih untuk menggunakan angkutan umum menuju Kawasan CBD Kota Tasikmalaya. Pemilihan moda berdasarkan biaya perjalanan responden dapat dilihat pada **Gambar 10**.



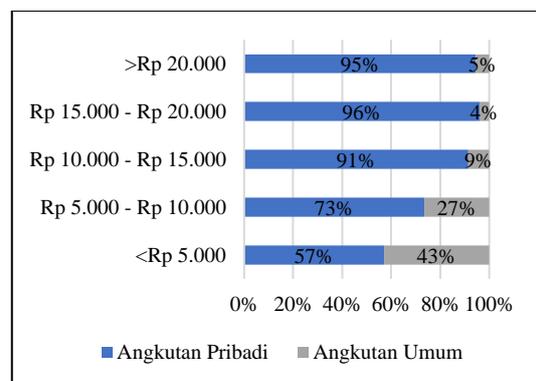
Gambar 7. Pemilihan Moda Kawasan CBD Berdasarkan Jarak Tempuh Perjalanan Responden



Gambar 8. Pemilihan Moda Menuju Kawasan CBD Berdasarkan Waktu Perjalanan Responden



Gambar 9. Pemilihan Moda Menuju Kawasan CBD Berdasarkan Maksud Perjalanan Responden



Gambar 10. Pemilihan Moda Menuju Kawasan CBD Berdasarkan Biaya Perjalanan Responden

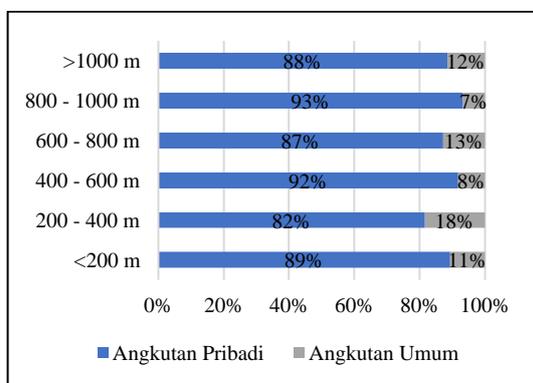
Pemilihan Moda Menuju Kawasan *Central Business District* (CBD) Berdasarkan Karakteristik Pelayanan Angkutan Umum

Penelitian ini difokuskan pula terhadap kinerja jaringan pelayanan angkutan umum yang berkaitan coverage area atau cakupan pelayanan angkutan umum sebagai pendekatan aksesibilitas pelaku perjalanan menuju fasilitas pelayanan angkutan umum. Cakupan pelayanan angkutan umum cenderung lebih mudah diakses di Kawasan CBD Kota Tasikmalaya dan kawasan lain yang berdekatan dengan Kawasan CBD serta wilayah tersebut dilalui oleh banyak trayek Angkutan Umum. Kategori tertinggi yang dipilih responden berdasarkan data pada Tabel V.1 adalah kategori cakupan pelayanan Angkutan Umum dengan jarak 200 – 400 m sebanyak 548 responden. Lebih detail, penjelasan terkait pemilihan moda menuju Kawasan CBD Kota Tasikmalaya dengan mempertimbangkan cakupan pelayanan angkutan umum dapat dilihat pada **Gambar 11**.

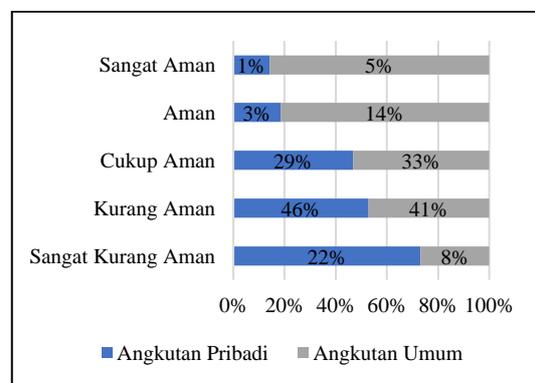
Selain dari beberapa karakteristik yang diteliti meliputi karakteristik pelaku perjalanan dan karakteristik perjalanan yang dilakukan. Pada penelitian ini juga difokuskan untuk mengetahui bagaimana pengaruh karakteristik pelayanan moda angkutan umum terhadap pemilihan moda menuju Kawasan CBD Kota Tasikmalaya. Karakteristik pelayanan angkutan umum yang dikaji dalam penelitian ini mengacu pada PM No. 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Variabel yang dikaji adalah tingkat keamanan angkutan umum, tingkat keselamatan angkutan umum dan tingkat kenyamanan angkutan umum. Dari hasil rekapitulasi data pada Tabel V.1, tanggapan responden terkait dengan pelayanan angkutan umum dari segi keamanan, pilihan terbanyak adalah kurang aman dengan total 512 responden yang terdiri dari 66 orang pengguna angkutan umum dan 446 yang lebih memilih menggunakan angkutan pribadi dikarenakan alasan tersebut. Lebih detail, pemilihan moda menuju Kawasan CBD berdasarkan karakteristik pelayanan angkutan umum dari aspek keamanannya dapat dilihat pada **Gambar 12**.

Tanggapan responden terkait dengan aspek keselamatan angkutan umum didominasi dengan pilihan cukup dengan total responden sebanyak 359 orang memilih pilihan tersebut. Sebanyak 32 responden yang memilih menggunakan angkutan umum, menilai bahwa tingkat keselamatan angkutan umum dirasa cukup. Sedangkan, 327 responden yang menggunakan angkutan pribadi, beberapa pernah merasakan bagaimana pelayanan angkutan umum yang beroperasi di Kota Tasikmalaya. Namun, adanya faktor keselamatan tersebut yang dirasa masih belum sesuai standar dan beberapa orang lebih memilih untuk menggunakan angkutan pribadi. Pemilihan moda berdasarkan karakteristik pelayanan angkutan umum dari aspek keselamatan angkutan dapat dilihat pada **Gambar 13**.

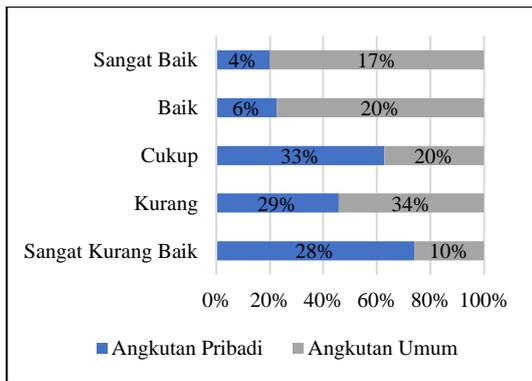
Aspek kenyamanan angkutan umum menjadi pertimbangan penting bagi pelaku perjalanan dalam memilih moda yang digunakan. Beberapa pelaku perjalanan cenderung lebih memilih menggunakan angkutan pribadi apabila pelayanan angkutan umum yang beroperasi tidak dapat memenuhi aspek kenyamanan penumpang. tanggapan responden terkait dengan aspek kenyamanan angkutan umum yang beroperasi di Kawasan CBD Kota Tasikmalaya didominasi oleh pilihan kurang nyaman dengan banyaknya responden yang memilih adalah 359 responden. Pemilihan moda berdasarkan aspek kenyamanan pelayanan angkutan umum lebih jelas ditampilkan pada **Gambar 14**.



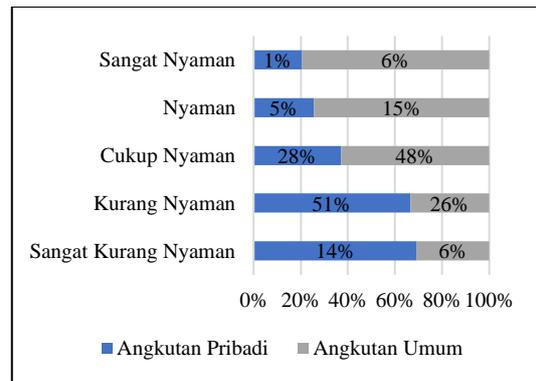
Gambar 11. Pemilihan Moda Menuju Kawasan CBD Berdasarkan Aksesibilitas Pelayanan Angkutan Umum



Gambar 12. Pemilihan Moda Menuju Kawasan CBD Berdasarkan Tingkat Keamanan Angkutan Umum



Gambar 13 Pemilihan Moda Menuju Kawasan CBD Berdasarkan Cakupan Tingkat Keamanan Angkutan Umum



Gambar 14 Pemilihan Moda Menuju Kawasan CBD Berdasarkan Tingkat Kenyamanan Angkutan Umum

KESIMPULAN

Hasil survei mengenai pemilihan moda perjalanan menuju Kawasan CBD terhadap 1142 responden di Kota Tasikmalaya mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh, yang meliputi: karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan, dan kualitas pelayanan angkutan umum. Data deskriptif menunjukkan dominasi dalam pemilihan moda berdasarkan pelaku perjalanan meliputi: usia 16 – 24 tahun, jenis kelamin laki-laki, status perkawinan telah berkeluarga, penghasilan bulanan lebih dari Rp 4.000.000,- dan pilihan tidak memiliki kendaraan. Pilihan tertinggi pada karakteristik perjalanan meliputi: Jarak tempuh lebih dari 10 km mendominasi, dengan waktu tempuh 4-8 menit yang paling banyak dipilih. Sebagian besar perjalanan adalah untuk keperluan bekerja dan biaya transportasi yang paling umum adalah Rp 5.000 – Rp 10.000. Terkait penilaian pelayanan angkutan umum, dominasi pilihan responden merasa kurang aman dari segi keamanan AU, responden menganggap cukup baik dari segi keselamatan AU dan responden merasa kurang nyaman dari segi kenyamanan AU.

SARAN DAN REKOMENDASI

Pemilihan moda angkutan pribadi masih menjadi salah satu pilihan yang paling mendominasi untuk melakukan pergerakan menuju Kawasan CBD Kota Tasikmalaya jika dibandingkan dengan penggunaan angkutan umum. Faktor-faktor yang menjadi pertimbangan terkait dengan penggunaan angkutan pribadi telah dijelaskan melalui penelitian ini. Sebagai upaya untuk mengetahui secara detail terkait dengan besarnya pemilihan moda dan bagaimana upaya untuk melakukan peningkatan terhadap penggunaan angkutan umum, perlu dilakukan analisis lanjutan melalui model pemilihan moda dan pembentukan kebijakan transportasi terkait dengan angkutan umum di Kawasan CBD Kota Tasikmalaya menyesuaikan dengan faktor-faktor pemilihan moda yang telah ditinjau sebelumnya mengacu pada penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Jakarta. 2013.
- _____. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Jakarta. 2015
- Abriyanto, Iyan. Dampak Lalu Lintas Akibat Perubahan Tata Guna Lahan Pada Pusat Kota Depok (Jalan Margonda Raya). [Skripsi]. Fakultas Teknik, Program Studi Teknik Sipil, Program Pendidikan Sarjana Ekstensi. Depok: Universitas Indonesia. 2010.
- Adwiluvito, Hernanto. “Determinan Pemilihan Moda Transportasi Pekerja Komuter Jabodetabek dengan Model Regresi Logistik Multinomial Multilevel”. *Indonesian Journal of Statistics and Its Applications*. Vol. 3 No. 1 (Februari, 2019): 49 – 61.
- Irjayanti, Amelia Dertta, Dyah Wulan Sari & Ismatulloh Rosida. “Perilaku Pemilihan Moda Transportasi Pekerja Komuter: Studi Kasus Jabodetabek”. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*, Vol. 21 No. 2 Juli 2021: 125 – 147.

- Larasati, Aida Fitri, Siti Nurlaela & Cahyono Susetyo. Keterjangkauan Fasilitas Halte pada Koridor Ruas Jalan Kota. *JPTD: Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, Vol. 24, No. 1 (2022): 28 – 34.
- Septami, Indah Dwi, Imma Widyawati Agustin dan Dadang Meru Utomo. “Pemodelan Pemilihan Moda Angkutan Umum di Kota Mataram”. *Planning for Urban Region and Environment*, Vol. 8, No. 3, Juli, 2019: 97 – 104.
- Subastian, Djamal, Gloriani Novita Christin dan Subarto. “Karakteristik Pemilihan Moda Angkutan Perkotaan”. *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, Vol. 12, No. 2 (2021): 11 – 24.
- Syahbandi, Muhammad. Kecenderungan Pemilihan Moda Kendaraan Pribadi dan Transportasi Publik Masyarakat Kota Tangerang Selatan. [Tugas Akhir]. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Jurusan Teknologi Infrastruktur dan Kewilayahan, Institut Teknologi Sumatera. 2020.
- Tamin, Ofyar Z. Perencanaan & Pemodelan Transportasi (Edisi Kedua). Penerbit ITB: Bandung. 2000.
- Tangi, Dominikus S., Dolly W. Karels & Elsy E. Hangge. “Analisis Pemilihan Moda Transportasi Angkutan Umum di Golewa Selatan Kabupaten Ngada”. *Jurnal Teknik Sipil*. Vol. 11, No. 1 (April, 2020):77-90.
- Yusran, Aulia. Kajian Perubahan Tata Guna Lahan Pada Pusat Kota Cilegon. [Tesis]. Program Pascasarjana, Magister Pembangunan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro, Semarang. 2006.