

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1 Jurnal Penelitian Terdahulu.

No	Refrensi Jurnal
1.	<p>Judul Karakteristik Pelaku Perjalanan pada Penumpang Kereta <i>Commuter</i> Jurusan Sidoarjo –Indro.</p> <hr/> <p>Peneliti Ira Niluh Rinjania, Anita Susanti (2023).</p> <hr/> <p>Tujuan Tujuan penelitian ini untuk mengetahui karakteristik pelaku perjalanan sebagai langkah awal guna kajian lanjutan terkait kebutuhan perjalanan penumpang Kereta <i>Commuter</i>.</p> <hr/> <p>Metode Teknik pengambilan sampel menggunakan rumus slovin dengan populasi penumpang Kereta <i>Commuter</i> didapatkan hasil 99 responden. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah survei dan kuesioner. Pengolahan data yang digunakan adalah tabulasi. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan analisis deskriptif.</p> <hr/> <p>Variabel</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Jenis kelamin. b. Usia. c. Tingkat pendidikan.

	d. Jenis pekerjaan.
Hasil	Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa pelaku perjalanan penumpang Kereta Commuter didominasi oleh jenis kelamin perempuan (64%) dengan usia 21 – 30 tahu (64%), dan pendidikan terakhirnya adalah SLTA (71%) serta didominasi oleh pekerjaan sebagai mahasiswa atau siswa (55%). Sebagian besar penumpang memiliki kendaraan sepeda motor (63%) dengan maksud perjalanan adalah bekerja (27%) dan frekuensi perjalanan paling banyak ialah lebih dari 3x perjalanan (44%).
2. Judul	Analisis Waktu Perjalanan Pekerja (ASN Pemerintah Kota Ternate).
Peneliti	Raudha Hakim, Abdul Gaus (2021)
Tujuan	Bertujuan untuk mengetahui karakteristik perjalanan dan menganalisis hubungan antara waktu perjalanan dan jarak perjalanan ASN Pemerintah Kota Ternate saat berangkat ke kantor baik pada keadaan kondisi lalu lintas lancar maupun kondisi lalu lintas macet.
Metode	Metode regresi linear.
Variabel	<ul style="list-style-type: none"> a. Karakteristik jarak. b. Waktu tempuh. c. Moda transportasi.

Hasil	Hasil ini menunjukkan untuk karakteristik jarak dan waktu tempuh perjalanan ASN memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan moda yang di gunakan oleh ASN Pemerintah Kota Ternate.
-------	---

3. Judul	Analisis Karakteristik Masyarakat dan Pemilihan Moda Di Perkotaan (Studi Kasus Stasiun Pasar Senen, Jakarta).
----------	---

Peneliti	Rizky Ramadhiansyah, (2015).
----------	------------------------------

Tujuan	Tujuan penelitian ini untuk menganalisis karakteristik masyarakat dan hubungannya dengan moda transportasi yang dipilih serta mengetahui faktor yang mempengaruhi kepuasan responden terhadap angkutan umum di Stasiun Pasar Senen dengan menggunakan metode <i>Importance Performance Analysis</i> .
--------	---

Metode	Metode <i>Importance Performance Analysis</i> .
--------	---

Variabel	a. Karakteristik masyarakat. b. Moda transportasi yang digunakan.
----------	--

Hasil	Hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah karakteristik masyarakat dan hubungannya dengan moda yang dipilih.
-------	--

4. Judul	Analisis Bangkitan Perjalanan Penduduk Pada Kompleks Perumahan Taman Sudiang Indah.
----------	---

Peneliti	Dane Cheber Yusmar Tandioga, (2021).
----------	--------------------------------------

Tujuan	Penelitian dilakukan untuk mengetahui karakteristik rumah tangga dan karakteristik perjalanan rumah tangga serta memodelkan bangkitan perjalanan di perumahan Taman Sudiang Indah. Survei ini dilakukan dengan cara mengisi kuisioner di dalam <i>Google form</i> .
Metode	Metode statistik deskriptif uji korelasi dan regresi linear berganda.
Variabel	<ul style="list-style-type: none"> a. Penghasilan rata-rata keluarga. b. Jumlah anggota keluarga bekerja. c. Jumlah anggota keluarga bersekolah/kuliah.
Hasil	<p>Hasil penelitian menunjukkan faktor mempengaruhi bangkitan perjalanan pada kompleks perumahan Taman Sudiang Indah adalah penghasilan rata-rata keluarga (X4), jumlah anggota keluarga bekerja (X5), dan jumlah anggota keluarga bersekolah/kuliah (X6) terhadap jumlah bangkitan (Y). Model persamaan bangkitan perjalanan untuk perumahan Taman Sudiang Indah adalah $Y = 1.2730 + 0.095 X4 + 0.371 X5 + 0.273 X6$, nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 25,3% dan nilai koefisien korelasi (R) sebesar 50,3%.</p>

B. Landasan Teori

a) Metoda Deskriptif

Melalui bukunya, Sukmadinata (2006) menjelaskan bahwa penelitian dengan metode deskriptif merupakan karakteristik penelitian yang mengungkapkan secara spesifik berbagai fenomena sosial dan alam yang ada di dalam kehidupan masyarakat. Kata spesifik dalam definisinya, dimaksudkan untuk menyebutkan pada aspek hubungan, dampak, dan penyelesaian dari kegiatan penelitian.

b) Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif adalah metode penelitian dengan cara mengumpulkan data-data sesuai dengan yang sebenarnya kemudian data-data tersebut disusun, diolah dan dianalisis untuk dapat memberikan gambaran mengenai masalah yang ada. Pada analisis deskriptif data biasanya ditampilkan dalam bentuk tabel biasa atau tabel frekuensi, grafik, diagram batang, diagram garis, diagram lingkaran, ukuran pemusatan data, ukuran penyebaran data dan sebagainya (Sugiyono, 2010).

c) Populasi

Menurut (Amir, 2015) populasi adalah seluruh subjek yang ada pada suatu penelitian. Adapun dalam penelitian yang dilakukan penulis ini termasuk populasi tidak homogen. Teknik Penarikan Sampel Sampel adalah seluruh atau setengah dari populasi yang memiliki sifat

sama sehingga dapat mewakili dari populasi, Menurut (Amirullah, 2015).

d) Rumus Slovin

Rumus Slovin merupakan rumus yang digunakan untuk menghitung sampel dalam jumlah populasi. Sampel dihitung dengan menggunakan teknik Slovin menurut (Sugiyono, 2011).

Rumus Slovin untuk menentukan sampel adalah sebagai berikut :

Dimana : n = Jumlah sampel (Variabel).

N = Jumlah populasi.

e = Batas toleransi kesalahan.

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan :

n = Ukuran sampel/jumlah responden.

N = Ukuran populasi.

e = Presentase kelonggaran ketelitian kesalahan pengambilan sampel.

Berdasarkan rumus diatas, n adalah minimal sampel yang dapat dijadikan patokan pada sebuah penelitian, N disebut sebagai jumlah keseluruhan populasi pada penelitian, dan e atau *error tolerance* merupakan suatu tingkat kesalahan dari suatu penelitian. Pada penelitian ini, penulis menetapkan tingkat *error tolerance* sebesar 5% (0,05), 10% (0,10).

e) Statistik deskriptif

Merupakan aktivitas penghimpunan, penataan, peringkasan dan penyajian data dengan harapan agar data lebih bermakna, mudah dibaca dan mudah dipahami oleh pengguna data. Statistik deskriptif hanya sebatas memberikan deskripsi atau gambaran umum tentang karakteristik objek yang diteliti tanpa maksud untuk melakukan generalisasi sampel terhadap populasi. Statistik deskriptif digunakan untuk menjelaskan atau memberikan gambaran mengenai karakteristik dari serangkaian data tanpa mengambil kesimpulan umum (Ghozali, 2016). Penyajian data statistik deskriptif biasanya dalam bentuk diagram atau tabel.

f) Analisis statistik deskriptif

Aterdiri dari nilai *mean*, *median*, *maksimum*, *minimum*, dan *standard deviation*. Analisis statistik deskriptif memiliki tujuan untuk menggambarkan atau mendeskripsikan data berdasarkan pada hasil yang diperoleh dari jawaban responden pada masing-masing indikator pengukur variabel.

g) Analisis Statistik Deskriptif Data Responden

Data responden adalah data yang penting untuk mengetahui karakteristik responden, data tersebut akan diolah. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan menggunakan desain *cross-sectional*. Dari data didapatkan responden dengan karakteristik

perjalanan dari rumah bersubsidi Perumahan Bumi Asri Sidasari Sidabowa.

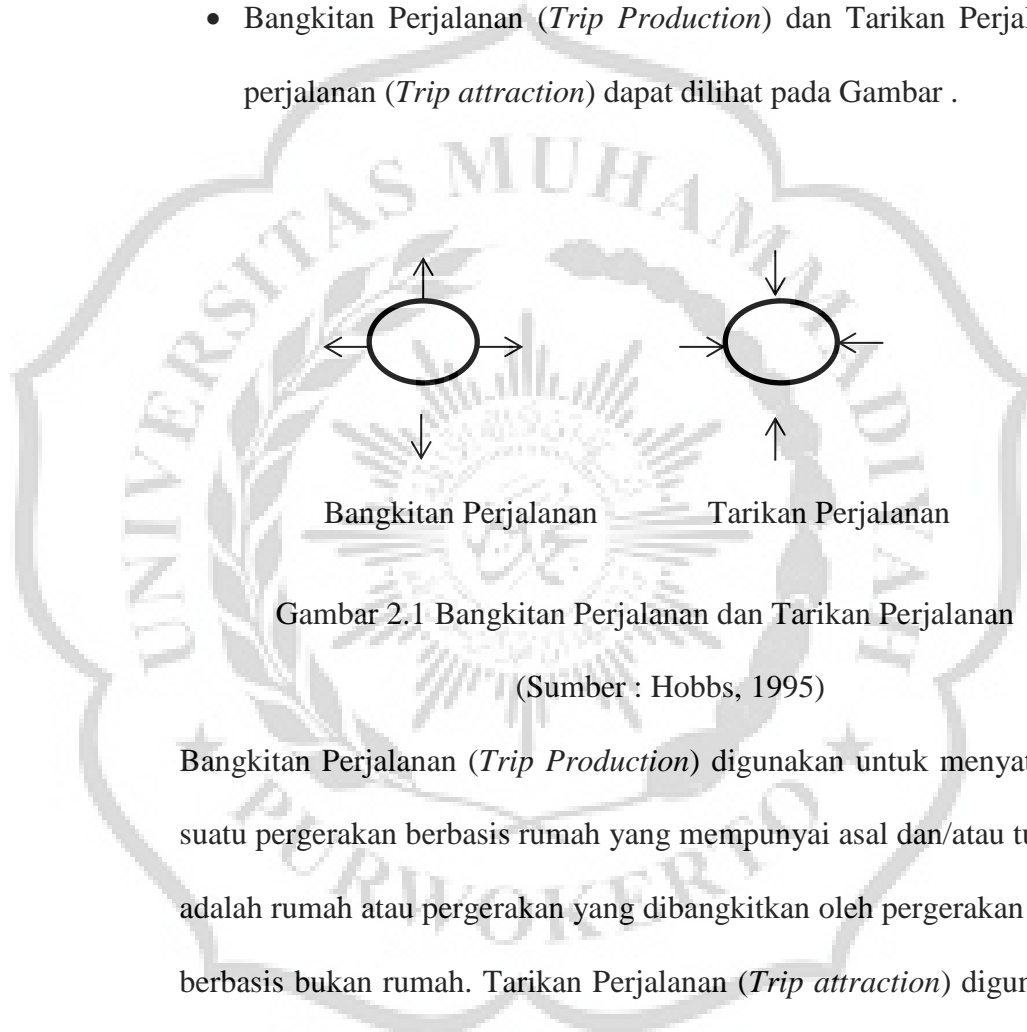
h) Bangkitan Pergerakan

Yang tertarik kesuatu tata guna lahan atau zona (Tamin,1997).

Bangkitan pergerakan adalah jumlah perjalanan yang terjadi dalam satuan waktu pada suatu Bangkitan pergerakan adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan atau jumlah pergerakan zona tata guna lahan (Hobbs, 1995). Pembangkitan perjalanan merupakan proses dengan ukuran kegiatan perkotaan diubah menjadi banyaknya perjalanan. Sebagai contoh banyaknya perjalanan yang dibangkitkan oleh pusat perbelanjaan sangat berbeda dari banyaknya perjalanan yang dibangkitkan oleh kompleks industri yang mengambil ruang lahan yang sama. Pada pembangkitan perjalanan, si perencana berupaya untuk menguantifikasi hubungan antara kegiatan perkotaan dengan perjalanan (Khisty & Lall, 2003).

Waktu perjalanan bergantung pada kegiatan kota, karena penyebab perjalanan adalah adanya kebutuhan manusia untuk melakukan kegiatan dan mengangkut barang kebutuhannya. Setiap satu kegiatan pergerakan mempunyai zona asal tujuan, dimana asal merupakan zona yang menghasilkan perilaku pergerakan, sedangkan tujuan adalah zona yang menarik pelaku melakukan kegiatan. Jadi terdapat dua pembangkitan pergerakan, yaitu :

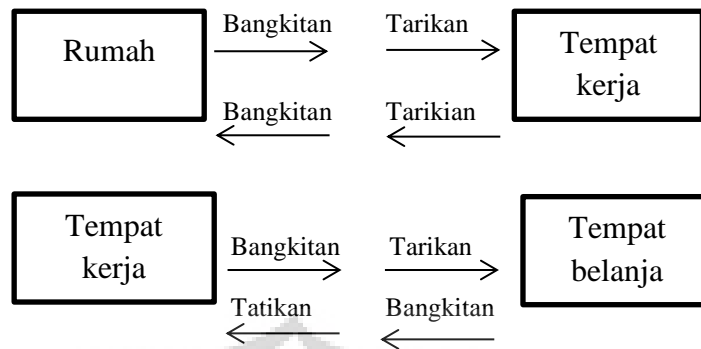
- Bangkitan Perjalanan (*Trip Production*) adalah jumlah perjalanan yang dihasilkan suatu zona.
- Tarikan Perjalanan (*Trip attraction*) perjalanan adalah jumlah perjalanan yang ditarik oleh suatu zona.
- Bangkitan Perjalanan (*Trip Production*) dan Tarikan Perjalanan perjalanan (*Trip attraction*) dapat dilihat pada Gambar .



Gambar 2.1 Bangkitan Perjalanan dan Tarikan Perjalanan

(Sumber : Hobbs, 1995)

Bangkitan Perjalanan (*Trip Production*) digunakan untuk menyatakan suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai asal dan/atau tujuan adalah rumah atau pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan yang berbasis bukan rumah. Tarikan Perjalanan (*Trip attraction*) digunakan untuk menyatakan suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan/atau tujuan bukan rumah atau pergerakan yang tertarik oleh pergerakan berbasis bukan rumah (Tamin, 1997), seperti terlihat pada Gambar berikut ini:



Gambar 2.2 Bangkitan dan tarikan pergerakan

(Sumber : Tamim, 1997)

i) Faktor Yang Mempengaruhi

Faktor-faktor yang mempengaruhi bangkitan dan tarikan pergerakan manusia menurut Tamin (2000) antara lain yaitu :hal perlu diperhatikan bukan saja pergerakan manusia, tetapi juga pergerakan barang.

Bangkitan Pergerakan Untuk Manusia Faktor berikut dipertimbangkan pada beberapa kajian yang telah dilakukan :

- Pendapatan
- Pemilikan Kendaraan
- Struktur Rumah Tangga
- Ukuran Rumah Tangga
- Nilai Lahan
- Aksesibilitas

j) Tarikan Pergerakan

Faktor yang paling sering digunakan untuk peubah tarikan pergerakan adalah luas lantai untuk kegiatan industri, komersial, pertokoan dan pelayanan lain.

- Klasifikasi pergerakan

Klasifikasi pergerakan dikelompokkan berdasarkan tujuan pergerakan, waktu terjadinya pergerakan dan jenis atau tipe orang yang melakukan pergerakan (Tamin, 2000). Berdasarkan tujuan pergerakan Suatu model bangkitan perjalanan akan lebih baik bila ada pemisahan tujuan perjalanan. Pergerakan yang berasal dari rumah dikategorikan sebagai berikut:

- Pergerakan ke tempat kerja
- Pergerakan ke sekolah atau universitas
- Pergerakan ketempat belanja
- Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi

1. Berdasarkan waktu pergerakan biasanya dikelompokkan menjadi pergerakan di jam sibuk dan pergerakan pada jam tidak sibuk.

Proporsi pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan pergerakan sangat berfluktuasi atau bervariasi sepanjang hari.

2. Berdasarkan jenis / Tipe Orang Hal ini merupakan salah satu jenis pengelompokan yang penting karena perilaku pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh atribut sosio-ekonomi.

3. Intesitas tata guna lahan

Makin tinggi tingkat aktifitas suatu tata guna lahan, makin tinggi pula tinggi pula kemampuannya dalam menarik lalu lintas. Contohnya, pasar swalayan menarik arus pergerakan lalu lintas lebih banyak dibandingkan dengan rumah sakit karena aktifitas dipasar swalayan lebih tinggi persatuan lahan di bandingkan dengan rumah sakit (Tamin, 1997).

4. Pemisahan Ruang dan Tata Guna Lahan

Daya tarik suatu tata guna lahan akan berkurang dengan meningkatnya jarak (dampak pemisah ruang). Tata guna lahan cenderung menarik pergerakan lalu lintas dari tempat yang lebih dekat dibandingkan dengan dari tempat yang lebih jauh. Pergerakan lalu lintas yang dihasilkan juga akan lebih banyak yang berjarak pendek daripada yang berjarak jauh. Interaksi antara daerah sebagai fungsi dari intensitas setiap daerah dan jarak antara kedua daerah tersebut dapat dipilih pada Tabel ini.

Tabel 2.2 Interaksi Antar Daerah

Jarak	Jauh	Interaksi diabaikan	Interaksi rendah	Interaksi mencegah
	Dekat	Interaksi rendah	Interaksi mencegah	Interaksi sangat tinggi
Intesitas tata guna lahan antara dua zona		Kecil-kecil	Kecil-kecil	Besar-besar

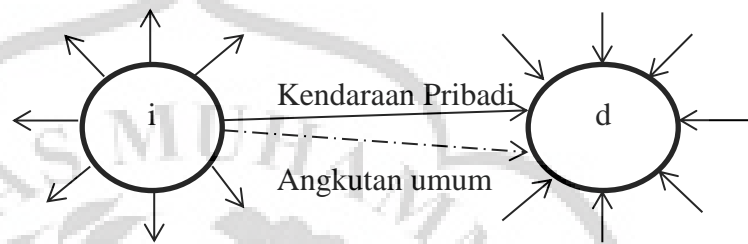
(Sumber : Tamim, 1997)

5. Pemilihan Moda Transportasi

Jika terjadi interaksi antara dua tata guna lahan di suatu kota atau daerah, seseorang akan memutuskan bagaimana interaksi tersebut harus dilakukan. Dalam kebanyakan kasus, pilihan pertama adalah dengan menggunakan telepon (atau pos) karena hal ini akan dapat menghindari terjadinya perjalanan. Akan tetapi, sering interaksi mengharuskan terjadinya perjalanan. Dalam kasus ini, keputusan harus ditentukan dalam pemilihan moda. Secara sederhana moda berkaitan dengan jenis transportasi yang digunakan. Pilihan pertama biasanya berjalan kaki atau menggunakan kendaraan. Jika menggunakan kendaraan pilihannya adalah kendaraan pribadi (sepeda, sepeda motor, mobil) atau angkutan umum (bus, kereta api, angkot, becak, dan lain-lain).

Dalam beberapa kasus, mungkin terdapat sedikit pilihan atau tidak ada pilihan sama sekali. Orang miskin mungkin tidak mampu membeli sepeda atau membayar biaya transportasi sehingga mereka biasanya berjalan kaki. Sementara itu, keluarga berpenghasilan kecil yang tidak mempunyai mobil atau sepeda motor biasanya menggunakan angkutan umum. Selanjutnya, seandainya keluarga tersebut mempunyai sepeda, jika harus berpergian jauh tentu menggunakan angkutan umum. Orang yang hanya mempunyai satu pilihan moda disebut dengan captive terhadap moda tersebut. Jika terdapat lebih dari satu moda, moda

yang dipilih biasanya yang mempunyai rute terpendek, tercepat, termurah, atau kombinasi ketiganya. Faktor lain yang mempengaruhi adalah ketidaknyamanan dan keselamatan. Hal ini yang dipertimbangkan dalam pemilihan moda (Tamin, 1997).



Gambar 2.3 Pemilihan moda transportasi.

(Sumber : Tamim, 1997).

Pada Gambar menunjukkan jumlah lalulintas dari zona i ke zona d Beberapa menggunakan kendaraan pribadi dan ada yang menggunakan kendaraan umum.

Berbagai usaha dilakukan untuk mendapatkan MAT dan terdapat beberapa metode yang dapat digunakan. Hadirnya beberapa metode yang tidak begitu mahal pelaksanaannya dirasakan sangat berguna karena MAT sangat sering dipakai dalam berbagai kajian transportasi. Contohnya MAT dapat digunakan untuk (Tamin,1997).

- Pemodelan kebutuhan akan transportasi untuk daerah pedalaman atau antara kota.
- Pemodelan kebutuhan akan transportasi untuk daerah perkotaan

- Pemodelan dan perancangan manajemen lalu lintas baik di daerah perkotaan maupun antara kota.

6. Pemilihan Rute

Pemilihan Rute Semua yang telah diterangkan dalam pemilihan moda juga dapat digunakan untuk pemilihan rute. Untuk angkutan umum, rute ditentukan berdasarkan moda transportasi (bus dan kereta api mempunyai rute yang tetap). Dalam kasus ini pemilihan moda dan rute dilakukan bersama-sama. Untuk kendaraan pribadi, diasumsikan bahwa orang akan memilih moda transportasinya lebih dahulu, baru rutenya. Seperti pemilihan moda, pemilihan rute tergantung pada alternatif terpendek, tercepat, termurah, dan juga diasumsikan bahwa pemakai jalan mempunyai informasi yang cukup (misalnya kemacetan jalan) sehingga mereka dapat menentukan rute terbaik.

7. Karakteristik Pelaku Perjalanan

Faktor penting yang termasuk dalam kategori ini adalah yang berkaitan dengan ciri sosial-ekonomi pelaku perjalanan, termasuk tingkat penghasilan, kepemilikan kendaraan, struktur dan besarnya keluarga, kepadatan pemukiman, macam pekerjaan dan lokasi tempat pekerjaan (Bruton, 1985).

8. Arus Lalu Lintas Dinamis (Arus Lalu Lintas Pada Jaringan Jalan)

Arus lalu lintas berinteraksi dengan sistem jaringan transportasi.

Jika arus lalu lintas meningkat pada ruas jalan tertentu, waktu

tempuh pasti bertambah (karena kecepatan menurun). Arus maksimum yang dapat melewati suatu ruas jalan biasa disebut kapasitas ruas jalan tersebut. Arus maksimum yang dapat melewati suatu titik (biasanya pada persimpangan dengan lampu lalu lintas) biasa disebut arus jenuh.

9. Hubungan Transportasi

Menggunakan faktor hubungan transportasi yang dapat diartikan dalam beberapa hal. Suatu tempat dikatakan aksesibel jika sangat dekat dengan tempat lainnya, dan tidak aksesibel jika berjauhan.

Ini adalah konsep yang paling sederhana; hubungan transportasi (aksesibilitas) dinyatakan dalam bentuk jarak (km). Seperti telah dijelaskan, jarak merupakan peubah yang tidak begitu cocok dan diragukan. Jika sistem transportasi antara kedua buah tempat diperbaiki (disediakan jalan baru atau pelayanan bus baru), maka hubungan transportasi dapat dikatakan akan lebih baik karena waktu tempuhnya akan lebih singkat. Hal ini sudah jelas berkaitan dengan kecepatan sistem jaringan transportasi tersebut. Oleh karena itu, waktu tempuh menjadi ukuran yang lebih baik dan sering digunakan untuk aksesibilitas (Tamin, 1997).

10. Akses Aksesibilitasi

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata guna lahan berinteraksi satu dengan yang lain dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui sistem

jaringan transportasi. Pernyataan mudah dan sulit merupakan hal yang sangat subyektif dan kualitatif, mudah bagi seseorang belum tentu mudah bagi orang lain, begitu pula dengan pernyataan sulit, oleh karena itu diperlukan kinerja kualitatif yang dapat menyatakan aksesibilitas. Dengan perkataan lain aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan bagaimana lokasi tata guna lahan berinteraksi satu dengan yang lain dan bagaimana mudah dan susahya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Mobilitas adalah suatu ukuran kemampuan seseorang untuk bergerak yang biasanya dinyatakan dengan kemampuannya membayar biaya transportasi. Jika aksesibilitas ke suatu tempat tinggi, maka mobilitas orang ke tempat tersebut juga tinggi selama biaya aksesibilitas ke tempat tersebut mampu dipenuhi. Metode pengukuran sikap diukur dalam mempersepsi suatu obyek. Sikap tersebut adalah respon psikologis seseorang atau faktor yang berasal dari suatu obyek, respon tersebut menunjukkan kecendrungan mudah atau sulit. Pengukuran sikap seseorang atau suatu obyek dipengaruhi oleh stimuli, sebagai stimuli adalah peubah-peubah bebasnya. Dengan demikian maka pengukuran aksesibilitas transportasi dari seseorang merupakan pengukuran sikap orang tersebut terhadap kondisi aksesibilitas transportasinya. Banyak orang di daerah pemukiman mempunyai akses yang baik dengan mobil atau sepeda motor atau kendaraan

pribadi, tetapi banyak pula yang bergantung pada angkutan umum atau berjalan kaki. Jadi aksesibilitas zona asal di pengaruhi oleh proporsi orang yang menggunakan moda tertentu dan harga ini di jumlahkan untuk semua moda transportasi yang ada untuk mendapatkan aksesibilitas zona (Tamin, 1997).

11. Aspek Transportasi

Perkembangan kota berkaitan erat dengan perkembangan kegiatan penduduk, dan ekonomi. Sementara itu, kegiatan ekonomi tersebut diduga merupakan daya tarik masuknya sejumlah penduduk sehingga pertumbuhan penduduk relatif lebih tinggi. Peningkatan jumlah penduduk diatas pada akhirnya memerlukan lahan yang lebih luas untuk areal pemukiman dan aktivitas kehidupan masyarakat. Kebutuhan transportasi suatu kota banyak ditentukan oleh besar kecilnya jumlah penghuni kota tersebut. Semakin besar jumlah penduduk suatu kota akan cenderung semakin banyak fasilitas prasarana dan sarana angkutan umum yang diperlukan. Apabila transportasi diartikan sebagai sarana jasa angkutan penumpang dan barang dari tempat asal tertentu menuju kearah tujuan, dengan demikian perlu kiranya memperhitungkan besarnya cost yang dikeluarkan oleh para pengguna jasa transport tersebut. Para perencana ekonomi regional cenderung mengusulkan faktor keseluruhan ini dalam hubungan antara lokasi ekonomi dengan jarak pasar. Cost yang

dimaksud adalah kompensasi yang harus dibayar. Dalam studi transportasi, kompensasi ini biasa diungkapkan dalam bentuk komponen jarak, biaya dan waktu. Ada dua masalah pokok yang berkaitan dengan aspek transportasi: pertama adalah kebutuhan angkutan umum ke tempat kerja atau tempat kegiatan sehari-hari, dan kedua adalah angkutan umum yang berkenaan dengan dengan tujuan aktifitas lain, seperti ke sekolah, dan tempat rekreasi. Beberapa studi tentang perkotaan dan transportasi di Indonesia terutama transportasi darat, mengulas secara jelas bahwa akses transportasi merupakan aspek yang cukup penting dalam pembangunan. Sebagai hipotesis dasar dinyatakan bahwa semakin dekat jarak lokasi pemukiman dengan lokasi kegiatan kota diduga akan semakin tinggi tingkat aksesibilitasnya. Mobilitas penduduk pengguna transportasi merupakan aspek yang perlu diperhatikan, demikian pula klasifikasi pengguna jasa transportasi seperti tenaga kerja, pelajar dan ibu rumah tangga (Tamin, 1997).