

**POTENSI RIDE SHARING MENGGUNAKAN KENDARAAN PRIBADI  
DARI SUDUT PANDANG MASYARAKAT PEKERJA  
(Studi Kasus : Kawasan Perumahan SWK Kordon)**

**TUGAS AKHIR**

*Disusun Oleh:*

Rama Diaz Subagja

NRP 123060019



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

**FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS PASUNDAN**

**BANDUNG**

**2018**

## **Abstrak**

*Sistem transportasi merupakan hal yang penting dalam pengembangan metropolitan yang mempunyai intensitas pergerakan penduduk yang tinggi karena transportasi berperan sebagai penghubung pusat kegiatan. Terdapat 2 jenis model transportasi yang teridentifikasi, pertama individual transportasi (sering disebut dengan transportasi pribadi) kedua transportasi masyarakat (sering disebut dengan transportasi publik). Rendahnya kinerja serta pelayanan angkutan publik membuat masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi sebagai moda transportasi utama, dengan demikian permintaan (demand) akan kendaraan pribadi terus meningkat dan tidak sebanding dengan kapasitas jalan (Supply) yang ada sehingga memicu terjadinya kemacetan yang saat ini dirasakan oleh masyarakat Kota Bandung khususnya. Salah satu strategi dalam mengatasi permasalahan transportasi dengan waktu yang cepat serta penggunaan dana yang minim adalah dengan mengelola pengguna jalan (demand), salah satu pendekatan alternatif melalui upaya mendorong peralihan moda dari SOV (Single Occupancy Vehicle) menjadi HOV (High Occupancy Vehicle) berupa program Ridesharing.*

*Untuk mengetahui seberapa besar kesediaan masyarakat dalam pengembangan program ridesharing perlu adanya sebuah penelitian dengan cara mengidentifikasi kesediaan, persepsi serta potensi yang berdasarkan pada pola spasial dan pola waktu pelaku perjalanan sehingga dapat diketahuinya apakah wilayah yang diteliti berpotensi atau tidak untuk melakukan program ridehsaring serta diketahuinya jumlah kendaraan yang diproduksi dan reduksi dari suatu lokasi yang diteliti.*

*Dari 2 lokasi perumahan yang diamati bahwa jenis pekerjaan mempengaruhi terhadap kesediaan dalam melakukan program ridesharing dari 168 pekerja yang berada dilokasi perumahan bahagia permai dan mustika hegar sebesar 77% pekerja bersedia melakukan program tersebut, namun 23% tidak bersedia karena pekerjaan yang mobilitasnya sangat tinggi sehingga bertolak belakang dengan program ridesharing karena pelayanan ridesharing memiliki tingkat fleksibilitas yang sangat rendah.*

*Ada beberapa model ridesharing yang diajukan kepada pekerja model 1 (formal), model 2 (informal), model 3 (semiformal). Berdasarkan hasil analisis model 3 yang banyak dipilih oleh pekerja sebesar 45% dengan total reduksi kendaraan sebesar 16% dari total kendaraan yang diproduksi dari 2 perumahan tersebut, karena pengelolaan yang dibantu oleh seorang koordinator perjalanan sehingga pengelolaan perjalanan akan lebih mudah dibandingkan dengan model 1 dan model 3.*

*Kata kunci : TDM, ridesharing, reduksi kendaraan,*

## **Abstarct**

*Transportation system is important thing in metropolitan development which has a high intensity of population movement because transportation acts as a hub of activity centers. There are two types of transport model identified, first is private transportation, second is publik transportation. Low performance and publik transport service makes poeple to use private vehicle as the main mode of transportation. The demand for pivate vehicles continues to increase and no proportional to road capacity. One of the strategies to overcome the problems of transportation with a fast time and low use of funds is to manage road user, are of the alternative approach through the effort to push the mode shift from SOV (Single Occupancy vehicle) to HOV (High Occupancy Vehicle) in the form of ridesharing.*

*To find out how much the community's willingness in the development of ridesharing program need a research by identifying the willingness, perception and potential based on the spatial pattern and time pattern of the traveler so that can be known whether the area in question has the potential or not t perform the ridesharing program and in the reduction of locaation in the pery.*

*From 2 residential site observerd that the type of work affects the willingness to conduct the ridesharing program. Of 168 worker located at the housing estates of bahagia permai and mustika hegar of 77% of worker willing to do the ridesharing program but 23% are unwilling because the opposite with ridehsare program because rideshare service have a low degree of fleksibility.*

*There are several model of ridehsare program that are submitted to the worker is model 1 (formal) model 2 (informal), model 3 (semiformal). Base on result of analysis that the model 3 is mostly chosen by workers 45% with a total vehicle reduction of 16% of the total vehicles in production by 2 housing. Because its management is assisted by a travel coordinator so that travel management will be more absolute compared to odel 1 and 3.*

*Key words : TDM, Ridesharing, vehicle redustion*

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Perkembangan penduduk di Metropolitan Bandung Raya diikuti dengan munculnya isu permasalahan dari berbagai aspek, terutama dalam hal kesediaan infrastruktur salah satunya yaitu berupa infrastruktur transportasi. Sistem transportasi merupakan hal yang penting dalam pengembangan metropolitan yang mempunyai intensitas pergerakan penduduk yang tinggi karena transportasi berperan sebagai penghubung pusat kegiatan. Salah satu permasalahan transportasi yang kerap muncul adalah kemacetan lalulintas. Terdapat 32 titik kemacetan di Kota Bandung yang disebabkan oleh kegiatan ekonomi, ruas yang sempit, dan persimpangan. (BAPPEDA Kota Bandung, 2009).

Menurut Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat (2012), berdasarkan studi Penyusunan Rencana Induk Angkutan Umum di PKN total produksi perjalanan di Metropolitan Bandung Raya pada tahun 2012 mencapai 1,53 juta smp per hari (keterangan: smp satuan mobil penumpang). Dengan asumsi okupansi setiap kendaraan adalah 2,34 orang per kendaraan, diperkirakan total pergerakan penumpang di Metropolitan Bandung pada tahun 2012 adalah sebesar 3,57 juta orang/hari. Kota Bandung merupakan sebuah kota yang mengalami suatu persoalan yang cukup berat dalam mengatasi persoalan kemacetan, yang terjadi saat ini karena tingginya jumlah kendaraan yang ada. Tentunya persoalan kemacetan ini tidak hanya terjadi di Kota Bandung namun terjadi hampir diseluruh Kota besar di Indonesia.

Menurut Dinas Perhubungan Kota Bandung (2014), ada beberapa faktor dalam peningkatan jumlah kendaraan yang tidak seimbang dengan penambahan jaringan jalan yaitu kemudahan masyarakat (konsumen) dalam memiliki kendaraan (fasilitas kredit), sedangkan pemerintah kesulitan dalam pembebasan lahan untuk menambah ruas jalan yang baru. Saat ini jumlah penduduk di Kota Bandung menginjak angka 2,6 juta jiwa setidaknya ada 1,25 juta kendaraan bermotor yang ada di Kota Bandung. Dari jumlah tersebut 94% merupakan

kendaraan pribadi baik kendaraan roda 2 maupun roda 4. Kota Bandung memiliki 895.474 unit kendaraan roda 2 (sepeda motor), dan 282.487 unit kendaraan roda 4 (mobil), dan 7.349 unit kendaraan publik roda 4 (angkutan umum), dan 61.375 unit kendaraan (mobil), dan barang 2.946 unit kendaraan publik berupa bus, 2.585 unit kendaraan bus non publik.

Menurut RDTR Kota Bandung (2011-2031) SWK Kordon merupakan sub pusat dari Gedebage yang difungsikan sebagai kawasan pemukiman, terdapat banyaknya perumahan sehingga dapat memicu pergerakan yang tinggi akibat dari mobilitas masyarakat sebagai pekerja yang menggunakan kendaraan pribadi sebagai moda utama dan melakukan pergerakan internal. SWK Kordon terdapat beberapa jaringan jalan utama dimana jaringan jalan tersebut sering terjadi kemacetan karena jumlah kendaraan yang sudah tidak tertampung oleh jalan tersebut.

Kelurahan Margasari merupakan kelurahan dengan area terbesar seluas 292,13 Ha dari total luas wilayah SWK Kordon 1.350,97 Ha dan jumlah penduduk tertinggi sebanyak 31.775 jiwa dari total penduduk yang berada di SWK Kordon sebanyak 140.411 jiwa, Kelurahan Margasari yang berhadapan langsung dengan jalan utama Soekarno Hatta dan jalan alternatif Margacinta. Kemacetan yang terjadi pada ruas jalan Margacinta dipicu oleh banyaknya persimpangan dari berbagai perumahan yang ada di Kelurahan Margasari, tidak hanya oleh banyaknya persimpangan namun sepanjang ruas jalan Margacinta dipadati oleh kegiatan perdagangan dan jasa, dengan demikian banyaknya hambatan samping yang menimbulkan kemacetan. Perumahan Bahagia Permai dan Perumahan Mustika Hegar merupakan 2 dari 8 perumahan yang ada di Kelurahan Margasari, 2 perumahan tersebut yang berhadapan langsung kepada ruas jalan Margacinta yang memberikan kontribusi produksi kendaraan terhadap kemacetan yang terjadi akibat pelaku perjalanan yang melakukan pergerakan internal.

Terdapat beberapa program dalam strategi TDM yang dapat menjadi solusi dalam mengatasi persoalan kemacetan, yaitu: pengelolaan penggunaan lahan, layanan transit, kendaraan pendukung tidak bermotor, pengelolaan kebijakan

regulasi, pembiayaan dan berbagi tumpangan. (*Washington State Departement of Transportation, 1996* )

Salah satu strategi dalam mengatasi permasalahan transportasi dengan waktu yang cepat serta penggunaan dana yang minim adalah dengan mengelola pengguna jalan (*demand*) agar tidak melampaui kapasitas jalan (*supply*). Salah satu pendekatan alternatif selain menambah *supply*, yaitu dengan mengatur *demand* melalui upaya mendorong peralihan moda dari *Single Occupancy Vehicle* (SOV) menjadi *High Occupancy vehicle* (HOV) berupa program *ridesharing*. *Ridesharing* dapat diartikan sebagai proses dimana seorang pemilik atau pengemudi kendaraan pribadi dapat menumpang atau memberikan tumpangan kepada pemilik kendaraan lainnya. (*Rohjan, 2003*).

Dampak pada perjalanan dengan menggunakan program *ridesharing* berupa penurunan arus lalu lintas pada jam sibuk dan pergeseran perjalanan menggunakan kendaraan pribadi ke moda alternatif lainnya serta manfaat yang dapat dirasakan nantinya berupa penurunan kemacetan, penghematan areal parkir dan jalan serta penghematan pada pengguna kendaraan yang menjadikan penelitian ini cukup penting untuk dilakukan.

## **1.2 Rumusan masalah**

Dilihat dari total produksi perjalanan SWK Kordon pada tahun 2014 mencapai 90.635 smp per hari (smp satuan mobil penumpang) dengan asumsi okupansi setiap kendaraan adalah 2 orang per kendaraan, diperkirakan total pergerakan penumpang di SWK Kordon pada tahun 2014 adalah sebesar 272.905 orang perhari.

Ada beberapa faktor dalam peningkatan jumlah kendaraan yang tidak seimbang dengan penambahan jaringan jalan yaitu

- kemudahan masyarakat (konsumen) dalam memiliki kendaraan (fasilitas kredit);
- rendahnya pelayanan transportasi publik sehingga pemilihan moda kendaraan pribadi menjadi menjadi pilihan utama.

Sedangkan pemerintah kesulitan dalam pembebasan lahan untuk menambah ruas jalan baru atau memperlebar ruas jalan untuk meningkatkan kapasitasnya.

Namun yang terjadi karena tingkat sosial yang rendah sehingga masyarakat enggan untuk memberikan tumpangan kepada rekan kerja atau tetangga, serta jumlah kendaraan yang terus meningkat khususnya pada kendaraan roda 4 (mobil) dengan tingkat *occupancy* yang rendah. Dengan demikian ketidakseimbangan tersebut yang menjadikan masalah kemacetan yang menjadi tugas bersama untuk menyelesaikannya.

Dari pembahasan masalah diatas, dapat dirumuskan *problem statement* dalam studi ini yaitu : “penanganan persoalan kemacetan di Kelurahan Margasari pada ruas jalan margacinta dengan sistem TDM (*Transportation Demand Management*) menggunakan program *ridesahring* yang ditinjau dari sudut pandang masyarakat sebagai pekerja guna mereduksi jumlah kendaraan yang bergerak diwaktu tertentu. Untuk mendukung kegiatan penelitian ini ada beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu melalui pertanyaan penelitian berikut ini :

1. Seberapa besar kesediaan masyarakat dalam pengembangan program *ridesharing* sebagai moda pergerakan internal?
2. Bagaimana karakteristik perjalanan meliputi pola spasial dan waktu pelaku perjalanan?
3. Bagaimana potensi pengembangan program *ridesharing* secara keseluruhan?

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

#### **1.3.1 Tujuan penelitian**

Untuk mengetahui seberapa besar kesediaan masyarakat dalam pengembangan program *ridesharing* untuk dapat mengurangi jumlah kendaraan yang keluar sebagai moda pergerakan internal di Kota Bandung.

#### **1.3.2 Sasaran penelitian**

Agar sampai pada tujuan di atas, maka terdapat beberapa sasaran yang perlu dicapai, yaitu:

1. Identifikasi kesediaan masyarakat dalam pengembangan program *ridesharing*;
2. Identifikasi persepsi masyarakat akan program *ridesharing*;
3. Identifikasi pola spasial dan waktu pelaku perjalanan.

#### 4. Identifikasi potensi pengembangan program *ridesharing*

### 1.4 Manfaat penelitian

Penelitian ini akan menghasilkan identifikasi jumlah masyarakat yang bersedia untuk mengembangkan program *ridesharing* serta jumlah kendaraan yang tereduksi di Kelurahan Margasari Kota Bandung karena wilayah tersebut merupakan salah satu wilayah yang jumlah penduduknya tinggi serta banyaknya kawasan pemukiman. Manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah:

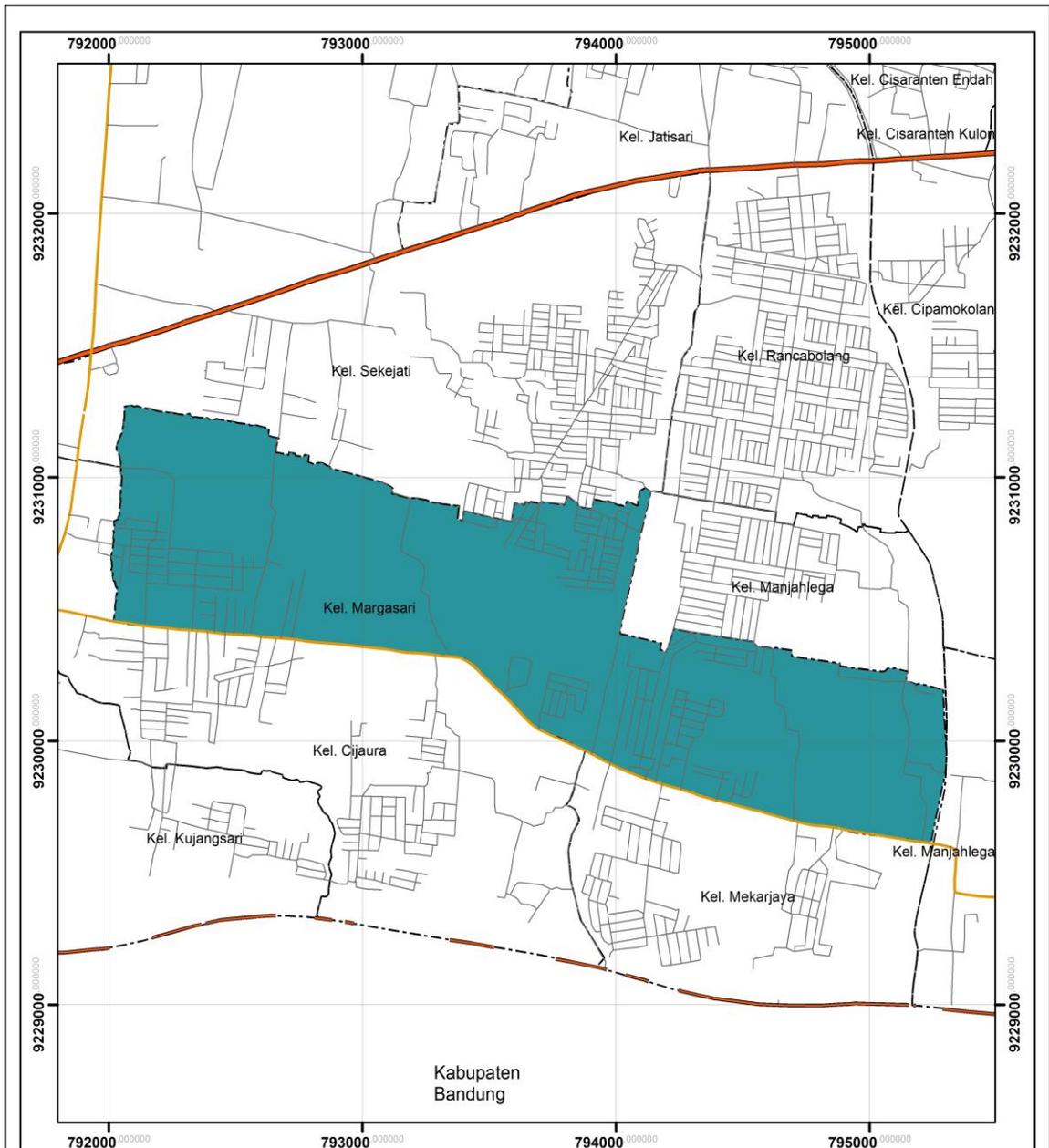
1. Bagi Pemerintah Kota Bandung hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi terhadap penanganan permasalahan kemacetan di Kota Bandung.
2. Bagi Masyarakat, hasil penelitian ini diharapkan dapat membuka wawasan dan menambah pengetahuan tentang kerugian yang dihasilkan akibat kemacetan.
3. Bagi ilmu pengetahuan, hasil penelitian diharapkan sebagai literatur dan apabila terdapat kekurangan dalam penelitian dapat ditindaklanjuti ke penelitian berikutnya yang berhubungan dengan pengembangan Program *Ridesharing*.

### 1.5 Ruang Lingkup Penelitian

#### 1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup dalam penelitian “pengembangan program *ridesharing* dari sudut pandang masyarakat guna meredam kemacetan” berada pada 2 perumahan di SWK Kordon Kota Bandung.

Terdapat banyaknya kawasan perumahan di SWK Kordon dengan berbagai tingkatan baik kawasan perumahan elite ataupun kawasan perumahan menengah kebawah dengan jenis masyarakat yang heterogen maka dapat diambil sampel kawasan perumahan yang dianggap mampu untuk menjadi sampel dalam penelitian ini. Adapun kawasan perumahan yang dipilih yaitu Perumahan Mustika Hegar Dan Komplek Bahagia Permai yang berada di SWK Kordon tepatnya berada di Kelurahan Margasari Kecamatan Buah Batu.



**Tugas Akhir**  
**Pengembangan Program Ridesharing Menggunakan Sistem Carpooling Dari Sudut Pandang Masyarakat (Pekerja)**  
**Studi kasus : SWK Kordon**

---

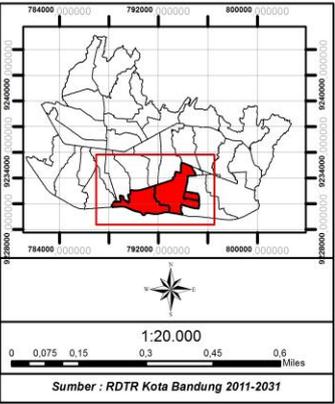
**Peta Administrasi**

---



**Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota**  
**Fakultas Teknik**  
**Universitas Pasundan Bandung**  
**2017**

- Legenda**
-  Batas Kecamatan
  -  Kel. Margasari
- Jaringan Jalan**
-  Arteri Primer
  -  Kolektor Primer
  -  Lokal
  -  Tol



Adapun yang menjadi dasar pertimbangan dalam pemilihan lokasi yang dianggap potensial tersebut yaitu :

1. Menurut RDTR Kota Bandung (2011-2031), Kelurahan Margasari merupakan Kelurahan yang berada di SWK Kordon dengan jumlah penduduk tertinggi sebanyak 31.775 jiwa.
2. Kelurahan Margasari yang merupakan salah satu dari 8 Kelurahan yang berada diselatan Kota Bandung sehingga masyarakat berpotensi untuk melakukan pergerakan internal dari pinggiran Kota Bandung menuju pusat kota hal tersebut sesuai dengan penerapan program *ridesharing* dalam TDM *Encyclopedi* dimana perjalanan mengarah ke pusat/inti dengan menggunakan kendaraan pribadi.
3. Kawasan Perumahan Mustika Hegar dan Perumahan Bahagia Permai dipilih karena adanya perbedaan antara kedua lokasi perumahan dilihat dari tingkat ekonominya dan berdasarkan kepemilikan kendaraan serta posisi dari kedua perumahan tersebut yang berhadapan dengan jalan Margacinta dengan panjang 3,7 Km dan tidak memiliki akses alternatif untuk melakukan perjalanan keluar dari kelurahan Margasari sehingga mempengaruhi terhadap waktu tempuh perjalanan.
4. Menurut Dinas Perhubungan Kota Bandung (2012), anatomi jalan yang mirip dengan tulang ikan salah satu faktor utama terjadinya hambatan/peluang kemacetan pada ruas jalan Margacinta terdapatnya 30 lokasi pertemuan arus dari jalan tersier ke jalan utama.
5. Ruas jalan Margacinta dengan panjang 3,7 Km dan memiliki 2 jalur dan 2 lajur tanpa median, dengan sistem kegiatan disepanjang jalan tersebut berupa pola kegiatan ekonomi (pertokoan) sehingga setiap harinya selalu terjadi kemacetan pada jam sibuk pukul 06.30–08.00 dan pukul 16.30-19.30.

Dari beberapa dasar pertimbangan tersebut maka Kelurahan Margasari menjadi pilihan dalam studi Pengembangan Program *Ridesharing* sebagai pergerakan internal di Kota Bandung.

### 1.5.2 Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup materi dalam penelitian “ Pengembangan Program *Ridesharing* Dari Sudut Pandang Masyarakat Guna Meredam Kemacetan” adalah:

- Teridentifikasinya kesamaan antara pola spasial dan waktu pelaku perjalanan;

Kesamaan pola spasial dan waktu merupakan pemodelan yang akan dilakukan dalam penelitian ini. Dilakukannya pengelompokan terhadap responden yang wawancarai berdasarkan kesamaan dari wilayah asal dan tujuannya, serta pengelompokan kesamaan waktu pelaku perjalanan yang akan melakukan kegiatan bekerja.

- Teridentifikasinya pandangan masyarakat akan program *ridesharing*;  
Pandangan masyarakat terhadap pengembangan program *ridesharing*, seberapa besar masyarakat mengetahui program tersebut yang dilihat dari dampak positif maupun negatif serta manfaat yang dapat dirasakan oleh masyarakat yang mengembangkan program tersebut.
- Teridentifikasinya kesediaan masyarakat akan pengembangan program *ridesharing*.

Kesediaan masyarakat untuk mengembangkan program tersebut dilihat pada hasil wawancara serta pengelompokan berdasarkan pola spasial dan pola waktu, maka didapatkan kesimpulan dan jawaban dari masyarakat dalam pengembangan program *ridesharing*, kesediaan tersebut berdasarkan pada keinginan masyarakat itu sendiri.

## 1.6 Metodologi Penelitian

### 1.6.1 Metode Pengumpulan Data

Metode pengambilan data dilakukan melalui penelitian dan studi literatur, sedangkan metode analisis dilakukan secara deskriptif kuantitatif, lebih lengkap mengenai metode pengambilan data dan informasi terhadap wilayah studi meliputi :

1. Metoda pengumpulan data sekunder, yaitu metode pengumpulan data yang diperoleh melalui studi pustaka berupa buku referensi, jurnal ilmiah, makalah, serta penerbitan berupa *textbook* maupun melalui internet.
2. Metode pengambilan data primer, yaitu metode pengambilan data yang di dapat langsung dari lapangan dengan mengamati objek-objek yang menjadi sasaran penelitian. Bentuk pengamatan / pengumpulan data secara primer dapat berupa:
  - a. Quesioner, yaitu rangkaian pertanyaan secara tertulis dalam bentuk lampiran pertanyaan, yang disebarkan kepada responden yang terkait.
3. Menurut data dari hasil survey pada tahun 2017 jumlah popupasi pada Perumahan Bahagia Permai 864 penduduk dan untuk Perumahan Mustika Hegar 872 penduduk sehingga total penduduk pada 2 perumahan tersebut sebanyak 1736 jiwa, dengan jumlah pekerja sebanyak 21% atau sebanyak 361 pekerja. Dengan jumlah penduduk yang cukup banyak maka digunakan metode *non-probability sampling*, yang mana setiap anggota populasi tidak memiliki peluang yang sama untuk dipilih. Sedangkan, teknik yang digunakan adalah *purposive sampling* dengan kriteria berikut:
  - Bagi pekerja yang melakukan perjalanan keluar dari Kelurahan Margasari maupun SWK Kordon (*Tolley dan Turton, 1995:27*);
  - Bagi pekerja yang melakukan pergerakan menggunakan mobil pribadi untuk bekerja.

Dengan jumlah populasi pekerja pada kedua perumahan tersebut sebanyak 361 pekerja jumlah tersebut dipilih dengan cara menunggu masyarakat yang menggunakan mobil keluar dari perumahan tersebut dan masuk kesetiap rumah yang memiliki mobil, dengan menggunakan teknik *purposive* maka populasi pekerja yang sesuai dengan kriteria diatas berjumlah 168 pekerja dari 2 perumahan tersebut adapun jumlah pekerja untuk Perumahan Bahagia Permai sebanyak 74 pekerja dan Perumahan Mustika Hegar sebanyak 94 Pekerja yang menggunakan mobil pribadi serta melakukan perjalanan keluar dari Kelurahan Margasari maupun SWK Kordon.

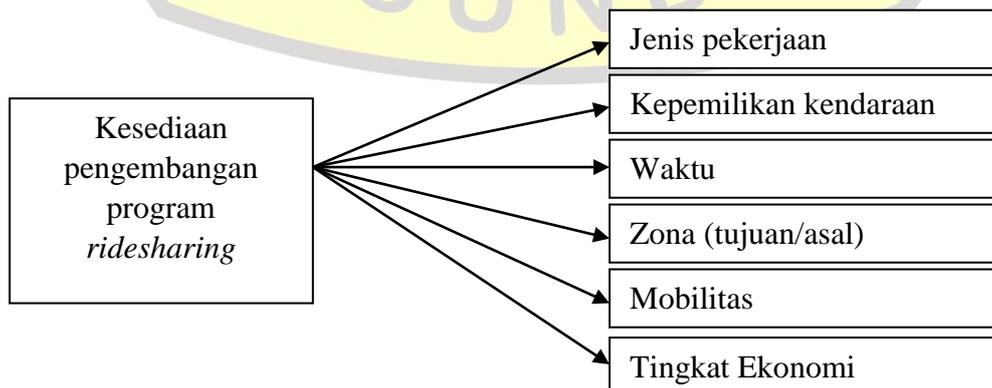
### 1.6.2 Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis deskriptif kuantitatif, dengan mengidentifikasi jumlah masyarakat serta kepemilikan kendaraan sehingga menghasilkan jumlah kendaraan yang disumbangkan oleh masyarakat terhadap persoalan kemacetan yang terjadi serta mengetahui pandangan dan kesediaan masyarakat dalam pengembangan program *ridesharing* menggunakan program SPSS (*Statistical Program For Social Science*). Metode analisis yang digunakan dalam program SPSS tersebut berupa metode tabulasi silang (*crosstab*) dengan menghitung jumlah masyarakat (pekerja) yang menggunakan kendaraan pribadi. Berikut variabel variabel yang dianalisis menggunakan metode tabulasi silang:

- Kesiediaan
- Jenis pekerjaan
- Kepemilikan kendaraan
- Tingkat Ekonomi
- Waktu
- Zona (tujuan/asal)
- Mobilitas

Metode analisis tabulasi silang digunakan untuk mengetahui adanya hubungan antar variabel, sehingga diketahui adanya hubungan antara variabel kesediaan (*dependen*) dengan variabel lainnya (*independen*).

Sedangkan alat yang digunakan untuk mengetahui hubungan dari variabel yang digunakan dalam studi ini adalah uji *Chi-Square* menggunakan program SPSS dengan menguji variabel diatas apakah ada hubungan antara variabel kesediaan (*dependen*) dan variabel lainnya (*independen*).



## 1.7 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan penulisan tugas akhir di ini meliputi:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Berisikan latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, ruang lingkup, serta sistematika penulisan.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Menjelaskan mengenai landasan teori yang memuat berbagai teori, referensi, maupun konsep berdasarkan indikator dari sistem prasarana transportasi.

### **BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI**

Bab ini menjabarkan mengenai gambaran umum aspek-aspek terkait dengan pelaksanaan kegiatan penelitian dalam wilayah studi pada Perumahan Bahagia Permai dan Mustika Hegar.

### **BAB IV ANALISIS PENELITIAN**

Bab ini menganalisis beberapa hal yang terkait dengan pengembangan program *ridesharing* dari sudut pandang masyarakat sebagai pekerja.

### **BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Memberikan penjelasan dan kesimpulan serta rekomendasi dalam pengembangan program *ridesharing* dari sudut pandang masyarakat guna mengurangi kemacetan yang ada di Kota Bandung.

**Kebijakan :**

- UU 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang
- UU 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan angkutan jalan
- RDTR Kota Bandung Tahun 2011-2031
- PM Perhubungan 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

**Latar Belakang :**

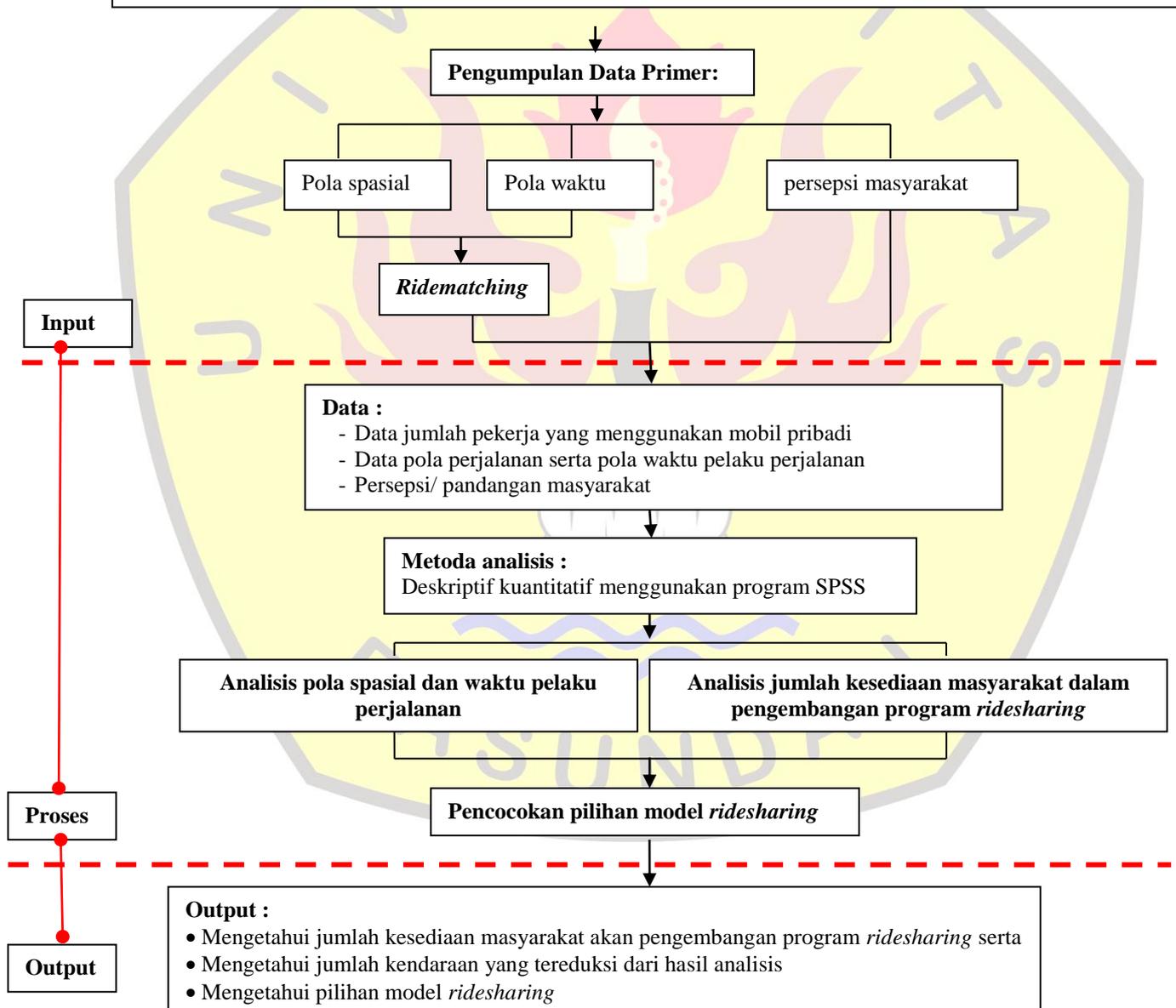
Transportasi sudah menjadi salah satu kebutuhan primer dalam kehidupan masyarakat, salah satu sarana transportasi yang paling nyaman dan digunakan oleh masyarakat berupa kendaraan pribadi. Dengan kenyamanan tersebut mendorong masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadi roda 4. Kondisi tersebut yang mendorong timbulnya permasalahan transportasi seperti kemacetan. Rendahnya kinerja angkutan publik membuat masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi sebagai moda transportasi utama, dengan demikian permintaan (*demand*) akan kendaraan pribadi terus meningkat dan tidak sebanding dengan kapasitas jalan (*supply*) yang ada.

**Tujuan :**

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui seberapa besar kesediaan masyarakat dalam pengembangan program *ridesharing* menggunakan sistem *carpool* untuk dapat mengurangi jumlah kendaraan yang keluar sebagai moda pergerakan internal di Kota Bandung.

**Sasaran :**

1. Teridentifikasinya kesediaan masyarakat dalam pengembangan program *ridesharing*;
2. Teridentifikasinya persepsi masyarakat akan program *ridesharing*
3. Teridentifikasinya pola spasial dan waktu pelaku perjalanan;
4. Teridentifikasinya potensi pengembangan program *ridesharing*



## DAFTAR PUSTAKA

### Teks Book

1. Andrea Broaddus, Todd Litman, Gopinath Menon. 2010. *Manajemen Permittaan Transportasi*. Deutsche Gesellschaft Fur Technische Zusammenarbeit (Gtz) GmbH. Eschborn. Jerman
2. John Wiley & Sons Ltd. 1997. *Transportation Network Analysis*. Baffins Lane. Chichaster, West sussex. England
3. McBryan, Shad, Pike, Loseff.1996. *Transportation Demand Management*. Washington State Departement Of Transportation. Washington
4. Nasution, M.N. 2008. Edisi 4. *Manajemen Trasnsportasi*. Ghalia indonesia. Bogor
5. Tamin, Ofyar. 2000. Edisi 2. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. ITB. Bandung.
6. Team Prosiding Sarasehan MTI. 1996. *Manajemen Transportasi Perkotaan*. Sekretariat Masyarakat Transportasi Indonesia. Jakarta
7. Tolley, R and Turton, B. 1995. *Transport System, Policy And Planning A Geographical Approach*. Singapore. Longman Singapore Publisher

### Studi Terdahulu/ Jurnal

1. Alexandria, VA. 2014. *Defining "Ridesharing:" A Guide for Reporters, Legislators, and Regulators*. Association Commuter Transportation
2. Amber Levofsky, Allen Greenberg. 2001. *Organized Dynamic Ride Sharing: The Potential Environmental Benefits And The Opportunity For Advancing The concept*. Transportation Reaserch Board. Washington, DC
3. Gail Muraray, Mark E. Chase. 2012. *Ridesharing As A Complement To Transit* Transportation Research Board. Washington, DC
4. Iwan P Kusumantoro, Erli Martha, Ibnu Syabri, Desiree Kippuw. 2009. *Level Of Effectivness Of The Implementation Of Transport Demand Management (TDM) Strategy In Indonesian Cities. Volume 7, Proceedings Of The Eastern Asia Society For Transportation Studies*.
5. John Lees-Miller, John Hammersley, Nick Davenport. *Ride Sharing In Personal Rapid Transit Capacity Planning. Department Of Engineering Mathematics*. University of bristol

6. Neils Agatz, Alan L Erera, Martin W.P Savelsbergh, Xing Wang. 2011. *Dynamic Ride-Sharing; A Simulation Study In Metro Atlanta*. Procedia And Behavioral Sciences 17
7. Rachman, Aditia. 2014. *Potensi pengembangan program ridesharing berdasarkan preferensi pekerja di kawasan perumahan kemang pratama kota bekasi*. Jurnal PWK. SAPPK. ITB
8. Rohjan, Jajan. 2003. *Kemungkinan Penerapan Ridesharing Program Untuk Mengatasi Masalah Kemacetan Lalulintas Di Kota Bandung*. (volume 7 no 2) Infomatek. Universitas Pasundan. Bandung
9. Setiawan, Rudi. 2012. *Pengelolaan layanan antar jemput untuk mengurangi penggunaan mobil*. Universitas Kristen Petra. Surabaya
10. Setiawan, Rudy. 2004. *Penerapan manajemen transportasi kampus sebagai upaya mengurangi penggunaan mobil (studi kasus universitas kristen petra)*. Universitas Kristen Petra. Surabaya
11. Yufraj Nalawade, Vijay Waghmare And Prasmit Waghmare. 2015. *Implementation Of Dynamic Carpooling System On Android Platform*. (volume 2 issue 2) International Journal Of Innovative Research In Advanced Enginnering(IJIRAE)

#### **Website**

1. <http://www.trpa.org/documents/rseis/New%20References%20for%20Final%20EIS/Victoria%20Transport%20Institute%202011.pdf>
2. [http://seattletimes.nwsourc.com/html/eastsidenews/2003900596\\_microsoftbus25e.html](http://seattletimes.nwsourc.com/html/eastsidenews/2003900596_microsoftbus25e.html)
3. <https://zejimandala.wordpress.com/2013/11/14/pola-pergerakan-spasial-dan-non-spasial-dalam-sistem-transportasi/>
4. [www.calccit.org/itsdecision/serv\\_and\\_tech/Ridematching/ridematching\\_summary.html](http://www.calccit.org/itsdecision/serv_and_tech/Ridematching/ridematching_summary.html)
5. (<https://edorusyanto.wordpress.com/2014/10/27/kendaraan-pribadi-dominasi-95-angkutan-di-kota-bandung/>)
6. <http://www.rideshareonline.com/Commuters/carpool.html>
7. [www.rideshareonline.com](http://www.rideshareonline.com)
8. [www.its.washington.edu/projects/sst.htm](http://www.its.washington.edu/projects/sst.htm)
9. [www.metro.net/around/vanpool](http://www.metro.net/around/vanpool)

10. [www.carpool.ca](http://www.carpool.ca)
11. [www.carpoolworld.com](http://www.carpoolworld.com)
12. <http://www.bestworkplaces.org/>
13. [www.its.washington.edu/projects/sst.htm](http://www.its.washington.edu/projects/sst.htm)
14. [www.path.berkeley.edu](http://www.path.berkeley.edu)
15. [www.ridequest.com](http://www.ridequest.com)
16. [www.RideshareOnline.com](http://www.RideshareOnline.com)
17. <http://transit.metrokc.gov>

