BAB IV
ANALISIS KARAKTERISTIK PERGERAKAN PENDUDUK DENGAN MAKSUD BEKERJA DI PERUMAHAN TERSTRUKTUR KECAMATAN ANTAPANI KOTA BANDUNG

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pergerakan penduduk dengan maksud bekerja dan keterkaitan atau hubungan antara variabel-variabel yang diduga memiliki hubungan dan dapat diketahui dengan menggunakan metoda tabulasi silang *(crosstabs)* dan uji statistik chi-square.

4.1 Karakteristik Pergerakan Penduduk Dengan Maksud Bekerja

4.1.1 Sebaran Pergerakan Penduduk Dengan Maksud Bekerja

Dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani bahwa pergerakan dengan maksud bekerja yang dilakukan memiliki tujuan yang berbeda-beda. Berdasarkan hasil survey terhadap responden pelaku pergerakan secara keseluruhan diperoleh bahwa pergerakan dengan maksud bekerja menuju tempat kerja hanya tersebar pada 18 kecamatan yang berada di Kota Bandung dan berada diluar Kota Bandung. Zona tujuan tersebut meliputi zona (12) Kecamatan Bandung Wetan, zona (13) Kecamatan Sumur Bandung, zona (31) Luar Kota Bandung, zona (2) Kec. Kiaracondong, zona (7) Kec. Batununggal, zona (19) Kec. Coblong, zona (14) Kec. Lengkong, zona (6) Kec. Cibeunying Kidul, zona (24) Kec. Astana Anyar, zona (10) Kec. Ujungberung, zona (1) Kec. Antapani, zona (20) Kec. Regol, zona (21) Kec. Cicendo, zona (11) Kec. Cibeunying Kaler, zona (5) Kec. Buah batu, zona (8) Kec. Gedebage, zona (9) Cinambo dan zona (23) Kec. Sukajadi.

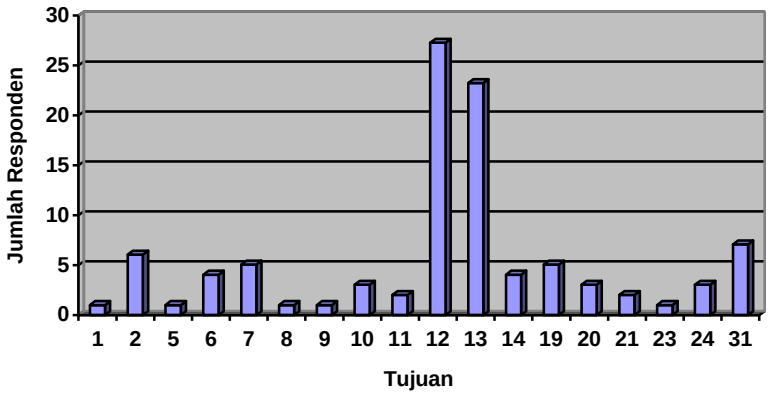
Dari keseluruhan tujuan pergerakan dengan maksud bekerja yang paling banyak dilakukan oleh pelaku pergerakan secara spesifik adalah ke Kecamatan Bandung Wetan zona (12) sebanyak 27 responden (27,27%), zona (13) Kec. Sumur Bandung sebanyak 23 responden (23,23%) dan zona (31) Luar Kota Bandung dengan responden sebanyak 7 responden (7,07%). Dilihat dari persentase responden yang melakukan pergerakan bekerja paling besar adalah 27,27 % dan paling kecil adalah sebesar 1,01 % dari total jumlah responden

pelaku pergerakan. Pelaku pergerakan yang paling besar menuju ke Kecamatan Bandung Wetan yang merupakan pusat kegiatan pemerintahan, jasa serta pertahanan dan keamanan, sedangkan pergerakan yang terbesar kedua menuju ke Kecamatan Sumur Bandung yang merupakan pusat kegiatan pertahanan dan keamanan, jasa serta perdagangan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV.1**, **Gambar 4.1** dan **Gambar 4.2**.

Tabel IV.1
Tujuan Pergerakan Bekerja Penduduk
Perumahan Di Kecamatan Antapani

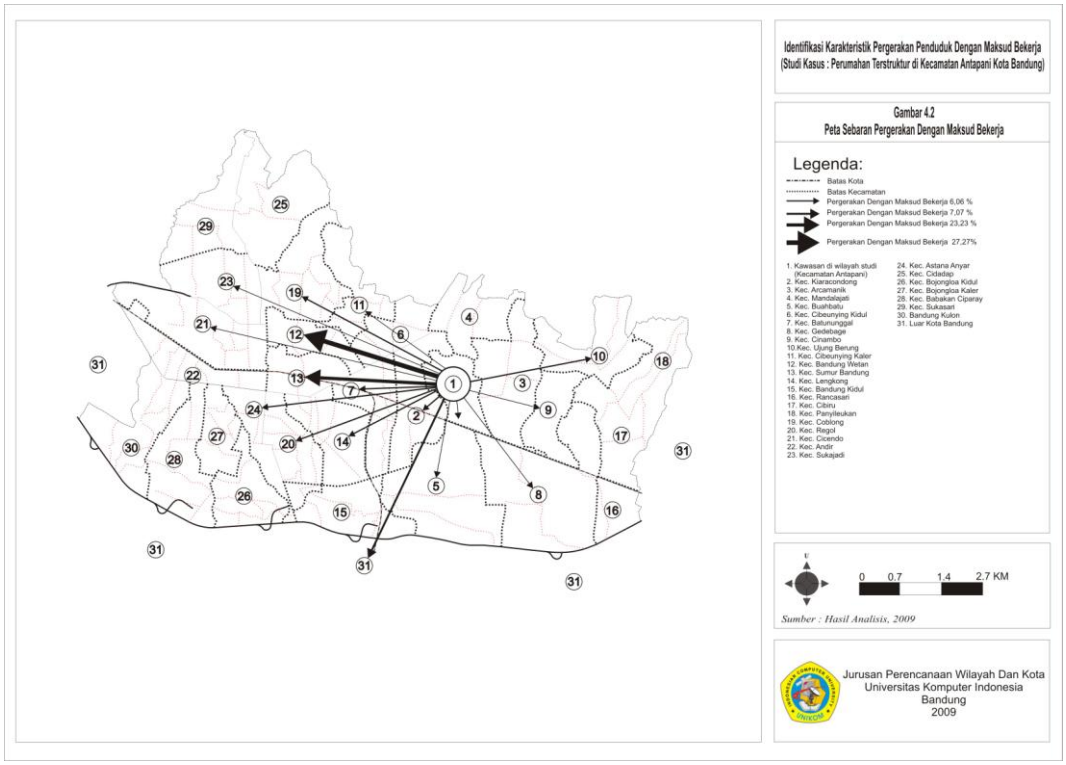
Zona Tujuan	Nama Kecamatan	Pergerakan	
		Jumlah	Persentase (%)
1	Kec. Antapani	1	1,01
2	Kec. Kiaracondong	6	6,06
5	Kec. Buah batu	1	1,01
6	Kec. Cibeunying Kidul	4	4,05
7	Kec. Batununggal	5	5,05
8	Kec. Gedebage	1	1,01
9	Kec. Cinambo	1	1,01
10	Kec. Ujungberung	3	3,03
11	Kec. Cibeunying Kaler	2	2,02
12	Kec. Bandung Wetan	27	27,27
13	Kec. Sumur Bandung	23	23,23
14	Kec. Lengkong	4	4,05
19	Kec. Coblong	5	5,05
20	Kec. Regol	3	3,03
21	Kec. Cicendo	2	2,02
23	Kec. Sukajadi	1	1,01
24	Kec. Astana Anyar	3	3,03
31	Luar Kota Bandung	7	7,07

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis, 2009

Gambar 4.1
Tujuan Pergerakan Bekerja Penduduk
Perumahan Di Kecamatan Antapani



GAMBAR 4.2

PETA SEBARAN PERGERAKAN BEKERJA

4.1.2 Moda yang Digunakan dalam Pergerakan Bekerja

4.1.2.1 Moda yang Digunakan Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani bahwa moda yang digunakan untuk bekerja pada umumnya pelaku pergerakan mempunyai ketergantungan menggunakan kendaraan pribadi, hal ini mungkin berhubungan dengan kepastian dan ketepatan waktu yang diharapkan selain itu tingkat penghasilan yang bisa dikatakan menengah ke atas dapat berpengaruh dengan tingkat kepemilikan kendaraan yang dimiliki oleh pelaku pergerakan. Ternyata ketergantungan pelaku pergerakan pada saat pergi bekerja terhadap angkutan pribadi sangatlah tinggi. Dimana penggunaan angkutan pribadi untuk menunjang pergerakan ke tempat kerja mencapai (84,84%) dari total keseluruhan responden dengan perincian kendaraan bermotor sebanyak (49,49%) dan mobil sebanyak 35,35% kemudian penggunaan kendaraan dengan menggunakan angkutan umum sebesar (15,15%) dengan perincian yang menggunakan angkutan kota (angkot) sebesar (13,13%) dan yang menggunakan bus karyawan sebesar (2,02%). Untuk lebih jelasnya mengenai moda yang digunakan pada saat pergi bekerja dapat dilihat pada **Tabel IV.2**.

Tabel IV.2
Penggunaan Moda Saat Pergi Bekerja

Moda yang Digunakan	Total		
	Jumlah Responden	%	
Kendaraan Pribadi :			
- Sepeda Motor	49	49,49	84,84
- Mobil	35	35,35	
Kendaraan Umum :			
- Angkot	13	13,13	15,15
- Bus Karyawan	2	2,02	
Total	**99**	**100**	

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009

Posisi Pelaku Pergerakan Saat Pergi Bekerja yang Menggunakan Kendaraan Pribadi

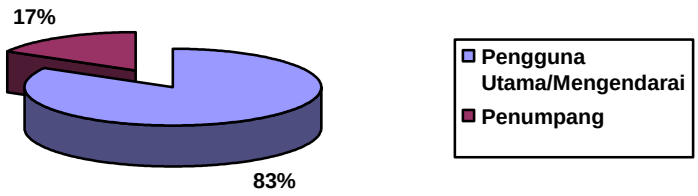
Posisi pelaku pergerakan bekerja dalam menggunakan angkutan pribadi sangat berhubungan dengan karakteristik pergerakan yang yang rutin dilakukan sehari-hari. Berdasarkan dari hasil survey kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani diketahui bahwa yang menggunakan

angkutan pribadi pada saat pergi bekerja posisinya sebagai pengguna utama / mengendarai mencapai (83,33%) dari total keseluruhan responden yang menggunakan angkutan pribadi, dan yang posisinya sebagai penumpang mencapai (16,67%) dari total keseluruhan responden yang menggunakan angkutan pribadi. Untuk lebih jelasnya mengenai posisi pelaku pergerakan dalam menggunakan angkutan pribadi dapat dilihat pada **Tabel IV.3** dan **Gambar 4.3**.

Tabel IV.3
Posisi Pelaku Pergerakan dalam Menggunakan Angkutan Pribadi Saat Pergi Bekerja

Posisi Pelaku Pergerakan	Total	
	Jumlah Responden	%
- Pengguna Utama/Mengendarai	70	83,33
- Penumpang	14	16,67
Total	**84**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis,2009

Gambar 4.3
Persentase Posisi Pelaku Pergerakan dalam Menggunakan Angkutan Pribadi Saat Pergi Bekerja

4.1.2.2 Moda yang Digunakan Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani bahwa moda yang digunakan pelaku pergerakan dari tempat kerja menuju tempat tinggal menggunakan angkutan pribadi. Tingkat penghasilan yang bisa dikatakan menengah ke atas dapat berpengaruh terhadap tingkat kepemilikan kendaraan yang dimiliki oleh pelaku pergerakan. Penggunaan angkutan pribadi untuk pergerakan pada saat pulang ke rumah mencapai (80,80%) dari total keseluruhan responden dengan perincian yang menggunakan kendaraan bermotor sebanyak (47,47%) dan dengan menggunakan mobil pribadi sebanyak (33,33%) kemudian yang menggunakan

angkutan umum sebesar (19,19%) dengan perincian yang menggunakan angkutan kota (angkot) sebesar (17,17%) dan yang menggunakan bus karyawan sebesar (2,02%). Untuk lebih jelasnya mengenai moda yang digunakan pelaku pergerakan pada saat pulang bekerja dapat dilihat pada **Tabel IV.4**.

Tabel IV.4
Penggunaan Moda yang Digunakan Saat Pulang Bekerja

Moda yang Digunakan	Total		
	Jumlah Responden	%	
Kendaraan Pribadi :			
- Mobil	33	33,33	80,80
- Sepeda Motor	47	47,47	
Kendaraan Umum:			
- Angkot	17	17,17	19,19
- Bus Karyawan	2	2,02	
Total	**99**	**100**	

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009

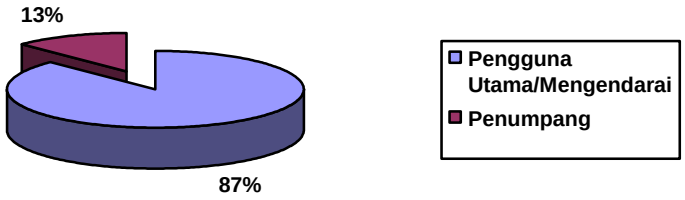
Posisi Pelaku Pergerakan Saat Pulang Bekerja dalam Menggunakan Kendaraan Pribadi

Posisi pelaku pergerakan bekerja dalam menggunakan angkutan pribadi sangat berhubungan dengan karakteristik pergerakan yang yang rutin dilakukan sehari-hari. Berdasarkan dari hasil survey kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Kecamatan Antapani diketahui bahwa yang menggunakan angkutan pribadi pada saat pergi bekerja posisinya sebagai pengguna utama / mengendarai mencapai 87,5 % dari total keseluruhan responden yang menggunakan angkutan pribadi dan yang posisinya sebagai penumpang mencapai (12,5%) dari total keseluruhan responden yang menggunakan angkutan pribadi. Untuk lebih jelasnya mengenai posisi pelaku pergerakan dalam menggunakan angkutan pribadi dapat dilihat pada **Tabel IV.5** dan **Gambar 4.4**.

Tabel IV.5
Posisi Pelaku Pergerakan dalam Menggunakan Angkutan Pribadi Saat Pulang Bekerja

Posisi Pelaku Pergerakan	Total	
	Jumlah Responden	%
Kendaraan Pribadi :		
- Pengguna Utama/Mengendarai	70	87,5
- Penumpang	10	12,5
Total	**80**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis,2009

Gambar 4.4
Persentase Posisi Pelaku Pergerakan dalam Menggunakan Angkutan Pribadi Saat Pulang Bekerja

4.1.3 Jenis Pergerakan Bekerja

4.1.3.1 Jenis Pergerakan pada Saat Pergi Bekerja

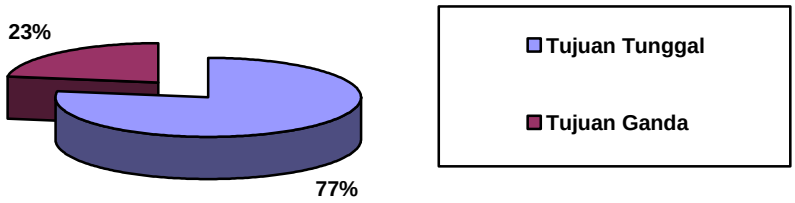
A. Dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani dari total keseluruhan responden yang menggunakan angkutan pribadi bahwa sebagian besar memberikan jawaban yang sama yaitu pada saat pergi bekerja tidak ada tujuan antara dan langsung menuju tempat bekerja. Dari keseluruhan total responden yang langsung menuju ke tempat kerja dengan menggunakan kendaraan pribadi sebesar (77,38%). Sedangkan yang menuju lokasi lain sebesar (19,19%) dengan perincian seperti mengantar anak dengan menggunakan angkutan pribadi yaitu sebesar (8,33%), responden yang mengantar kerabat/saudara sebelum ke tempat kerja dengan menggunakan angkutan pribadi sebesar (13,09%) dan yang melakukan urusan pribadi dengan menggunakan angkutan pribadi sebesar (1,19%). Untuk lebih jelasnya mengenai jenis pergerakan saat pergi bekerja dengan menggunakan angkutan pribadi dapat dilihat pada **Tabel IV.6 dan Gambar 4.5**.

Tabel IV.6
Jenis Pergerakan Saat Pergi Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Jenis Pergerakan	Angkutan Pribadi		Total
	Jml Responden	%	
Tujuan Tunggal	65	77,38	**77,38**
Tujuan Ganda :			
- Mengantar Anak	7	8,33	**22,61**
- Mengantar Kerabat/ Saudara	11	13,09	
- Urusan Pribadi	1	1,19	
Total	**84**	**100**	

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis, 2009

Gambar 4.5
Persentase Jenis Pergerakan Saat Pergi Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

B. Dengan Menggunakan Angkutan Umum

Dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani dari total keseluruhan responden yang menggunakan angkutan umum bahwa secara keseluruhan memberikan jawaban yang sama yaitu pada saat pergi bekerja tidak ada tujuan antara dan langsung menuju tempat bekerja yaitu sebesar (100%). Untuk lebih jelasnya mengenai jenis pergerakan saat pergi bekerja dengan menggunakan angkutan umum dapat dilihat pada **Tabel IV.7**.

Tabel IV.7
Jenis Pergerakan Saat Pergi Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Umum

Jenis Pergerakan	Angkutan Umum		Total
	Jml Responden	%	
Tujuan Tunggal	15	100	**100**
Tujuan Ganda :			
- Mengantar Anak	-	-	-
- Mengantar Kerabat/ Saudara	-	-	
- Urusan Pribadi	-	-	
Total	**15**	**100**	

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009

4.1.3.2 Jenis Pergerakan Pulang Bekerja

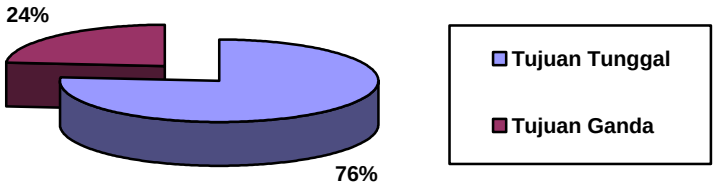
A. Dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani dari total keseluruhan responden yang menggunakan angkutan pribadi bahwa sebagian besar memberikan jawaban yang sama yaitu pada saat pulang bekerja tidak ada tujuan antara dan langsung menuju tempat tinggal. Dari keseluruhan total responden yang langsung menuju ke tempat tinggal dengan menggunakan kendaraan pribadi sebesar (76,25%). Sedangkan yang menuju lokasi lain sebesar (23,75%) dengan perincian seperti berbelanja dengan menggunakan angkutan pribadi yaitu sebesar (6,25%), responden yang menjemput kerabat/saudara sebelum ke tempat tinggal dengan menggunakan angkutan pribadi sebesar (12,5%), mengunjungi teman/saudara dengan menggunakan angkutan pribadi sebesar (1,25%) dan yang melakukan urusan pribadi dengan menggunakan angkutan pribadi sebesar (3,75%). Untuk lebih jelasnya mengenai jenis pergerakan saat pulang bekerja dengan menggunakan angkutan pribadi dapat dilihat pada **Tabel IV.8 dan Gambar 4.6**.

Tabel IV.8
Jenis Pergerakan Saat Pulang Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Jenis Pergerakan	Angkutan Pribadi		Total
	Jml Responden	%	
Tujuan Tunggal	61	76,25	**76,25**
Tujuan Ganda :			
- Berbelanja	5	6,25	**23,75**
- Menjemput Kerabat/ Saudara	10	12,5	
- Mengunjungi Teman/ Saudara	1	1,25	
- Urusan Pribadi	3	3,75	
Total	**80**	**100**	

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis, 2009

Gambar 4.6
Persentase Jenis Pergerakan Saat Pulang Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

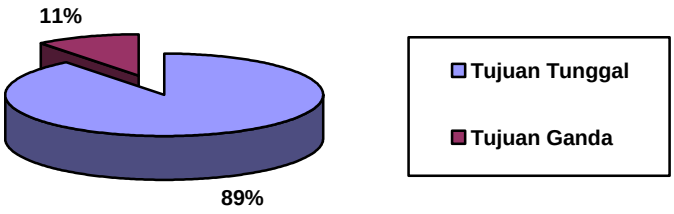
B. Dengan Menggunakan Angkutan Umum

Dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani dari total keseluruhan responden yang menggunakan angkutan umum bahwa sebagian besar memberikan jawaban yang sama yaitu pada saat pulang bekerja tidak ada tujuan antara dan langsung menuju tempat tinggal yaitu sebesar (89,47%). Sedangkan yang menuju lokasi lain sebesar seperti berbelanja dengan menggunakan angkutan umum yaitu sebesar (10,52%). Untuk lebih jelasnya mengenai jenis pergerakan saat pulang bekerja dengan menggunakan angkutan umum dapat dilihat pada **Tabel IV.9 dan Gambar 4.7**.

Tabel IV.9
Jenis Pergerakan Saat Pulang Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Umum

Jenis Pergerakan	Angkutan Umum		Total
	Jml	%	
Tujuan Tunggal	17	89,47	**89,47**
Tujuan Ganda :			
- Berbelanja	2	10,52	**10,52**
- Menjemput Kerabat/ Saudara	-	-	
- Mengunjungi Teman/ Saudara	-	-	
- Urusan Pribadi	-	-	
Total	**19**	**100**	

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis, 2009

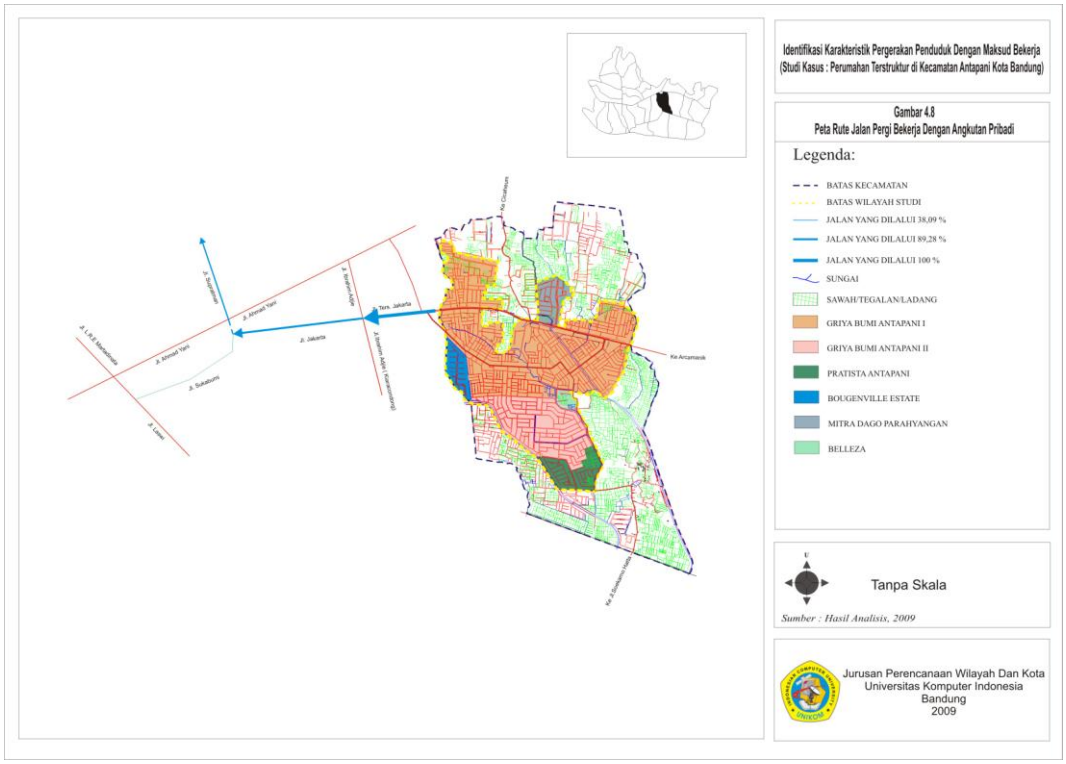
Gambar 4.7
Persentase Jenis Pergerakan Saat Pulang Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Umum

4.1.4 Rute Jalan yang Sering Dilalui dalam Pergerakan Bekerja

4.1.4.1 Rute Jalan yang Dilalui pada Saat Pergi Bekerja

A. Dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Berdasarkan dari hasil survey dan setelah di analisis bahwa pelaku pergerakan bekerja di wilayah studi maka didapat jalan terbesar yang dilalui oleh pelaku pergerakan dengan menggunakan angkutan pribadi. Adapun jalan yang dilalui tersebut yang paling besar adalah Jl. Trs. Jakarta dengan 84 jumlah responden sebesar 100%, kemudian diteruskan dengan Jl. Jakarta dengan 75 jumlah responden sebesar 89,28%. Untuk lebih jelasnya mengenai jalan yang dilalui pada saat pergi bekerja dengan menggunakan angkutan pribadi dapat dilihat pada **Gambar 4.8**.

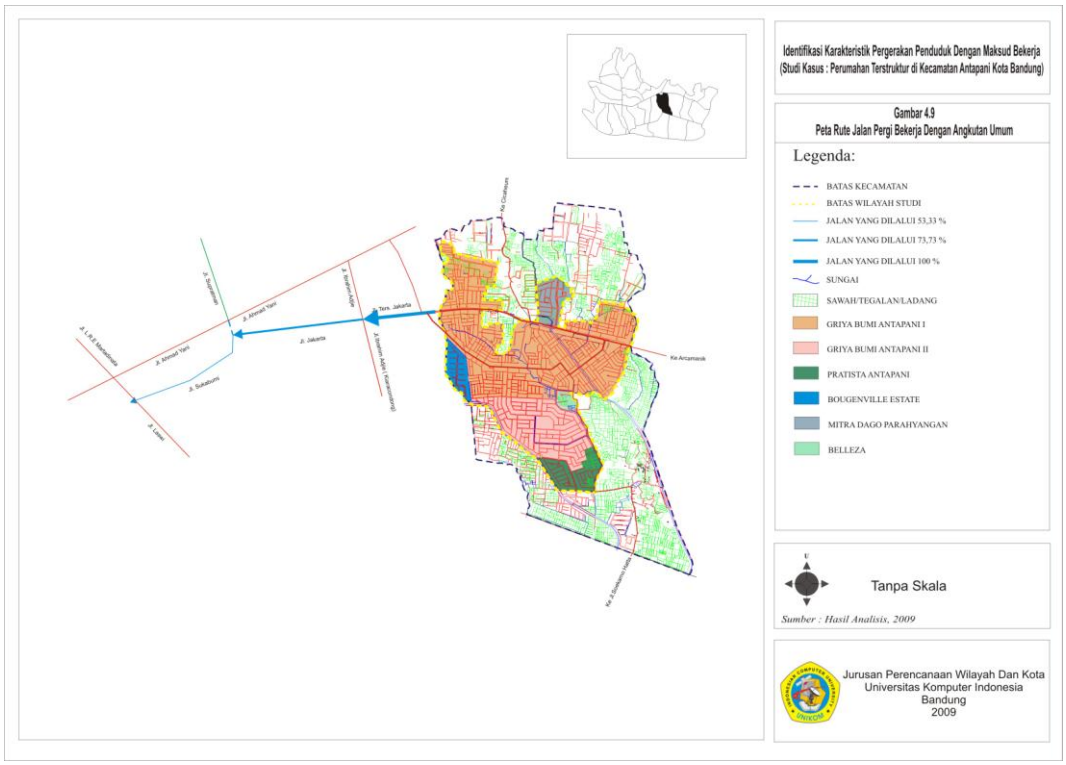


Gambar 4.8.

Rute Jalan Pergi Angkutan Pribadi

B. Dengan Menggunakan Angkutan Umum

Berdasarkan dari hasil survey dan setelah di analisis bahwa pelaku pergerakan bekerja di wilayah studi maka didapat jalan terbesar yang dilalui oleh pelaku pergerakan dengan menggunakan angkutan umum. Adapun jalan yang dilalui tersebut yang paling besar adalah Jl. Trs. Jakarta dengan 15 jumlah responden sebesar 100%, kemudian diteruskan dengan Jl. Jakarta dan jl. Sukabumi dengan masing masing sebesar 73,73 dan 53,33%. Untuk lebih jelasnya mengenai jalan yang dilalui pada saat pergi bekerja dengan menggunakan angkutan umum dapat dilihat pada **Gambar 4.9**.



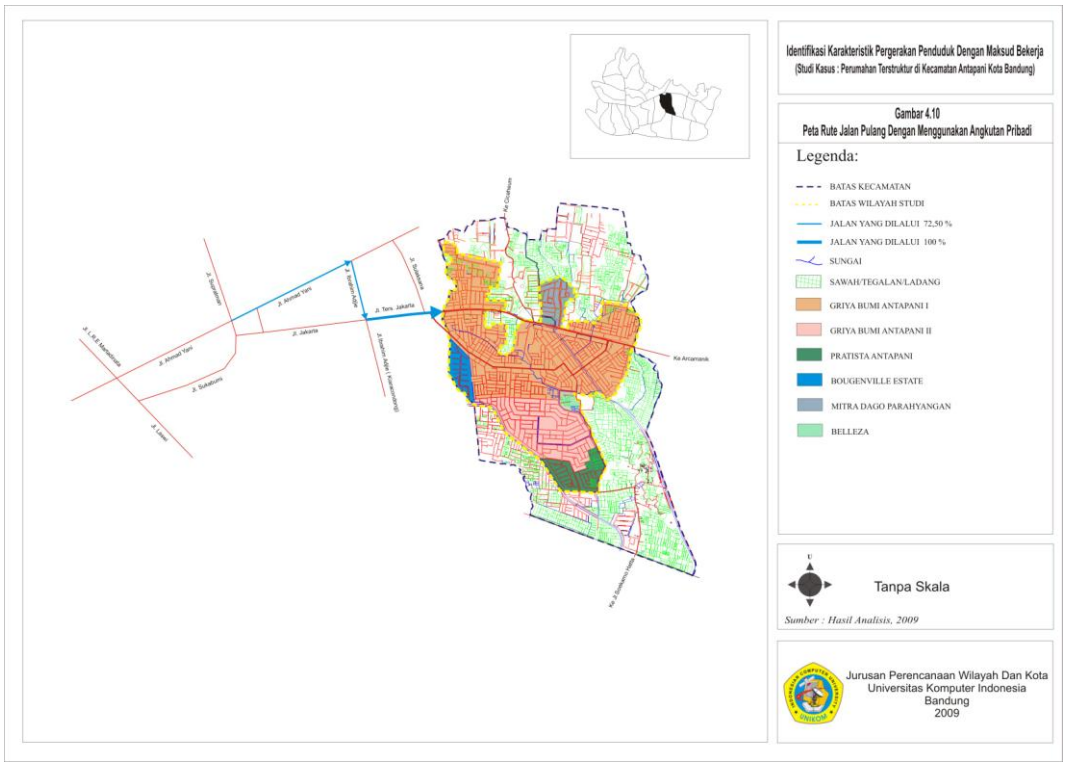
Gambar 4.9

Rute Jalan Pergi Angkutan Umum

4.1.4.2 Rute Jalan yang Dilalui Saat Pulang Bekerja

A. Dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Berdasarkan dari hasil survey dan setelah di analisis bahwa pelaku pergerakan bekerja di wilayah studi maka didapat jalan terbesar yang dilalui oleh pelaku pergerakan dengan menggunakan angkutan pribadi pada saat pulang bekerja. Adapun jalan yang dilalui tersebut yang paling besar adalah Jl. Ahmad Yani dengan 58 jumlah responden sebesar 72,5%, kemudian diteruskan dengan Jl. Ibrahim Adjie dengan 75 jumlah responden sebesar 72,5% kemudian jl. Trs Jakarta dengan 80 jumlah responden sebesar 100%. Untuk lebih jelasnya mengenai jalan yang dilalui pada saat pulang bekerja dengan menggunakan angkutan pribadi dapat dilihat pada **Gambar 4.10**.

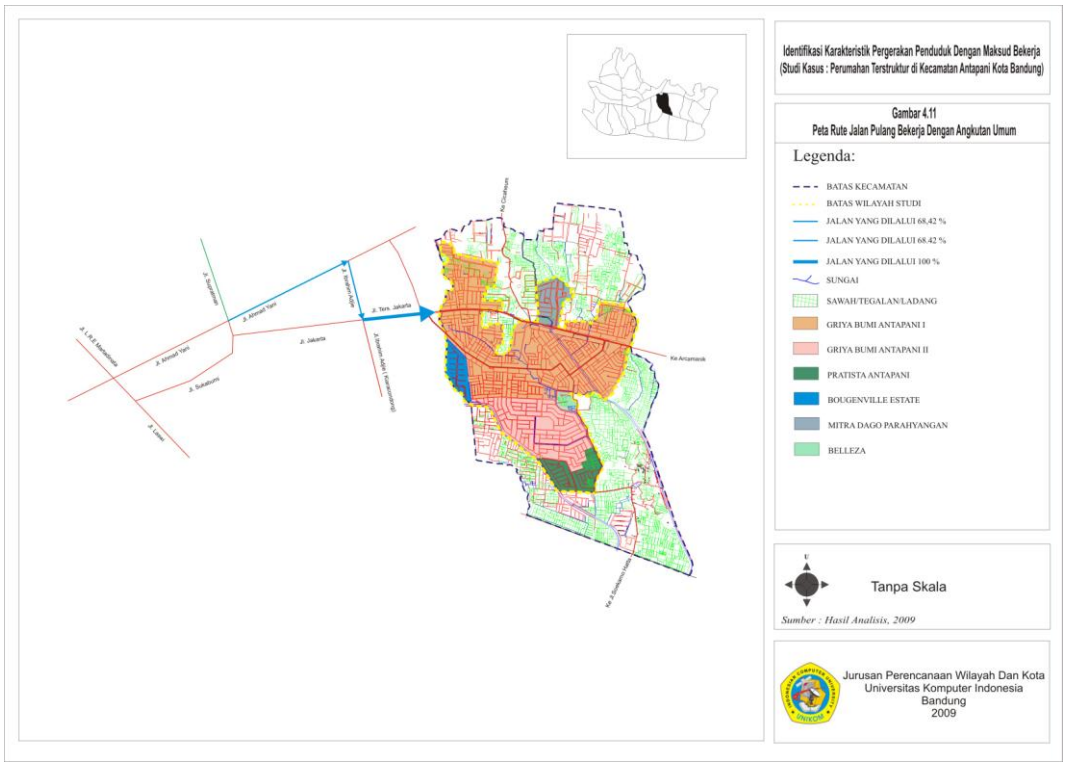


Gambar 4.10

Jalan Pulang Pergi Angkutan Pribadi

B. Dengan Menggunakan Angkutan Umum

Berdasarkan dari hasil survey dan setelah di analisis bahwa pelaku pergerakan bekerja di wilayah studi maka didapat jalan terbesar pada saat pulang bekerja yang dilalui oleh pelaku pergerakan dengan menggunakan angkutan umum. Adapun jalan yang dilalui tersebut yang paling besar adalah Jl. Ahmad Yani dengan 13 jumlah responden sebesar 68,42%, kemudian diteruskan dengan Jl. Ibrahi Adjie dan Jl.Trs. Jakarta dengan masing masing sebesar 68,42 dan 100%. Untuk lebih jelasnya mengenai jalan yang dilalui pada saat pulang bekerja dengan menggunakan angkutan umum dapat dilihat pada **Gambar 4.11**.



Gambar 4.11

Peta Jalan Pulang Angkutan Umum

4.1.5 Waktu Bergerak Pergi dan Pulang

4.1.5.1 Waktu Mulai Bergerak Pergi Bekerja

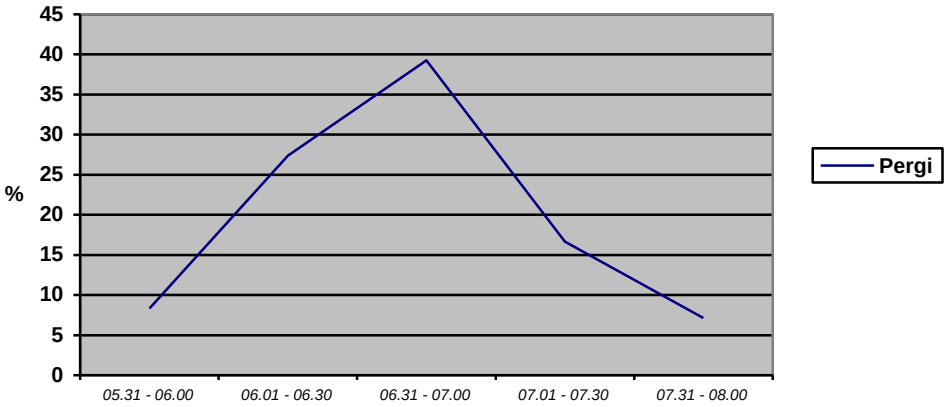
A. Dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani, pergerakan pergi dan pergerakan pulang memiliki jam puncak yang berbeda. Ini berkaitan dengan jam masuk dan jam keluar kantor. Waktu mulai bergerak pergi bekerja jam puncaknya adalah jam 06.31-07.00 dengan menggunakan angkutan pribadi sebesar 39,28%. Karena jarak dari zona asal ke zona tujuan tidak terlalu jauh dan juga tidak terlalu dekat dan jika dilihat dari letaknya Kecamatan Bandung Wetan dan Kecamatan Sumur Bandung berada di kawasan pusat Kota Bandung, maka waktu mulai bergerak pergi bekerja dengan menggunakan angkutan pribadi disesuaikan dengan jam masuk kerja/kantor. Untuk lebih jelasnya mengenai waktu mulai bergerak pergi bekerja dengan menggunakan angkutan pribadi dapat dilihat pada **Tabel IV.10** dan **Gambar 4.12**.

Tabel IV.10
Waktu Mulai Bergerak Pergi Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Jam	Angkutan Pribadi	
	Jml Responden	Total %
05.31 - 06.00	7	8,33
06.01 - 06.30	23	27,38
06.31 - 07.00	33	39,28
07.01 - 07.30	14	16,66
07.31 - 08.00	6	7,14
Total	**84**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis, 2009

Gambar 4.12
Waktu Mulai Bergerak Saat Pergi Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

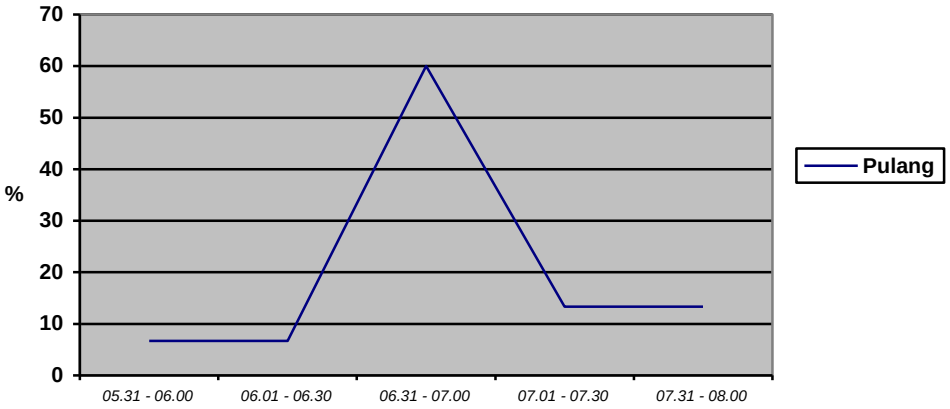
B. Dengan Menggunakan Angkutan Umum

Dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani, pergerakan pergi dan pergerakan pulang memiliki jam puncak yang berbeda. Ini berkaitan dengan jam masuk dan jam keluar kantor. Waktu mulai bergerak pergi bekerja jam puncaknya adalah jam 06.31-07.00 dengan menggunakan angkutan umum sebesar 60%. Karena jarak dari zona asal ke zona tujuan tidak terlalu jauh dan juga tidak terlalu dekat dan jika dilihat dari letaknya Kecamatan Bandung Wetan dan Kecamatan Sumur Bandung berada di kawasan pusat Kota Bandung, maka waktu mulai bergerak pergi bekerja dengan menggunakan angkutan umum disesuaikan dengan jam masuk kerja/kantor. Untuk lebih jelasnya mengenai waktu mulai bergerak pergi bekerja dengan menggunakan angkutan umum dapat dilihat pada **Tabel IV.11** dan **Gambar 4.13**.

Tabel IV.11
Waktu Mulai Bergerak Pergi Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Umum

Jam	Angkutan Umum	
	Jml Responden	Total %
05.31 - 06.00	1	6,67
06.01 - 06.30	1	6,67
06.31 - 07.00	9	60
07.01 - 07.30	2	13,33
07.31 - 08.00	2	13,33
Total	**15**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis, 2009

Gambar 4.13
Waktu Mulai Bergerak Pergi Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Umum

4.1.5.2 Waktu Mulai Bergerak Pulang Bekerja

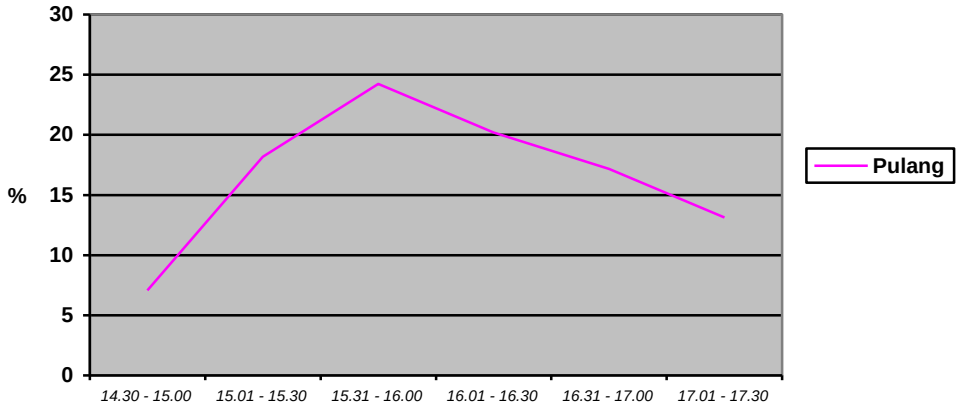
A. Dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani bahwa waktu pergerakan pulang bekerja jam puncaknya adalah pada jam 15.31-16.00 dengan menggunakan angkutan pribadi sebesar (20,20%). Berdasarkan waktu mulai bergerak pulang bahwa waktu puncak pergerakan pulang terbesar terjadi pada jam 15.31-16.00 karena disesuaikan dengan jam keluar kantor. Untuk lebih jelasnya mengenai waktu pergerakan pulang bekerja dapat dilihat pada **Tabel IV.12** dan **Gambar 4.14**.

Tabel IV.12
Waktu Mulai Bergerak Pulang Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Jam	Angkutan Pribadi	
	Jml	Total %
14.31 - 15.00	4	4,04
15.01 - 15.30	15	15,15
15.31 - 16.00	20	20,20
16.01 - 16.30	17	17,17
16.31 - 17.00	14	14,14
17.01 - 17.30	10	10,10
Total	**80**	**80,80**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis, 2009

Gambar 4.14
Waktu Mulai Bergerak Pulang Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

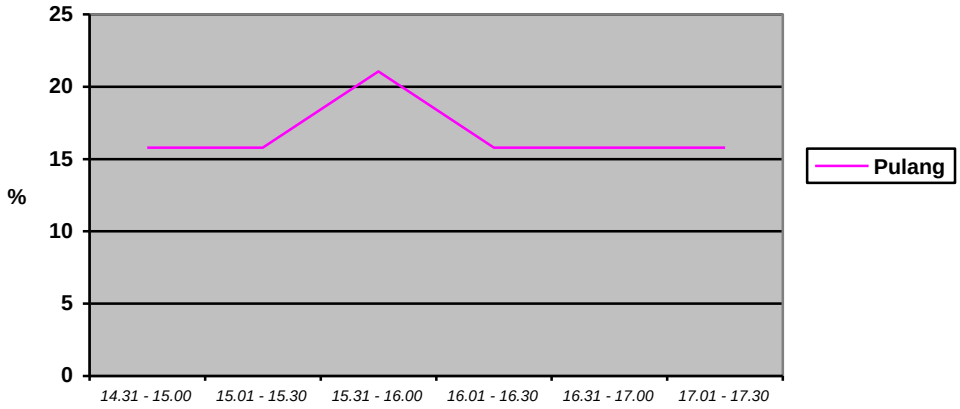
B. Dengan Menggunakan Angkutan Umum

Dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani bahwa waktu mulai bergerak pulang bekerja jam puncaknya adalah jam 15.31-16.00 dengan menggunakan angkutan umum sebesar 21,05%. Untuk lebih jelasnya mengenai waktu mulai bergerak pergi bekerja dengan menggunakan angkutan umum dapat dilihat pada **Tabel IV.13** dan **Gambar 4.15**.

Tabel IV.13
Waktu Mulai Bergerak Pulang Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Umum

Jam	Angkutan Umum	
	Jml	Total %
14.31 - 15.00	3	15,78
15.01 - 15.30	3	15,78
15.31 - 16.00	4	21,05
16.01 - 16.30	3	15,78
16.31 - 17.00	3	15,78
17.01 - 17.30	3	15,78
Total	**19**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis, 2009

Gambar 4.15
Waktu Mulai Bergerak Pulang Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Umum

4.1.6 Waktu Tempuh dalam Pergerakan Bekerja

4.1.6.1 Waktu Tempuh pada Saat Pergi Bekerja

A. Dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

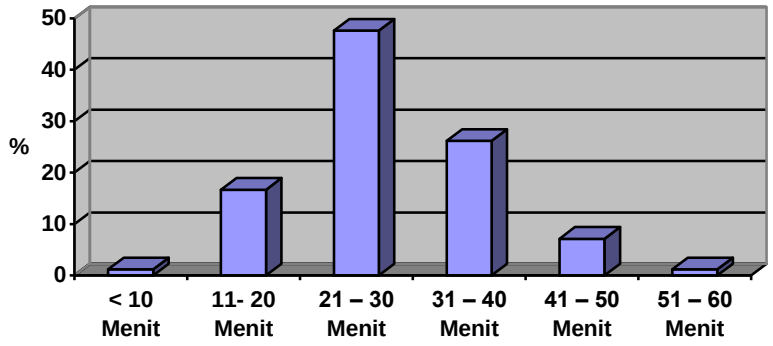
Waktu tempuh dalam penelitian ini adalah waktu tempuh yang rutin dibutuhkan oleh pelaku pergerakan untuk mencapai tempat kerja. Berdasarkan dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani diperoleh bahwa waktu tempuh dari tempat tinggal menuju ke tempat kerja, di wilayah studi sebagian besar memerlukan waktu antara 21-30 menit sebesar 47,61% dengan menggunakan angkutan pribadi.

Untuk lebih jelasnya mengenai waktu tempuh yang dibutuhkan dari tempat tinggal menuju tempat kerja dapat dilihat pada **Tabel IV.14** dan **Gambar 4.16**.

Tabel IV.14
Waktu Tempuh dari Tempat Tinggal Menuju Tempat Kerja dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Waktu Tempuh	Angkutan Pribadi	
	Jml	Total %
≤ 10 Menit	1	1,19
11- 20 Menit	14	16,67
21 – 30 Menit	40	47,61
31 – 40 Menit	22	26,19
41 – 50 Menit	6	7,14
51 – 60 Menit	1	1,19
Total	**84**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis,2009

Gambar 4.16
Waktu Tempuh dari Tempat Tinggal Menuju Tempat Kerja dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

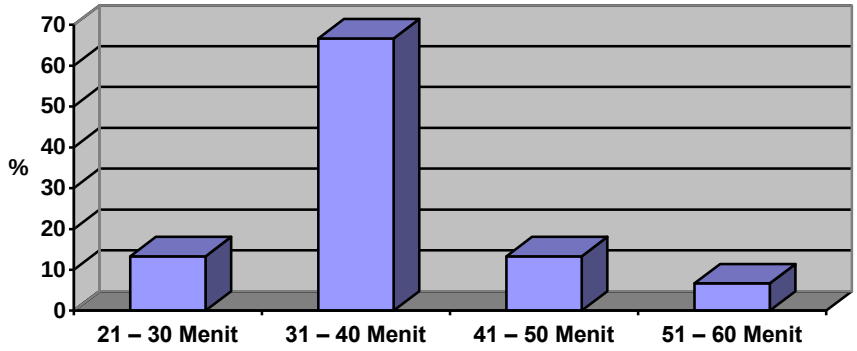
B. Dengan Menggunakan Angkutan Umum

Waktu tempuh dalam penelitian ini adalah waktu tempuh yang rutin dibutuhkan oleh pelaku pergerakan untuk mencapai tempat kerja. Berdasarkan dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani diperoleh bahwa waktu tempuh dari tempat tinggal menuju ke tempat kerja, di wilayah studi sebagian besar memerlukan waktu antara 31-40 menit sebesar 66,67% dengan menggunakan angkutan umum. Untuk lebih jelasnya mengenai waktu tempuh yang dibutuhkan dari tempat tinggal menuju tempat kerja dapat dilihat pada **Tabel IV.15** dan **Gambar 4.17**.

Tabel IV.15
Waktu Tempuh dari Tempat Tinggal Menuju Tempat Kerja dengan Menggunakan Angkutan Umum

Waktu Tempuh	Angkutan Umum	
	Jml	Total %
≤ 10 Menit	-	-
11- 20 Menit	-	-
21 – 30 Menit	2	13,33
31 – 40 Menit	10	66,67
41 – 50 Menit	2	13,33
51 – 60 Menit	1	6,67
Total	**15**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis,2009

Gambar 4.17
Waktu Tempuh dari Tempat Tinggal Menuju Tempat Kerja dengan Menggunakan Angkutan Umum

4.1.6.2 Waktu Tempuh pada Saat Pulang Bekerja

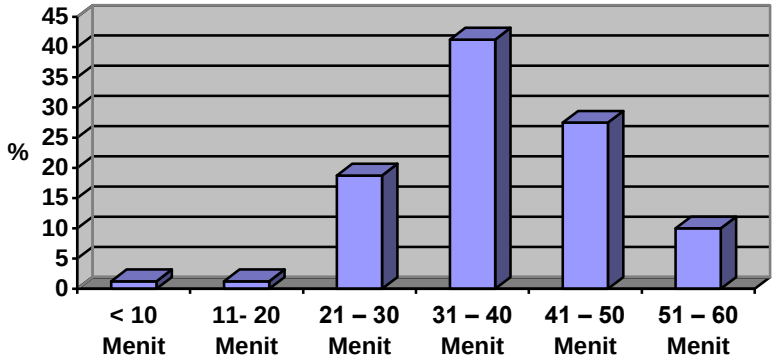
A. Dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Berdasarkan dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani diperoleh bahwa waktu tempuh dari tempat tinggal menuju ke tempat kerja, di wilayah studi sebagian besar memerlukan waktu antara 31-40 menit sebesar 41,25% dengan menggunakan angkutan pribadi. Untuk lebih jelasnya mengenai waktu tempuh yang dibutuhkan dari tempat tinggal menuju tempat kerja dapat dilihat pada **Tabel IV.16** dan **Gambar 4.18**.

Tabel IV.16
Waktu Tempuh dari Tempat Kerja Menuju Tempat Tinggal dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Waktu Tempuh	Angkutan Pribadi	
	Jml	Total %
≤ 10 Menit	1	1,25
11- 20 Menit	1	1,25
21 – 30 Menit	15	18,75
31 – 40 Menit	33	41,25
41 – 50 Menit	22	27,5
51 – 60 Menit	8	10
Total	**80**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis,2009

Gambar 4.18
Waktu Tempuh dari Tempat Kerja Menuju Tempat Tinggal dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

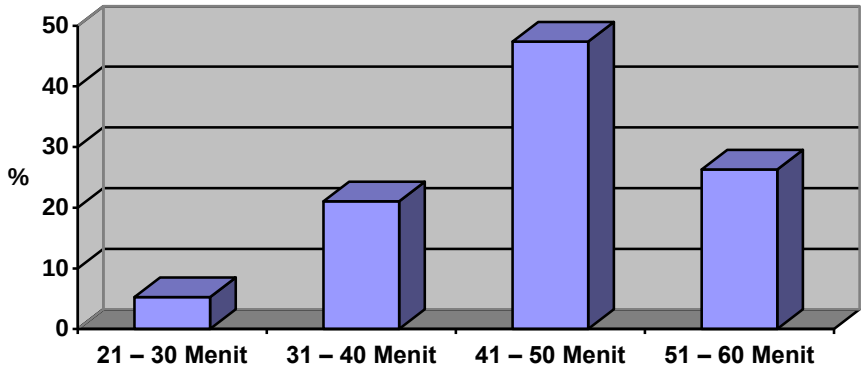
B. Dengan Menggunakan Angkutan Umum

Berdasarkan dari hasil penyebaran kuesioner kepada 99 orang responden pelaku pergerakan bekerja perumahan di Antapani diperoleh bahwa waktu tempuh dari tempat bekerja menuju ke tempat tinggal dengan menggunakan angkutan umum, sebagian besar memerlukan waktu antara 41-50 menit sebesar 47,36%. Untuk lebih jelasnya mengenai waktu tempuh yang dibutuhkan dari tempat tinggal menuju tempat kerja dapat dilihat pada **Tabel IV.17** dan **Gambar 4.19**.

Tabel IV.17
Waktu Tempuh dari Tempat Kerja Menuju Tempat Tinggal dengan Menggunakan Angkutan Umum

Waktu Tempuh	Angkutan Umum	
	Jml	Total %
≤ 10 Menit	-	-
11- 20 Menit	-	-
21 – 30 Menit	1	5,26
31 – 40 Menit	4	21,05
41 – 50 Menit	9	47,36
51 – 60 Menit	5	26,31
Total	**19**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis,2009

Gambar 4.19
Waktu Tempuh dari Tempat Kerja Menuju Tempat Tinggal dengan Menggunakan Angkutan Umum

4.1.7 Biaya yang Dikeluarkan dalam Pergerakan Bekerja

A. Dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

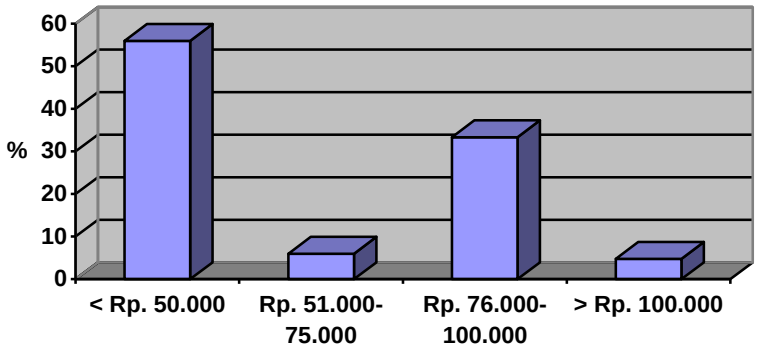
Salah satu karakteristik yang paling penting dalam melakukan pergerakan dengan maksud bekerja adalah biaya yang harus dikeluarkan. Dalam pergerakan bekerja, karena sifatnya rutin maka aspek biaya untuk melakukan pergerakan merupakan hal yang penting karena akan sangat mempengaruhi moda yang digunakan. Dari hasil penelitian, biaya yang dikeluarkan dalam melakukan pergerakan dengan maksud bekerja dalam satu minggu oleh pelaku pergerakan dengan menggunakan angkutan pribadi sebagian besar berkisar antara ≤ Rp. 50.000 perminggu dengan jumlah responden sebanyak 47 (55,95%) dari keseluruhan responden pelaku pergerakan dengan menggunakan angkutan pribadi. Untuk lebih jelasnya mengenai biaya yang dikeluarkan per minggu dalam

pergerakan bekerja dengan menggunakan angkutan pribadi dapat dilihat pada **Tabel IV.18** dan **Gambar 4.20**.

Tabel IV.18
Biaya yang Dikeluarkan Per Minggu dalam Pergerakan Bekerja dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Biaya Yang Dikeluarkan	Angkutan Pribadi	
	Jml	%
≤ Rp. 50.000	47	55,95
Rp. 51.000-75.000	5	5,95
Rp. 76.000-100.000	28	33,33
≥ Rp. 100.000	4	4,76
Total	**84**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis,2009

Gambar 4.20
Biaya yang Dikeluarkan Per Minggu dalam Pergerakan Bekerja dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

B. Dengan Menggunakan Angkutan Umum

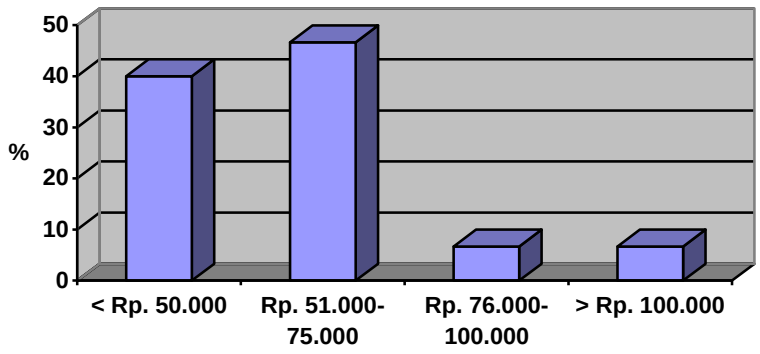
Salah satu karakteristik yang paling penting dalam melakukan pergerakan dengan maksud bekerja adalah biaya yang harus dikeluarkan. Dalam pergerakan bekerja, karena sifatnya rutin maka aspek biaya untuk melakukan pergerakan merupakan hal yang penting karena akan sangat mempengaruhi moda yang digunakan. Dari hasil penelitian, biaya yang dikeluarkan dalam melakukan pergerakan dengan maksud bekerja dalam satu minggu oleh pelaku pergerakan dengan menggunakan angkutan umum sebagian besar berkisar antara ≤ Rp. 51.000- Rp.75.000 perminggu dengan jumlah responden sebanyak 7 (46,67%) dari keseluruhan responden pelaku pergerakan dengan menggunakan angkutan umum. Untuk lebih jelasnya mengenai biaya yang dikeluarkan per minggu dalam

pergerakan bekerja dengan menggunakan angkutan umum dapat dilihat pada **Tabel IV.19** dan **Gambar 4.21**.

Tabel IV.19
Biaya yang Dikeluarkan per Minggu dalam Pergerakan Bekerja dengan Menggunakan Angkutan Umum

Biaya Yang Dikeluarkan	Angkutan Umum	
	Jml	Total %
≤ Rp. 50.000	6	40
Rp. 51.000-75.000	7	46,67
Rp. 76.000-100.000	1	6,67
≥ Rp. 100.000	1	6,67
Total	**15**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis,2009

Gambar 4.21
Biaya yang Dikeluarkan per Minggu dalam Pergerakan Bekerja dengan Menggunakan Angkutan Umum

4.1.8 Persepsi Kondisi Lalu-lintas dalam Pergerakan Bekerja

4.1.8.1 Persepsi Kondisi Lalu-lintas Saat Pergi Bekerja

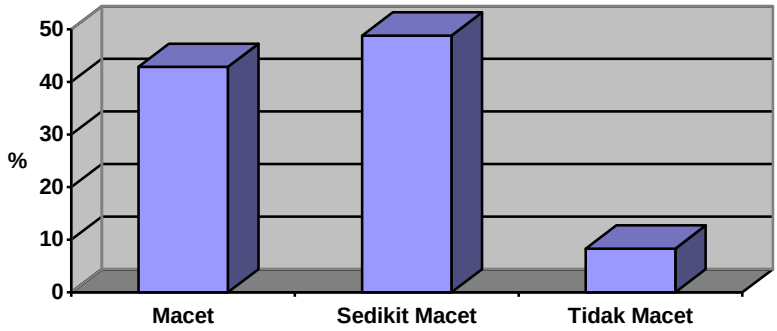
A. Dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Sebagian besar responden pelaku pergerakan menyatakan bahwa kondisi lalu-lintas menuju lokasi tempat bekerja dengan menggunakan angkutan pribadi adalah sedikit macet sebanyak 41 responden (48,80%). Untuk lebih jelasnya mengenai persepsi kondisi lalu-lintas pada saat pergi bekerja dapat dilihat pada **Tabel IV.20** dan **Gambar 4.22**.

Tabel IV.20
Persepsi Kondisi Lalu-Lintas Saat Pergi Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Persepsi Kondisi lalu-Lintas	Angkutan Pribadi	
	Jml	Total %
Macet	36	42,85
Sedikit Macet	41	48,80
Tidak Macet	7	8,33
Total	**84**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis,2009

Gambar 4.22
persepsi Kondisi Lalu-Lintas Saat Pergi Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

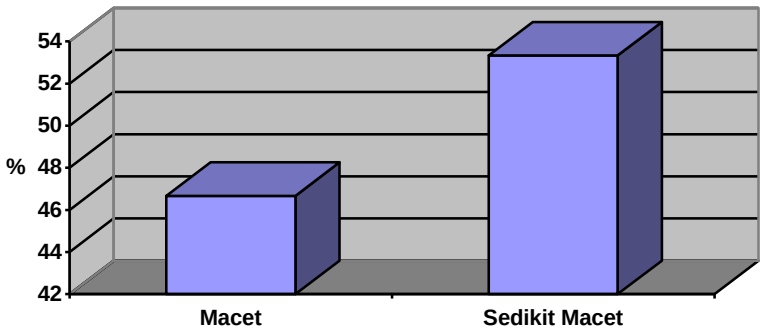
B. Dengan Menggunakan Angkutan Umum

Sebagian besar responden pelaku pergerakan menyatakan bahwa kondisi lalu-lintas menuju lokasi tempat bekerja dengan menggunakan angkutan umum adalah sedikit macet sebanyak 8 responden (53,33%). Untuk lebih jelasnya mengenai persepsi kondisi lalu-lintas pada saat pergi bekerja dapat dilihat pada **Tabel IV.21** dan **Gambar 4.23**.

Tabel IV.21
Persepsi Kondisi Lalu-Lintas Saat Pergi Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Umum

	Angkutan Umum	
	Jml	%
Macet	7	46,67
Sedikit Macet	8	53,33
Tidak Macet	-	-
Total	**15**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis,2009

Gambar 4.23
Persepsi Kondisi Lalu-Lintas
Saat Pergi Bekerja dengan Menggunakan Angkutan Umum

4.1.8.2 Persepsi Kondisi Lalu-lintas Saat Pulang Bekerja

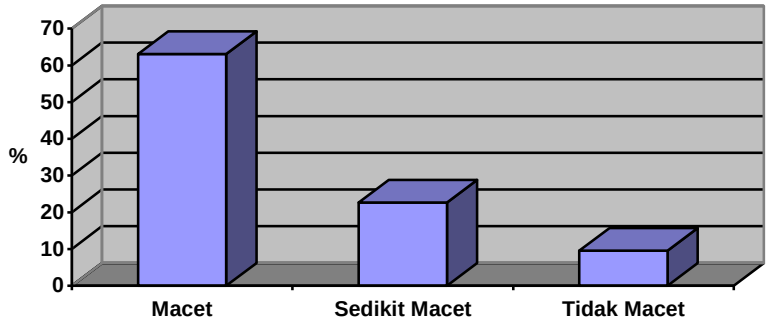
A. Dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Sebagian besar responden pelaku pergerakan menyatakan bahwa kondisi lalu-lintas dari tempat bekerja menuju tempat tinggal dengan menggunakan angkutan pribadi adalah macet sebanyak 53 responden (63,09%). Kenyataan dapat menggambarkan bahwa kondisi kemacetan lalu-lintas dipengaruhi oleh adanya pergerakan dengan maksud bekerja. Untuk lebih jelasnya mengenai persepsi kondisi lalu-lintas pada saat pulangi bekerja dapat dilihat pada **Tabel IV.22** dan **Gambar 4.24**.

Tabel IV.22
Persepsi Kondisi Lalu-lintas Saat Pulang Bekerja
dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

Persepsi Kondisi Lalu-lintas	Angkutan Pribadi	
	Jml	Total %
Macet	53	63,09
Sedikit Macet	19	22,61
Tidak Macet	8	9,52
Total	**84**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis,2009

Gambar 4.24
Persepsi Kondisi Lalu-lintas Saat Pulang Bekerja dengan Menggunakan Angkutan Pribadi

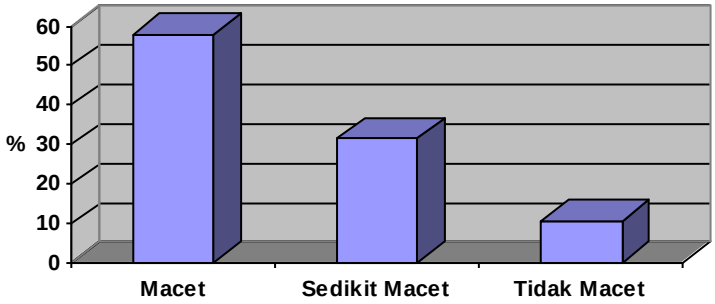
B. Dengan Menggunakan Angkutan Umum

Sebagian besar responden pelaku pergerakan menyatakan bahwa kondisi lalu-lintas menuju lokasi tempat bekerja dengan menggunakan angkutan umum adalah macet sebanyak 11 responden (57,89%). Untuk lebih jelasnya mengenai persepsi kondisi lalu-lintas pada saat pergi bekerja dapat dilihat pada **Tabel IV.23** dan **Gambar 4.25**.

Tabel IV.23
Persepsi Kondisi Lalu-lintas Saat Pulang Bekerja dengan Menggunakan Angkutan Umum

Persepsi Kondisi Lalu-Lintas	Angkutan Umum	
	Jml	Total %
Macet	11	57,89
Sedikit Macet	6	31,57
Tidak Macet	2	10,52
Total	**19**	**100**

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2009



Sumber : Hasil Analisis,2009

Gambar 4.25
Persentase Persepsi Kondisi Lalu-lintas pada Saat Pulang Bekerja dengan Menggunakan Angkutan Umum

4.2 Hubungan/Keterkaitan Moda dengan Karakteristik Lain

4.2.1 Hubungan Moda dengan Kecamatan Tempat Bekerja

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 50,524 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 67,5. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (50,524 < 67,5) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara moda yang digunakan dengan kecamatan tempat bekerja diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara moda yang digunakan dengan kecamatan tempat bekerja.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan sebagian besar pergi bekerja ke Kecamatan Sumur Bandung dengan menggunakan kendaraan pibadi roda dua (motor pribadi) sebesar 12,01% dan yang pergi bekerja ke Kecamatan Bandung Wetan dengan menggunakan kendaraan pibadi roda empat (mobil pribadi) sebesar 12,01%, sedangkan sebagian kecil lainnya hampir merata responden melakukan pergerakan bekerja tersebar ke kecamatan lain dengan menggunakan angkutan umum, bus karyawan, mobil pribadi dan motor pribadi. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (50,524 < 67,5). Artinya moda yang digunakan tidak mempunyai hubungan dengan lokasi kecamatan tempat bekerja. Hal ini dikarenakan moda yang digunakan untuk mencapai lokasi tempat bekerja berbeda-beda meskipun lokasi kecamatan tempat bekerja jauh maupun dekat.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 56,865 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 67,5. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (56,865< 67,5) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara kecamatan tempat bekerja dengan

moda yang dikeluarkan diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara kecamatan tempat bekerja dengan moda.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa dari luar Kota Bandung menuju ke tempat tinggal dengan menggunakan mobil pribadi sebesar 4,04%, dari Kecamatan Bandung Wetan menuju ke tempat tinggal dengan menggunakan mobil pribadi sebesar 11,1% dan dari Kecamatan Sumur Bandung menuju ke tempat tinggal dengan menggunakan motor pribadi sebesar 12,1%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (56,865< 67,5). Artinya moda yang digunakan dari kecamatan tempat bekerja tidak mempunyai hubungan dengan lokasi tempat tinggal. Hal ini disebabkan karena moda yang digunakan di dalam satu kecamatan untuk menuju tempat tinggal bervariasi ada yang menggunakan motor pribadi, mobil pribadi dan angkutan umum.

4.2.2 Hubungan Moda dengan Waktu Tempuh

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 49,417 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 25,0. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (49,417 > 25,0) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara moda yang digunakan dengan waktu tempuh ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara moda yang digunakan dengan waktu tempuh.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang menggunakan angkutan umum, bus karyawan dan kendaraan prbadi roda empat (mobil pribadi) menuju lokasi kecamatan tempat bekerja cenderung memerlukan waktu tempuh antara 31 menit - 40 menit dengan persentase berturut-turut 8.01%, 2.01, 20.02%, sedangkan jika responden pelaku pergerakan bekerja yang menggunakan kendaraan pribadi roda dua (motor pribadi) sebagian besar memerlukan waktu tempuh yang lebih sedikit/singkat yaitu 21 menit – 30 menit sebesar 33,3%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (49,417 > 25,0). Artinya

moda yang digunakan mempunyai hubungan dengan waktu tempuh. Hal ini disebabkan karena jika moda yang digunakan angkutan umum, bus karyawan dan kendaraan prbadi roda empat (mobil pribadi) memerlukan waktu tempuh yang relatif lebih lama dibandingkan dengan kendaraan pribadi roda dua (motor pribadi) yang memerlukan waktu tempuh lebih sedikit/singkat.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 49,479 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 25,0. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (49,479 > 25,0) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara moda yang digunakan dengan waktu tempuh ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara moda yang digunakan dengan waktu tempuh.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang menggunakan angkutan umum, bus karyawan dan kendaraan prbadi roda empat (mobil pribadi) menuju lokasi tempat tinggal cenderung memerlukan waktu tempuh antara 41 menit - 50 menit dengan persentase berturut-turut 7,01%; 2,0%;20,02%, waktu tempuh menuju tempat tinggal lebih lama dibandingkan dengan waktu tempuh menuju lokasi tempat bekerja hal ini disebabkan karena kondisi lalu-lintas pada saat pulang macet. Sedangkan jika responden pelaku pergerakan bekerja yang menggunakan kendaraan pribadi roda dua (motor pribadi) sebagian besar memerlukan waktu tempuh yang lebih sedikit/singkat yaitu 31 menit – 40 menit sebesar 29,3%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (49,479 > 25,0). Artinya moda yang digunakan mempunyai hubungan dengan waktu tempuh. Hal ini disebabkan karena jika moda yang digunakan angkutan umum, bus karyawan dan kendaraan prbadi roda empat (mobil pribadi) memerlukan waktu tempuh yang relatif lebih lama dibandingkan dengan kendaraan pribadi roda dua (motor pribadi) yang memerlukan waktu tempuh lebih sedikit/singkat.

4.2.3 Hubungan Moda dengan Biaya

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 108,612 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 16,9. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (108,612 > 16,9) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara moda yang digunakan dengan biaya yang dikeluarkan ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara moda yang digunakan dengan biaya yang dikeluarkan.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang menggunakan angkutan umum memerlukan biaya Rp.51.000-Rp.75.000 per minggu sebanyak 7,1%, yang menggunakan bus karyawan memerlukan biaya < Rp.51.000 per minggu sebanyak 2,0%, yang menggunakan kendaraan prbadi roda empat (mobil pribadi) memerlukan biaya Rp.76.000-Rp.100.000 per minggu sebanyak 28,3% dan yang menggunakan kendaraan prbadi roda dua (motor pribadi) memerlukan biaya < Rp.51.000 per minggu sebanyak 46,5%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (108,612 > 16,9). Artinya moda yang digunakan mempunyai hubungan dengan biaya yang dikeluarkan. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang menggunakan bus karyawan dan motor pribadi memerlukan biaya yang lebih sedikit dibandingkan dengan responden yang menggunakan angkutan umum dan mobil pribadi memerlukan biaya yang lebih banyak.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 98,064 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 16,9. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (98,064 > 16,9) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara moda yang digunakan dengan biaya

yang dikeluarkan ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara moda yang digunakan dengan biaya yang dikeluarkan.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang menggunakan angkutan umum memerlukan biaya ≤ Rp.51.000 per minggu sebanyak 8,1%, yang menggunakan bus karyawan memerlukan biaya ≤ Rp.51.000 per minggu sebanyak 2,0%, yang menggunakan kendaraan prbadi roda empat (mobil pribadi) memerlukan biaya Rp.76.000-Rp.100.000 per minggu sebanyak 27,3% dan yang menggunakan kendaraan prbadi roda dua (motor pribadi) memerlukan biaya ≤ Rp.51.000 per minggu sebanyak 43,4%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (98,064 > 16,9). Artinya moda yang digunakan mempunyai hubungan dengan biaya yang dikeluarkan. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang menggunakan bus karyawan, angkutan umum dan motor pribadi memerlukan biaya yang lebih sedikit dibandingkan dengan responden yang menggunakan mobil pribadi memerlukan biaya yang lebih banyak.

4.2.4 Hubungan Moda dengan Waktu Bergerak

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 22,156 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 21,0. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (22,156 > 21,0) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara moda yang digunakan dengan waktu ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara moda yang digunakan dengan waktu.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang menggunakan angkutan umum pergi bekerja pada jam 06.31-07.00 sebesar 9,1%, yang mengunakan bus karyawan pergi bekerja pada jam 05.31 - 06.00 sebesar 1,0%, yang menggunakan kendaraan prbadi roda empat (mobil pribadi) pergi bekerja pada jam 06.31-07.00 sebesar 14,1% dan yang menggunakan kendaraan prbadi roda dua (motor pribadi) pergi bekerja pada

jam 06.31-07.00 sebesar 19,1%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (22,156 > 21,0). Artinya moda yang digunakan mempunyai hubungan dengan waktu pergi bekerja. Hal ini adanya kecenderungan responden bahwa moda yang digunakan dapat mempengaruhi waktu bergerak menuju lokasi kecamatan tempat bekerja.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 19,077 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 25,0. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (19,077 < 25,0) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu dengan moda yang digunakan diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara waktu dengan moda yang digunakan.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang pulang bekerja pada jam 14.31-15.00 dengan menggunakan angkutan umum sebesar 3,0%, yang pulang bekerja pada jam 15.01-15.30 dengan mengunakan kendaraan pribadi (mobil pribadi) sebesar 8,1%, yang pulang bekerja pada jam 15.31-16.00 dengan mengunakan kendaraan pribadi (mobil pribadi) sebesar 11,1%, yang pulang bekerja pada jam 16.01-16.30 dengan mengunakan kendaraan pribadi (motor pribadi) sebesar 13,1%, yang pulang bekerja pada jam 16.31-17.00 dengan mengunakan kendaraan pribadi (motor pribadi) sebesar 12,1 dan yang pulang bekerja pada jam 17.01-17.30 dengan mengunakan kendaraan pribadi (motor pribadi) sebesar 5,1%. Berdasarkan uji chi square bahwa bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (19,077 < 25,0). Artinya waktu pulang bekerja yang digunakan tidak mempunyai hubungan dengan moda. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden pulang bekerja disesuaikan dengan jam keluar kantor sehingga waktu mulai bergerak pun berbeda-beda dan juga pada saat pulang moda yang digunakan pun berbeda. Sehingga dapat dikatakan bahwa waktu pulang bekerja tidak mempengaruhi moda yang digunakan untuk mencapai lokasi tempat tinggal.

4.2.5 Hubungan Moda dengan Persepsi Kondisi Lalu-lintas

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 3,523 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 12,6. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (3,523 < 12,6) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara moda yang digunakan dengan persepsi kondisi lalu-lintas diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara moda yang digunakan dengan persepsi kondisi lalu-lintas.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang menggunakan angkutan umum sebesar 7,01% berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet, yang menggunakan bus karyawan sebesar 2,0% berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet, yang menggunakan kendaraan prbadi roda empat (mobil pribadi) sebesar 17,2% berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet dan yang menggunakan kendaraan prbadi roda dua (motor pribadi) sebesar 24,2% berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (3,523 < 12,6). Artinya moda yang digunakan tidak mempunyai hubungan dengan persepsi kondisi lalu-lintas. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang menggunakan angkutan umum, bus karyawan, mobil pribadi dan motor pribadi sebagian besar berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet tetapi keadaan kondisi lalu-lintas sedikit macet bukan disebabkan oleh jenis kendaraan yang digunakan oleh responden.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 4,161 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 12,6. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (4,161 < 12,6) sehingga H_o

yang menyatakan tidak ada hubungan antara moda yang digunakan dengan persepsi kondisi lalu-lintas diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara moda yang digunakan dengan persepsi kondisi lalu-lintas.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang menggunakan angkutan umum sebesar 9,01% berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet, yang menggunakan bus karyawan sebesar 2,0% berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet, yang menggunakan kendaraan prbadi roda empat (mobil pribadi) sebesar 21,2% berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet dan yang menggunakan kendaraan prbadi roda dua (motor pribadi) sebesar 32,3% berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (4,161 < 12,6). Artinya moda yang digunakan tidak mempunyai hubungan dengan persepsi kondisi lalu-lintas. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang menggunakan angkutan umum, bus karyawan, mobil pribadi dan motor pribadi sebagian besar berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet tetapi keadaan kondisi lalu-lintas macet bukan disebabkan oleh jenis kendaraan yang digunakan oleh responden.

4.3 Hubungan/Keterkaitan Tujuan Antara dengan Karakteristik Lain

4.3.1 Hubungan Tujuan Antara dengan Moda

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 12,996 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 16,9. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (12,996 < 16,9) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara tujuan antara dengan moda yang digunakan diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara tujuan antara dengan moda yang digunakan.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang melakukan tujuan antara sebelum menuju ke tempat bekerja seperti : mengantar anak ke sekolah dengan menggunakan

kendaraan pribadi roda dua (motor pribadi) sebanyak 5,1% dan yang menggunakan kendaraan pribadi roda empat (mobil pribadi) sebanyak 2,0%; mengantar kerabat/saudara dengan menggunakan kendaraan pribadi roda dua (motor pribadi) sebanyak 7,1% dan yang menggunakan kendaraan pribadi roda empat (mobil pribadi) sebanyak 4,0% serta urusan pribadi dengan menggunakan kendaraan pribadi roda dua (motor pribadi) sebanyak 1,0%. Sedangkan sebagian besar responden pelaku pergerakan bekerja langsung menuju lokasi tempat bekerja dengan menggunakan angkutan umum sebanyak 13,1%; dengan menggunakan bus karyawan sebanyak 2,0%; dengan menggunakan kendaraan roda dua (motor pribadi) sebanyak 22,2% dan dengan menggunakan kendaraan pribadi roda empat (mobil pribadi) sebesar 43,4%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (12,996 < 16,9). Artinya tujuan antara tidak mempunyai hubungan dengan moda yang digunakan. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa sebagian besar responden cenderung langsung menuju ke tempat kerja. Adapun sebagian kecil yang melakukan tujuan antara kendaraan yang digunakan yang paling besar menggunakan kendaraan motor pribadi.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 6,316 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 21,0. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (6,316 < 21,0) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara tujuan antara dengan moda yang digunakan diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara tujuan antara dengan moda yang digunakan.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang melakukan tujuan antara sesudah bekerja seperti : berbelanja dengan menggunakan kendaraan pribadi roda dua (motor pribadi) sebanyak 3,0% dan yang menggunakan kendaraan pribadi roda empat (mobil pribadi) sebanyak 2,0%, dan yang menggunakan angkutan umum sebanyak 2,0%; menjemput kerabat/saudara dengan menggunakan kendaraan pribadi roda dua

(motor pribadi) sebanyak 6,1% dan yang menggunakan kendaraan pribadi roda empat (mobil pribadi) sebanyak 4,0% serta urusan pribadi dengan menggunakan kendaraan pribadi roda dua (motor pribadi) sebanyak 1,0% dan yang menggunakan kendaraan pribadi roda empat (mobil pribadi) sebanyak 2,0%. Sedangkan sebagian besar responden sesudah bekerja langsung menuju ke tempat tinggal dengan menggunakan angkutan umum sebanyak 15,2%; dengan menggunakan bus karyawan sebanyak 2,0%; dengan menggunakan kendaraan roda dua (motor pribadi) sebanyak 36,4% dan dengan menggunakan kendaraan pribadi roda empat (mobil pribadi) sebesar 25,3%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (6,316 < 21,0). Artinya tujuan antara tidak mempunyai hubungan dengan moda yang digunakan. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang melakukan tujuan antara kendaraan yang digunakan bervariasi, baik itu menggunakan mobil pribadi, motor pribadi dan kendaraan maka dapat disimpulkan bahwa sebagian besar yang melakukan tujuan antara tidak hanya harus menggunakan satu kendaraan saja tetapi juga dapat dilakukan dengan berbagai kendaraan dan juga bahwa sebagian besar responden sesudah bekerja langsung menuju ke tempat tinggal.

4.3.2 Hubungan Tujuan Antara dengan Waktu Tempuh

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 34,347 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 25,0. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (34,347 > 25,0) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara tujuan antara dengan waktu tempuh ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara tujuan antara dengan waktu tempuh.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden yang melakukan tujuan antara sebelum ke lokasi tempat bekerja seperti: mengantar anak ke sekolah memerlukan waktu tempuh antara 41 menit – 50 menit sebesar 4,0%; mengantar kerabat/saudara memerlukan waktu tempuh antara 31

menit – 40 menit sebesar 5,1%. Sedangkan responden pelaku pergerakan bekerja yang langsung menuju lokasi tempat bekerja memerlukan waktu tempuh 21 menit – 30 menit sebesar 36,4%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (34,347 > 25,0). Artinya tujuan antara mempunyai hubungan dengan waktu tempuh yang dibutuhkan. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang melakukan tujuan antara sebelum menuju lokasi tempat bekerja membutuhkan waktu tempuh yang lebih lama dibandingkan dengan responden yang langsung menuju lokasi tempat bekerja membutuhkan waktu tempuh yang lebih sedikit/singkat. Sehingga dapat dikatakan bahwa tujuan antara mempengaruhi waktu tempuh yang dibutuhkan.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 18,475 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 31,4. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (18,475 < 31,4) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara tujuan antara dengan waktu tempuh diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara tujuan antara dengan waktu tempuh.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden yang melakukan tujuan antara sesudah bekerja seperti: berbelanja memerlukan waktu tempuh antara 31 menit – 40 menit sebesar 3,0%; menjemput kerabat/saudara memerlukan waktu tempuh antara 31 menit – 40 menit sebesar 5,1%. Sedangkan responden pelaku pergerakan bekerja yang langsung menuju tempat tinggal memerlukan waktu tempuh 31 menit – 40 menit sebesar 29,3%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (18,475 < 31,4). Artinya tujuan antara tidak mempunyai hubungan dengan waktu tempuh yang dibutuhkan. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang melakukan tujuan antara sebelum menuju tempat tinggal berbeda-beda tetapi waktu tempuh yang dibutuhkan rata-rata sama, artinya bahwa lokasi tujuan antara dekat dengan lokasi tempat bekerja ataupun

dekat dengan lokasi tempat tinggal sehingga waktu tempuh yang dibutuhkan menjadi sama.

4.3.3 Hubungan Tujuan Antara dengan Biaya

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 38,202 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 16,9. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (38,202 > 16,9) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara tujuan antara dengan biaya yang dikeluarkan ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara tujuan antara dengan biaya yang dikeluarkan.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang melakukan tujuan antara sebelum ke lokasi tempat bekerja seperti: mengantar anak ke sekolah membutuhkan biaya per minggu Rp.76.000-Rp.100.000 sebesar 3,0%; mengantar kerabat/saudara membutuhkan biaya per minggu Rp.76.000-Rp.100.000 sebesar 7,0%; urusan pribadi membutuhkan biaya per minggu Rp.> Rp.100.000 sebesar 1,0%. Sedangkan responden pelaku pergerakan bekerja yang langsung menuju lokasi tempat bekerja membutuhkan biaya per minggu < Rp. 50.000 sebesar 49,5%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (38,202 > 16,9). Artinya tujuan antara mempunyai hubungan dengan biaya yang dikeluarkan. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang melakukan tujuan antara sebelum menuju lokasi tempat bekerja biaya yang dikeluarkan lebih banyak dibandingkan dengan responden yang langsung menuju lokasi tempat bekerja biaya yang dikeluarkan lebih sedikit. Sehingga dapat dikatakan bahwa tujuan antara mempengaruhi biaya yang dikeluarkan per minggu.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 27,962 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 21,0. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (27,962 > 21,0) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara tujuan antara dengan biaya yang dikeluarkan ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara tujuan antara dengan biaya yang dikeluarkan.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang melakukan tujuan antara sebelum pulang ke rumah seperti: berbelanja membutuhkan biaya per minggu ≤ Rp. 50.000 sebesar 4,0%; menjemput kerabat/saudara membutuhkan biaya per minggu Rp.76.000-Rp.100.000 sebesar 5,01%; mengunjungi teman/saudara membutuhkan biaya per minggu ≤ Rp. 50.000 sebesar 1,01%; urusan pribadi membutuhkan biaya per minggu Rp.> Rp.100.000 sebesar 2,0%. Sedangkan responden pelaku pergerakan bekerja yang langsung pulang ke rumah membutuhkan biaya per minggu ≤ Rp. 50.000 sebesar 43,4%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (27,962 > 21,0). Artinya tujuan antara mempunyai hubungan dengan biaya yang dikeluarkan. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang melakukan tujuan antara sebelum pulang ke rumah biaya yang dikeluarkan lebih banyak dibandingkan dengan responden yang langsung menuju lokasi tempat bekerja biaya yang dikeluarkan lebih sedikit. Tetapi responden yang berbelanja dan mengunjungi teman/saudara membutuhkan biaya ≤ Rp. 50.000, dimana biaya yang dikeluarkan sama dengan responden yang langsung pulang ke rumah hal tersebut disebabkan karena responden yang melakukan tujuan tersebut berdasarkan hasil survey sebagian besar lokasi tujuan antaranya searah dengan lokasi tempat tinggal responden. Sehingga dapat dikatakan bahwa tujuan antara mempengaruhi biaya yang dikeluarkan per minggu.

4.3.4 Hubungan Tujuan Antara dengan Rute

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 14,707 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 25,0. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (14,707 < 25,0) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara moda yang digunakan dengan biaya yang dikeluarkan diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara tujuan antara dengan rute jalan yang dilalui.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang melakukan tujuan antara sebelum menuju ke tempat bekerja seperti : mengantar anak ke sekolah, mengantar kerabat/saudara dan urusan pribadi hampir merata dengan rute jalan yang dilalui bervariasi yaitu : Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Ahmad Yani, Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Supratman, Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Sukabumi, Jl. Trs. Jakarta - Jl. Golf Raya - Jl. Arcamanik dan Jl. Trs. Jakarta - Jl. Ibrahim Adjie (Trs.Kiaracondong). sedangkan sebagian besar responden pelaku pergerakan bekerja langsung menuju lokasi tempat bekerja dengan melalui rute jalan terbesar yaitu Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Ahmad Yani sebesar 22,2% dan Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Supratman sebesar 24,2%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (14,707 < 25,0). Artinya tujuan antara tidak mempunyai hubungan dengan rute jalan yang sering dilalui. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang melakukan tujuan antara rute jalan yang dilalui sama dengan rute ke lokasi tempat bekerja sehingga dapat dikatakan bahwa tujuan antara tidak mempengaruhi rute jalan yang dilalui.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 18.564 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 31,4. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (18.564 < 25,0) sehingga H_o

yang menyatakan tidak ada hubungan antara moda yang digunakan dengan rute yang dikeluarkan diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara tujuan antara dengan rute jalan yang dilalui.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang melakukan tujuan antara sesudah bekerja seperti : berbelanja sebesar 7,1% dengan rute jalan yang dilalui Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta, menjemput kerabat saudara sebesar 5,1% dengan rute jalan yang dilalui Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta, mengunjungi teman sebesar 1,01% dengan rute jalan yang dilalui Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta, urusan pribadi sebesar 2,0% dengan rute jalan yang dilalui Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta dan tidak ada tujuan antara sebesar 56,6% dengan rute jalan yang dilalui Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (18.564 < 25,0). Artinya tujuan antara tidak mempunyai hubungan dengan rute jalan yang sering dilalui. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang melakukan tujuan antara berbeda-beda tetapi rute jalan yang dilalui hampir sama. Artinya bahwa tujuan antara tidak mempengaruhi rute jalan yang dilalui saat pulang bekerja. Tujuan antara dilakukan sebelum rute jalan tersebut dilalui ataupun bahwa sebagian besar responden melakukan tujuan antara berbeda-beda tetapi rute jalan yang dilalui saat pulang tetap sama.

4.4 Hubungan/Keterkaitan Rute dengan Karakteristik Lain

4.4.1 Hubungan Rute dengan Kecamatan Tempat Bekerja

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 205,432 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 101,9. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (205,432 > 101,9) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara rute jalan yang dilalui dengan kecamatan tempat bekerja ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa

terdapat hubungan antara rute jalan yang dilalui dengan kecamatan tempat bekerja.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan yang melalui rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Ahmad Yani dengan tujuan ke Kecamatan Sumur Bandung sebesar 14,1%, yang melalui rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Supratman dengan tujuan ke Kecamatan Bandung Wetan sebesar 16,2%, yang melalui rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Sukabumi dengan tujuan ke Kecamatan Bandung Wetan sebesar 5,1%, yang melalui rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Golf Raya - Jl. Arcamanik dengan tujuan ke Kecamatan Ujung Berung sebesar 2,0% dan yang melalui rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Ibrahim Adjie (Trs.Kiaracondong) dengan tujuan ke Kecamatan lain yang berada di luar Kota Bandung sebesar 3,0%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (205,432 > 101,9). Artinya rute jalan yang dialui mempunyai hubungan dengan lokasi kecamatan tempat bekerja. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa rute jalan yang dilalui menentukan arah menuju tempat bekerja dan cepat atau tidaknya untuk mencapai lokasi kecamatan tempat bekerja.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 361,628 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 101,9. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (361,628 > 101,9) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara rute jalan yang dilalui dengan kecamatan tempat bekerja ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara kecamatan tempat bekerja dengan rute jalan yang dilalui.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan dari Kecamatan Sumur Bandung menuju tempat tinggal melalui rute Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta sebesar 22,2%, dari Kecamatan Bandung Wetan menuju tempat tinggal melalui rute Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta sebesar 26,3% dan dari Kecamatan

Coblong menuju tempat tinggal melalui rute Jl. Cimuncang - Jl. Sulaksana - Jl. Trs Jakarta sebesar 4,0%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (361,628 > 101,9). Artinya lokasi kecamatan tempat bekerja mempunyai hubungan dengan rute jalan yang dialui. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa rute jalan yang dilalui menentukan arah terdekat untuk menuju tempat tinggal dan cepat atau tidaknya untuk menuju tempat tinggal.

4.4.2 Hubungan Rute dengan Persepsi Kondisi Lalu-lintas

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 51,352 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 18,3. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (51,352 > 18,3) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara rute jalan yang dilalui dengan persepsi kondisi lalu-lintas ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara rute jalan yang dilalui dengan persepsi kondisi lalu-lintas.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan yang melalui rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Ahmad Yani berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet adalah sebesar 15,2 %, yang melalui rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Supratman berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet adalah sebesar 19,2 %, yang melalui rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Sukabumi berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet adalah sebesar 17,2 %, yang melalui rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Golf Raya - Jl. Arcamanik berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas tidak macet adalah sebesar 4,0 %, yang melalui rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Ibrahim Adjie (Trs.Kiaracondong) berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet adalah sebesar 4,0 % dan yang melalui rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Sulaksana berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet adalah sebesar 2,0 %. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (51,352 > 18,3). Artinya rute jalan yang dialui mempunyai hubungan dengan persepsi kondisi lalu-lintas. Hal

tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa rute jalan yang dilalui dapat menentukan kondisi jalan macet apa tidaknya untuk menuju ke lokasi kecamatan tempat bekerja.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 21,418 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 18,3. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (21,418 > 18,3) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara rute jalan yang dilalui dengan persepsi kondisi lalu-lintas ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara rute jalan yang dilalui dengan persepsi kondisi lalu-lintas.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan yang melalui rute Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet adalah sebesar 51,5 %, yang melalui rute Jl. Raya Ujungberung - Jl. Arcamanik - Jl. Golf Raya - Jl. Trs. Jakarta berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet adalah sebesar 1,01%, yang melalui rute Jl. Cimuncang - Jl. Sulaksana - Jl. Trs Jakarta berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet adalah sebesar 7,01 %, yang melalui rute Jl. Cisaranten - Jl. Parakan Saat berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet adalah sebesar 1,0 %, yang melalui rute Jl. Ibrahim Adjie (Trs.Kiaracondong) - Jl. Trs Jakarta berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet adalah sebesar 6,1 % dan yang melalui rute Jl. Antapani - Jl. Trs. Jakarta berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas tidak macet adalah sebesar 1,0 %. Berdasarkan uji chi square nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (21,418 > 18,3). Artinya rute jalan yang dialui mempunyai hubungan dengan persepsi kondisi lalu-lintas. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa rute jalan yang dilalui dapat menentukan kondisi jalan macet apa tidaknya untuk menuju ke lokasi tempat tinggal responden.

4.5 Hubungan/Keterkaitan Waktu Bergerak dengan Karakteristik Lain

4.5.1 Hubungan Waktu Bergerak dengan Kecamatan Tempat Bekerja

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 108,814 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 79,1. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (108,814 > 79,1) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu pergi bekerja dengan kecamatan tempat bekerja yang dikeluarkan ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara waktu dengan kecamatan tempat bekerja.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa pada jam 05.31-06.00 terjadi pergerakan ke luar Kota Bandung sebesar 4,04%, pada jam 06.01-06.30 terjadi pergerakan ke Kecamatan Sumur Bandung sebesar 5,01% dan pada jam 06.31-07.00 terjadi pergerakan dengan maksud bekerja terbesar ke Kecamatan Bandung Wetan sebesar 23,23% dan ke Kecamatan Sumur Bandung sebesar 7,1%,dimana kedua kecamatan tersebut merupakan pusat Kota Bandung hal ini menunjukkan bahwa pergerakan dengan maksud bekerja lebih mengarah ke pusat Kota Bandung. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (108,814 > 79,1). Artinya waktu pergi bekerja mempunyai hubungan dengan lokasi kecamatan tempat bekerja. Hal ini disebabkan karena jarak menuju lokasi kecamatan tempat bekerja menentukan waktu pergi bekerja, semakin jauh jarak lokasi kecamatan tempat bekerja maka waktu pergi bekerja pun lebih awal/lebih pagi selain itu disebabkan pula oleh kondisi lalu-lintas, karena jika waktu pergi bekerja lebih pagi akan terhindar dari kemacetan.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 95,354 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 101,9. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-

square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (95,354 > 101,9) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu mulai bergerak dengan tempat tinggal yang dikeluarkan diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara waktu mulai bergerak dari kecamatan tempat bekerja dengan tempat tinggal.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa dari luar Kota Bandung mulai bergerak pada jam 15.31 - 16.00 menuju ke tempat tinggal sebesar 4,04%, dari Kecamatan Sumur Bandung mulai bergerak pada jam 15.31 - 16.00 menuju ke tempat tinggal sebesar 8,1% dan dari Kecamatan Bandung Wetan mulai bergerak pada jam 15.31 - 16.00 menuju ke tempat tinggal sebesar 8,1%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (95,354 < 101,9). Artinya waktu mulai bergerak tidak mempunyai hubungan dengan kecamatan tempat bekerja. Hal ini disebabkan karena jarak menuju lokasi tempat tinggal tidak menentukan waktu mulai bergerak, selain itu juga adanya perbedaan jam keluar kantor yang menyebabkan waktu mulai bergerak dari kecamatan tempat bekerja menuju tempat tinggal bervariasi. Serta pada waktu mulai bergerak, responden juga tidak harus tepat waktu untuk menuju ke tempat tinggal.

4.5.2 Hubungan Waktu Bergerak dengan Tujuan Antara

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 18,823 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 21,0. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (18,823 < 21,0) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu dengan tujuan antara yang diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara waktu dengan tujuan antara.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang paling dominan langsung menuju ke tempat bekerja sebesar 37,4% terjadi pada jam 06.31-07.00 dan sebesar 18,2% pada jam 06.01-06.30. Sedangkan yang melakukan tujuan antara seperti mengantar anak ke

sekolah sebesar 2,0% dan mengantar kerabat/saudara sebesar 5,1% pada jam 06.01-06.30, berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (18,823 < 21,0). Artinya waktu pergi bekerja tidak mempunyai hubungan dengan tujuan antara. Hal ini disebabkan karena yang paling dominan pelaku pergerakan langsung menuju ke tempat bekerja, sedangkan sebagian kecil responden lainnya yang melakukan tujuan antara rata-rata arahnya sama dengan lokasi kecamatan tempat bekerja sehingga waktu mulai bergerak tidak mempengaruhi tujuan antara.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 23,238 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 31,4. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (23,238 < 31,4) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu mulai bergerak dari lokasi kecamatan tempat bekerja dengan tujuan antara yang dikeluarkan diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara waktu mulai bergerak dari kecamatan tempat bekerja dengan tujuan antara.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan sesudah bekerja yang paling dominan langsung menuju ke tempat tinggal sebesar 19,2% terjadi pada jam 16.01 - 16.30 dan sebesar 18,2% pada jam 15.31 - 16.00. Sedangkan yang melakukan tujuan antara seperti berbelanja dan mengantar kerabat/saudara pada jam 16.31 - 17.00 masing-masing sebesar 2,0% dan yang menjemput kerabat/saudara pada jam 15.31 - 16.00 sebesar 5,1%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (23,238 < 31,4). Artinya waktu mulai bergerak tidak mempunyai hubungan dengan tujuan antara pada saat pulang bekerja. Hal ini dikarenakan adanya perbedaan waktu bergerak dalam melakukan tujuan antara, serta yang paling dominan pelaku pergerakan langsung menuju ke tempat tinggal.

4.5.3 Hubungan Waktu Bergerak dengan Persepsi Kondisi Lalu-lintas

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 18,723 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 15,5. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (18,723 > 15,5) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu yang digunakan dengan persepsi kondisi lalu-lintas ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara waktu dengan persepsi kondisi lalu-lintas.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan responden yang pergi bekerja pada jam 05.31-06.00 berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet sebesar 5,1%, pada jam 06.01-06.30 berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet sebesar 15,2% dan yang pergi bekerja pada jam 06.31-07.00 berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet sebesar 27,3%, berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (18,723 > 15,5). Artinya waktu pergi bekerja mempunyai hubungan dengan persepsi kondisi lalu-lintas. Hal ini disebabkan karena jika pergi bekerja lebih pagi kondisi lalu-lintas akan sedikit macet dan akan lebih tepat waktu menuju lokasi kecamatan tempat bekerja tetapi jika pergi bekerja lebih siang kondisi lalu-lintas akan macet.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 22,050 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 18,3. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (22,050 > 18,3) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu dengan persepsi kondisi lalu-lintas ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara waktu dengan persepsi kondisi lalu-lintas.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan responden yang pulang bekerja pada jam 14.31-15.00 berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet sebesar 5,1%, pulang bekerja pada jam 15.01-15.30 berpendapat

bahwa kondisi lalu-lintas macet sebesar 11,1%, pulang bekerja pada jam 15.31-16.00 berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet sebesar 13,1%, pulang bekerja pada jam 16.01-16.30 berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet sebesar 14,1%, pulang bekerja pada jam 16.31-17.00 berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet sebesar 13,1%, pulang bekerja pada jam 17.01-17.30 berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet sebesar 12,1%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (22,050 > 18,3). Artinya waktu pulang bekerja mempunyai hubungan dengan persepsi kondisi lalu-lintas. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil *crosstabs* bahwa responden yang pulang bekerja lebih awal/masih siang berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet, sedangkan responden yang pulang bekerja lebih sore/jam pulang kantor berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet. Sehingga dapat dikatakan bahwa waktu pulang bekerja dapat mempengaruhi persepsi kondisi lalu-lintas.

4.5.4 Hubungan Waktu Bergerak dengan Rute

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 25,571 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 31,4. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (25,571 < 31,4) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu pergerakan dengan rute yang dilalui diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara waktu dengan rute yang dilalui.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa pada jam 06.31-07.00 terjadi pergerakan dengan maksud bekerja terbesar melalui rute jalan Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Supratman sebesar 14,01% dan yang melalui rute jalan Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Sukabumi sebesar 12,01%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (25,571 < 31,4). Artinya waktu pergi bekerja tidak mempunyai hubungan dengan rute jalan yang dilalui. Hal ini disebabkan karena rute jalan yang dilalui untuk mencapai lokasi tempat bekerja cenderung berbeda arah disesuaikan dengan

lokasi kecamatan tempat bekerja, dapat dilihat dari hasil *crosstab* bahwa untuk menuju lokasi tempat bekerja rute jalan yang dilalui berbeda-beda.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 21,853 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 37,7. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (21,853 < 37,7) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu mulai bergerak dengan rute yang dilalui diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara waktu mulai bergerak dari lokasi kecamatan tempat bekerja dengan rute yang dilalui.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa waktu mulai bergerak pada jam 14.31 - 15.00 menuju ke tempat tinggal dengan melalui rute Jl. Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta sebesar 4,0%, waktu mulai bergerak pada jam 15.31 - 16.00 menuju ke tempat tinggal dengan melalui rute Jl. Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta sebesar 14,0%waktu mulai bergerak pada jam 15.31 - 16.00 menuju ke tempat tinggal dengan melalui rute Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta sebesar 18.2%, waktu mulai bergerak pada jam 16.01 - 16.30 menuju ke tempat tinggal dengan melalui rute Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta sebesar 16.2%, waktu mulai bergerak pada jam 16.01 - 16.30 menuju ke tempat tinggal dengan melalui rute Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta sebesar 13,1%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (21,853 < 37,7). Artinya waktu mulai bergerak tidak mempunyai hubungan dengan rute jalan yang dilalui. Hal ini disebabkan karena waktu mulai bergerak menuju lokasi tempat tinggal meskipun berbeda tetapi rute jalan yang dilalui hanya menuju Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta.

4.5.5 Hubungan Waktu Bergerak dengan Waktu Tempuh

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 26,349 sedangkan nilai chi-square tabel

(χ^2_{tabel}) adalah sebesar 31,4. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (26,349 < 31,4) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu dengan waktu tempuh diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara waktu dengan waktu tempuh.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan sebagian besar yang pergi bekerja pada jam 05.31-06.00 memerlukan waktu tempuh antara 31 menit – 40 menit sebesar 4,0%, pada jam 06.01-06.30 memerlukan waktu tempuh antara 21 menit – 30 menit sebesar 10,1%, pada jam 06.31-07.00 memerlukan waktu tempuh antara 21 menit – 30 menit sebesar 20,02% dan yang pergi bekrja pada jam 06.31-07.00 memerlukan waktu tempuh 31 menit – 40 menit sebesar 15,02%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (26,349 < 31,4). Artinya waktu pergi bekerja tidak mempunyai hubungan dengan waktu tempuh. Hal ini disebabkan karena waktu mulai bergerak tidak mempengaruhi waktu tempuh, dimana waktu mulai bergerak tidak disesuaikan dengan lama tidaknya waktu yang akan ditempuh, melainkan disesuaikan dengan jam masuk kantor yang telah ditetapkan.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 31,204 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 37,7. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (31,204 < 37,7) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu dengan waktu tempuh diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara waktu dengan waktu tempuh.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan sebagian besar yang pulang bekerja pada jam 14.31-15.00 memerlukan waktu tempuh antara 21 menit – 30 menit sebesar 3,0%, pada jam 15.01-15.30 memerlukan waktu tempuh antara 31 menit – 40 menit sebesar 5,1%, pada jam 15.31-16.00 memerlukan waktu tempuh antara 41 menit – 50 menit

sebesar 10,01%, yang pulang bekerja pada jam 16.01-16.30 memerlukan waktu tempuh 31 menit – 40 menit sebesar 9,01%, yang pulang bekerja pada jam 16.31-17.00 memerlukan waktu tempuh 31 menit – 40 menit sebesar 12,01% dan yang pulang bekerja pada jam 17.01-17.30 memerlukan waktu tempuh 41 menit – 50 menit sebesar 6,01%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (31,204 < 37,7). Artinya waktu pulang bekerja tidak mempunyai hubungan dengan waktu tempuh. Dari hasil *crosstab* menunjukan bahwa waktu bergerak cenderung berbeda-beda karena disesuaikan dengan jam keluar kantor sehingga waktu mulai bergerak pun masing masing responden berbeda sehingga tidak mempengaruhi waktu tempuh.

4.6 Hubungan/Keterkaitan Waktu Tempuh dengan Karakteristik Lain

4.6.1 Hubungan Waktu Tempuh dengan Kecamatan Tempat Bekerja

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 223,672 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 101,9. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (223,672 > 101,9) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan waktu tempuh dengan kecamatan tempat bekerja ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara waktu tempuh dengan kecamatan tempat bekerja.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden yang membutuhkan waktu tempuh 11 Menit – 20 Menit ke Kecamatan Kiaracondong sebesar 4,0%, yang membutuhkan waktu tempuh 21 Menit – 30 Menit ke Kecamatan Bandung Wetan sebesar 15,2%, yang membutuhkan waktu tempuh 31 Menit – 40 Menit ke Kecamatan Sumur Bandung sebesar 10,1% dan yang membutuhkan waktu tempuh 41 Menit – 50 Menit ke kecamatan lain yang berada di luar kota bandung sebesar 5,1%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (223,672 > 101,9). Artinya waktu tempuh mempunyai hubungan dengan lokasi kecamatan tempat bekerja. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang menuju lokasi tempat bekerja dengan jarak yang sangat jauh membutuhkan waktu

tempuh cenderung yang lebih lama sedangkan responden yang menuju lokasi kecamatan tempat bekerja yang sangat dekat membutuhkan waktu tempuh yang lebih sedikit/singkat. Sehingga dapat dikatakan bahwa waktu tempuh yang dibutuhkan mempengaruhi lokasi kecamatan tempat bekerja.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 235,223 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 101,9. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (235,223 > 101,9) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan waktu tempuh dengan kecamatan tempat bekerja ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara waktu tempuh dengan kecamatan tempat bekerja.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden dari Kecamatan Sumur Bandung menuju tempat tinggal membutuhkan waktu tempuh 31 Menit – 40 Menit sebesar 12,1%, dari Kecamatan Bandung Wetan menuju tempat tinggal membutuhkan waktu tempuh 41 Menit – 50 Menit sebesar 9,1% dan dari luar Kota Bandung membutuhkan waktu tempuh 51 Menit – 60 Menit sebesar 9,1%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (235,223 > 101,9). Artinya lokasi kecamatan tempat bekerja mempunyai hubungan dengan waktu tempuh. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang lokasi kecamatan jaraknya sangat jauh membutuhkan waktu tempuh cenderung yang lebih lama sedangkan responden yang lokasi kecamatan jaraknya sangat dekat membutuhkan waktu tempuh yang lebih sedikit/singkat. Sehingga dapat dikatakan bahwa waktu tempuh yang dibutuhkan mempengaruhi lokasi kecamatan tempat bekerja.

4.6.2 Hubungan Waktu Tempuh dengan Rute

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 43,725 sedangkan nilai chi-square tabel

(χ^2_{tabel}) adalah sebesar 37,7. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (43,725 > 37,7) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu tempuh dengan rute jalan yang dilalui ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara waktu tempuh dengan rute jalan yang dilalui.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden yang membutuhkan waktu tempuh 11 Menit – 20 Menit dengan rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Sukabumi sebesar 6,1%, yang membutuhkan waktu tempuh 21 Menit – 30 Menit dengan rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Supratman sebesar 15,2%, yang membutuhkan waktu tempuh 31 Menit – 40 Menit dengan rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Jakarta - Jl. Supratman sebesar 12,1% dan yang membutuhkan waktu tempuh 41 Menit – 50 Menit dengan rute Jl. Trs. Jakarta - Jl. Ibrahim Adjie (Trs.Kiaracondong) sebesar 3,0%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (43,725 > 37,7). Artinya waktu tempuh mempunyai hubungan dengan rute jalan yang dilalui menuju lokasi kecamatan tempat bekerja. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa rute jalan yang dilalui menentukan cepat atau tidaknya untuk mencapai lokasi kecamatan tempat bekerja. Sehingga waktu tempuh dapat mempengaruhi rute jalan yang dilalui.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 125.018 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 37,7. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (125.018 < 37,7) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu tempuh dengan rute jalan yang dilalui ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara waktu tempuh dengan rute jalan yang dilalui.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden yang membutuhkan waktu tempuh ≤10 Menit dengan rute Jl. Antapani - Jl. Trs. Jakarta sebesar 1,0%, yang membutuhkan waktu tempuh 11 Menit – 20 Menit dengan rute Jl. Cimuncang - Jl. Sulaksana - Jl. Trs Jakarta sebesar 1,0%, yang

membutuhkan waktu tempuh 21 Menit – 30 Menit dengan rute Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta sebesar 11,1%, yang membutuhkan waktu tempuh 31 Menit – 40 Menit dengan rute Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta sebesar 29,3%, yang membutuhkan waktu tempuh 41 Menit – 50 Menit dengan rute Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta sebesar 22,2% dan yang membutuhkan waktu tempuh 31 Menit – 40 Menit dengan rute Jl. Ahmad Yani - Jl. Ibrahim Adjie - Jl. Trs Jakarta sebesar 11,1%.Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (125.018 < 37,7). Artinya waktu tempuh mempunyai hubungan dengan rute jalan yang dilalui menuju lokasi kecamatan tempat bekerja. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa rute jalan yang dilalui menentukan cepat atau tidaknya untuk menuju tempat tinggal semakin jauh rute yang dilalui maka waktu tempuh yang dibutuhkan akan menjadi lebih lama, tetapi semakin dekat rute jalan yang dilalui maka waktu yang dibutuhkan akan menjadi lebih singkat.

4.6.3 Hubungan Waktu Tempuh dengan Persepsi Kondisi Lalu-lintas

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 16,948 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 18,3. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (17,561 < 18,3) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan waktu tempuh dengan persepsi kondisi lalu-lintas diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara waktu tempuh dengan persepsi kondisi lalu-lintas.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang membutuhkan waktu tempuh 11 Menit – 20 Menit berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet sebesar 8,01%, yang membutuhkan waktu tempuh 21 Menit –30 Menit berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet dan sedikit macet masing-masing sebesar 19,2%, yang membutuhkan waktu tempuh 31 Menit – 40 Menit berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet sebesar 16,2%, yang membutuhkan waktu tempuh 41 Menit – 50 Menit berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet sebesar

4,0% dan yang membutuhkan waktu tempuh 51 Menit – 60 Menit berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet sebesar 2,0%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (17,561 < 18,3). Artinya waktu tempuh yang dibutuhkan untuk mencapai lokasi tempat bekerja tidak mempunyai hubungan dengan persepsi kondisi lalu-lintas. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa waktu tempuh untuk menuju kecamatan tempat bekerja berbeda-beda lama dan tidaknya disesuaikan dengan lokasi kecamatan tempat bekerja. Sebagian besar berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet sehingga dapat dikatakan bahwa waktu tempuh tidak mempengaruhi persepsi kondisi lalu-lintas.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 10,830 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 18,3. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (10,830 < 18,3) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan waktu tempuh dengan persepsi kondisi lalu-lintas diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara waktu tempuh dengan persepsi kondisi lalu-lintas.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang membutuhkan waktu tempuh ≤ 10 menit berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas tidak macet sebesar 1,01%, yang membutuhkan waktu tempuh 11 menit – 20 menit berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet sebesar 1,01%, yang membutuhkan waktu tempuh 21 menit –30 menit berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet sebesar 9,1%, yang membutuhkan waktu tempuh 31 menit – 40 menit berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas sedikit macet sebesar 26,3%, yang membutuhkan waktu tempuh 41 Menit – 50 Menit berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet sebesar 19,2% dan yang membutuhkan waktu tempuh 51 Menit –60 Menit berpendapat bahwa kondisi lalu-lintas macet sebesar 10,1%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (10,830 < 18,3). Artinya waktu tempuh yang dibutuhkan untuk mencapai lokasi tempat bekerja tidak

mempunyai hubungan dengan persepsi kondisi lalu-lintas. Hal ini karena waktu tempuh untuk menuju tempat tinggal berbeda-beda. Lama dan tidaknya disesuaikan dengan jarak lokasi kecamatan tempat bekerja dan tidak dipengaruhi oleh kondisi lalu-lintas.

4.6.4 Hubungan Waktu Tempuh dengan Biaya

A. Pada Saat Pergi Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 56,964 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 25,0. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (56,964 > 25,0) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu tempuh dengan biaya yang dikeluarkan ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara waktu tempuh dengan biaya yang dikeluarkan.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang membutuhkan waktu tempuh 11 Menit – 20 menit mengeluarkan biaya < Rp 50.000 sebesar 14,1%, yang membutuhkan waktu tempuh 21 Menit – 30 menit mengeluarkan biaya < Rp 50.000 sebesar 33,3%, yang membutuhkan waktu tempuh 31 Menit – 40 Menit mengeluarkan biaya Rp.76.000-Rp.100.000 sebesar 18,2%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (56,964 > 25,0). Artinya waktu tempuh yang dibutuhkan untuk mencapai lokasi tempat bekerja mempunyai hubungan dengan biaya yang dikeluarkan. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang membutuhkan waktu tempuh lebih lama maka biaya yang akan dikeluarkan akan lebih besar sedangkan waktu tempuh yang lebih singkat maka biaya yang dikeluarkan akan lebih sedikit. Sehingga dapat dikatakan waktu tempuh mempunyai hubungan dengan biaya yang dikeluarkan.

B. Pada Saat Pulang Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 48,591 sedangkan nilai chi-square tabel

(χ^2_{tabel}) adalah sebesar 25,0. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (48,591 > 25,0) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara waktu tempuh dengan biaya yang dikeluarkan ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara waktu tempuh dengan biaya yang dikeluarkan.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang membutuhkan waktu tempuh ≤ 10 menit mengeluarkan biaya ≤ Rp 50.000 sebesar 1,0%, yang membutuhkan waktu tempuh 11 Menit – 20 menit mengeluarkan biaya ≤ Rp 50.000 sebesar 1,0%, yang membutuhkan waktu tempuh 21 Menit – 30 menit mengeluarkan biaya ≤ Rp 50.000 sebesar 1,0% sebesar 11,1%, yang membutuhkan waktu tempuh 31 Menit – 40 Menit mengeluarkan biaya ≤ Rp 50.000 sebesar 31,3%, yang membutuhkan waktu tempuh 41 Menit – 50 Menit mengeluarkan biaya Rp. 76.000 – Rp. 100.000 sebesar 16,2% dan yang membutuhkan waktu tempuh 51 menit – 60 menit mengeluarkan biaya Rp. 76.000 – Rp. 100.000 sebesar 4,0%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih besar dari nilai chi-square tabel (48,591 > 25,0). Artinya waktu tempuh yang dibutuhkan untuk mencapai lokasi tempat tempat tinggal mempunyai hubungan dengan biaya yang dikeluarkan. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang membutuhkan waktu tempuh lebih lama maka biaya yang akan dikeluarkan akan lebih besar sedangkan waktu tempuh yang lebih singkat maka biaya yang dikeluarkan akan lebih sedikit. Sehingga dapat dikatakan waktu tempuh dapat mempengaruhi biaya yang dikeluarkan.

4.7 Hubungan/Keterkaitan Biaya dengan Kecamatan Tempat Bekerja

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstabs* didapatkan bahwa nilai chi-square hitung (χ^2_{hitung}) adalah sebesar 38,395 sedangkan nilai chi-square tabel (χ^2_{tabel}) adalah sebesar 67,5. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (38,395 < 67,5) sehingga H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara biaya yang dikeluarkan dengan kecamatan tempat bekerja diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa

tidak ada hubungan antara biaya yang dikeluarkan dengan kecamatan tempat bekerja.

Menurut hasil perhitungan *crosstab* memperlihatkan bahwa responden pelaku pergerakan bekerja yang mengeluarkan biaya < Rp. 50.000 dengan tujuan ke Kecamatan Sumur Bandung dan Kecamatan Bandung Wetan masing-masing sebesar 12,1% kemudian yang mengeluarkan biaya Rp.51.000-Rp.75.000 dengan tujuan ke Kecamatan Sumur Bandung sebesar 5,1% dan yang mengeluarkan biaya Rp.76.000-Rp.100.000 dengan tujuan ke Kecamatan Bandung Wetan sebesar 12,1%. Berdasarkan uji chi square bahwa nilai chi-square hitung lebih kecil dari nilai chi-square tabel (38,395 < 67,5). Artinya biaya yang dikeluarkan tidak mempunyai hubungan dengan lokasi kecamatan tempat bekerja. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil analisis *crosstab* bahwa responden yang mengeluarkan biaya sedikit hampir sama dengan tujuan ke kecamatan yang berada di Kota Bandung dan Kecamatan lain yang berada di luar Kota Bandung. Sehingga dapat dikatakan biaya yang dikeluarkan tidak mempunyai hubungan dengan lokasi kecamatan tempat bekerja.