BAB I

PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran. Selain itu dibahas pula mengenai ruang lingkup penelitian yang meliputi ruang lingkup wilayah, ruang lingkup materi dan penjelasan mengenai metode penelitian yang akan digunakan.

1.1 Latar Belakang

Pesatnya pertumbuhan kota-kota besar di Indonesia seperti halnya Kota Bandung, menimbulkan sebuah gejala mobilitas penduduk yang meningkat di perkotaan disamping dari peningkatan ruang untuk aktivitas perkotaan. Fenomena pergerakan ini terjadi salah satunya di Metropolitan Bandung, dimana Kota Bandung menjadi pusat tujuan orang melakukan pergerakan yang didominasi dengan maksud bekerja. Kota Bandung sendiri sebagai pusat pertumbuhan dan pusat kegiatan bagi kota-kota disekitarnya, termasuk Kota Cimahi.

Pembangunan permukiman yang pesat di Kota Cimahi sendiri belum diimbangi dengan pembangunan fasilitas pendukung termasuk lapangan pekerjaan, yang menyebabkan timbulnya ketergantungan bagi masyarakat untuk melakukan aktivitas pergerakan ke Kota Bandung dengan aktivitas sebagai penglaju. Kegiatan pergerakan di Metropolitan Bandung dapat berupa kegiatan untuk bekerja, sekolah/kuliah, belanja, sosial, rekreasi, dan lain-lain. Namun kegiatan bekerja dan sekolah/kuliah merupakan kegiatan yang bersifat rutin, sedangkan kegiatan belanja, sosial, dan rekreasi merupakan kegiatan yang bersifat tidak rutin.

Pemilihan moda transportasi didasari adanya anggapan bahwa keseimbangan permintaan perjalanan yang dilayani oleh kendaraan pribadi maupun kendaraan umum sangat tergantung pada persaingan antar moda. Persaingan pelayanan menjadi tiga yaitu berdasarkan ciri perjalanan yang meliputi maksud dan tujuan perjalanan, kemudian berdasarkan ciri pelaku perjalanan yang meliputi faktor sosial ekonomi, dan yang terakhir berdasarkan ciri sistem perangkutan meliputi sistem pelayanan yang diberikan oleh moda angkutan umum dari segi sarana dan prasarananya. (Andrean, 2013).

Dalam melakukan mobilitasnya para pelaku penglaju terbagi menjadi dua kelompok pelaku perjalanan, yaitu : 1). Kelompok *Choice* merupakan kelompok yang memliki pilihan dalam melakukan mobilitasnya dan memiliki akses kendaraan pribadi. 2). Kelompok *Captive* merupakan kelompok yang tergantung kendaraan umum untuk melakukan mobilitasnya. Pengguna *captive* (*captive users*) kendaraan umum didefinisikan sebagai orang yang berangkat dari rumah (asal) tidak mempunyai atau tidak menggunakan kendaraan pribadi atau tidak mempunyai pilihan lain kecuali kendaraan umum (Riyanto, 2002).

Kota Cimahi merupakan Kota Administratif, yang kemudian pada Tahun 2001 dijadikan sebagai kota otonom. Jika dilihat berdasarkan letaknya, kota cimahi memiliki letak yang sangat strategis dalam pengembangan perekonomian, dimana berperan sebagai salah satu pusat pertumbuhan yang diarahkan dapat melayani wilayah pengembangnya yaitu Kota Bandung, dikarenakan Kota Cimahi berbatasan langsung dengan Kota Bandung. Dengan demikian pergerakan penduduk masyarakat Kota Cimahi khususnya mobilitas penglaju, merupakan salah satu penyebab terjadinya peningkatan fenomena mobilitas penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung baik dengan kendaraan pribadi maupun angkutan umum, yang juga sangat erat kaitannya dengan pertumubuhan ekonomi wilayah tersebut.

Pembangunan permukiman yang pesat di Kota Cimahi, menyebabkan orang yang bekerja di Kota Bandung banyak memilih bertempat tinggal di Kota Cimahi. Terjadinya fenomena penglaju terlihat bahwa volume lalulintas dari arah Kota Cimahi menuju Kota Bandung pada jam puncak yaitu pukul 06.00 – 09.00 mencapai 4995 kendaraan (Dinas Perhubungan Kota Cimahi, 2016). Hal tersebut berarti rata-rata kendaraan per jam-nya sebanyak 1665 kendaraan per jam pada ruas Jalan Jend. Amir Machmud yang menghubungkan Kota Cimahi dengan Kota Bandung. Hal tersebut diindikasikan bahwa pada pagi hari terjadi pergerakan penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung untuk melakukan aktivitas bekerja maupun sekolah. Melihat hal tersebut penelitian ini mencoba mengidentifikasi keterkaitan hubungan pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi dan jarak perjalanan penglaju dari Kota Cimahi ke Kota Bandung dengan maksud bekerja.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah, sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik sosial ekonomi penglaju Kota Cimahi?
2. Bagaimana karakteristik pergerakan penglaju Kota Cimahi?
3. Apakah terdapat hubungan antara pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi penglaju Kota Cimahi?
4. Apakah terdapat hubungan antara pemilihan moda dengan jarak perjalanan penglaju Kota Cimahi?

1.3 Tujuan dan Sasaran

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan diatas, maka tujuan dari penulisan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi dan jarak perjalanan masyarakat penglaju dari Kota Cimahi ke Kota Bandung dengan maksud bekerja. Adapun sasaran yang ingin dicapai dari tujuan tersebut adalah :

1. Diketahuinya karakteristik sosial ekonomi penglaju Kota Cimahi.
2. Diketahuinya karakteristik pergerakan penglaju Kota Cimahi.
3. Diketahuinya hubungan antara pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi penglaju Kota Cimahi.
4. Diketahuinya hubungan antara pemilihan moda dengan jarak perjalanan penglaju Kota Cimahi.

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

Berdasarkan tujuan dan sasaran penelitian yang ada, maka perlu dilakukan pembatasan ruang lingkup penelitian, baik dari sisi wilayah maupun materi. Hal ini dilakukan agar penelitian yang dilakukan tepat sasaran. Ruang lingkup penelitian ini mencakupi ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Ruang lingkup wilayah meliputi batasan wilayah yang dijadikan studi, sedangkan ruang lingkup materi berisi hal-hal yang menjadi pokok kajian studi.

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah yang menjadi batasan penelitian secara administratif adalah Kota Cimahi. Hal ini didasarkan bahwa objek penelitiannya adalah masyarakat Kota Cimahi yang melakukan perjalanan sebagai penglaju/*commuter* menuju Kota Bandung dengan maksud bekerja. Aktivitas bekerja menjadi menarik karena aktivitas tersebut jika dibandingkan dengan aktivitas sekolah lebih memiliki tujuan pergerakan yang menyebar di Kota Bandung. Sehingga dalam melakukan analisis jarak perjalanan dapat terlihat jarak yang beragam.

Kota Cimahi memiliki 3 Kecamatan dan 15 kelurahan, dimana kecamatannya sendiri terbagi menjadi Kecamatan Cimahi Utara, Kecamatan Cimahi Tengah, Kecamatan Cimahi Selatan. Selain itu yang mendasari Kota Cimahi sebagai wilayah studi adalah bahwa Penggunaan lahan terbesar di Kota Cimahi untuk kawasan terbangun adalah guna lahan sebagai permukiman, yaitu sebesar 42% dari luas total (Statistik Daerah Kota Cimahi, 2015-2016). Hal tersebut mengindikasikan bahwa kegiatan permukiman merupakan kegiatan yang banyak terdapat di Kota Cimahi sehingga memungkinkan menjadi penyebab terjadinya pergerakan penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung baik untuk tujuan bekerja, sekolah, berbelanja.

Seperti diketahui bahwa penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung terbagi menjadi dua kategori pengguna transportasi, yaitu transportasi umum dan transportasi pribadi. Dimana transportasi pribadi meliputi mobil pribadi dan sepeda motor, sedangkan transportasi umum terbagi lagi menjadi tiga jenis yaitu transportasi umum konvensional yang didalamnya meliputi bus dan angkot, dan untuk transportasi umum *online* seperti ojek *online*. Batasan dalam penelitian ini adalah semua kecamatan asal pergerakan penglaju Kota Cimahi yang menuju Kota Bandung dengan maksud bekerja.

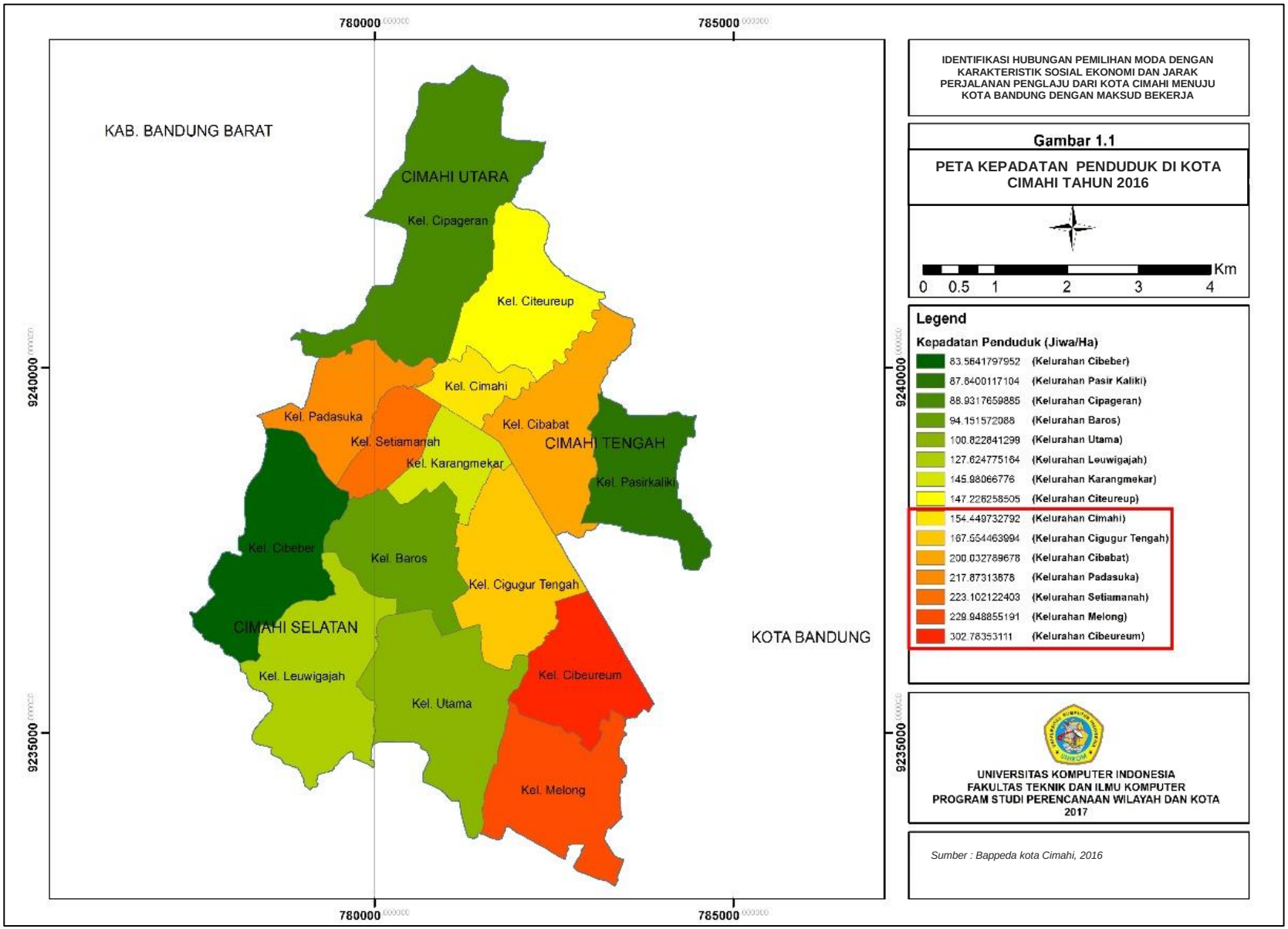
Studi kasus dalam penelitian ini berada di 7 kelurahan yang meliputi ; Kelurahan Cibeureum, Kelurahan Melong, Kelurahan Cigugur Tengah, Kelurahan Cibabat, kelurahan Cimahi, Kelurahan Padasuka, dan kelurahan Setiamanah. Penentuan wilayah studi di 7 kelurahan ini berdasarkan dari klasifikasi kepadatan jumlah penduduk yang relatif padat setiap kelurahannya, dengan justifikasi 150 jiwa/ha. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel I-1.**

Tabel I-1
Luas Wilayah, Kependudukan dan Kepadatan Kota Cimahi Tahun 2016

Kecamatan	Kelurahan	Luas Wilayah	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk (Jiwa/ha)
Cimahi Utara	Kel. Cipageran	576,26	51.248	88,93
	Kel. Citeureup	279,67	41.176	147,22
	Kel. Cibabat	291,98	58.406	200,03
	Kel. Pasirkaliki	233,74	20.485	87,64
Jumlah		1381,66	171.315	523,83
Cimahi Tengah	Kel. Padasuka	190,94	41.602	217,87
	Kel. Cimahi	90,85	14.033	154,44
	Kel. Setiamanah	115,26	25.716	223,10
	Kel. Karangmekar	124,28	18.143	145,98
	Kel. Cigugur Tengah	307,04	51.447	167,55
	Kel. Baros	252,02	23.729	94,15
Jumlah		1080,42	174.670	1003,11
Cimahi Selatan	Kel. Cibeber	351,28	29.355	83,56
	Kel. Leuwigajah	377,63	48.195	127,62
	Kel. Cibeureum	228,268	69.116	302,78
	Kel. Utama	385,45	38.863	100,82
	Kel. Melong	313,63	72.120	229,94
Jumlah		1656,27	257.649	844,74
Total Kota Cimahi		4118,37	603.634	2371,68

Sumber : RDTR Kota Cimahi 2016

Berdasarkan tabel kependudukan dan kepadatan diatas diketahui bahwa Kelurahan Cibeureum, Kelurahan Melong, Kelurahan Cigugur Tengah, Kelurahan Cibabat, kelurahan Cimahi, Kelurahan Setiamanah, dan kelurahan Padasuka sebagai wilayah studi memiliki kepadatan penduduk yang tinggi, berikut merupakan gambar dari kepadatan penduduk di Kota Cimahi setiap kelurahannya pada **Gambar 1.1.**


780000
785000
9240000
9235000
KAB. BANDUNG BARAT
KOTA BANDUNG
CIMAHI UTARA
CIMAHI TENGAH
CIMAHI SELATAN
Kel. Cipageran
Kel. Citeureup
Kel. Cimahi
Kel. Padasuka
Kel. Setiamanah
Kel. Cibabat
Kel. Karangmekar
Kel. Pasirkaliki
Kel. Cibeber
Kel. Baros
Kel. Cigugur Tengah
Kel. Leuwigajah
Kel. Utama
Kel. Cibeureum
Kel. Melong
IDENTIFIKASI HUBUNGAN PEMILIHAN MODA DENGAN KARAKTERISTIK SOSIAL EKONOMI DAN JARAK PERJALANAN PENGLAJU DARI KOTA CIMAHI MENUJU KOTA BANDUNG DENGAN MAKSUD BEKERJA
Gambar 1.1
PETA KEPADATAN PENDUDUK DI KOTA CIMAHI TAHUN 2016
0 0.5 1 2 3 4 Km
Legend
Kepadatan Penduduk (Jiwa/Ha)
83.5641797952 (Kelurahan Cibeber)
87.6400117104 (Kelurahan Pasir Kaliki)
88.9317659885 (Kelurahan Cipageran)
94.151572086 (Kelurahan Baros)
100.822841299 (Kelurahan Utama)
127.624775164 (Kelurahan Leuwigajah)
145.98066776 (Kelurahan Karangmekar)
147.226258505 (Kelurahan Citeureup)
154.449732792 (Kelurahan Cimahi)
167.554463994 (Kelurahan Cigugur Tengah)
200.032789678 (Kelurahan Cibabat)
217.87313878 (Kelurahan Padasuka)
223.102122403 (Kelurahan Setiamanah)
229.948855191 (Kelurahan Melong)
302.78353111 (Kelurahan Cibeureum)
UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA
FAKULTAS TEKNIK DAN ILMU KOMPUTER
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
2017
Sumber : Bappeda kota Cimahi, 2016

1.4.2 Ruang Lingkup Materi

Lingkup materi dalam penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi hubungan antara pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi, dan jarak perjalanan penglaju dari kota Cimahi ke Kota Bandung. Batasan jenis aktivitas penglaju dalam studi ini adalah masyarakat penglaju dengan maksud bekerja. Adapun lingkup materi pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Karakteristik sosial ekonomi

Dalam melihat karakteristik sosial ekonomi yaitu menggunakan analisis statistik deskriptif. Karakteristik sosial ekonomi penglaju Kota Cimahi sendiri meliputi :

- usia
- jenis kelamin
- tingkat pendapatan keluarga perbulan
- kepemilikan kendaraan

b. Karakteristik Pergerakan Penglaju Penglaju

Perilaku perjalanan penglaju merupakan tingkah laku manusia dalam melakukan perjalanan ke tempat tujuannya yang dilakukan secara rutin setiap harinya. Adapun perilaku perjalanan penglaju meliputi :

- moda yang digunakan
- jarak perjalanan

c. Analisis *Crossstabulation*

Analisis *Crosstabulation* atau tabulasi silang merupakan analisis yang digunakan dalam melihat hubungan antara pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi dan jarak perjalanan dikhususkan untuk penglaju dengan maksud bekerja. Analisis crosstabulation digunakan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan dengan dilihat dari nilai probabilitas dan nilai chi-square hitung, jika nilai probabilitas < 0,05 maka terdapat hubungan akan tetapi jika nilai probalbilitas > 0,05 maka tidak terdapat hubungan. Adapun analisis crosstabulation pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan software SPSS 16.0.

Penelitian ini memiliki batasan studi, yaitu ;

a. Target penelitian ini hanya difokuskan di 7 kelurahan di Kota Cimahi berdasarkan hasil klasifikasi kepadatan penduduk, meliputi Kelurahan Padasuka, kelurahan Setiamanah, Kelurahan Cimahi, kelurahan Cibabat, kelurahan Cigugur Tengah, Kelurahan Cibeureum, Kelurahan melong.
b. Objek penelitiannya adalah masyarakat Kota Cimahi yang melakukan aktivitas sebagai penglaju/ *commuter* dengan maksud bekerja menuju Kota Bandung.
c. Kajian mengenai pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi dan jarak perjalanan.

1.5 Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini mencakup metode pengumpulan data, metode penentuan sampel, dan metode analisis data. Berikut ini menjelaskan mengenai metode penelitian yang digunakan.

1.5.1 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini terbagi menjadi dua jenis, yaitu pengumpulan data sekunder dan pengumpulan data primer. Metode pengumpulan data sekunder merupakan metode pengumpulan data melalui literatur atau studi pustaka dan dokumen-dokumen terkait transportasi, administrasi dan kependudukan. Metode pengumpulan data primer dilakukan dengan cara observasi dan menyebarkan kuesioner kepada masyarakat di wilayah studi. Pengambilan data primer menggunakan metode terstruktur. Selain data sekunder dan data primer, dilakukan juga metode studi pustaka yaitu teknik pengumpulan data dengan cara menelaah buku, artikel dan jurnal serta laporan yang tentunya dapat dijadikan sebagai pedoman teoritis. Selanjutnya akan dipaparkan kebutuhan data primer dan kebutuhan data sekunder, pada **Tabel I-2.**

Tabel I-2

Matriks Kebutuhan Data Primer

Sasaran	Data			Teknik Analisis	Output
	Data	Tipe Data	Metode Pengumpulan Data		
Diketahuinya Karakteristik sosial ekonomi penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung dengan maksud bekerja	Data kondisi sosial ekonomi penglaju : • Usia • jenis kelamin • tingkat pendapatan • kepemilikan kendaraan	Primer	Survey Kuesioner	Analisis Statistik Deskriptif	Terumuskan nya karakteristik sosial ekonomi penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung dengan maksud bekerja
Diketahuinya pergerakan penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung	Data informasi karakteristik pergerakan penglaju : • moda yang digunakan • Jarak Perjalanan	Primer	Survey Kuesioner	Analisis Statistik Deskriptif	Terumuskan nya karakteristik pergerakan penglaju dari kota Cimahi menuju Kota Bandung
Diketahuinya hubungan pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi dan jarak perjalanan	• karakteristik sosial ekonomi • perilaku perjalanan	Primer	Survey Kuesioner	Analisis Crosstab dan Analisis deskriptif	Terumuskan nya hubungan pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi dan jarak perjalanan

Sumber : Hasil Analisis, 2017

Tabel diatas memberikan keterangan mengenai kebutuhan data primer, teknik analisis yang digunakannya dan *output* yang dihasilkannya. Selanjutnya akan dijelaskan mengenai kebutuhan data sekunder pada **Tabel 1.3.**

Tabel I-3

Matriks Kebutuhan Data Sekunder

No.	Kebutuhan Data	Instansi
1.	Jumlah kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Cimahi	SAMSAT Kota Cimahi
2.	Jumlah angkutan umum danjenis angkutan umum di Kota Cimahi dengan rute perjalanannya PP (yamg melayani Cimahi-Bandung)	Dinas Perhubungan Kota Cimahi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat
3.	Lokasi Terminal	
4.	Volume Lalulintas/jalan (Data Traffic Counting) pada ruas jalan yang menghubungkan Kota Cimahi dengan Kota Bandung (Tabel dan Peta)	
5.	Jumlah *commuter*/penglaju yang melakukan pergerakan dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung, dari Kota Bandung menuju Kota Cimahi, dan yang melintasi Kota Cimahi	
6.	Pola Pergerakan Transportasi (Internal-eksternal, eksternal-internal, eksternal-eksternal) di Kota Cimahi	
7.	Peta Jaringan Jalan Kota Cimahi dan Hierarkinya	
8.	Masterplan Transportasi Kota Cimahi	

Sumber : Hasil Analisis, 2017

1.5.2 Metode Penentuan Sampel

Sampel merupakan sebagian dari populasi yang dipergunakan sebagai sumber data. Untuk memperoleh data melalui penyebaran kuesioner, perlu dilakukan sampling terhadap calon responden. Hal ini dilakukan karena jumlah populasi yang besar dan keterbatasan waktu serta biaya yang ada, sehingga sampling menjadi elemen yang sangat penting pada suatu penelitian. Apabila suatu penelitian menghendaki derajat presisi yang tinggi, maka sampel yang digunakan dalam penelitian harus besar sehingga mendapatkan sampel yang *representative* (Bungin, 2010). Penentuan sampel dalam penelitian ini menggunakan Teknik *nonpporobability sampling*. Rumus yang digunakan untuk menentukan jumlah atau ukuran sampel berdasarkan rumus *Slovin* sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{N\,(d)^2 + 1}$$

Keterangan:

n : Jumlah sampel yang dicari

N : Jumlah populasi (jumlah penduduk wilayah studi)

d : Nilai presisi

Dalam penelitian ini, digunakan nilai presisi atau tingkat kepercayaan sebesar 90%, sehingga didapatkan nilai *sampling error* sebesar 10% atau 0,1. Alasannya karena jumlah populasi dianggap cukup mewakili nilai *sampling error*. Berikut adalah perhitungan jumlah sampel:

$n = 603.634/603.634\ (0.1)^2 + 1$

n = 603.634/6.037

= 99,98 sampel, dibulatkan menjadi 100 sampel.

Berdasarkan perhitungan jumlah sampel dengan rumus *Slovin* di atas, maka diperoleh hasil sebanyak 100 sampel yang memenuhi kriteria menjadi responden. Akan tetapi untuk memperkuat data yang dihasilkan, maka sampel yang akan disebar dalam setiap kelurahan minimal 30 sampel, sehingga didapatkan dari 7 kelurahan sebanyak 300 sampel akhir yang terbagi untuk Kelurahan Padasuka 50 sampel, Kelurahan Setiamanah 30 sampel, Kelurahan Cimahi 30 sampel, Kelurahan Cibabat 30 sampel, Kelurahan Cigugur Tengah 50 sampel, Kelurahan Cibeureum 60 sampel, dan Kelurahan Melong 50 sampel, sehingga total 300 sampel. Teknis penentuan sampel/responden adalah dengan menggunakan metode survey langsung *door too door* ke rumah warga di wilayah studi. Berdasarkan kebutuhan penelitian, maka tahapan dalam pembagian kuesioner akan dilakukan dilakukan secara acak di perumahan terstruktur di 7 kelurahan wilayah studi.

1.5.3 Metode Analisis Data

a. Analisis *Crosstab*

Untuk melihat ada tidaknya hubungan pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi dan jarak perjalanan yaitu dengan analisis *crosstab*/ tabulasi silang. Ada tidaknya hubungan pemilihan moda para penglaju dengan karakteristik sosial ekonomi dan jarak perjalanan dapat diketahui dengan nilai *chi-square* hitung dan nilai probabilitas yang didapatkan dari analisis *crosstab.*

Karakteristik sosial ekonomi meliputi usia dengan pengelompokan (1 : 20-29 tahun, 2 : 30-39 tahun, 3 : 40-49 tahun, 5 : >50 tahun), jenis kelamin dengan pengelompokan (1 : laki-laki dan 2 : perempuan), kepemilikan kendaraan dengan pengelompokan (1 : memiliki mobil dan sepeda motor, 2 : hanya memiliki sepeda motor), pendapatan keluarga perbulan dengan pengelompokan (1 : 0-3juta, 2 : 3,1-5 juta, 3 : 5,1-7 juta, 4 : 7,1-9 juta, 5 : 9,1- >10juta) dan untuk karakteristik pergerakan penglaju meliputi pemilihan moda dengan pengelompokan (1 : ojek *online*, 2 : bus, 3 : angkot, 4 : mobil, 5 : sepeda motor) kemudian untuk jarak perjalanan dengan pengelompokan (1 : 4-10 km, 2 : 10,1-20 km, 3 : 20,1-30 km).

Variabel usia, jenis kelamin, dan jarak perjalanan menggunakan jenis data nominal, karena skala nominal hanya membedakan kategori berdasarkan jenis dan macamnya dimana skala ini berupa angka *real*, skala ini tidak membedakan kategori berdasarkan urutan atau tingkatan. Sedangkan untuk variabel kepemilikan kendaraan pribadi, pendapatan keluarga perbulan, dan pemilihan moda menggunakan jenis data ordinal, karena skala ordinal merupakan skala yang membedakan kategori berdasarkan tingkat atau urutan.

Hasil (*output*) yang dihasilkan adalah diketahuinya hubungan pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi dan jarak perjalanan dengan maksud bekerja dari para pelaku penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung dengan maksud bekerja.

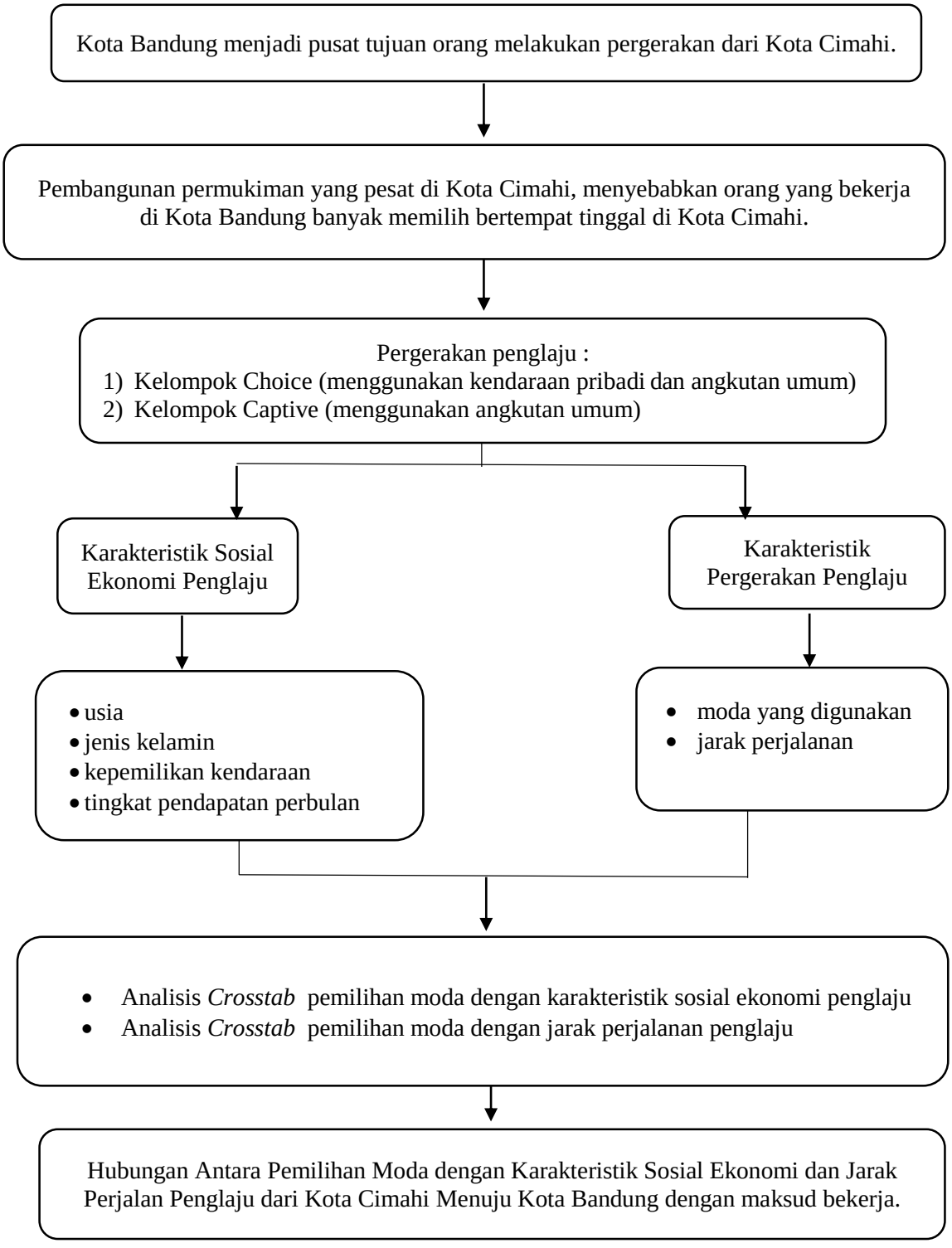
b. Analisis statistik deskriptif

Metode yang digunakan dalam menganalisis karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik pergerakan penglaju yaitu dengan cara statistik deskriptif. Statistik deskriptif berkaitan dengan penerapan metode statistik untuk

mengumpulkan, mengolah, menyajikan, dan menganalisis data deskriptif secara kuantitatif.

1.6 Kerangka Pemikiran

Tahapan penelitian identifikasi karakteristik sosial ekonomi dengan perilaku penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung, dapat dilihat pada **Gambar 1.2.**



Sumber : Hasil Analisis, 2017

Gambar 1.2
Kerangka Pemikiran

1.7 Sistematika Pembahasan

Untuk memberikan gambaran menyeluruh tentang isi laporan ini, maka sub bab ini menjelaskan tentang sistematika pembahasan, seperti pada uraian dibawah ini:

BAB I PENDAHULUAN

Menjelaskan secara khusus mengenai latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup penelitian yang berisi ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi, metodologi pengelitian, kerangka pemikiran dan sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Menjelaskan mengenai kajian teoritis yang menjelaskan tentang perilaku perjalanan, karakteristik perjalanan, konsep pergerkan, karakteristik pola penglaju, transportasi, analisis deskriptif kuantitatif, analisis *crosstab*/tabulasi silang, tinjauan studi terdahulu dan variabel penelitian yang digunakan.

BAB III GAMBARAN UMUM

Menjelaskan mengenai gambaran umum penelitian yaitu gambaran umum lokasi penelitian, karakteristik masyarakat dilokasi penelitian, dan gambaran pergerakan di wilayah penelitian .

BAB IV ANALISIS HUBUNGAN PEMILIHAN MODA DENGAN KARAKTERISTIK SOSIAL EKONOMI DAN JARAK PERJALANAN PENGLAJU DARI KOTA CIMAHI KE KOTA BANDUNG DENGAN MAKSUD BEKERJA

Menjelaskan mengenai analisis data yang telah didapat melalui kuesioner, data tersebut terdiri dari data karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik pergerakan penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung dengan maksud bekerja.

BAB V PENUTUP

Menjelaskan mengenai kesimpulan penelitian yang telah dilakukan, rekomendasi, keterbatasan studi, dan saran studi lanjutan.