BAB IV

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

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui hubungan pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi dan jarak perjalanan dari masyarakat Kota Cimahi ke Kota Bandung sebagai penglaju dengan maksud bekerja.

4.1 Karakteristik Sosial Ekonomi Penglaju dari Kota Cimahi Ke Kota Bandung dengan Maksud Bekerja

Berdasarkan kajian literatur, maka pada penelitian ini ditetapkan 4 aspek yang termasuk kedalam karakteristik sosial ekonomi penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung, diantaranya usia, jenis kelamin, kepemilikan kendaraan, dan tingkat pendapatan keluarga perbulan.

4.1.1 Kelompok Usia Penglaju

Informasi mengenai usia adalah salah satu informasi dasar dari penglaju yang melakukan pergerakan dari Kota Cimahi ke Kota Bandung. Berdasarkan kelompok usia, bahwa penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung dapat dilihat pada **Tabel IV-1.**

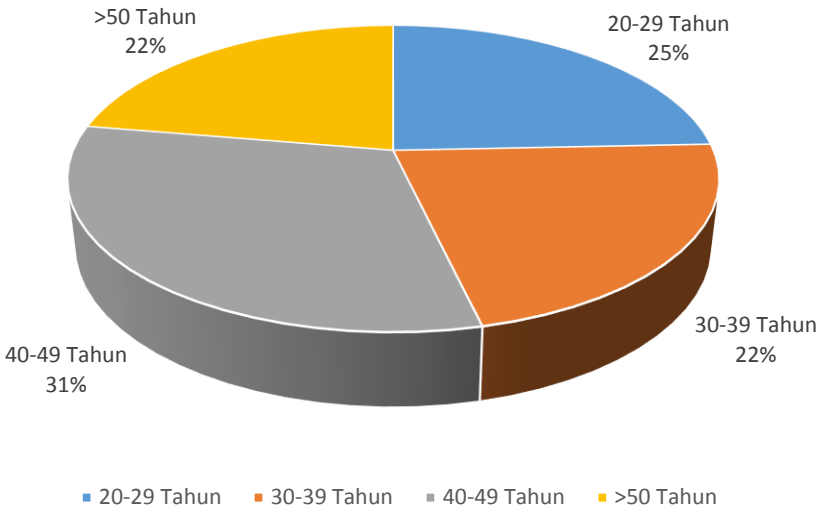
Tabel IV- 1

Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Kelompok Usia Tahun 2017

No	Usia	Frekuensi	Persentase
1	20-29 Tahun	73	24%
2	30-39 Tahun	66	22%
3	40-49 Tahun	94	31%
4	>50 Tahun	67	22%
	Jumlah	300	100%

Sumber : Hasil Analisis, 2017

Tabel diatas menunjukan kelompok usia, frekuensi responden dan persentase dari salah satu karakteristik sosial ekonomi penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung, dengan ilustrasi grafik pada **Gambar 4.1.**



Sumber: Hasil Analisis, 2017

Gambar 4. 1
Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Kelompok Usia Tahun 2017

Berdasarkan pada tabel dan grafik diatas menunjukan bahwa dari 300 responden penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju kota Bandung menurut tingkat usia, terdapat 73 responden dengan persentase 24% memiliki tingkat usia 20-29 tahun, terdapat 66 responden dengan persentase 22% memiliki tingkat usia 30-39 tahun, terdapat 94 responden dengan persentase 31% memiliki tingkat usia40-49 persen, dan untuk tingkat usia diatas 50 tahun terdapat 67 responden atau sebanyak 22%. Maka dapat disimpulkan bahwa tingkat usia yang paling banyak jumlahnya berada pada usia 40-49 tahun dengan persentase 31%. Walaupum perbandingan dengan kelompok usia yang lain hanya beda kurang lebih 10%, namun kelompok usia 40-49 tetap menjadi kelompok usia yang paling tinggi.

Kelompok usia 40-49 paling banyak jumlahnya dapat dibuktikan dengan tabel perbandingan mengenai tingkat usia dari penglaju di tiap-tiap kelurahan wilayah studi, dapat dilihat pad **Tabel IV-2**.

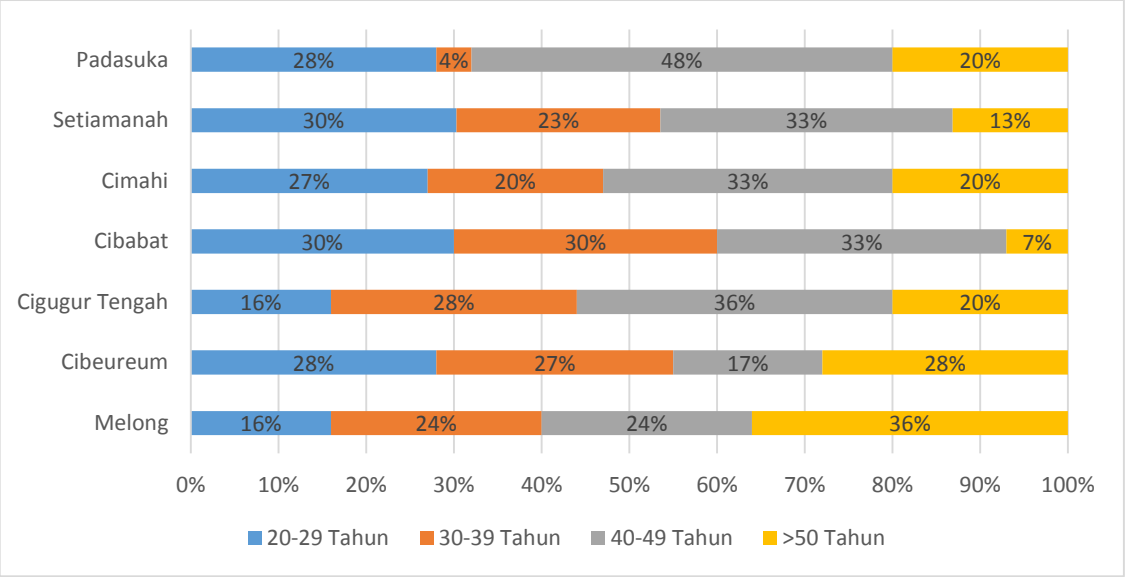
Tabel IV- 2

Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Kelompok Usia pada Kelurahan Wilayah Studi Tahun 2017

No	Kelurahan	Usia								Total	
		20-29 Tahun		30-39 Tahun		40-49 Tahun		>50 Tahun			
		Frek.	%	Frek.	%	Frek.	%	Frek.	%	Frek.	%
1.	Padasuka	**14**	28%	**2**	4%	**24**	48%	**10**	20%	**50**	**100**
2.	Setiamanah	**9**	30%	7	23%	10	33%	**4**	13%	**30**	**100**
3.	Cimahi	**8**	27%	**6**	20%	**10**	33%	**6**	20%	**30**	**100**
4.	Cibabat	**9**	30%	**9**	30%	**10**	33%	**2**	7%	**30**	**100**
5.	Cigugur Tengah	**8**	16%	**14**	28%	**18**	36%	**10**	20%	**50**	**100**
6.	Cibeureum	**17**	28%	**16**	27%	**10**	17%	**17**	28%	**60**	**100**
7.	Melong	**8**	16%	**12**	24%	**12**	24%	**18**	36%	**50**	**100**
Total		**73**		**66**		**94**		**67**		**300**	

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Tabel diatas menunjukan perbandingan tingkat usia, frekuensi responden dan persentase dari settiap kelurahan wilayah studi, dengan ilustrasi grafik pada **Gambar 4.2.**



Sumber: Hasil Analisis, 2017

Gambar 4. 2
Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Kelompok Usia pada Kelurahan Wilayah Studi Tahun 2017

Berdasarkan pada tabel dan grafik diatas dapat diketahui bahwa perbandingan tiap kelurahan mengenai tingkat usia responden sebagai penglaju didapatkan sebanyak 5 kelurahan menunjukan tingkat usia pada kelompok 40-49 tahun mendominasi kelompok usia yang lain yaitu pada Kelurahan Padasuka, Kelurahan Setiamanah, Kelurahan Cimahi, Kelurahan Cibabat, dan Kelurahan Cigugur Tengah , sedangkan untuk Kelurahan Cibeureum dan Kelurahan Melong didominasi oleh kelompok usia diatas 50 tahun.

4.1.2 Jenis kelamin Penglaju

Informasi mengenai jenis kelamin adalah salah satu informasi dasar dari penglaju yang melakukan pergerakan dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung. Berdasarkan jenis kelamin, bahwa penglaju dari Kota Cimahi ke Kota Bandung dapat dilihat pada **Tabel IV-3** dan **Gambar 4.3**.

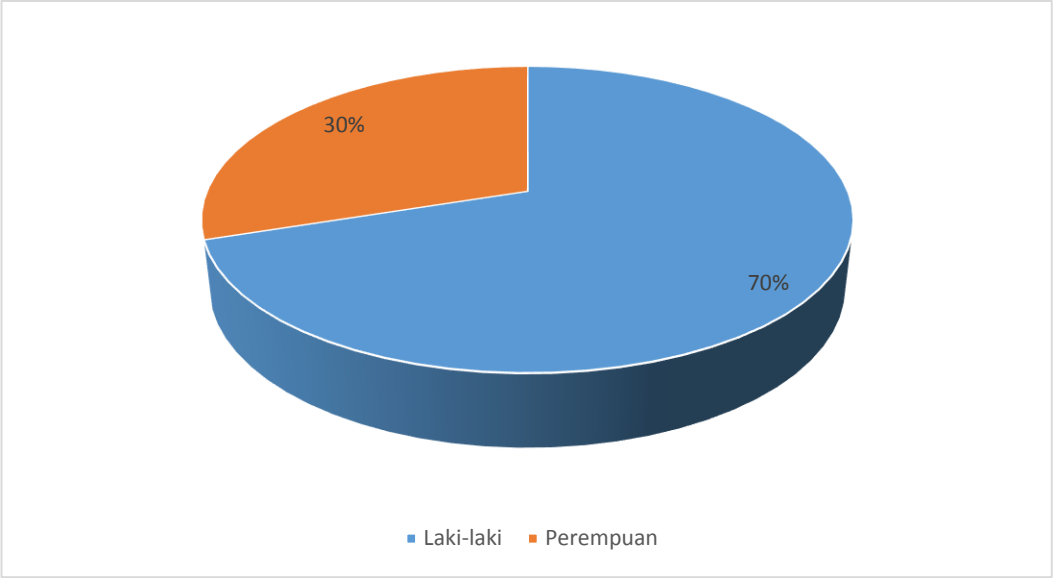
Tabel IV- 3

Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2017

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
Laki-laki	209	70%
Perempuan	91	30%
Jumlah	300	100%

Sumber : Hasil Analisis, 2017

Tabel diatas menunjukan frekuensi dan persentase dari jenis kelamin, dimana jenis kelamin menjadi salah satu bagian dari karakteristik sosial ekonomi penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung, dengan ilustrasi grafik pada **Gambar 4.3.**



Sumber: Hasil Analisis, 2017

Gambar 4. 3

Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2017

Berdasarkan pada gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 300 responden penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung terdapat 209 responden berjenis kelamin laki- laki dengan persentase 70% dan terdapat 91 responden berjenis kelamin perempuan dengan persentase 30%. Data tersebut menunjukan bahwa penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung didominasi oleh jenis kelamin laki-laki. Untuk membuktikan bahwa jenis kelamin laki-laki mendominasi penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung, dapat dilihat perbandingan untuk jenis kelamin dari tiap-tiap kelurahan wilayah studi, seperti pada **Tabel IV-4.**

Tabel IV- 4

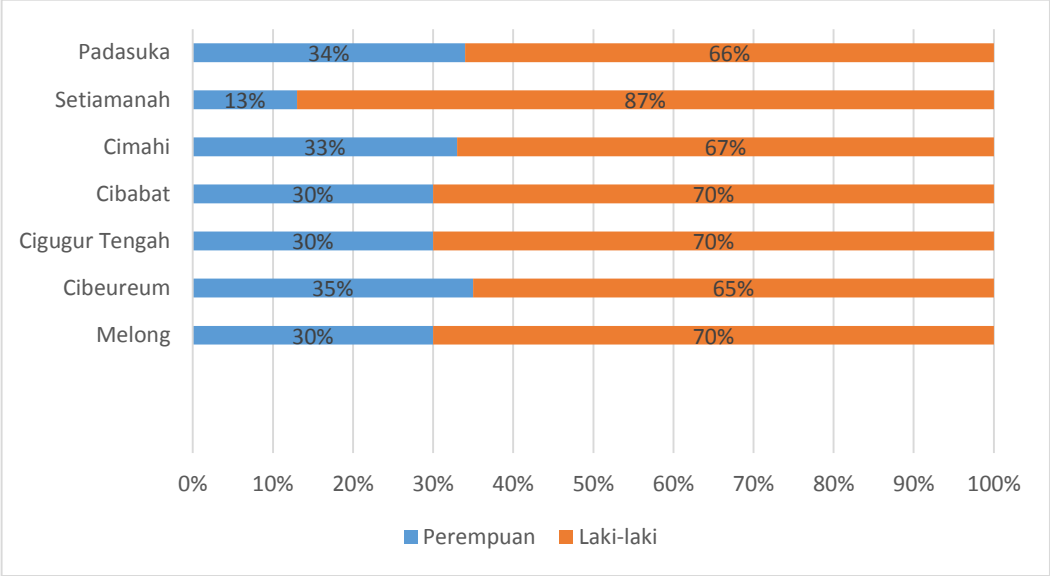
Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Jenis Kelamin pada Kelurahan Wilayah Studi Tahun 2017

No	Kelurahan	Jenis kelamin				Total	
		Perempuan		Laki-laki			
		Frek.	%	Frek.	%	Frek.	%
1.	Padasuka	17	34%	33	66%	**50**	**100%**
2.	Setiamanah	4	13%	26	87%	**30**	**100%**
3.	Cimahi	10	33%	20	67%	**30**	**100%**
4.	Cibabat	9	30%	21	70%	**30**	**100%**

No	Kelurahan	Jenis kelamin				Total	
		Perempuan		Laki-laki			
		Frek.	%	Frek.	%	Frek.	%
5.	Cigugur Tengah	15	30%	35	70%	**50**	**100%**
6.	Cibeureum	21	35%	39	65%	**60**	**100%**
7.	Melong	15	30%	35	70%	**50**	**100%**
Total		**91**		**209**		**300**	

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Tabel diatas menunjukan frekuensi dan persentase dari jenis kelamin, dimana jenis kelamin menjadi salah satu bagian dari karakteristik sosial ekonomi penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung, dengan ilustrasi grafik pada **Gambar 4.4.**



Sumber: Hasil Analisis, 2017

Gambar 4. 4

Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Jenis Kelamin pada Kelurahan Wilayah Studi Tahun 2017

Berdasarkan pada gambar grafik perbandingan tiap kelurahan di atas menunjukan bahwa dari 300 responden penglaju yang bekerja dari tiap kelurahan menuju Kota Bandung didominasi oleh jenis kelamin laki-laki dari setiap kelurahannya. Hal ini diindikasikan bahwa aktivitas sebagai penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung untuk bekerja lebih dipilih oleh laki-laki.

4.1.3 Kepemilikan Kendaraan Penglaju

Berikut ini akan menjelaskan mengenai informasi penglaju dari Kota Cimahi ke Kota Bandung berdasarkan kepemilikan kendaraan pribadi, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-5.**

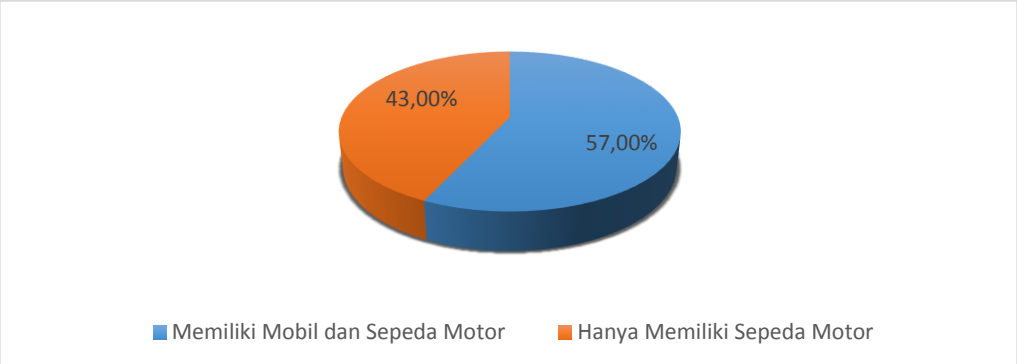
Tabel IV- 5

Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Pribadi pada Tahun 2017

No	Jumlah Kepemilikan Kendaraan	Frekuensi	Presentase
1	Memiliki Mobil dan Sepeda Motor	171	57,00%
2	Hanya Memiliki Sepeda Motor	129	43,00%
	Jumlah	300	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Tabel diatas menunjukan jumlah kepemilikan kendaraan, frekuensi, dan persentase dari tiap jenis kendaraan yang dimiliki penglaju dengan tujuan bekerja dari Kota Cimahi menuju kota Bandung, dimana kepemilikan kendaraan menjadi salah satu bagian dari karakteristik sosial ekonomi penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung, dengan ilustrasi grafik pada **Gambar 4.5.**



Sumber: Hasil Analisis, 2017

Gambar 4. 5

Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Pribadi pada Tahun 2017

Berdasarkan pada gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 300 responden penglaju dengan tujuan bekerja dari Kota Cimahi menuju kota Bandung menurut kepemilikan kendaraan bermotor terdapat 171 responden yang memiliki mobil dan sepeda motor dengan persentase 57%, Kemudian Sebanyak 129

responden yang hanya memiliki sepeda motor. Data tersebut menghindikasikan bahwa dari 300 responden semuanya memiliki kendaraan sepeda motor.

Untuk melihat perbandingan jumlah kepemilikan kendaraan penglaju dari setiap kelurahan wilayah studi, dapat dilihat pada **Tabel IV-6.**

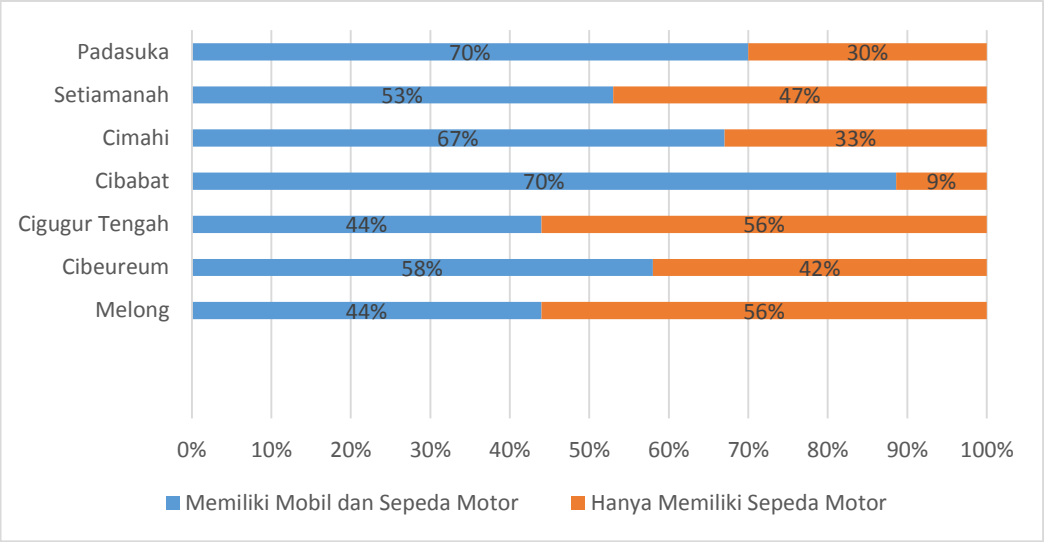
Tabel IV- 6

Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Pribadi pada Kelurahan di Wilayah Studi Tahun 2017

No	Kelurahan	Jenis kelamin				Total	
		Memiliki Mobil dan Sepeda Motor		Hanya Memiliki Sepeda Motor			
		Frek.	%	Frek.	%	Frek.	%
1.	Padasuka	35	70%	15	30%	**50**	**100%**
2.	Setiamanah	16	53%	14	47%	**30**	**100%**
3.	Cimahi	20	67%	10	33%	**30**	**100%**
4.	Cibabat	21	70%	9	9%	**30**	**100%**
5.	Cigugur Tengah	22	44%	28	56%	**50**	**100%**
6.	Cibeureum	35	58%	25	42%	**60**	**100%**
7.	Melong	22	44%	28	56%	**50**	**100%**
Total		**171**		**129**		**300**	

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Tabel diatas menunjukan jumlah kepemilikan kendaraan, jumlah penglaju, dan persentase dari tiap jenis kendaraan yang dimiliki penglaju dengan tujuan bekerja dari setiap kelurahan wilayah studi menuju kota Bandung, dimana kepemilikan kendaraan menjadi salah satu bagian dari karakteristik sosial ekonomi penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung, dengan ilustrasi grafik pada **Gambar 4.6.**



Sumber: Hasil Analisis, 2017

Gambar 4. 6
Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Pribadi pada Kelurahan di Wilayah Studi Tahun 2017.

Berdasarkan pada gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 7 kelurahan wilayah studi di Kota Cimahi, diketahui bahwa sebanyak 5 kelurahan menunjukan jumlah yang lebih tinggi pada responden kepemilikan kendaraan mobil dan sepeda motor, yaitu Kelurahan Padasuka, kelurahan Setiamanah, kelurahan Cimahi, Kelurahan Cibabat, dam Kelurahan Cibeureum. Sedangkan 2 kelurahan lagi yaitu Kelurahan Cigugur Tengah dan Kelurahan Melong menunjukan jumlah yang lebih tinggi pada responden yang hanya memiliki sepeda motor saja.

Dewasa ini kepemilikan kendaraan pribadi seakan menjadi hal yang wajib bagi setiap orang. Aktivitas yang semakin beragam dengan pergerakan yang menyebar membuat kendaraan pribadi memberikan kemudahan dan sebagai pendukung masyarakat khususnya penglaju dari kota Cimahi ke Kota Bandung untuk melakukan aktivitasnya. Sehingga sudah sewajarnya setiap penglaju di Kota Cimahi yang tersebar pada 7 kelurahan semuanya memiliki kendaraan pribadi baik itu mobil dan sepedda motor ataupun hanya memiliki sepeda motor.

4.1.4 Tingkat Pendapatan Penglaju

Berikut ini akan menjelaskan mengenai informasi penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung berdasarkan tingkat pendapatan keluarga perbulan, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-7.**

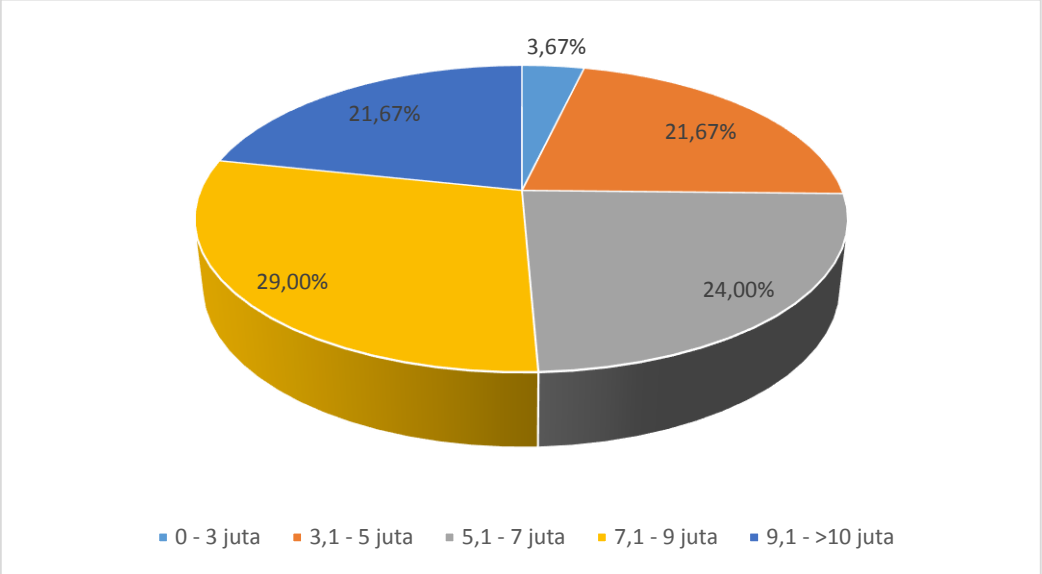
Tabel IV- 7

Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Tingkat Pendapatan Keluarga Perbulan Tahun 2017

Penghasilan Keluarga Perbulan	Frekuensi	Persentase
0 - 3 juta	11	3,67%
3,1 - 5 juta	65	21,67%
5,1 - 7 juta	72	24,00%
7,1 - 9 juta	87	29,00%
9,1 - >10 juta	65	21,67%
Jumlah		100%

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Tabel diatas menunjukan penghasilan keluarga perbulan, frekuensi, dan persentasenya dari tiap jenis kendaraan yang dimiliki penglaju dengan tujuan bekerja dari Kota Cimahi menuju kota Bandung, dimana tingkat pendapatan keliarga perbulan menjadi salah satu bagian dari karakteristik sosial ekonomi penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung, dengan ilustrasi grafik pada **Gambar 4.7.**



Sumber: Hasil Analisis, 2017

Gambar 4. 7

Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Tingkat Pendapatan Keluarga Perbulan Tahun 2017

Berdasarkan pada gambar grafik diatas menunjukan bahwa dari 300 reponden penglaju dengan tujuan bekerja dari Kota Cimahi menuju kota Bandung menurut tingkat pendapatan keluarga perbulan terdapat 11 responden dengan persentase 3,6% yang berpendapatan dibawah 0-3jt, terdapat 65 responden dengan persentase

21,67% yang berpendapatan dibawah 3,1-5jt, terdapat 72 responden dengan persentase 24% yang berpendapatan dibawah 5,1-7jt, terdapat 87 responden dengan persentase 29% yang berpendapatan dibawah 7,1-9jt, dan terdapat 65 responden dengan persentase 21,67% yang berpendapatan dibawah 9,1- >10jt. Dari data tersebut didapatkan kesimpulan bahwa penghasilan keluarga dari masyarakat penglaju dengan tujuan bekerja dari Kota Cimahi menuju kota Bandung, paling banyak responden dengan penghasilan pada kisaran 7,1-9 juta dengan persentase 29%. Namun pendapatan pada kisaran 7,1-9 juta tidak menjadi yang dominan, karena perbandingan dengan kisaran pendapatan yang lain hanya berbeda kurang lebih 7% saja.

Untuk melihat tingkat pendapatan perbulan dari penglaju di tiap-tiap kelurahan wilayah studi, dapat dilihat pada **Tabel IV-8.**

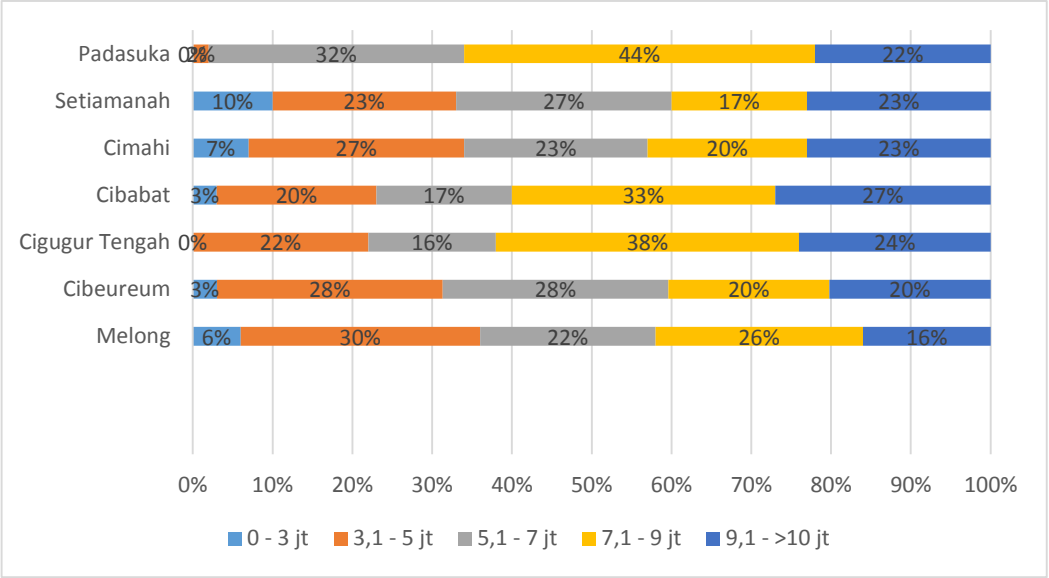
Tabel IV- 8

Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Tingkat Pendapatan Keluarga Perbulan pada Kelurahan di wilayah Studi Tahun 2017

No	Kelurahan	Jenis kelamin										Total	
		0 - 3 jt		3,1 - 5 jt		5,1 - 7 jt		7,1 - 9 jt		9,1 - >10 jt			
		Frek	%	Frek	%	Frek	%	Frek	%	Frek.	%	Frek	%
1.	Padasuka	0	0%	1	2%	16	32%	22	44%	11	22%	50	100 %
2.	Setiamanah	3	10%	7	23%	8	27%	5	17%	7	23%	30	100 %
3.	Cimahi	2	7%	8	27%	7	23%	6	20%	7	23%	30	100 %
4.	Cibabat	1	3%	6	20%	5	17%	10	33%	8	27%	30	100 %
5.	Cigugur Tengah	0	0%	11	22%	8	16%	19	38%	12	24%	50	100 %
6.	Cibeureum	2	3%	17	28%	17	28%	12	20%	12	20%	60	100 %
7.	Melong	3	6%	15	30%	11	22%	13	26%	8	16%	50	100 %
Total		**11**		**65**		**72**		**87**		**65**		**300**	

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Tabel diatas menunjukan perbandingan pendapatan keluarga perbulan, dari setiap kelurahan di wilayah studi, dengan ilustrasi grafik pada **Gambar 4.8.**



Sumber: Hasil Analisis, 2017

Gambar 4. 8

Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Tingkat Pendapatan Keluarga Perbulan pada Kelurahan di wilayah Studi Tahun 2017

Berdasarkan pada gambar grafik diatas menunjukan bahwa dari 300 reponden penglaju yang tersebar di 7 kelurahan wilayah studi dengan tujuan bekerja dari Kota Cimahi menuju kota Bandung menurut tingkat pendapatan keluarga perbulan didapatkan sebanyak 2 kelurahan memiliki tingkat pendapatan yang paling tinggi pada rentang 3,1 – 5 juta, meliputi Kelurahan Cimahi dan Kelurahan Melong, kemudaian 2 kelurahan yaitu Kelurahan Setiamanah dan Kelurahan Cibeureum memiliki tingkat pendapatan yang paling tinggi pada rentang 5,1 – 7 juta. Dan sebanyak 3 kelurahan memilik tingkat pendapatan yang paling tinggi pada rentang 7,1 – 9 juta, meliputi Kelurahan Padasuka, Kelurahan Cibabat, dan Kelurahan Cigugur Tengah. Dapat diketahui bahwa dari 7 kelurahan untuk tingkat pendapatan keluarga dengan jumlah terbanyak ada pada pendapatan dengan rentang 7,1 – 9 juta perbulan.

4.2 Karakteristik Pergerakan Penglaju dari Kota Cimahi ke Kota Bandung dengan Maksud Bekerja

Berdasarkan kajian literatur maka pada penelitian ini ditetapkan 2 aspek yang termasuk kedalam karakteristik pergerakan penglaju, diantaranya aspek pemilihan moda yang digunakan, kemudia aspek jarak perjalanan dimana harus

menentukan dulu asal pergerakan dan tujuan akhir perjalanan yang kemudian diketahui aspek jarak perjalanan.

4.2.1 Pemilihan Moda Penglaju

Berikut ini akan dijelaskan informasi penglaju, berdasarkan moda transportasi yang digunakan dari tempat asal pergerakan menuju tujuan akhir perjalanan dengan maksud bekerja , untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-9.**

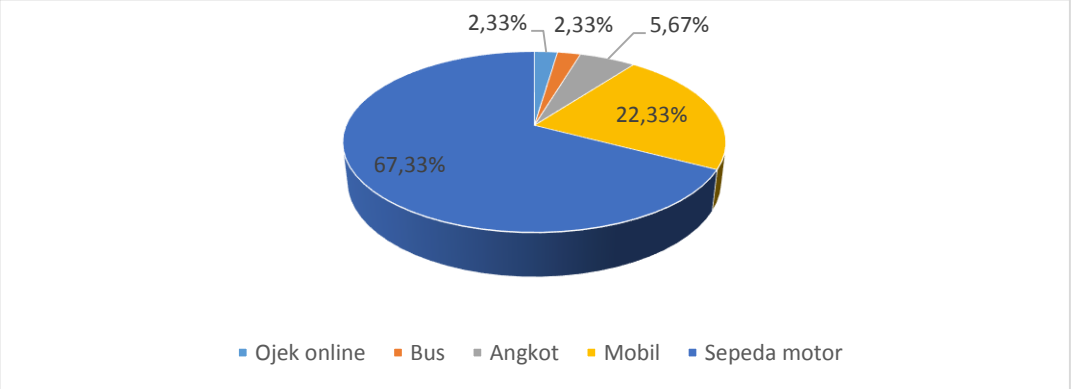
Tabel IV- 9

Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Pemilihan Moda pada Tahun 2017

No	Moda yang digunakan	Frekuensi	Persentase
1	Ojek online	7	2,33%
2	Bus	7	2,33%
3	Angkot	17	5,67%
4	Mobil	67	22,33%
5	Sepeda motor	202	67,33%
	Jumlah	300	100%

Sumber: Hasil Analisis 2017

Tabel diatas menunjukan frekuensi dan persentase dari moda yang digunakan oleh penglaju dengan tujuan bekerja dari Kota Cimahi menuju kota Bandung, dimana aspek moda transportasi yang digunakan menjadi salah satu bagian dari karakteristik pergerakan penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung, dengan ilustrasi grafik Pada **Gambar 4.9.**



Sumber: Hasil Analisis 2017

Gambar 4. 9

Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Pemilihan Moda pada Tahun 2017

Berdasarkan pada gambar grafik diatas menunjukan bahwa dari 300 responden penglaju dengan tujuan bekerja dari Kota Cimahi menuju kota Bandung menurut jenis moda yang digunakan dari tempat asal menuju tujuan akhir perjalanan didapatkan 7 responden dengan persentase 2,33% yang menggunakan ojek online, terdapat 7 responden dengan persentase 2,33% yang menggunakan Bus, terdapat 17 responden dengan persentase 5,67% yang menggunakan Angkot, terdapat 67 responden dengan persentase 22,33% yang menggunakan mobil pribadi, dan terdapat 202 responden dengan persentase 67,33% yang menggunakan sepeda motor. Maka dapat disimpulkan bahwa moda transportasi yang paling banyak digunakan oleh penglaju untuk bekerja adalah sepeda motor dengan persentase 67%, kedua adalah mobil pribadi dengan persentase 22%, dan terakhir angkutan umum dengan persentase 10%.

Para penglaju yang melakukan aktivitas rutin kekerja menuju Kota Bandung, sepeda motor menjadi pilihan utama dalam pemilihan jenis moda kendaraan. Salah satu faktornya adalah disamping menghemat biaya ongkos perjalanan, sepeda motor dapat mengefisiensikan waktu tempuh perjalanan menjadi lebih cepat dibandingkan dengan menggunakan mobil ataupun angkutan umum. Padahal sebenarnya dengan pandangan masyarakat yang ingin lebih murah dan lebih cepat dengan menggunakan sepeda motor, malah menjadikan lalulintas semakin padat karena keberadaannya. Maka dari itu jika cara pandang masyarakat lebih mengutamakan menggunakan kendaraan umum yang tentunya didukung dengan fasilitas dan pelayanan yang baik, akan tercipta laulintas yang teratur dan tidak ada kendaraan yang mendominasi yang membuat kemacetan.

Untuk melihat perbandingan pemilihan moda transportasi dari tiap kelurahan-kelurahan wilayah studi dari tempat asal pergerakan menuju tujuan akhir perjalanan dengan maksud bekerja , akan dijelaskan pada penjelasan pada **Tabel IV-10.**

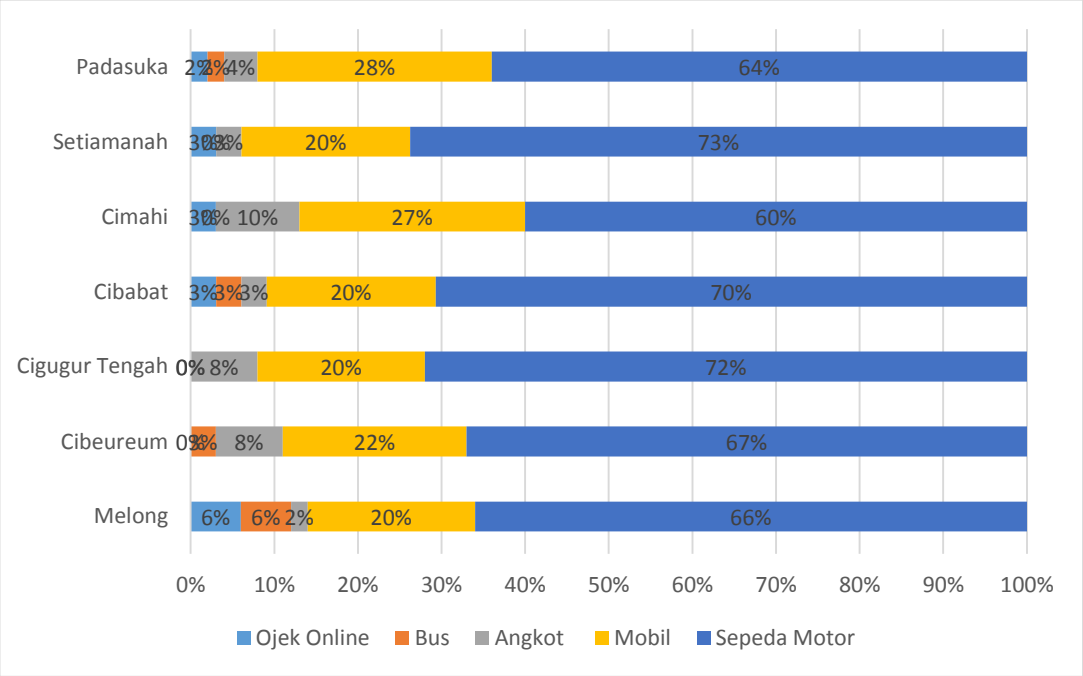
Tabel IV- 10

Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Pemilihan Moda pada Kelurahan di Wilayah Studi Tahun 2017

No	Kelurahan	Pemilihan moda										Total	
		Ojek Online		Bus		Angkot		Mobil		Sepeda Motor			
		Frek	%	Frek	%	Frek	%	Frek	%	Frek	%	Frek	%
1.	Padasuka	1	2%	1	2%	2	4%	14	28%	32	64%	**50**	**100%**
2.	Setiamanah	1	3%	0	0%	1	3%	6	20%	22	73%	30	100%
3.	Cimahi	1	3%	0	0%	3	10%	8	27%	18	60%	30	100%
4.	Cibabat	1	3%	1	3%	1	3%	6	20%	21	70%	30	100%
5.	Cigugur Tengah	0	0%	0	0%	4	8%	10	20%	36	72%	50	100%
6.	Cibeureum	0	0%	2	3%	5	8%	13	22%	40	67%	60	100%
7.	Melong	3	6%	3	6%	1	2%	10	20%	33	66%	50	100%
Total		**7**		**7**		**17**		**67**		**202**		**300**	

Sumber : Hasil Analisis, 2017

Tabel diatas menunjukan perbandingan frekuensi dan persentase dari moda yang digunakan oleh penglaju dengan tujuan bekerja dari setiap kelurahan di Wilayah Studi, dengan ilustrasi grafik pada **Gambar 4.10.**



Sumber: Hasil Analisis 2017

Gambar 4. 10

Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Pemilihan Moda pada Kelurahan di Wilayah Studi Tahun 2017

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik diatas menunjukan bahwa dari 300 responden penglaju dengan tujuan bekerja yang tersebar di 7 kelurahan wilayah studi, menurut jenis moda yang digunakan dari tempat asal menuju tujuan akhir perjalanan didominasi oleh pemilihan sepeda motor dari setiap kelurahannya.

Sepeda motor seakan menjadi kendaraan yang wajib dimiliki oleh setiap orang khususnya yang memiliki aktivitas bekerja, karena sepeda motor adalah kendaraan alternatif yang dapat digunakan disaat situasi dan kondisi tidak memungkinkan untuk melakukan aktivitas menggunakan angkutan umum ataupun mobil yang disebebkan oleh macet ataupun kendala lainnya. Mengingat sepeda motor ini adalah kendaraan yang bisa melalui banyak alternatif jalan tanpa ada batasan pergerakan. Seperti angkutan umum, sehingga keadaan inilah yang menyebabkan pada ruas-ruas jalan khususnya Jalan di Kota Cimahi didominasi oleh sepeda motor.

4.2.2 Jarak Perjalanan Penglaju

Sub bab ini menjelaskan informasi penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung berdasarkan jarak perjalanan secara umum dari 7 kelurahan wilayah studi dan dari masing-masing kelurahan wilayah studi. Menjelaskan secara secara umum karena untuk memberikan informasi secara kelesuruhan dan menjelaskan tiap kelurahan karena jarak perjalanan merupakan informasi yang berbeda dengan karakteristik lain untuk melihat asal pergerakan dan tujuan akhir perjalanan penglaju, hingga dapat diketahui klasifikasi jarak perjalanan yang dilakukan oleh penglaju dari setiap kelurahan.

Pada penelitian ini asal perjalanan yang terjadi dari Kota Cimahi diambil dari 7 kelurahan wilayah studi, sedangkan total tujuan akhir perjalanan tersebar ke 28 kecamatan di Kota Bandung. Untuk lebih jelasnya mengenai asal perjalanan dan tujuan akhir perjalanan penglaju dari Kota Cimahi menuju kota Bandung akan dijelaskan terlebih dahulu tujuan perjalanan secara umum pada **Tabel IV-11.**

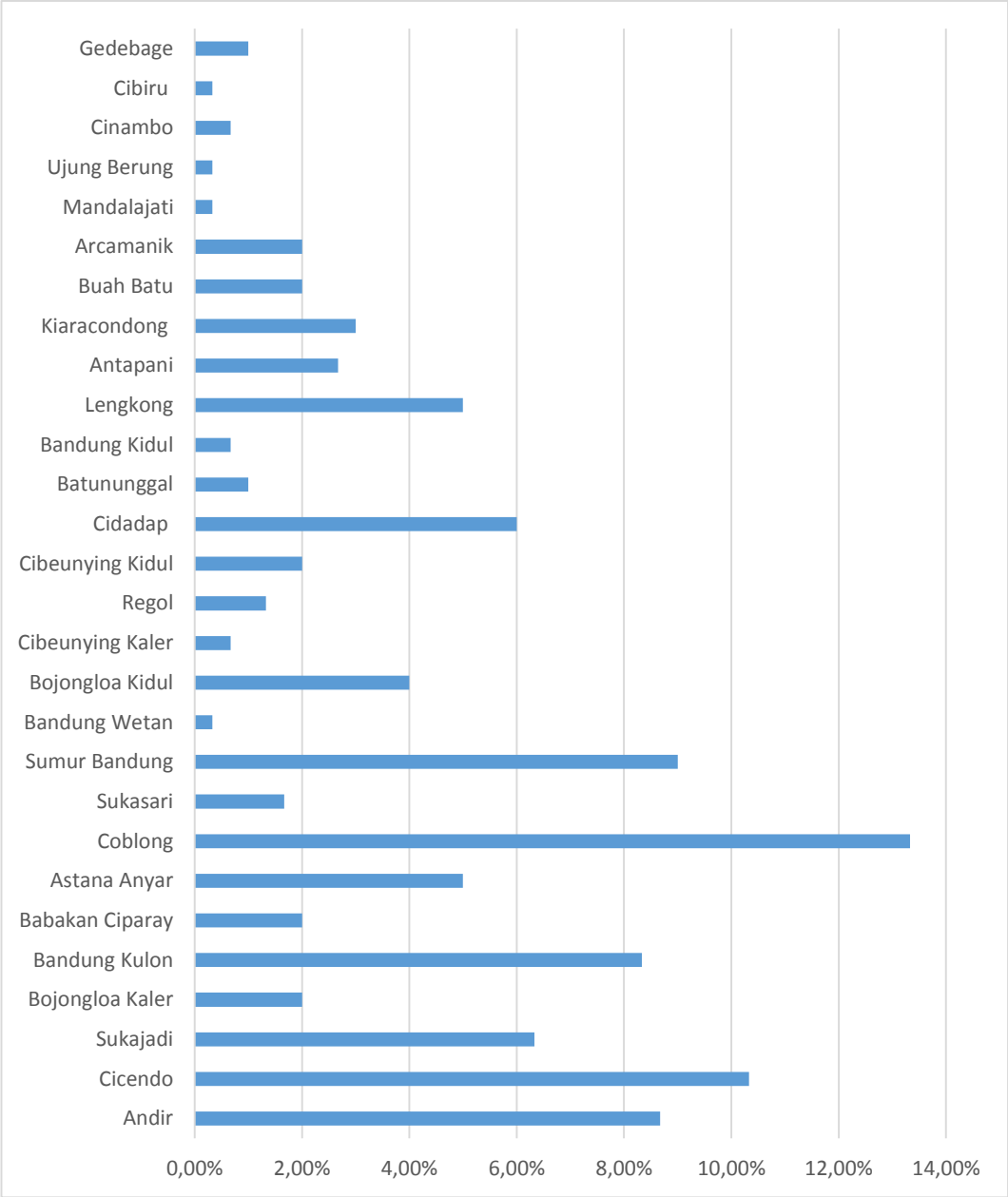
Tabel IV- 11

Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Tujuan Perjalanan Tahun 2017

No	Tujuan Perjalanan (Kecamatan di Bandung)	Frekuensi	%
1	Andir	26	8,67%
2	Cicendo	31	10,33%
3	Sukajadi	19	6,33%
4	Bojongloa Kaler	6	2,00%
5	Bandung Kulon	25	8,33%
6	Babakan Ciparay	6	2,00%
7	Astana Anyar	15	5,00%
8	Coblong	40	13,33%
9	Sukasari	5	1,67%
10	Sumur Bandung	27	9,00%
11	Bandung Wetan	1	0,33%
12	Bojongloa Kidul	12	4,00%
13	Cibeunying Kaler	2	0,67%
14	Regol	4	1,33%
15	Cibeunying Kidul	6	2,00%
16	Cidadap	18	6,00%
17	Batununggal	3	1,00%
18	Bandung Kidul	2	0,67%
19	Lengkong	15	5,00%
20	Antapani	8	2,67%
21	Kiaracondong	9	3,00%
22	Buah Batu	6	2,00%
23	Arcamanik	6	2,00%
24	Mandalajati	1	0,33%
25	Ujung Berung	1	0,33%
26	Cinambo	2	0,67%
27	Cibiru	1	0,33%
28	Gedebage	3	1,00%
	Jumlah	300	100,00%

Sumber: Hasil Analisis 2017

Tabel diatas menunjukan jumlah sebaran dari tujuan perjalanan penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung, dengan ilustrasi grafik pada **Gambar 4.11.**



Sumber: Hasil Analisis 2017

Gambar 4. 11
Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Tujuan Perjalanan Tahun 2017

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik diatas menunjukan bahwa dari 300 responden penglaju dengan tujuan bekerja yang tersebar ke 28 Kecamatan di Kota Bandung, dapat diketahui bahwa tujuan perjalanan yang paling banyak yaitu Kecamatan Coblong dengan frekuensi sebanyak 40 responden atau 13,33%. Untuk mengetahui informasi mengenai klasifikasi jarak perjalanan yang telah diklasifikasikan menjadi 3 kelompok secara umum dapat dilihat pada **Tabel IV-12.**

Tabel IV-12

Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Klasifikasi Jarak Perjalanan Tahun 2017

No	Klasifikasi	Frekuensi	%
1	1	105	35%
2	2	181	60%
3	3	14	5%
	Jumlah	300	100%

Keterangan :

Klasifikasi jarak

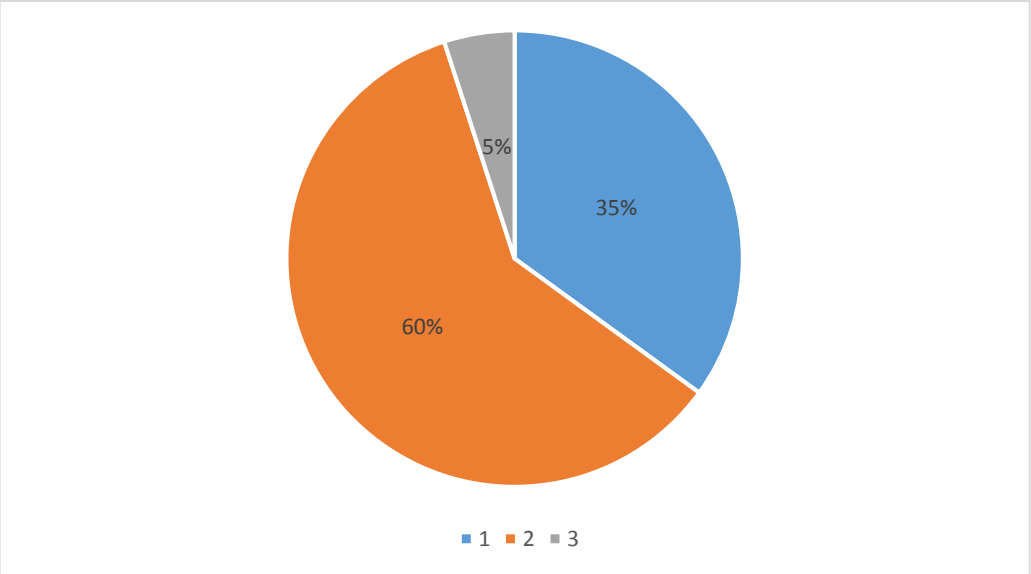
1 = 4 -10 km

2 =10,1-20 km

3 =20,1-30 km

Sumber: Hasil Analisis 2017

Tabel diatas menunjukan klasifikasi jarak perjalanan penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung, nilai klasidikasi 1 menunjukan jarak perjalanan dekat, nilai klasifikasi 2 menunjukan jarak perjalanan sedang, dan nilai klasifikasi 3 menunjukan jarak perjalanan jauh, dengan ilustrasi grafik pada **Gambar 4.12.**



Sumber: Hasil Analisis 2017

Gambar 4. 12

Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Klasifikasi Jarak Perjalanan Tahun 2017

Gambar diatas menunjukan persentase dari klasifikasi jarak perjalanan dengan tujuan bekerja dari Kota Cimahi menuju kota Bandung, dimana aspek jarak perjalanan ini menjadi salah satu bagian dari karakteristik pergerakan penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung, dan diketahui bahwa sebanyak 105 responden dengan persentase 35% menempuh jarak perjalanan untuk bekerja dengan nilai 1 yaitu 4-10 km, dan sebanyak 181 responden dengan persentase 60% memiliki jarak perjalanan untuk bekerja dengan nilai 2 yaitu 10,1-20 km, kemudian sebanyak 14 responden dengan persentase 5% memiliki jarak perjalanan untuk bekerja dengan nilai 3 yaitu 20,1-30 km. Dapat disimpulkan bahwa mayoritas penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung dengan maksud bekerja memiliki jarak tempuh perjalanan dengan nilai klasifikasi 2 yaitu 10,1-20 km.

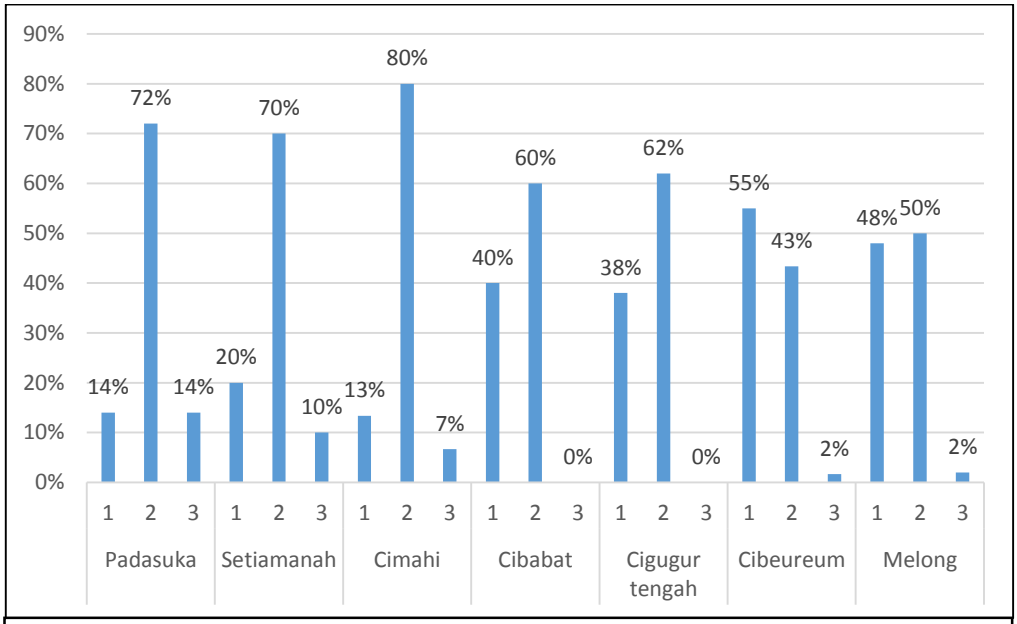
Untuk melihat jarak perjalanan yang telah dikelompokan menjadi 3 klasifikasi dari tiap kelurahan di wilayah studi menuju tujuan akhir di kecamatan di Kota Bandung, akan dijelaskan pada **Tabel IV-13.**

Tabel IV-13

Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Klasifikasi Jarak Perjalanan Tahun 2017

| No | Kelurahan Asal | Klasifikasi | Andir | | Cicendo | | Sukajadi | | Bojongloa Kaler | | Bandung Kulon | | Babakan Ciparay | | Astana Anyar | | Coblong | | Sukasari | | Suanur Bandung | | Bandung Wetan | | Bojongloa Kidul | | Cibeunying Kaler | | Regol | | Cibeunying Kidul | | Cidadap | | Batununggal | | Bandung Kidul | | Lengkong | | Antapani | | Kiaracondong | | Buah Batu | | Arcamanik | | Mandalajati | | Ujung Berung | | Cinambo | | Cibiru | | Gedebage | | Total | |
|---|---|---

Berdasarkan tabel klasifikasi jarak perjalanan pada setiap kelurahan di wilayah studi, untuk mengetahui persentase jumlah total setiap klasifikasi dari setiap kelurahan, dapat dilihat pada **Gambar 4.13.**



Keterangan :

Klasifikasi jarak

1 = 4 -10 km

2 =10,1-20 km

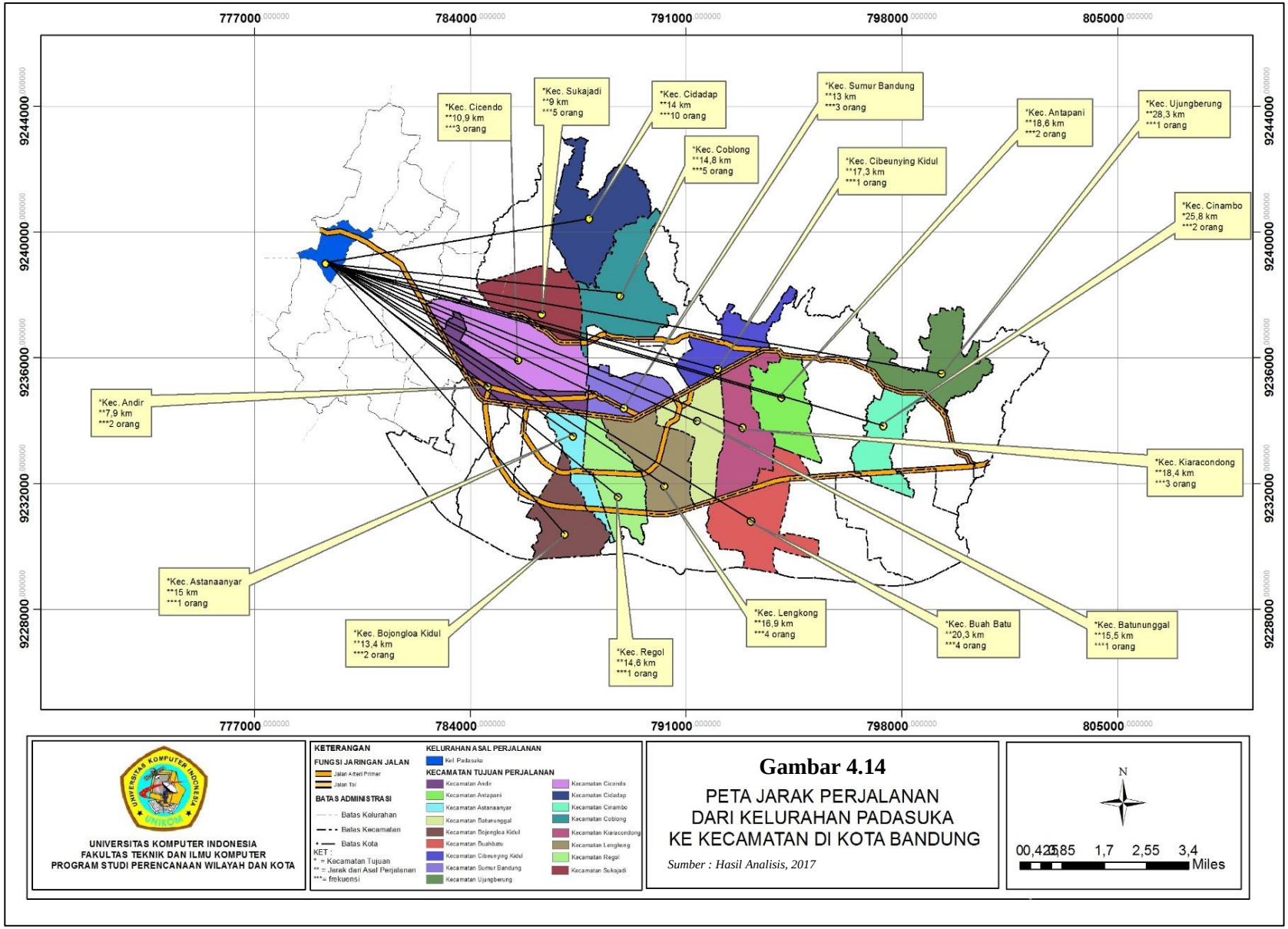
3 = 20,1–30 km

Sumber : Hasil Analisis, 2017

Gambar 4. 13
Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Klasifikasi Jarak Perjalanan pada Kelurahan di Wilayah Studi Tahun 2017

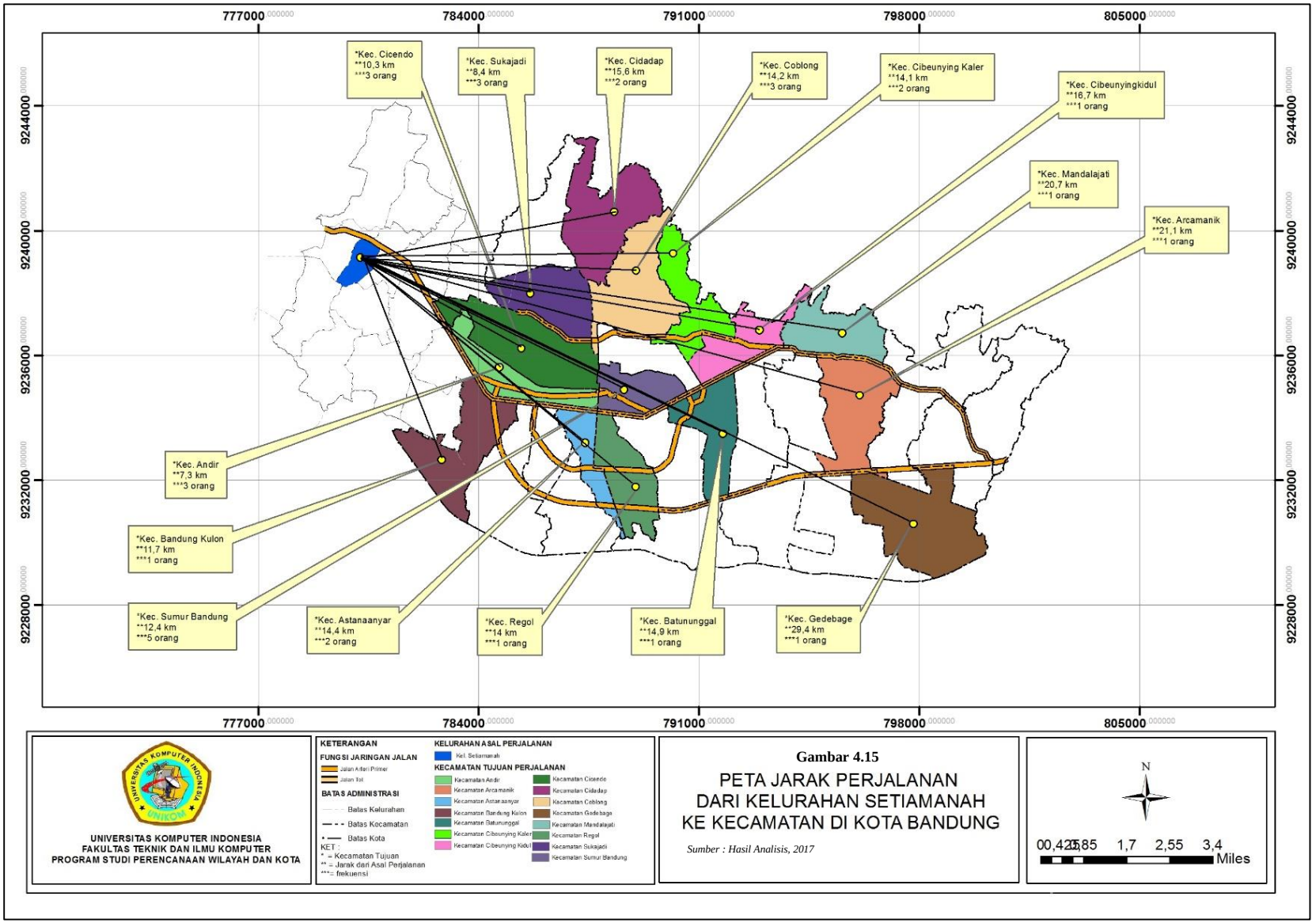
Berdasarkan tabel dan grafik klasifikasi jarak perjalanan diatas diketahui bahwa dari 7 kelurahan wilayah studi, klasifikasi jarak yang paling dominan ditempuh dari setiap kelurahan yaitu pada klasifikasi jarak 2 yaitu 10,1-20 km, klasifikasi nilai 2 termasuk kedalam kelompok jarak sedang. Untuk nilai klasifikasi 3 menjadi jarak yang paling sedikit ditempuh oleh penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung.

Dari gambar diatas untuk lebih menggambarkan jarak perjalanan dari setiap kelurahan menuju tujuan di Kecamatan di Kota Bandung, dapat dilihat pada ilustrasi **Gambar 4.14.**


777000
784000
791000
798000
805000
9244000
9240000
9236000
9232000
9228000
*Kec. Cicendo
**10,9 km
***3 orang
*Kec. Sukajadi
**9 km
***5 orang
*Kec. Cidadap
**14 km
***10 orang
*Kec. Sumur Bandung
**13 km
***3 orang
*Kec. Antapani
**18,6 km
***2 orang
*Kec. Ujungberung
**28,3 km
***1 orang
*Kec. Coblong
**14,8 km
***5 orang
*Kec. Cibeunying Kidul
**17,3 km
***1 orang
*Kec. Cinambo
*25,8 km
***2 orang
*Kec. Andir
**7,9 km
***2 orang
*Kec. Kiaracondong
**18,4 km
***3 orang
*Kec. Astanaanyar
**15 km
***1 orang
*Kec. Bojongloa Kidul
**13,4 km
***2 orang
*Kec. Regol
**14,6 km
***1 orang
*Kec. Lengkong
**16,9 km
***4 orang
*Kec. Buah Batu
**20,3 km
***4 orang
*Kec. Batununggal
**15,5 km
***1 orang
UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA
FAKULTAS TEKNIK DAN ILMU KOMPUTER
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
KETERANGAN
FUNGSI JARINGAN JALAN
Jalan Arteri Primer
Jalan Tol
BATAS ADMINISTRASI
Batas Kelurahan
Batas Kecamatan
Batas Kota
KET :
* = Kecamatan Tujuan
** = Jarak dari Asal Perjalanan
***= frekuensi
KELURAHAN ASAL PERJALANAN
Kel. Padasuka
KECAMATAN TUJUAN PERJALANAN
Kecamatan Andir
Kecamatan Antapani
Kecamatan Astanaanyar
Kecamatan Batununggal
Kecamatan Bojongloa Kidul
Kecamatan Buahbatu
Kecamatan Cibeunying Kidul
Kecamatan Sumur Bandung
Kecamatan Ujungberung
Kecamatan Cicendo
Kecamatan Cidadap
Kecamatan Cinambo
Kecamatan Coblong
Kecamatan Kiaracondong
Kecamatan Lengkong
Kecamatan Regol
Kecamatan Sukajadi
Gambar 4.14
PETA JARAK PERJALANAN
DARI KELURAHAN PADASUKA
KE KECAMATAN DI KOTA BANDUNG
Sumber : Hasil Analisis, 2017
N
0 0,425 0,85 1,7 2,55 3,4
Miles

Berdasarkan **Gambar 4.14**, dapat diketahui sebaran dari pergerakan setiap penglaju dari asal perjalanan Kelurahan Padasuka, meliputi tujuan perjalanannya, frekuensi penglajunya, serta jarak perjalanannya. Dari Kelurahan Padasuka sendiri tujuan perjalanan dengan frekuensi tertinggi ada pada tujuan pada Kecamatan Cidadap sebanyak 10 orang dari 50 responden, untuk jarak yang paling jauh dari Kelurahan Padasuka adalah Kecamatan Ujung Berung dengan klasifikasi nilai 3, dan jarak paling dekat yaitu Kecamatan Andir dengan klasifikasi nilai 1.

Selanjutnya pada **Gambar 4.15** akan menjelaskan jarak perjalanan dari Kelurahan Setiamanah menuju kecamatan di Kota Bandung.



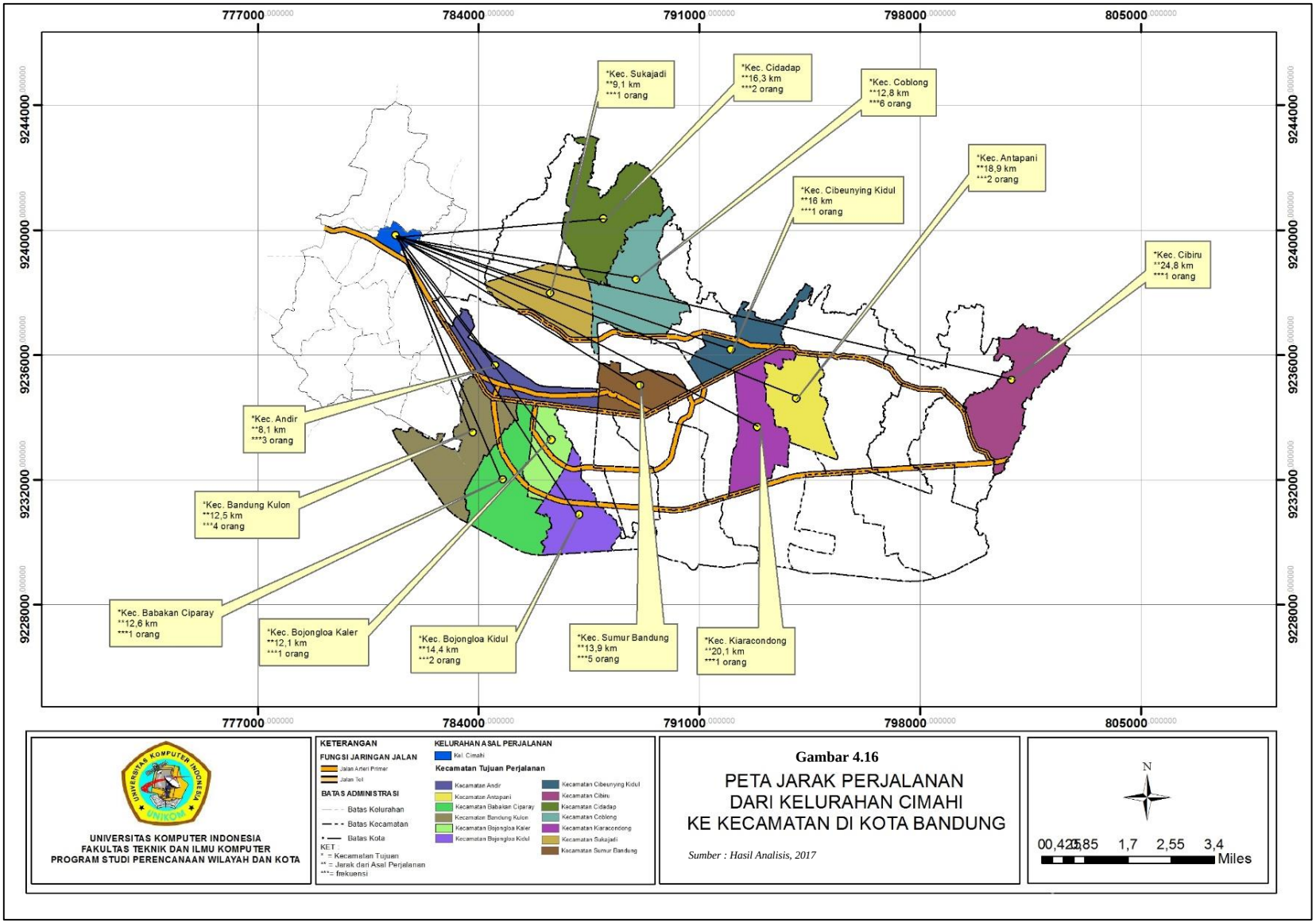
Gambar 4.15

PETA JARAK PERJALANAN
DARI KELURAHAN SETIAMANAH
KE KECAMATAN DI KOTA BANDUNG

Sumber : Hasil Analisis, 2017

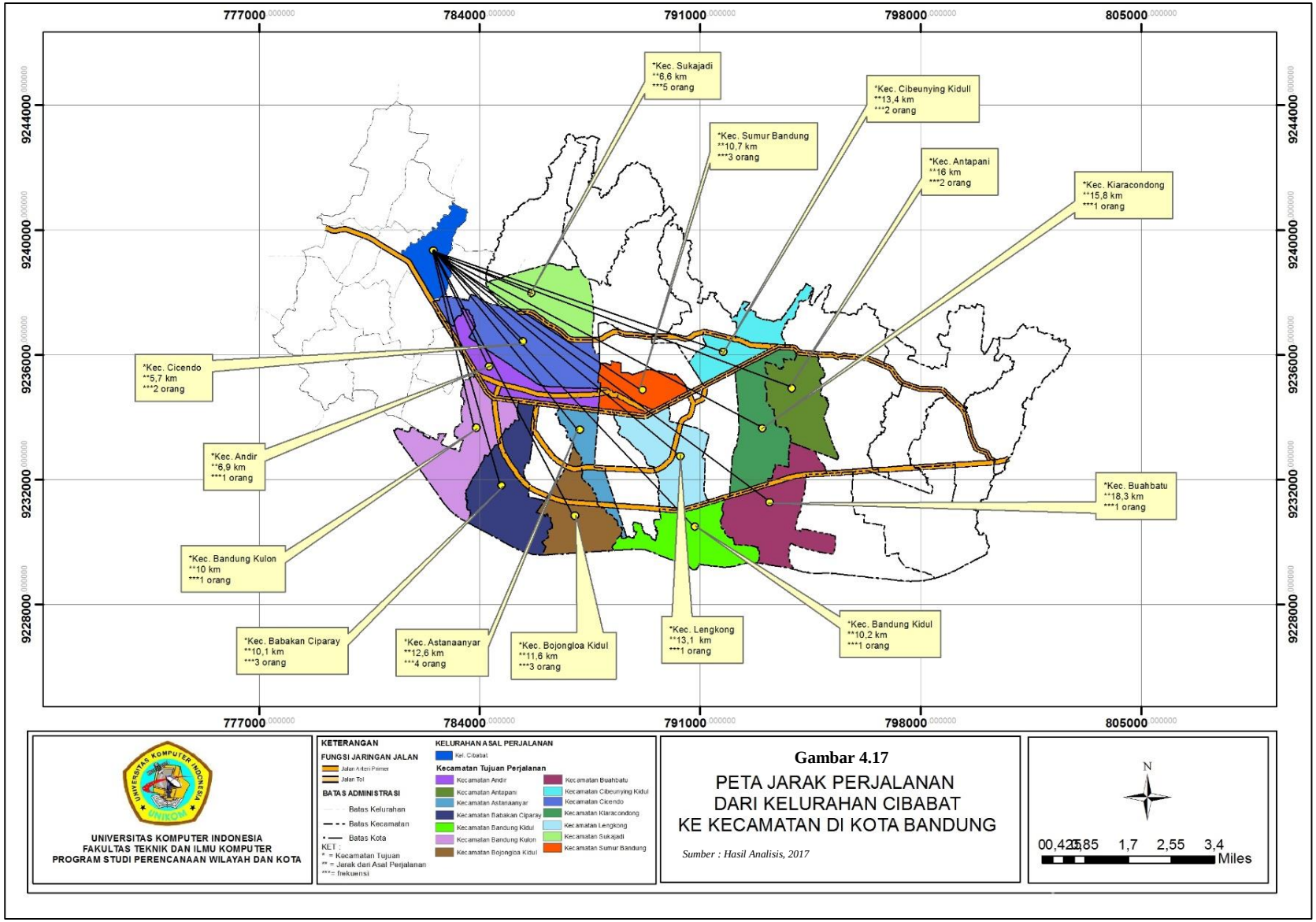
Berdasarkan **Gambar 4.15** di atas, dapat diketahui sebaran dari pergerakan setiap penglaju dari asal perjalanan Kelurahan Setiamanah, meliputi tujuan perjalanannya, frekuensi penglajunya, serta jarak perjalanannya. Dari Kelurahan Setiamanah sendiri tujuan perjalanan dengan frekuensi tertinggi ada pada tujuan pada Kecamatan Sumur Bandung sebanyak 5 orang dari 30 responden, untuk jarak yang paling jauh dari Kelurahan Setiamanah adalah Kecamatan Gedebage dengan klasifikasi nilai 3, dan jarak paling dekat yaitu Kecamatan Andir dengan klasifikasi nilai 1.

Selanjutnya pada **Gambar 4.16** akan menjelaskan jarak perjalanan dari Kelurahan Cimahi menuju kecamatan di Kota Bandung.


777000
784000
791000
798000
805000
9244000
9240000
9236000
9232000
9228000
*Kec. Sukajadi
**9,1 km
***1 orang
*Kec. Cidadap
**16,3 km
***2 orang
*Kec. Coblong
**12,8 km
***6 orang
*Kec. Antapani
**18,9 km
***2 orang
*Kec. Cibeunying Kidul
**16 km
***1 orang
*Kec. Cibiru
**24,8 km
***1 orang
*Kec. Andir
**8,1 km
***3 orang
*Kec. Bandung Kulon
**12,5 km
***4 orang
*Kec. Babakan Ciparay
**12,6 km
***1 orang
*Kec. Bojongloa Kaler
**12,1 km
***1 orang
*Kec. Bojongloa Kidul
**14,4 km
***2 orang
*Kec. Sumur Bandung
**13,9 km
***5 orang
*Kec. Kiaracondong
**20,1 km
***1 orang
UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA
FAKULTAS TEKNIK DAN ILMU KOMPUTER
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
KETERANGAN
FUNGSI JARINGAN JALAN
Jalan Arteri Primer
Jalan Tol
BATAS ADMINISTRASI
Batas Kelurahan
Batas Kecamatan
Batas Kota
KET :
* = Kecamatan Tujuan
** = Jarak dari Asal Perjalanan
***= frekuensi
KELURAHAN ASAL PERJALANAN
Kel. Cimahi
Kecamatan Tujuan Perjalanan
Kecamatan Andir
Kecamatan Antapani
Kecamatan Babakan Ciparay
Kecamatan Bandung Kulon
Kecamatan Bojongloa Kaler
Kecamatan Bojongloa Kidul
Kecamatan Cibeunying Kidul
Kecamatan Cibiru
Kecamatan Cidadap
Kecamatan Coblong
Kecamatan Kiaracondong
Kecamatan Sukajadi
Kecamatan Sumur Bandung
Gambar 4.16
PETA JARAK PERJALANAN
DARI KELURAHAN CIMAHI
KE KECAMATAN DI KOTA BANDUNG
Sumber : Hasil Analisis, 2017
N
0 0,425 0,85 1,7 2,55 3,4
Miles

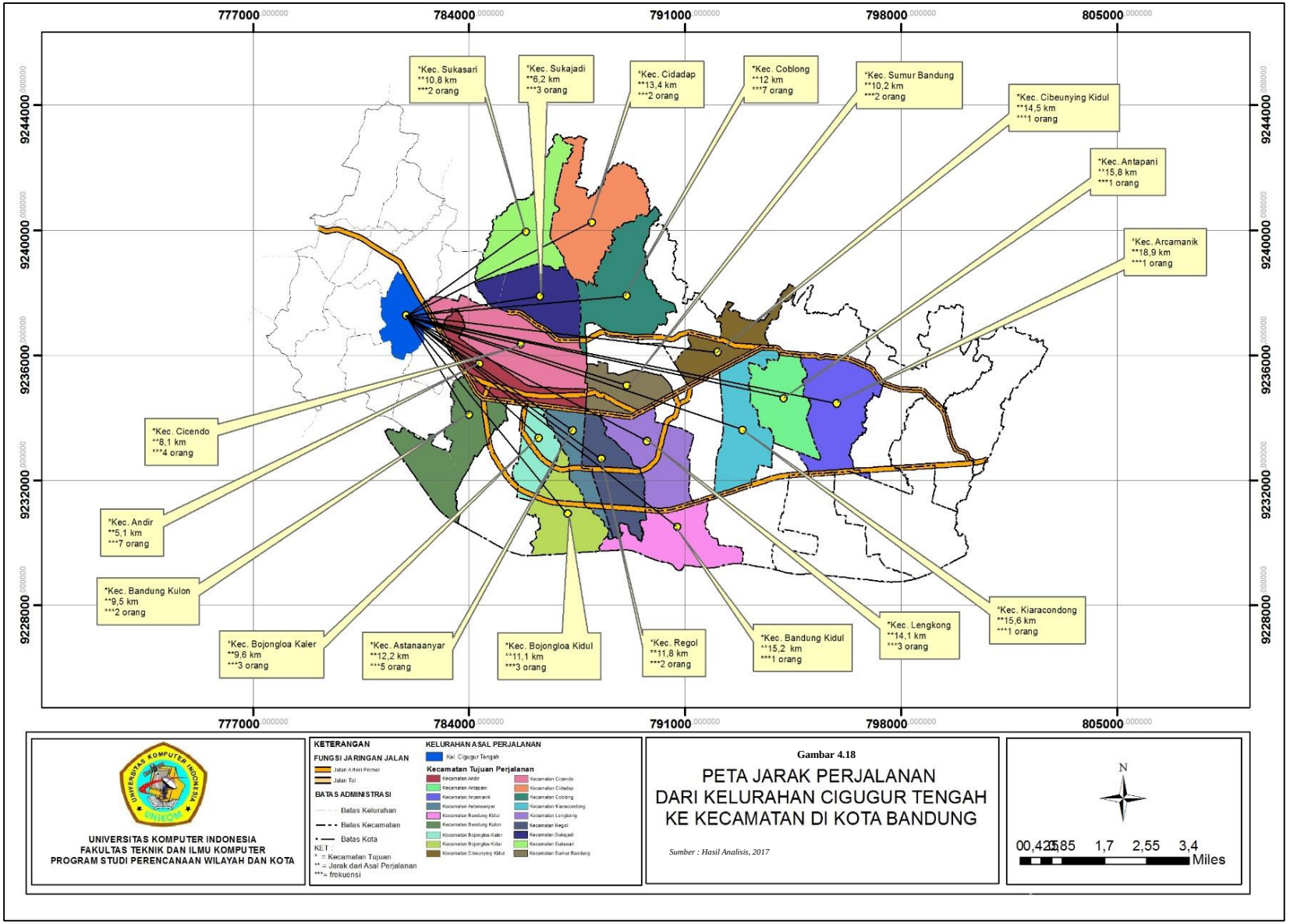
Berdasarkan **Gambar 4.16** di atas, dapat diketahui sebaran dari pergerakan setiap penglaju dari asal perjalanan Kelurahan Cimahi, meliputi tujuan perjalanannya, frekuensi penglajunya, serta jarak perjalanannya. Dari Kelurahan Cimah sendiri tujuan perjalanan dengan frekuensi tertinggi ada pada tujuan pada Kecamatan Coblong sebanyak 6 orang dari 30 responden, untuk jarak yang paling jauh dari Kelurahan Cimahi adalah Kecamatan Cibiru dengan klasifikasi nilai 3, dan jarak paling dekat yaitu Kecamatan Andir dengan klasifikasi nilai 1.

Selanjutnya pada **Gambar 4.17** akan menjelaskan jarak perjalanan dari Kelurahan Cibabat menuju kecamatan di Kota Bandung.


777000
784000
791000
798000
805000
9244000
9240000
9236000
9232000
9228000
*Kec. Sukajadi
**6,6 km
***5 orang
*Kec. Cibeunying Kidull
**13,4 km
***2 orang
*Kec. Sumur Bandung
**10,7 km
***3 orang
*Kec. Antapani
**16 km
***2 orang
*Kec. Kiaracondong
**15,8 km
***1 orang
*Kec. Cicendo
**5,7 km
***2 orang
*Kec. Andir
**6,9 km
***1 orang
*Kec. Buahbatu
**18,3 km
***1 orang
*Kec. Bandung Kulon
**10 km
***1 orang
*Kec. Babakan Ciparay
**10,1 km
***3 orang
*Kec. Astanaanyar
**12,6 km
***4 orang
*Kec. Bojongloa Kidul
**11,6 km
***3 orang
*Kec. Lengkong
**13,1 km
***1 orang
*Kec. Bandung Kidul
**10,2 km
***1 orang
UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA
FAKULTAS TEKNIK DAN ILMU KOMPUTER
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
KETERANGAN
FUNGSI JARINGAN JALAN
Jalan Arteri Primer
Jalan Tol
BATAS ADMINISTRASI
Batas Kelurahan
Batas Kecamatan
Batas Kota
KET :
* = Kecamatan Tujuan
** = Jarak dari Asal Perjalanan
***= frekuensi
KELURAHAN ASAL PERJALANAN
Kel. Cibabat
Kecamatan Tujuan Perjalanan
Kecamatan Andir
Kecamatan Antapani
Kecamatan Astanaanyar
Kecamatan Babakan Ciparay
Kecamatan Bandung Kidul
Kecamatan Bandung Kulon
Kecamatan Bojongloa Kidul
Kecamatan Buahbatu
Kecamatan Cibeunying Kidul
Kecamatan Cicendo
Kecamatan Kiaracondong
Kecamatan Lengkong
Kecamatan Sukajadi
Kecamatan Sumur Bandung
Gambar 4.17
PETA JARAK PERJALANAN
DARI KELURAHAN CIBABAT
KE KECAMATAN DI KOTA BANDUNG
Sumber : Hasil Analisis, 2017
N
0 0,425 0,85 1,7 2,55 3,4
Miles

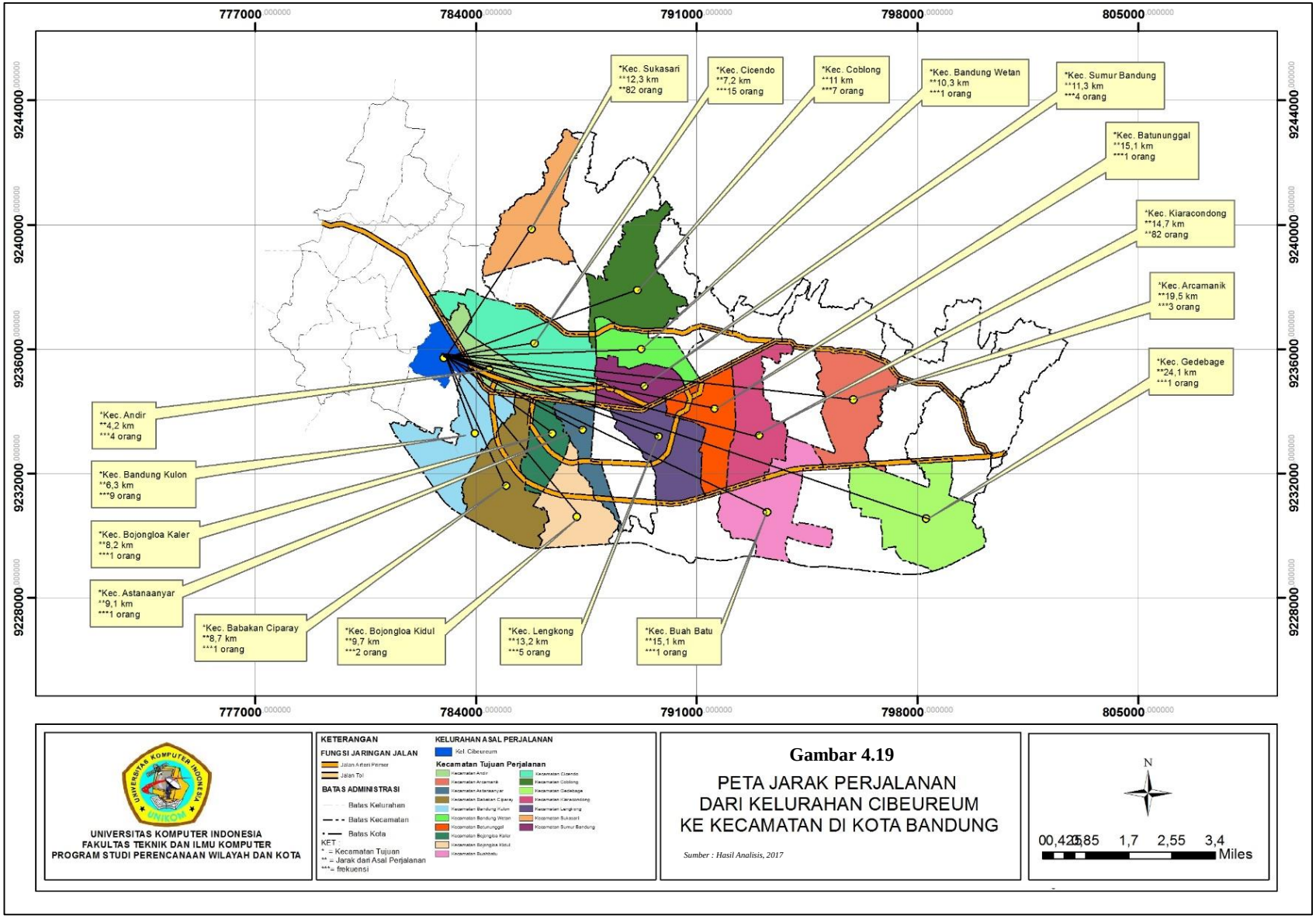
Berdasarkan **Gambar 4.17** di atas, dapat diketahui sebaran dari pergerakan setiap penglaju dari asal perjalanan Kelurahan Cibabat, meliputi tujuan perjalanannya, frekuensi penglajunya, serta jarak perjalanannya. Dari Kelurahan Cibabat sendiri tujuan perjalanan dengan frekuensi tertinggi ada pada tujuan pada Kecamatan Sukajadi sebanyak 5 orang dari 30 responden, untuk jarak yang paling jauh dari Kelurahan Cibabat adalah Kecamatan Buah Batu dengan klasifikasi nilai 2, dan jarak paling dekat yaitu Kecamatan Cicendo dengan klasifikasi nilai 1.

Selanjutnya pada **Gambar 4.18** akan menjelaskan jarak perjalanan dari Kelurahan Cigugur Tengah menuju kecamatan di Kota Bandung.


777000
784000
791000
798000
805000
9244000
9240000
9236000
9232000
9228000
*Kec. Sukasari
**10,8 km
***2 orang
*Kec. Sukajadi
**6,2 km
***3 orang
*Kec. Cidadap
**13,4 km
***2 orang
*Kec. Coblong
**12 km
***7 orang
*Kec. Sumur Bandung
**10,2 km
***2 orang
*Kec. Cibeunying Kidul
**14,5 km
***1 orang
*Kec. Antapani
**15,8 km
***1 orang
*Kec. Arcamanik
**18,9 km
***1 orang
*Kec. Cicendo
**8,1 km
***4 orang
*Kec. Andir
**5,1 km
***7 orang
*Kec. Bandung Kulon
**9,5 km
***2 orang
*Kec. Bojongloa Kaler
**9,6 km
***3 orang
*Kec. Astanaanyar
**12,2 km
***5 orang
*Kec. Bojongloa Kidul
**11,1 km
***3 orang
*Kec. Regol
**11,8 km
***2 orang
*Kec. Bandung Kidul
**15,2 km
***1 orang
*Kec. Lengkong
**14,1 km
***3 orang
*Kec. Kiaracondong
**15,6 km
***1 orang
UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA
FAKULTAS TEKNIK DAN ILMU KOMPUTER
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
KETERANGAN
FUNGSI JARINGAN JALAN
Jalan Arteri Primer
Jalan Tol
BATAS ADMINISTRASI
Batas Kelurahan
Batas Kecamatan
Batas Kota
KET :
* = Kecamatan Tujuan
** = Jarak dari Asal Perjalanan
*** = frekuensi
KELURAHAN ASAL PERJALANAN
Kel. Cigugur Tengah
Kecamatan Tujuan Perjalanan
Kecamatan Andir
Kecamatan Antapani
Kecamatan Arcamanik
Kecamatan Astanaanyar
Kecamatan Bandung Kidul
Kecamatan Bandung Kulon
Kecamatan Bojongloa Kaler
Kecamatan Bojongloa Kidul
Kecamatan Cibeunying Kidul
Kecamatan Cicendo
Kecamatan Cidadap
Kecamatan Coblong
Kecamatan Kiaracondong
Kecamatan Lengkong
Kecamatan Regol
Kecamatan Sukajadi
Kecamatan Sukasari
Kecamatan Sumur Bandung
Gambar 4.18
PETA JARAK PERJALANAN
DARI KELURAHAN CIGUGUR TENGAH
KE KECAMATAN DI KOTA BANDUNG
Sumber : Hasil Analisis, 2017
N
0 0,425 0,85 1,7 2,55 3,4
Miles

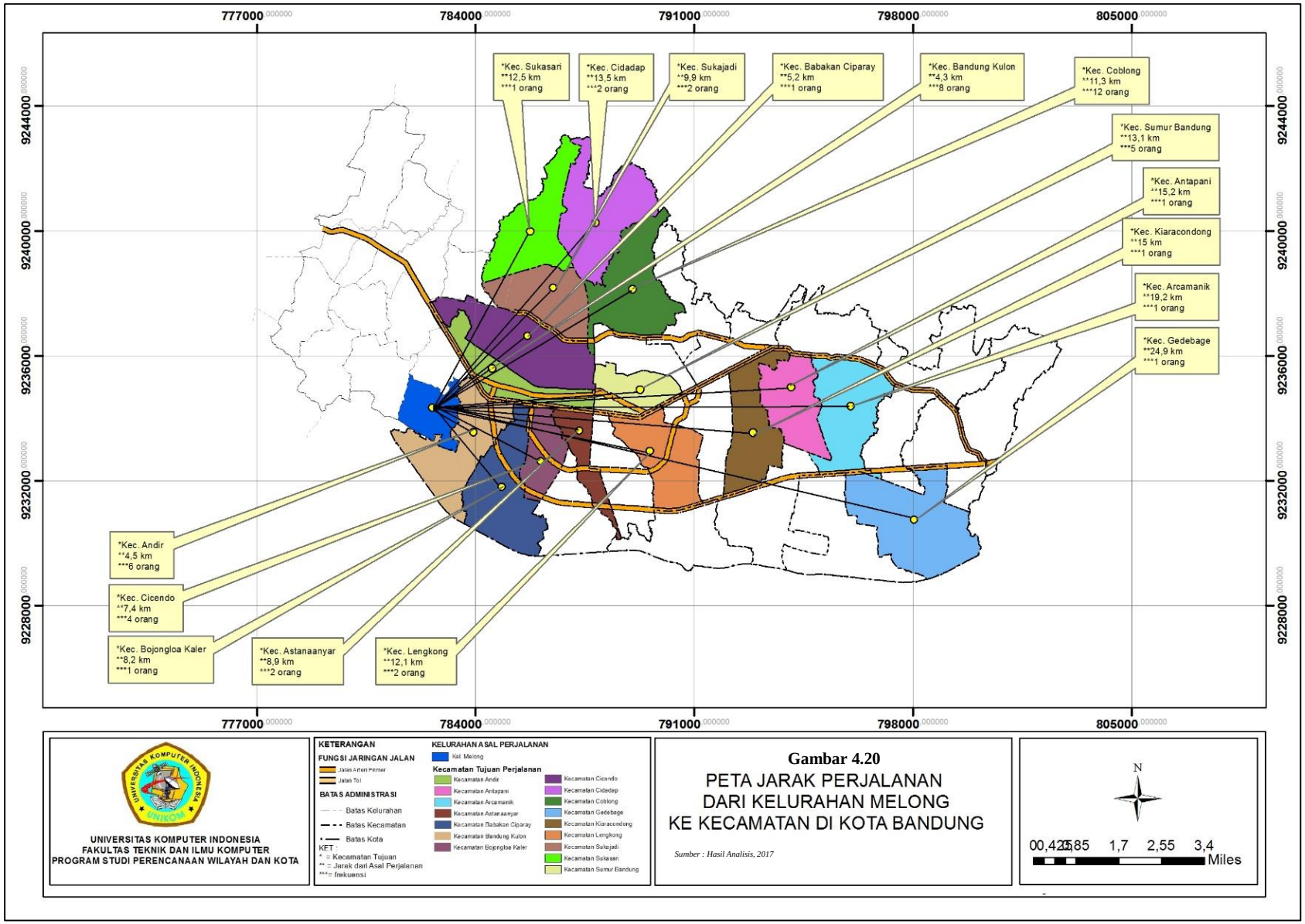
Berdasarkan **Gambar 4.18** di atas, dapat diketahui sebaran dari pergerakan setiap penglaju dari asal perjalanan Kelurahan Cigugur Tengah, meliputi tujuan perjalanannya, frekuensi penglajunya, serta jarak perjalanannya. Dari Kelurahan Cigugur Tengah sendiri tujuan perjalanan dengan frekuensi tertinggi ada pada tujuan pada Kecamatan Andir dan Kecamatan Coblong sebanyak 7 orang dari 50 responden, untuk jarak yang paling jauh dari Kelurahan Cigugur Tengah adalah Kecamatan Arcamanik dengan klasifikasi nilai 2, dan jarak paling dekat yaitu Kecamatan Andir dengan klasifikasi nilai 1.

Selanjutnya pada **Gambar 4.19** akan menjelaskan jarak perjalanan dari Kelurahan Cibeureum menuju kecamatan di Kota Bandung.


777000
784000
791000
798000
805000
9244000
9240000
9236000
9232000
9228000
*Kec. Sukasari
**12,3 km
**82 orang
*Kec. Cicendo
**7,2 km
***15 orang
*Kec. Coblong
**11 km
***7 orang
*Kec. Bandung Wetan
**10,3 km
***1 orang
*Kec. Sumur Bandung
**11,3 km
***4 orang
*Kec. Batununggal
**15,1 km
***1 orang
*Kec. Kiaracondong
**14,7 km
**82 orang
*Kec. Arcamanik
**19,5 km
***3 orang
*Kec. Gedebage
**24,1 km
***1 orang
*Kec. Andir
**4,2 km
***4 orang
*Kec. Bandung Kulon
**6,3 km
***9 orang
*Kec. Bojongloa Kaler
**8,2 km
***1 orang
*Kec. Astanaanyar
**9,1 km
***1 orang
*Kec. Babakan Ciparay
**8,7 km
***1 orang
*Kec. Bojongloa Kidul
**9,7 km
***2 orang
*Kec. Lengkong
**13,2 km
***5 orang
*Kec. Buah Batu
**15,1 km
***1 orang
KETERANGAN
FUNGSI JARINGAN JALAN
Jalan Arteri Primer
Jalan Tol
BATAS ADMINISTRASI
Batas Kelurahan
Batas Kecamatan
Batas Kota
KET :
* = Kecamatan Tujuan
** = Jarak dari Asal Perjalanan
*** = frekuensi
KELURAHAN ASAL PERJALANAN
Kel. Cibeureum
Kecamatan Tujuan Perjalanan
Kecamatan Andir
Kecamatan Arcamanik
Kecamatan Astanaanyar
Kecamatan Babakan Ciparay
Kecamatan Bandung Kulon
Kecamatan Bandung Wetan
Kecamatan Batununggal
Kecamatan Bojongloa Kaler
Kecamatan Bojongloa Kidul
Kecamatan Bukitbatu
Kecamatan Cicendo
Kecamatan Coblong
Kecamatan Gedebage
Kecamatan Kiaracondong
Kecamatan Lengkong
Kecamatan Sukasari
Kecamatan Sumur Bandung
UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA
FAKULTAS TEKNIK DAN ILMU KOMPUTER
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
Gambar 4.19
PETA JARAK PERJALANAN
DARI KELURAHAN CIBEUREUM
KE KECAMATAN DI KOTA BANDUNG
Sumber : Hasil Analisis, 2017
N
0 0,425 0,85 1,7 2,55 3,4
Miles

Berdasarkan **Gambar 4.19** di atas, dapat diketahui sebaran dari pergerakan setiap penglaju dari asal perjalanan Kelurahan Cibeureum, meliputi tujuan perjalanannya, frekuensi penglajunya, serta jarak perjalanannya. Dari Kelurahan Cibeureum sendiri tujuan perjalanan dengan frekuensi tertinggi ada pada tujuan pada Kecamatan Cicendo sebanyak 15 orang dari 60 responden, untuk jarak yang paling jauh dari Kelurahan Cibeureum adalah Kecamatan Gedebage dengan klasifikasi nilai 3, dan jarak paling dekat yaitu Kecamatan Andir dengan klasifikasi nilai 1.

Selanjutnya pada **Gambar 4.20** akan menjelaskan jarak perjalanan dari Kelurahan Melong menuju kecamatan di Kota Bandung.


777000
784000
791000
798000
805000
9244000
9240000
9236000
9232000
9228000
*Kec. Sukasari
**12,5 km
***1 orang
*Kec. Cidadap
**13,5 km
***2 orang
*Kec. Sukajadi
**9,9 km
***2 orang
*Kec. Babakan Ciparay
**5,2 km
***1 orang
*Kec. Bandung Kulon
**4,3 km
***8 orang
*Kec. Coblong
**11,3 km
***12 orang
*Kec. Sumur Bandung
**13,1 km
***5 orang
*Kec. Antapani
**15,2 km
***1 orang
*Kec. Kiaracondong
**15 km
***1 orang
*Kec. Arcamanik
**19,2 km
***1 orang
*Kec. Gedebage
**24,9 km
***1 orang
*Kec. Andir
**4,5 km
***6 orang
*Kec. Cicendo
**7,4 km
***4 orang
*Kec. Bojongloa Kaler
**8,2 km
***1 orang
*Kec. Astanaanyar
**8,9 km
***2 orang
*Kec. Lengkong
**12,1 km
***2 orang
UNIVERSITAS KOMPUTER INDONESIA
FAKULTAS TEKNIK DAN ILMU KOMPUTER
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
KETERANGAN
FUNGSI JARINGAN JALAN
Jalan Arteri Primer
Jalan Tol
BATAS ADMINISTRASI
Batas Kelurahan
Batas Kecamatan
Batas Kota
KFT :
* = Kecamatan Tujuan
** = Jarak dari Asal Perjalanan
***= frekuensi
KELURAHAN ASAL PERJALANAN
Kel. Melong
Kecamatan Tujuan Perjalanan
Kecamatan Andir
Kecamatan Antapani
Kecamatan Arcamanik
Kecamatan Astanaanyar
Kecamatan Babakan Ciparay
Kecamatan Bandung Kulon
Kecamatan Bojongloa Kaler
Kecamatan Cicendo
Kecamatan Cidadap
Kecamatan Coblong
Kecamatan Gedebage
Kecamatan Kiaracondong
Kecamatan Lengkong
Kecamatan Sukajadi
Kecamatan Sukasari
Kecamatan Sumur Bandung
Gambar 4.20
PETA JARAK PERJALANAN
DARI KELURAHAN MELONG
KE KECAMATAN DI KOTA BANDUNG
Sumber : Hasil Analisis, 2017
N
0 0,425 0,85 1,7 2,55 3,4
Miles

Berdasarkan **Gambar 4.20** di atas, dapat diketahui sebaran dari pergerakan setiap penglaju dari asal perjalanan Kelurahan Melong, meliputi tujuan perjalanannya, frekuensi penglajunya, serta jarak perjalanannya. Dari Kelurahan Melong sendiri tujuan perjalanan dengan frekuensi tertinggi ada pada tujuan pada Kecamatan Coblong sebanyak 12 orang dari 50 responden, untuk jarak yang paling jauh dari Kelurahan Melong adalah Kecamatan Gedebage dengan klasifikasi nilai 3, dan jarak paling dekat yaitu Kecamatan Bandung Kulon dengan klasifikasi nilai 1.

4.3 Hubungan Pemilihan Moda dengan Karakteristik Sosial Ekonomi Penglaju dari Kota Cimahi ke Kota Bandung

Dalam penelitian ini metode analisis menggunakan *crosstab* digunakan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi. *Crosstab* (Tabulasi Silang) merupakan metode untuk mentabulasikan beberapa variabel yang berbeda ke dalam suatu matriks. Hasil tabulasi silang disajikan ke dalam suatu tabel dengan variabel yang tersusun sebagai kolom dan baris. Pada penelitian ini akan dilakukan perhitungan tabulasi silang dan juga perhitungan uji *Chi-Square test.* Uji hipotesis yang dilakukan adalah :

Ho : Tidak ada hubungan antara baris dan kolom

H1 : Terdapat hubungan antara baris dan kolom

Dengan ketentuan pengambilan keputusan dapat dilakukan dengan:

a) Berdasarkan perbandingan *Chi-Square*

- Jika *Chi-Square* Hitung <*Chi-Square* Tabel, maka Ho diterima;
- Jika *Chi-Square* Hitung >*Chi-Square* Tabel, maka Ho ditolak.

b) Berdasarkan probabilitas

- Jika probabilitas > 0,05, maka Ho diterima;
- Jika probabilitas < 0,05, maka Ho ditolak.

Dalam analisis *crosstab* ini akan dilakukan penilaian hubungan antara pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi dan jarak perjalanan. Pengolahan *crosstab* dilakukan dengan menggunakan *software* SPSS 16.0.

4.3.1 Pemilihan Moda dengan Usia

Pada analisis *crosstab* ini variabel usia 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. Hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung yang menjadi responden berjumlah 300 orang. Untuk mengetahui hubungan antara pemilihan moda yang digunakan untuk bekerja dengan usia responden, maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

- Ho: Tidak ada hubungan antara pemilihan moda yang digunakan dengan usia responden.
- H1: Terdapat hubungan antara pemilihan moda yang digunakan dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 25,802 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 12 adalah 21,026. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (25,802 > 21,026). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,011) < 0,05. Maka Ho ditolak dan H1 diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara pemilihan moda yang digunakan untuk bekerja ke Bandung dengan usia responden, dimana moda yang digunakan responden dari tempat asal menuju tempat bekerja ditentukan oleh tingkat usia responden.

Tabel IV-14

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Pemilihan Moda dengan Usia

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	25,802	0,011	21,026	25,802 > 21,026	(0,011) < 0,05	HI Diterima (Berhubungan)

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pemilihan kendaraan ojek online paling banyak dipilih oleh responden dengan tingkat usia 20-29 dan 30-39 tahun sebanyak masing-masing 3 orang atau sebesar 1% hal ini diindikasikan bahwa pada usia 20 tahun hingga 39 tahun adalah usia dengan tingkat pengetahuan dalam penggunaan teknologi lebih baik, mengingat dalam penggunaan transportasi online membutuhkan sarana telekomunikasi sebelum kita menggunakannya. Pemilihan kendaraan bus didominasi oleh tingkat usia 40-49 tahun sebanyak 3 orang atau sebesar 1%, Pemilihan kendaraan angkot didominasi oleh responden dengan rentang usia 40-49 tahun sebanyak 8 orang atau sebesar 3%. Pemilihan mobil pribadi didominasi oleh tingkat usia 40-49 juga dengan jumlah 29 orang atau sebesar 10%, dimana pada usia tersebut seseorang biasanya sudah pada tingkat kemapanan sehingga mampu untuk membeli kendaraan mobil pribadi. Pemilihan kendaraan sepeda motor didominasi oleh tingkat usia 20-29 tahun sebanyak 56 orang atau sebesar 19%.

Dari 5 kelompok usia, dapat disimpulkan bahwa pemilihan moda jika dikaitkan dengan usia memiliki hubungan, dimana pemilihan moda sepeda motor menjadi moda unggulan untuk kelompok usia 20-29 tahun. Hal ini diindikasikan bahwa pada rentang usia tersebut memiliki aktivitas pergerakan yang lebih beragam untuk usia kerja dibanding dengan kelompok usia lainnya, sehingga pemilihan sepeda motor dirasa paling sesuai untuk aktivitas pergerakan yang beragam.

4.3.2 Pemilihan Moda dengan Jenis Kelamin

Pada analisis *crosstab* ini variabel jenis kelamin menggunakan jenis data nominal, karena skala nominal hanya membedakan kategori berdasarkan jenis dan macamnya, skala ini tidak membedakan kategori berdasarkan urutan atau tingkatan. Hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung yang menjadi responden berjumlah 300 orang. Untuk mengetahui hubungan antara pemilihan moda yang digunakan untuk bekerja dengan jenis kelamin, maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

- Ho: Tidak ada hubungan antara pemilihan moda yang digunakan dengan jenis kelamin responden.

- H1: Terdapat hubungan antara pemilihan moda yang digunakan dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 12,654 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (12,654 > 9,488). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,013) < 0,05. Maka Ho ditolak dan H1 diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara moda yang digunakan untuk bekerja dengan jenis kelamin responden, berarti moda yang digunakan responden dari tempat asal menuju tempat bekerja ditentukan oleh jenis kelamin responden.

Tabel IV-15

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Pemilihan Moda dengan Jenis kelamin

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	12,654	0,013	9,488	12,654 > 9,488	(0,013) < 0,05	HI Diterima (Berhubungan)

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pemilihan kendaraan ojek online paling banyak dipilih oleh responden dengan jenis kelamin perempuan yaitu sebanyak 4 orang atau sebesar 1%, pemilihan kendaraan bus paling banyak dipilih oleh responden dengan jenis kelamin perempuan yaitu sebanyak 4 orang atau sebesar 1%, pemilihan kendaraan angkot paling banyak dipilih oleh responden dengan jenis kelamin perempuan yaitu sebanyak 10 orang atau sebesar 3%, hal ini diindikasikan bahwa perempuan lebih memilih menggunakan angkutan umum daripada angkutan pribadi. pemilihan kendaraan mobil pribadi paling banyak dipilih oleh responden dengan jenis kelamin laki-laki yaitu sebanyak 48 orang atau sebesar 16%, dan pemilihan kendaraan sepeda motor

paling banyak dipilih oleh responden dengan jenis kelamin laki-laki yaitu sebanyak 148 orang atau sebesar 49%.

Dari penjelasan diatas, dapat disimpulkan bahwa pemilihan moda jika dikaitkan dengan jenis kelamin memiliki hubungan, dimana pemilihan moda sepeda motor menjadi moda unggulan untuk jenis kelamin laki-laki. Dalam hal ini laki-laki lebih memilih menggunakan angkutan pribadi yaitu sepeda motor, diasumsikan bahwa laki-laki dengan tingkat usia angkatan kerja dan menjadi kepala keluraga sehingga penggunaan angkutan pribadi sepeda motor menjadi faktor yang lebih penting dibandingkan dengan perempuan. Dalam hal ini dapat diketahui bahwa perempuan lebih mendominasi dalam pemilihan kendaraan umum seperti ojek online, bus, dan angkot.

4.3.3 Pemilihan Moda dengan kepemilikan Kendaraan

Pada analisis *crosstab* ini variabel kepemilikan kendaraan pribadi menggunakan jenis data ordinal, karena skala ordinal merupakan skala yang membedakan kategori berdasarkan tingkat atau urutan. Hasil Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary,* penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung yang menjadi responden berjumlah 300 orang. Untuk mengetahui hubungan antara pemilihan moda yang digunakan untuk bekerja dengan kepemilikan mobil pribadi dan sepeda motor maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

- Ho: Tidak ada hubungan antara pemilihan moda yang digunakan dengan kepemilikan Kendaraan pribadi.
- H1: Terdapat hubungan antara pemilihan moda yang digunakan dengan Kepemilikan Kendaraan pribadi.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 74,126 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (74,126 > 9,488). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,000) < 0,05. Maka Ho ditolak dan H1

diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara pemilihan moda yang digunakan untuk bekerja dengan kepemilikan kendaraan, yang brarti moda yang digunakan responden dari tempat asal menuju tempat bekerja ditentukan oleh kepemilikan kendaraan pribadi responden.

Tabel IV-16

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Pemilihan Moda dengan Kepemilikan kendaraan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	74,126	0,000	9,488	74,126 >9,488	(0,000) < 0,05	HI Diterima (Berhubungan)

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pemilihan kendaraan ojek online didominasi oleh responden yang memiliki mobil dan sepeda motor yaitu sebanyak 7 orang atau sebesar 2%, hal ini diindikasikan bahwa seseorang yang memiliki mobil dan motor cenderung berada pada tingkatan ekonomi menengah keatas, sehingga dalam melakukan aktivitasnya lebih bisa memilih untuk menggunakan transportasi sesuai dengan kebutuhan pada waktu-waktu tertentu.

Pemilihan moda bus dan angkot untuk tujuan bekerja lebih didominasi oleh responden yang hanya memiliki sepeda motor saja, dimana jumlahnya untuk pemilih bus sebanyak 4 orang atau sebesar 1% dan pemmilih angkot sebanyak 10 orang atau sebesar 3%. Pemilihan bus dan angkot didominasi oleh responden yang hanya memiliki motor saja dikarenakan responden yang hanya memiliki sepeda motor, tidak memiliki alternatif kendaraan pribadi lain selain motor, maka jika terjadi kendala pada penggunaan sepeda motor atau ada hal lain responden tersebut harus menggunakan trasnportasi umum untuk aktivitas bekerjanya.

Untuk pemilihan kendaraan mobil pribadi sudah jelas hanya dipilih oleh responden yang memiliki mobil dan memiliki motor yaitu sebanyak 67 orang atau sebesar 22%, sedangkan pemilihan sepeda motor didominasi oleh responden yang hanya memiliki sepeda motor saja yaitu sebanyak 115 responden atau sebesar 38%, dan hal ini sudah sewajarnya karena jika responden yang memiliki mobil dan

memiliki motor tentunya akan menggunakan kendaraannya untuk aktivitas bekerja secara bergantian antara penggunaan motor dan mobil.

Dari penjelasan diatas, dapat disimpulkan bahwa pemilihan moda jika dikaitkan dengan kepemilikan kendaraan memiliki hubungan, dimana pemilihan moda sepeda motor menjadi moda unggulan untuk responden yang hanya memiliki sepeda motor.

4.3.4 Pemilihan Moda dengan Tingkat Pendapatan

Pada analisis *crosstab* ini variabel tingkat pendapatan perbulan menggunakan jenis data ordinal, karena skala ordinal merupakan skala yang membedakan kategori berdasarkan tingkat atau urutan. Hasil Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung yang menjadi responden berjumlah 300 orang. Untuk mengetahui hubungan antara pemilihan moda yang digunakan untuk bekerja dengan pendapatan keluarga perbulan, maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- Ho: Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan dengan pendapatan keluarga responden.
- H1: Terdapat hubungan antara pemilihan moda yang digunakan dengan pendapatan keluarga responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 28,908 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0{,}05$ dengan derajat kebebasan 16 adalah 26,296. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (28,908 > 26,296). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,025) < 0,05. Maka HO ditolak dan H1 diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara moda yang digunakan dengan pendapatan keluarga responden perbulan.

Tabel IV-17

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Pemilihan Moda dengan Tingkat pendapatan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	28,908	0,025	26,296	28,908 > 26,296	(0,025) < 0,05	HI Diterima (Berhubungan)

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pemilihan moda dengan pendapatan keluarga, didapatkan bahwa untuk pemilihan kendaraan ojek online didominasi oleh responden dengan pendapatan keluarga pada rentang 5,1-7 juta sebanyak 3 orang atau sebesar 1%, hal ini menjadi wajar karena tarif angkutan umum online yang reltif terjangkau sehingga masyarakat yang tidak berpenghasilan tinggi pun bisa menggunakan angkutan umum online tersebut.

Pemilihan kendaraan umum bus didominasi oleh responden dengan pendapatan keluarga pada rentang 5,1-7 juta sebanyak 4 orang atau sebesar 1%. Angkutan umum bus biasanya digunakan untuk perjalanan yang relatif jauh dibandingkan dengan angkot dan ditunjang dengan biaya yang relatif lebih rendah dibanding angkot, bahkan sangat terjangkau khususnya untuk responden dengan rentang pendapatan 5,1-7 juta perbulan.

Pemilihan moda angkutan umum angkot didominasi oleh responden dengan pendapatan keluarga pada rentang 3,1-5 juta. Pemilihan moda angkot ini biasanya digunakan untuk perjalanan antar kota yang relatif tidak terlalu jauh dibandingkan dengan bus, sehingga biaya yang dikeluarkan untuk menggunakan angkot ini sangat relatif tergantung dari jarak yang ditempuh, rentang pendapatan 3,1-5 juta sebanyak 10 orang atau sebesar 3% mendominasi pemilihan angkot, bisa diindikasikan karena keterbatasan kepemilikan kendaraaan pribadi sehingga mengahruskan menggunakan angkot.

Pemilihan kendaraan mobil pribadi didominasi oleh responden dengan pendapatan keluarga pada rentang 7,1-9 juta sebanyak 23 orang atau sebesar 8%, rentang penghasilan tersebut biasanya sudah bisa mencukupi untuk membeli dan menggunakan kendaraan mobil pribadi. Dan untuk pemilihan kendaraan sepeda motor didominasi oleh responden dengan pendapatan keluarga pada rentang 7,1-9 juta sebanyak 59 orang atau sebesar 20%, hal ini dikarenakan pendapatan pada

rentang tersebut biasanya memiliki beberapa alternatif untuk memiliki dan menggunakan kendaraan pribadi dan pada kasus ini responden lebih sering memilih menggunakan angkutan pribadi sepeda motor untuk aktivitas bekerjanya.

Berikut merupakan matriks hubungan antara variabel karakteristik sosial ekonomi dengan pemilihan moda, dapat dilihat pada **Tabel IV-18.**

Tabel IV- 18

Hubungan antara Variabel karakteristik Sosial ekonomi dengan pemilihan Moda

No	Variabel karakteristik Sosial Ekonomi Penglaju	Pemilihan Moda	
		Probabilitas	Terdapat hubungan
1	Usia	(0,011) < 0,05	√
2	Jenis Kelamin	(0,013) < 0,05	√
3	Kepemilikan Kendaraan	(0,000) < 0,05	√
4	Pendapatan Keluarga Perbulan	(0,025) < 0,05	√

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil analisis tabulasi silang/*Crosstab*, didapatkan hubungan antara keempat aspek didalam karakteristik sosial ekonomi dengan pemilihan moda.

4.4 Hubungan Pemilihan Moda dengan Jarak Perjalanan Penglaju dari Kota Cimahi Ke Kota Bandung

Pada analisis *crosstab* ini variabel 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. Hasil Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung yang menjadi responden berjumlah 300 orang yang tersebar di 7 kelurahan wilayah studi. Untuk mengetahui hubungan antara pemilihan moda yang digunakan untuk bekerja berdasarkan jarak perjalanan yang harus ditempuh penglaju untuk bekerja dari kelurahan-kelurahan di wilayah studi di Kota Cimahi menuju Kota Bandung, maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

- Ho: Tidak ada hubungan antara pemilihan moda yang digunakan dengan jarak perjalanan.

- H1: Terdapat hubungan antara pemilihan moda yang digunakan dengan jarak perjalanan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 9,727 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 8 adalah 15,507. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (9,727 < 15,507). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,285) > 0,05. Maka Ho diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara pemilihan moda yang digunakan untuk aktivitas bekerja dengan jarak perjalanan, karena berdasarkan hasil perhitungan pemilihan moda tidak ditentukan oleh jarak perjalanan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-19.**

Tabel IV-19

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Pemilihan Moda dengan Jarak Perjalanan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	9,727	0,285	15,507	9,727 < 15,507	(0,285) > 0,05	Ho Diterima (Tidak Berhubungan)

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pemilihan moda dengan jarak perjalanan, didapatkan hasil bahwa untuk pemilihan ojek online dipilih oleh responden dengan kebutuhan jarak perjalanan dalam melakukan aktivitas bekerja pada klasifikasi jarak 10,1-20 km sebanyak 6 orang atau sebesar 2%, dan klasifikasi jarak 20,1-30 km sebanyak 1 orang. Rentang jarak tersebut adalah rentang jarak relatif dengan klasifikasi sedang, mengingat terbatasnya jarak yang bisa dilalui oleh ojek online.

Pemilihan bus dan angkot pada klasifikasi jarak perjalanan 10,1-20 km mendominasi pergerakan responden dengan pemilih bus sebanyak 5 orang atau sebesar 2% dan angkot sebanyak 13 orang atau sebesar 4%. Sama halnya seperti kendaraan umum online, angkutan umum konvensional pun memiliki keterbasan

pergerakan, mengingat angkutan umum konvensional memiliki regulasi mengenai trayek dan rute yang dapat dilalui.

Kemudian untuk pemilihan kendaraan pribadi mobil sebanyak 67 orang, dimana sebanyak 40 orang atau sebesar 13% pengguna mobil pribadi mendominasi jarak perjalanan 10,1-20 km. Dan pemilih kendaraan sepeda motor sebanyak 202 orang, dimana sebanyak 117 orangnya atau sebesar 39% mendominasi pergerakan responden dengan jarak perjalanan dalam melakukan aktivitas bekerja pada rentang jarak 10,1-20 km juga. Hal ini diindikasikan bahwa jarak tersebut sangat relatif bagi pergerakan kendaraan pribadi.

Berikut merupakan matriks hubungan antara variabel karakteristik pergerakan penglaju yaitu jarak perjalanan dari tiap kelurahan-kelurahan wilayah studi dengan pemilihan moda, dapat dilihat pada **Tabel IV-20.**

Tabel IV- 20

Hubungan antara Variabel Jarak Perjalanan dari Tiap Kelurahan Wilayah Studi dengan pemilihan Moda

No	Variabel karakteristik Pergrakan Penglaju	Pemilihan Moda	
		Probabilitas	Tidak Ada Hubungan
1	Jarak Perjalanan	0,285 > 0,05	√

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil analisis tabulasi silang/*Crosstab*, didapatkan hubungan antara karakteristik pergerakan penglaju yaitu jarak perjalanan dengan pemilihan moda.

Dari hasil analisis tabulasi silang *(crosstab)* didapat beberapa karakteristik sosial ekonomi dan jarak perjalanan yang memiliki hubungan dengan variabel pemilihan moda yang digunakan dengan dari tempat asal pergerakan menuju tujuan akhir perjalanan. Berikut ini merupakan matriks hubungan antara perilaku perjalanan dengan karakteristik sosial ekonomi dapat dilihat pada **Tabel IV-21.**

Tabel IV-21

Matriks Hubungan antara Pemilihan Moda dengan Karakteristik Sosial Ekonomi dan Jarak Perjalanan Penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung

No	Karakteristik	Hasil Analisis *Crosstab*/Tabulasi Silang	Keterangan
	I. Sosial Ekonomi		
1	Usia	0,011 * 25,802 ** (H1 Diterima)	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa pemilihan moda dengan usia memiliki hubungan, dan diketahui bahwa responden dengan rentang usia 20-29 tahun menjadi usia yang memiliki jumlah paling tinggi pada penggunaan moda sepeda motor, yaitu sebanyak 56 responden atau sebesar 19%.
2	Jenis Kelamin	0,013 * 12,654 ** (H1 Diterima)	Hasil analisis pemilihan moda dengan jenis kelamin memiliki hubungan dan didapatkan bahwa responden berjenis kelamin laki-laki mendominasi penggunaan moda sepeda motor. Yaitu sebanyak 148 orang atau sebesar 49%.
3	Kepemilikan kendaraan	0,000 * 74,126 ** (H1 Diterima)	Untuk hasil analisis dari pemilihan moda dengan kepemilikan kendaraan memiliki hubungan, dan didapatkan bahwa responden yang hanya memiliki sepeda motor cenderung memilih menggunakan kendaraannya daripada menggunakan angkutan umum lain, dibuktikan dengan jumlah responden yang memilih menggunakan sepeda motor sebanyak 115 orang atau sebesar 38%
4	Pendapatan Perbulan	0,025 * 28,908 ** (H1 Diterima)	Berdasarkan hasil analisis bahwa pemilihan moda dengan pendapatan perbulan memiliki hubungan, dan didapatkan bahwa responden dengan pendapatan keluarga perbulan kisaran 7,1-9 juta mendominasi pemilihan kendaraan sepeda motor sebanyak 59 orang atau sebesar 20%.

No	Karakteristik	Hasil Analisis *Crosstab*/Tabulasi Silang	Keterangan
	II. Pergerakan Penglaju		
1	Jarak Perjalanan	(Ho Diterima)	Berdasarkan hasil analisis bahwa pemilihan moda dengan jarak perjalanan tidak memiliki hubungan, dan didapatkan bahwa jarak perjalanan didominasi oleh rentang jaarak 10,1-20 km dengan pemilihan kendaraan sepeda motor sebanyak 117 orang atau sebesar 39%.
Keterangan : *(*) Nilai Probabilitas* *(**) Nilai Chi-Square Hitung*			

Sumber : Hasil Analisis, 2017