

TUGAS AKHIR

PERILAKU PERJALANAN RUMAH TANGGA PENGGUNA SEPEDA MOTOR DI KOTA PEKANBARU

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Pada Program
Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota Fakultas Teknik, Universitas Islam Riau,*

Pekanbaru



Disusun Oleh :

Shania Amanda Gussaf (173410060)

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK

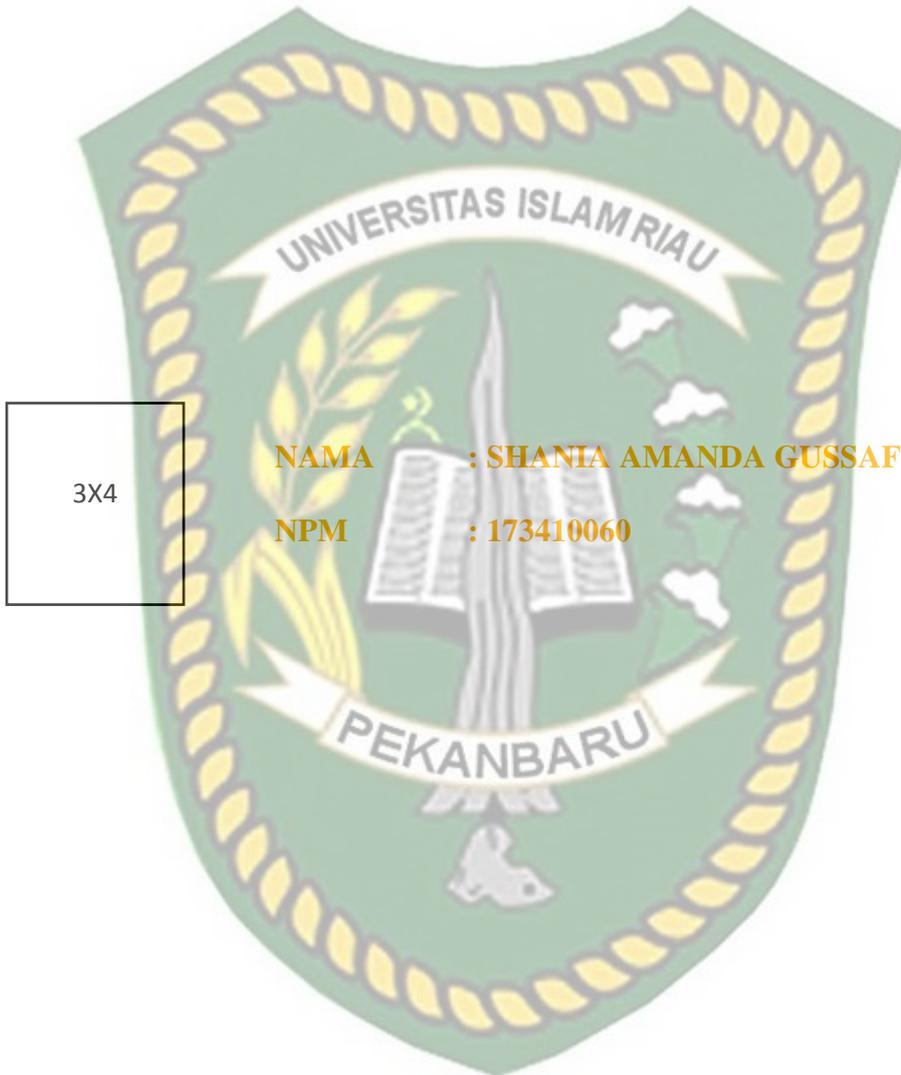
UNIVERSITAS ISLAM RIAU

2022

**PERILAKU PERJALANAN RUMAH TANGGA
PENGGUNA SEPEDA MOTOR DI KOTA PEKANBARU**

Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Miik :



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

PEKANBARU

2022

LEMBAR PENGESAHAN

**PERILAKU PERJALANAN RUMAH TANGGA
PENGGUNA SEPEDA MOTOR DI KOTA PEKANBARU**

TUGAS AKHIR

Disusun Oleh:

SHANIA AMANDA GUSSAF

NPM 173410060

Disetujui Oleh:

PEMBIMBING I

MUHAMMAD SOFWAN, S.T, M.T

Disahkan Oleh:

KETUA PROGRAM STUDI

PUJI ASTUTI, S.T, M.T

Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau



SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Shania Amanda Gussaf
Tempat/Tanggal Lahir : Pekanbaru, 12 Juni 1999
NPM : 173410060
Alamat : Jl. Keliling, Perum Maharani Blok. E 3

Adalah mahasiswa Universitas Islam Riau yang terdaftar pada
Fakultas : Teknik
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota
Jenjang Pendidikan : S1

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Tugas Akhir yang saya tulis ini adalah benar dan asli dengan judul **“Perilaku Perjalanan Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor Di Kota Pekanbaru”**.

Apabila kemudian hari ada yang merasa dirugikan dan/atau menuntut karena Tugas Akhir saya ini menggunakan sebagian dari hasil tulisan atau karya orang lain (**Plagiat**) tanpa mencantumkan nama penulisnya, maka saya menerima sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Pekanbaru, Februari 2022

SHANIA AMANDA GUSSAF

173410060

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur kami ucapkan kepada Allah Subhanahu wa Ta'ala berkat rahmat dan karunia-Nya kepada saya sehingga saya berhasil menyelesaikan tugas akhir ini yang berjudul “Perilaku Perjalanan Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor Di Kota Pekanbaru”. Tugas akhir ini disusun untuk menyelesaikan Strata-1 di Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.

Dalam penyusunan laporan tugas akhir ini tidak luput dari kekurangan-kekurangan. Hal ini karena dipengaruhi dengan pengalaman serta ilmu yang penulis miliki. Pada kesempatan ini saya ingin menyampaikan terima kasih dalam penyelesaian tugas akhir ini, oleh karena itu perkenankan saya untuk mengucapkan rasa terima kasih yang setulus – tulusnya kepada yang terhormat:

1. Ayahanda M. Syafii, Ibunda Gusleni, Adik Saskia Amanda Gussaf, dan keluarga besar yang tidak henti-hentinya memberikan doa dan dukungannya serta motivasi hingga sampai pada detik ini saya tetap kuat dan akan terus melangkah hingga menyelesaikan studi.
2. Bapak Dr. Eng. Muslim, MT. Selaku dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau
3. Ibu Puji Astuti, ST,.MT. selaku ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau
4. Bapak Muhammad Sofwan, ST,.MT selaku Sekretaris Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Islam Riau

serta selaku Dosen Pembimbing yang telah membimbing, memberikan arahan dan dorongan yang berharga bagi saya untuk menyelesaikan Tugas Akhir ini.

5. Kepada Seluruh Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
6. Kepada Seluruh Staff Tata Usaha Fakultas Teknik Universitas Islam Riau yang telah banyak membantu penulis dalam urusan akademik.
7. Kepada Dicky Rahmad Kurnia yang selalu memberikan semangat dan dukungan serta mendengarkan keluh kesah saya dalam mengerjakan skripsi ini.
8. Kepada Endang Sri Rahayu dan Erza Guspita Sari selaku teman seperbimbingan yang selalu membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Kepada teman – teman “Hijrah Cemewew” dan teman – teman perkuliahan yang selalu memberikan motivasi.

Walaupun demikian, dalam laporan penelitian ini, peneliti menyadari masih belum sempurna. Oleh karena itu, peneliti mengharapkan saran dan kritik demi kesempurnaan laporan ini.

Demikian dengan selesainya laporan ini, penulis mengharapkan semoga laporan tugas akhir berguna dan bermanfaat bagi pembaca.

Pekanbaru, Febuari 2022

Shania Amanda Gussaf

**PERILAKU PERJALANAN RUMAH TANGGA PENGGUNA SEPEDA
MOTOR DI KOTA PEKANBARU**

SHANIA AMANDA GUSSAF

173410060

ABSTRACT

Seiring dengan berjalannya waktu, jumlah penduduk di Kota Pekanbaru mengalami peningkatan, hal ini justru akan mengakibatkan perkembangan dan pertumbuhan penduduk di Kota Pekanbaru menjadi tidak merata. Sebagian besar masyarakat lebih memilih tinggal di pinggiran kota sementara lokasi aktivitas tetap berada dipusat kota. Pada permasalahan seperti ini, sarana transportasi yang ada tidak mampu menjawab semua kebutuhan masyarakat. Hal ini menciptakan adanya variasi perilaku perjalanan yang berasal dari pelaku perjalanan itu sendiri, maupun faktor spasial berupa lokasi tempat tinggal maupun faktor non spasial seperti sosial, ekonomi, dan demografi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana hubungan antara perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru dengan kondisi sosial, ekonomi, dan demografi. Penelitian ini menggunakan analisis tabulasi silang (*crosstabs analysis*). Hasil studi menunjukkan bahwa, biaya rumah tangga dipengaruhi oleh jumlah kepemilikan sepeda motor, jumlah anggota keluarga, dan tingkat pendapatan rumah tangga. Sementara, waktu tempuh dipengaruhi oleh tingkat pendapatan rumah tangga. Hal ini menunjukkan bahwa, perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru lebih dipengaruhi oleh biaya rumah tangga.

Kata Kunci: Rumah Tangga, Perilaku Perjalanan, Sepeda Motor.

**TRAVEL BEHAVIOUR OF THE HOUSEHOLD OF MOTORCYCLE
USERS IN THE CITY OF PEKANBARU**

SHANIA AMANDA GUSSAF

173410060

ABSTRACT

As time goes by, the number of inhabitants in the City of Pekanbaru has increased, this will lead to the development and growth of the population in the City of Pekanbaru to be uneven. Most of the people prefer living in the suburbs while the location of the activity remained in the center of town. In problems like this, means of transport that are not able to answer all the needs of the community. This creates variations in the behavior of the journey that comes from the perpetrators of the trip itself, and the spatial factors in the form of location of residence and non-spatial as social, economic, and demographic. This study aims to determine how the relationship between travel behaviour of the household of motorcycle users in the City of Pekanbaru to the conditions of social, economic, and demographic. This study uses the analysis of crosstab analysis. The results of the study show that, the cost of the households affected by the number of motorcycle ownership, the number of family members, and household income level. Meanwhile, the travel time is affected by the level of household income. This shows that, the behavior of the journey of the household of motorcycle users in the City of Pekanbaru is influenced by the cost of the household.

Keywords: Household, Travel Behaviour, Motorcycle.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
ABSTRACK.....	iii
ABSTRACK.....	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR TABEL.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Tujuan dan Sasaran.....	6
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
1.5 Ruang Lingkup Studi.....	7
1.5.1 Ruang Lingkup Materi.....	7
1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah.....	8
1.6 Sistematika Penulisan.....	10
BAB II LANDASAN TEORI.....	12
2.1 Transportasi.....	12
2.1.1 Hubungan Transportasi dengan Tata Guna Lahan.....	15
2.1.2 Bangkitan Pergerakan.....	17
2.1.3 Perilaku Perjalanan.....	19
2.2 Situasi Multi – Kausal.....	24
2.2.1 Fasilitas, Aktivitas, dan Destinasi.....	26
2.2.2 Pusat Hierarki dan Perjalanan.....	28
2.2.3 Frekuensi Aktivitas, Jarak Perjalanan, Waktu Tempuh.....	31
2.3 Metode Tabulasi Silang (<i>Crosstab</i>).....	32
2.4 Sintesa Teori.....	34
2.5 Studi Terdahulu.....	35
BAB III METODE PENELITIAN.....	41
3.1 Pendekatan Studi.....	41
3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	42

3.3	Metode Pengumpulan Data.....	42
3.2.1	Teknik Pengumpulan Data.....	43
3.2.2	Populasi dan Sampel.....	44
3.4	Variabel Penelitian.....	47
3.5	Teknik Analisis Data.....	47
3.6	Kerangka Berfikir	51
3.7	Desain Survei.....	53
BAB IV	GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN.....	55
4.1	Kondisi Geografi Kota Pekanbaru.....	55
4.2	Kondisi Kependudukan Kota Pekanbaru	57
4.3	Kondisi Ekonomi Kota Pekanbaru.....	60
4.4	Kondisi Transportasi di Kota Pekanbaru	61
4.4.1	Kebijakan dan Rencana Tata Ruang Kota Pekanbaru	61
4.4.2	Kondisi Eksisting Transportasi di Kota Pekanbaru	73
4.4.3	Kondisi Pola Aktivitas	74
BAB V	ANALISIS PERILAKU RUMAH TANGGA PENGGUNA SEPEDA MOTOR DI KOTA PEKANBARU	77
5.1	Analisis Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Demografi Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor	79
5.2	Analisis Perilaku Perjalanan Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor .	83
5.3	Analisis Hubungan Perilaku Perjalanan Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor dengan Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Demografi	87
5.3.1	Analisis Jarak Tempuh.....	89
5.3.2	Analisis Biaya	93
5.3.3	Analisis Waktu Tempuh	98
5.3.4	Hubungan Perilaku Perjalanan dengan Kondisi Sosial Ekonomi Demografi	103
BAB VI	KESIMPULAN DAN SARAN	107
6.1	Kesimpulan	107
6.2	Saran	109
	DAFTAR PUSTAKA	x
	LAMPIRAN.....

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Skema klasifikasi untuk kegiatan menurut fleksibilitas temporal dan spasialnya.....	27
Tabel 2. 2 Sintesa Teori	34
Tabel 2. 3 Rangkuman Studi Terdahulu	36
Tabel 3. 1 Jumlah Sampel Wawancara Rumah Tangga Setiap Kelurahan di Kota Pekanbaru	45
Tabel 3. 3 Tingkat Keeratan Hubungan Korelasi.....	51
Tabel 3. 4 Variabel Penelitian.....	47
Tabel 3. 5 Desain Survei	54
Tabel 4. 1 Jumlah, Luas, dan Persentase Kecamatan di Kota Pekanbaru Tahun 2020.....	56
Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk Kota Pekanbaru Tahun 2017 - 2020.....	58
Tabel 4. 3 Kepadatan Penduduk Kota Pekanbaru Tahun 2021.....	58
Tabel 4. 4 Jumlah Rumah Tangga Kota Pekanbaru Tahun 2018.....	59
Tabel 4. 5 Produk Domestik Regional Bruto Kota Pekanbaru Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha (juta rupiah) Tahun 2014-2018.....	60
Tabel 4. 6 Jumlah Kendaraan di Kota Pekanbaru	73
Tabel 4. 7 Panjang Jalan Menurut Jenis Keadaan Jalan, Kondisi Jalan dan Tingkat Pemerintahan di Kota Pekanbaru (Km) Tahun 2018.....	67
Tabel 4. 8 Hubungan Antar Hirarki Kota Dengan Peranan Ruas Jalan Dalam Sistem Jaringan Jalan Primer	68
Tabel 4. 9 Hubungan Antar Kawasan Kota Dengan Peranan Ruas Jalan Dalam Sistem Jaringan Jalan Sekunder.....	69
Tabel 5. 1 Contoh Data Perilaku Perjalanan dan Sosial Ekonomi Demografi	78
Tabel 5. 2 Nilai Mix, Max, Rata – Rata, dan Rasio SED	79
Tabel 5. 3 Kepemilikan Sepeda Motor Rumah Tangga di Kota Pekanbaru	80
Tabel 5. 4 Jumlah Anggota Rumah Tangga di Kota Pekanbaru.....	81
Tabel 5. 5 Pendapatan Rumah Tangga di Kota Pekanbaru.....	82
Tabel 5. 6 Jarak Tempuh Rumah Tangga di Kota Pekanbaru.....	84
Tabel 5. 7 Biaya Rumah Tangga di Kota Pekanbaru	85

Tabel 5. 8 Waktu Tempuh Rumah Tangga di Kota Pekanbaru	86
Tabel 5. 9 Contoh Data Perilaku Perjalanan dan Sosial Ekonomi Demografi yang Sudah di Kategorikan	88
Tabel 5. 10 Hubungan Jarak Tempuh dengan Kepemilikan Sepeda Motor	89
Tabel 5. 11 Chi-Square Jarak Tempuh dan Kepemilikan Sepeda Motor.....	90
Tabel 5. 12 Hubungan Jarak Tempuh dengan Jumlah Anggota Keluarga.....	90
Tabel 5. 13 Chi-Square Jarak Tempuh dan Jumlah Anggota Keluarga.....	91
Tabel 5. 14 Hubungan Jarak Tempuh dengan Pendapatan	92
Tabel 5. 15 Chi-Square Jarak Tempuh dan Pendapatan	93
Tabel 5. 16 Hubungan Antara Biaya dengan Kepemilikan Sepeda Motor	94
Tabel 5. 17 Chi-Square Biaya dan Kepemilikan Sepeda Motor	95
Tabel 5. 18 Hubungan Antara Biaya dengan Jumlah Anggota Keluarga	95
Tabel 5. 19 Chi-Square Biaya dan Jumlah Anggota Keluarga	96
Tabel 5. 20 Hubungan Antara Biaya dengan Pendapatan.....	97
Tabel 5. 21 Chi-Square Biaya dan Pendapatan.....	98
Tabel 5. 22 Hubungan Antara Waktu Tempuh dengan Kepemilikan Sepeda Motor	99
Tabel 5. 23 Chi-Square Waktu Tempuh dan Kepemilikan Sepeda Motor	100
Tabel 5. 24 Hubungan Antara Waktu Tempuh dengan Jumlah Anggota Keluarga	100
Tabel 5. 25 Chi-Square Waktu Tempuh dan Jumlah Anggota Keluarga.....	101
Tabel 5. 26 Hubungan Antara Waktu Tempuh dengan Pendapatan	102
Tabel 5. 27 Chi-Square Waktu Tempuh dan Pendapatan	103
Tabel 5. 28 Nilai Pearson Chi Square Variabel yang Saling Berhubungan.....	104

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Peta Administrasi Kota Pekanbaru.....	9
Gambar 2. 1 Ilustrasi Bangkitan Pergerakan Lalu Lintas Suatu Zona.....	17
Gambar 2. 2 Perilaku transportasi sebagai fungsi dari karakteristik penggunaan lahan serta karakteristik individu masyarakat.	25
Gambar 2. 3 Ilustrasi skema yang menunjukkan bagaimana lokasi tempat tinggal relatif terhadap pusat kota diperkirakan dapat mempengaruhi jumlah transportasi dan distribusi antara moda transportasi yang berbeda.	29
Gambar 3. 1 Kerangka Berfikir.....	52
Gambar 4. 1 Grafik Kepadatan Penduduk Kota Pekanbaru Tahun 2020	59
Gambar 4. 2 Peta Desire Line Kecamatan di Kota Pekanbaru	76
Gambar 5. 1 Kepemilikan Sepeda Motor Rumah Tangga di Kota Pekanbaru	81
Gambar 5. 2 Jumlah Anggota Keluarga Rumah Tangga di Kota Pekanbaru.....	82
Gambar 5. 3 Jumlah Pendapatan Rumah Tangga di Kota Pekanbaru.....	83
Gambar 5. 4 Jarak Tempuh Rumah Tangga di Kota Pekanbaru.....	84
Gambar 5. 5 Biaya Rumah Tangga di Kota Pekanbaru	85
Gambar 5. 6 Waktu Tempu Rumah Tangga di Kota Pekanbaru.....	87

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kegiatan pembangunan kota merupakan suatu rangkaian yang tidak dapat dipisahkan secara spasial dan temporal dari kegiatan pembangunan secara keseluruhan. Hal ini disebabkan terdapat kebutuhan yang selalu muncul dalam bentuk pembangunan perkotaan, yang berkaitan dengan perkembangan penduduk dan kegiatan atau aktivitas yang dilakukan serta hubungannya dengan perkembangan wilayah.

Sebagai Ibu Kota dan kota terbesar di Provinsi Riau serta merupakan salah satu sentra ekonomi terbesar di Pulau Sumatera menyebabkan Kota Pekanbaru memiliki tingkat pertumbuhan penduduk, migrasi dan urbanisasi yang tinggi. Pada tahun 2021 Kota Pekanbaru memiliki jumlah penduduk sebanyak 983,356 jiwa yang mana menurut data Badan Pusat Statistik Pekanbaru, jumlah penduduk pekanbaru dari tahun 2020 sampai tahun 2021 telah mengalami peningkatan jumlah penduduk sebanyak 28.983 jiwa. Dengan jumlah penduduk yang tinggi akan mengakibatkan perkembangan dan pertumbuhan di Kota Pekanbaru menjadi tidak merata. Sebagian besar masyarakat lebih memilih tinggal di pinggiran kota sehingga pinggiran kota yang semula sepi akan berkembang pesat menjadi kawasan perumahan yang padat penduduknya. Beberapa konsekuensi dari perkembangan kota adalah meningkatnya panjang perjalanan karena aktivitas bekerja masih didominasi oleh pusat kota, sementara pinggiran kota cenderung hanya untuk aktivitas permukiman. Perkembangan kawasan perkotaan yang semakin luas mengakibatkan terbentuknya kota yang

bergantung dengan kendaraan pribadi, dan penyediaan angkutan umum yang ada menjadi tidak efisien dan tidak mampu melayani pergerakan penduduk secara keseluruhan.

Kota Pekanbaru telah dilalui oleh beberapa layanan angkutan umum seperti bus Trans Metro Pekanbaru, angkot, serta bus kota, namun di Kota Pekanbaru juga memiliki angka yang tinggi dalam kepemilikan kendaraan sepeda motor. Walikota Pekanbaru menyebutkan bahwa masyarakat Kota Pekanbaru cenderung lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dari pada angkutan umum. Perbandingan itu terlihat dari data yang dihimpun Pemerintah Kota (Pemko). Walikota merinci, bahwa penggunaan sepeda motor di Kota Pekanbaru adalah sebanyak 1.497.801 pehari, penggunaan mobil sebanyak 448.901 perhari, sedangkan masyarakat yang menggunakan angkutan umum sebanyak 175.819 perhari. Data penumpang bus Transmetro Pekanbaru pertahun hanya berkisar 3,5 juta dan masih tertinggal dari jumlah pengendara sepeda motor.

Tercatat pada tahun 2020, jumlah kendaraan di Kota Pekanbaru mencapai 770,836 unit kendaraan, dimana komposisi terbesar adalah sepeda motor dengan jumlah 559.461 unit (Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru, 2021). Penyediaan layanan angkutan umum merupakan upaya pemerintah dalam mengakomodasi pergerakan yang ada dalam suatu kota. Namun, pada kota-kota di negara berkembang seperti Kota Pekanbaru, penyediaan layanan angkutan umum tersebut belum direspon dengan baik oleh masyarakat. Sementara, untuk prasarana jalan yang terdapat di daerah pinggiran ini perkembangannya sangat kecil sehingga mengakibatkan lalu lintas di jalan menjadi mudah macet dan

kinerja jalan juga mengalami penurunan dengan cepat. Selain itu, beberapa transportasi umum tidak memiliki akses untuk melewati semua lokasi yang ada.

Dalam permasalahan seperti ini, kendaraan pribadi menjadi pilihan utama karena dianggap paling efektif untuk mengatasi permasalahan tersebut. Namun, kepemilikan kendaraan pribadi yang ada saat ini lebih didominasi oleh sepeda motor, karena memberikan kemudahan dalam hal mobilitas dan aksesibilitas bagi masyarakat yang ingin pergi menuju tempat tujuan. Dengan bertambahnya jumlah kendaraan di Kota Pekanbaru serta lokasi tempat tinggal yang jauh dari pusat pemenuhan kebutuhan, perbedaan perilaku individu akan mempengaruhi keputusan dalam menentukan pola perjalanan hariannya.

Saat melakukan pergerakan, setiap individu mempunyai karakteristik yang berbeda, hal ini dijelaskan sebagai perilaku perjalanan. Menurut Srinivasan (2004), perilaku perjalanan berkaitan dengan perilaku manusia dalam menentukan pola perjalanan yang akan dilakukan, dengan terlebih dahulu memutuskan pola kegiatan sehari-hari. Perilaku perjalanan biasanya ditinjau pada tingkat individu dan biasanya individu hidup bersama dalam suatu rumah tangga dan berbagi sumberdaya. Rumah tangga (pasangan suami-istri) merupakan komponen terkecil dari pemanfaatan ruang di perkotaan. Pasangan suami-istri lebih banyak melakukan aktivitas serta pergerakannya relatif tinggi dibandingkan dengan anggota keluarga lainnya. Adanya variasi perilaku perjalanan ini terbentuk dari pelaku perjalanan itu sendiri, maupun faktor spasial berupa lokasi tempat tinggal rumah tangga dan faktor non spasial seperti sosial, ekonomi, dan demografi. Perilaku perjalanan rumah tangga yang dimaksud berupa jarak tempuh, biaya, dan waktu tempuh, sedangkan kondisi sosial, ekonomi, dan demografi rumah tangga

berupa jumlah kepemilikan sepeda motor, jumlah anggota keluarga, dan pendapatan.

Sosial, ekonomi, dan demografi merupakan aspek yang berpengaruh terhadap perilaku perjalanan. Lokasi tempat tinggal akan mempengaruhi kebutuhan masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadi. Jika lokasi tempat tinggal jauh dari tempat tujuan, perjalanan yang dilakukan terbatas dan harus berjalan kaki atau menggunakan angkutan umum sehingga akan menghabiskan banyak waktu, hal itu membuat masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi karena lebih efektif. Disisi lain, kondisi ekonomi masyarakat yang semakin baik justru membuat mereka semakin meninggalkan angkutan umum dan beralih pada kendaraan pribadi untuk melakukan pemenuhan mobilitasnya (Naess, 2005).

Dengan melihat latar belakang tersebut, maka perlu dilakukan suatu penelitian yang berjudul **“Perilaku Perjalanan Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor di Kota Pekanbaru”**. Sehingga dengan adanya penelitian tersebut dapat menjadi penyelesaian dalam permasalahan transportasi dengan tepat sasaran, khususnya untuk penyediaan layanan angkutan umum yang baik, serta dapat memprediksi akan kebutuhan sarana dan prasarana pada tahun yang akan datang.

1.2 Rumusan Masalah

Kota Pekanbaru merupakan kota dengan tingkat kepemilikan kendaraan pribadi terbanyak di Provinsi Riau. Tercatat pada tahun 2020, jumlah kendaraan di Kota Pekanbaru mencapai 770,836 unit kendaraan, dimana komposisi terbesar adalah sepeda motor dengan jumlah 559.461 unit (Badan Pusat Statistik Kota

Pekanbaru, 2021). Walikota merinci, bahwa penggunaan sepeda motor di Kota Pekanbaru adalah sebanyak 1.497.801 perhari, penggunaan mobil sebanyak 448.901 perhari, sedangkan masyarakat yang menggunakan angkutan umum sebanyak 175.819 perhari. Masyarakat di Kota Pekanbaru cenderung lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan aktivitas sehari – hari karena dianggap paling efektif, hal ini juga disebabkan karena sebagian besar masyarakat di Kota Pekanbaru bertempat tinggal di pinggir kota sementara lokasi aktivitas tetap berada di pusat kota.

Hal ini menciptakan adanya variasi perilaku perjalanan yang dipengaruhi oleh faktor yang berasal dari pelaku perjalanan itu sendiri berupa jarak tempuh, biaya, dan waktu tempuh, maupun oleh faktor spasial berupa lokasi tempat tinggal rumah tangga. Selain itu, perilaku perjalanan juga bisa dipengaruhi oleh faktor non spasial seperti ekonomi, sosial dan demografi seperti jumlah kepemilikan sepeda motor, jumlah anggota keluarga, dan pendapatan. Sehingga pola guna lahan yang terpecah ini menyebabkan pelayanan sarana transportasi umum yang ada tidak mampu menjawab semua kebutuhan masyarakat di Kota Pekanbaru

Berdasarkan isu tersebut dapat ditarik hipotesis bahwa apakah terdapat pengaruh antara perilaku perjalanan rumah tangga dengan variabel sosial, ekonomi dan demografi rumah tangga. Berdasarkan hipotesis tersebut peneliti merumuskan masalah kedalam pertanyaan penelitian sebagai berikut “*Bagaimana hubungan perilaku perjalanan rumah tangga di Kota Pekanbaru dengan kondisi sosial ekonomi dan demografi?*”.

$H_0 = p > 0,05$: tidak terdapat hubungan antara perilaku perjalanan dengan sosial ekonomi dan demografi

$H_a = p \leq 0,05$: terdapat hubungan antara perilaku perjalanan dengan sosial ekonomi dan demografi

p = nilai korelasi dalam formulasi yang dihipotesiskan

1.3 Tujuan dan Sasaran

Berdasarkan penjabaran dan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji hubungan antara perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor dengan kondisi sosial, ekonomi, dan demografi sehingga diketahui aspek – aspek apa saja yang mempengaruhi tingginya penggunaan sepeda motor di Kota Pekanbaru. Untuk mencapai tujuan tersebut, ditetapkan sasaran penelitian sebagai berikut :

1. Teridentifikasinya kondisi sosial, ekonomi, dan demografi rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru
2. Teridentifikasinya perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru
3. Teridentifikasinya hubungan antara variabel perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor dengan kondisi sosial, ekonomi, dan demografi.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini yaitu:

1. Manfaat bagi akademik berupa hasil penelitian dapat digunakan sebagai bahan ajar dan menjadi bahan rujukan penelitian untuk tema –tema terkait dengan perilaku perjalanan dan transportasi.

2. Dapat mendukung strategi perencanaan transportasi di Kota Pekanbaru, seperti perencanaan angkutan umum.

1.5 Ruang Lingkup Studi

Adapun ruang lingkup yang terdapat dalam penelitian ini terdiri dari ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah.

1.5.1 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi pada penelitian ini merupakan batasan dalam penelitian sehingga pembahasan dalam penelitian ini sesuai dengan kemampuan peneliti dan topik yang dipilih. Ruang lingkup materi dalam penelitian ini yaitu:

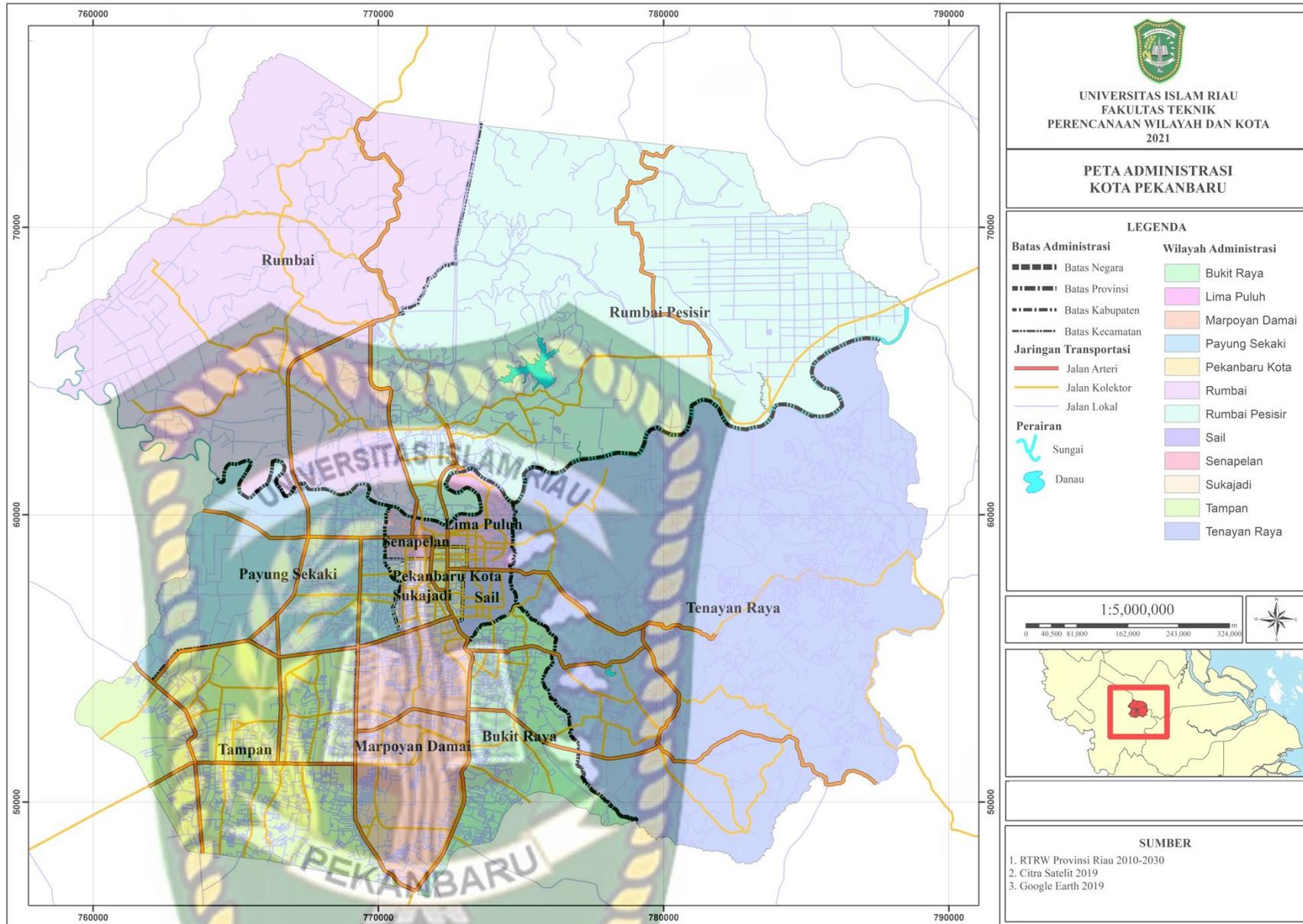
1. Perilaku perjalanan pada lingkup materi ini adalah perilaku perjalanan yang terukur, perilaku perjalanan tersebut meliputi jarak tempuh, frekuensi perjalanan, biaya, dan waktu tempuh yang dilakukan hanya pada hari kerja.
2. Karakteristik spasial merupakan aspek yang menjelaskan lokasi tempat tinggal, lokasi tempat kerja, tempat belanja, dan tempat lain yang menjadi kebutuhan bagi rumah tangga yang mengaitkan bagaimana jarak diantara tempat – tempat tersebut serta kemudahan akses menuju tempat tersebut.
3. Aspek sosial-demografi dan ekonomi merupakan aspek yang berkaitan dengan kondisi sosial-demografi dan ekonomi dari rumah tangga pengguna sepeda motor. Aspek ini meliputi kepemilikan sepeda motor, jumlah anggota keluarga, dan pendapatan.

1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah penelitian berada di Kota Pekanbaru yang merupakan ibukota Provinsi Riau. Kota Pekanbaru meliputi 83 kelurahan, 12 kecamatan. Adapun batas wilayah kota pekanbaru sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kabupaten Siak dan Kabupaten Kampar
- Sebelah Selatan : Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan
- Sebelah Barat : Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan
- Sebelah Timur : Kabupaten Kampar





Gambar 1. 1 Peta Administrasi Kota Pekanbaru

1.6 Sistematika Penulisan

Dalam penelitian ini, pembahasan dilakukan dengan sistematika guna memudahkan dalam penganalisaan, dimana sistematika pembahasan adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab pertama ini membahas tentang latar belakang secara singkat sebagai dasar penelitian ini dilakukan. Selain itu pada bab ini akan membahas rumusan masalah, tujuan penelitian, sasaran penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian dan yang terakhir adalah sistematika penulisan dari penelitian ini.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab kedua ini akan menguraikan kajian teoritis terdiri dari hubungan transportasi dengan tata guna lahan, bangkitan pergerakan, perilaku perjalanan, situasi multi kausal. Keseluruhan kajian literatur tersebut kemudian dirangkum dalam sintesis literatur.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ketiga ini akan membahas secara rinci jenis dan sumber data, pengumpulan data, metode analisis data untuk menjawab permasalahan yang akan diteliti, waktu dan tempat penelitian, serta kerangka pembahasan yang akan diteliti.

BAB IV GAMBARAN UMUM

Pada bab keempat ini berisi tentang gambaran secara umum bagaimana keadaan eksistng wilayah penelitian sebagai bahan

analisis yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Bab ini juga membahas tentang peta administrasi wilayah studi, jumlah penduduk di wilayah studi serta jumlah sarana dan prasarana yang tersedia di wilayah studi tersebut.

BAB V HASIL DAN PENELITIAN

Pada bab kelima ini berisi tentang hasil penelitian yang terdiri dari identifikasi perilaku perjalanan, identifikasi karakteristik spasial, sosial – demografi dan ekonomi. Bab ini membahas proses yang akan dilakukan dalam penelitian ini, seperti pengolahan data dengan menggunakan analisis deskriptif kuantitatif, dan analisis tabulasi silang. Hasil dari analisis tersebut yaitu diketahui hubungan antara perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor dengan kondisi sosial, ekonomi, dan demografi dan diketahui aspek – aspek yang mempengaruhi tingginya penggunaan sepeda motor di Kota Pekanbaru.

BAB VI KESIMPULAN

Bab ini berisi tentang kesimpulan hasil kegiatan penelitian dan rekomendasi. Kesimpulan menyajikan secara ringkas seluruh penemuan penelitian yang ada hubungannya dengan masalah penelitian berdasarkan hasil analisis yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya seperti bab pendahuluan, bab tinjauan teori, bab gambaran umum, bab hasil dan pembahasan.

BAB II LANDASAN TEORI

2.1 Transportasi

Menurut Tamin (1997), Transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana serta sistem pelayanan memungkinkan terjadinya pergerakan seluruh wilayah, sehingga terselenggaranya mobilitas penduduk, yang mengarah pada pergerakan barang dan jasa. Terdapat dua jenis pilihan pergerakan manusia, yaitu menggunakan moda transportasi (mengemudi) atau tanpa transportasi (berjalan).

Nasution (1996) mendefinisikan transportasi sebagai pengangkutan barang dan orang dari tempat asal ke tempat tujuan. Jadi dalam kegiatan ini ada tiga hal, yaitu adanya muatan yang diangkut, ketersediaan kendaraan sebagai sarana pengangkut, dan adanya jalan yang dapat dilalui. Proses perpindahan dari tempat asal dimana kegiatan transportasi dimulai dan ketempat tujuan dimana kegiatan berakhir. Untuk itu, angkutan barang dan penumpang merupakan sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan penyedia jasa (*the servicing sector*) bagi pembangunan ekonomi.

وَآيَةٌ لَهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلِكِ الْمَشْحُونِ
وَخَلَقْنَا لَهُمْ مِنْ مِثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ

Artinya : Dan suatu tanda (kebesaran dan kekuasaan Allah SWT) bagi mereka adalah bahwa Kami mengangkut keturunan mereka dalam bahtera yang penuh (muatan). dan Kami menciptakan (pula) bagi mereka (sarana angkutan) yang serupa untuk mereka kendarai.” (QS: Yasin ayat 41-42).

Berdasarkan pengertian tersebut dapat diketahui bahwa beberapa variabel terlibat dalam mendukung keberlangsungan suatu proses transportasi, variabel tersebut adalah daerah asal gerakan, daerah sasaran gerakan, keberadaan lembaga pendukung yang berperan sebagai faktor-faktor yang mendukung proses tersebut, serta adanya subjek gerak yang berwujud manusia atau barang yang menimbulkan permintaan transportasi (Sofwan, 2014).

Kusbiantoro (2007) menjelaskan bahwa sistem transportasi merupakan suatu kesatuan yang terdiri dari beberapa sistem, yaitu:

1. Sistem kegiatan terdiri dari penghuni dan kegiatannya, misalnya perumahan, pertokoan, dll. Semakin tinggi kualitas dan kuantitas penduduk dengan aktivitasnya, maka semakin tinggi pula pergerakan yang dihasilkan, baik dari segi jumlah, frekuensi, jarak, moda dan tingkat pemusatan temporal atau spiritual.
2. Sistem jaringan adalah jaringan prasarana dan pelayanan transportasi yang mendukung pergerakan penduduk dengan aktivitasnya, seperti jaringan jalan, kereta api dan lain-lain. Semakin tinggi kualitas dan kuantitas jaringan infrastruktur dan pelayanan transportasi, maka akan semakin tinggi pula kualitas dan kuantitas pergerakan yang dihasilkan.
3. Sistem pergerakan adalah pergerakan orang atau barang berdasarkan ukuran, tujuan, asal dan tujuan, waktu tempuh, dll. Semakin tinggi kualitas dan kuantitas sistem pergerakan, semakin tinggi pula dampaknya terhadap sistem aktivitas dan sistem jaringan.

Sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan akan saling mempengaruhi, karena perubahan sistem aktivitas jelas berpengaruh kepada

sistem jaringan melalui perubahan tingkat layanan dalam sistem pergerakan. Perubahan sistem jaringan juga dapat mempengaruhi sistem aktivitas dengan meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas sistem pergerakan tersebut (Tamin, 2000).

Interaksi antara permintaan transportasi dan sistem infrastruktur transportasi menghasilkan pergerakan orang dan barang dalam bentuk pergerakan kendaraan atau berjalan kaki. Suatu sistem pergerakan yang aman, nyaman, andal, murah dan berwawasan lingkungan dapat tercipta jika sistem pergerakan tersebut diatur oleh rekayasa dan sistem manajemen lalu lintas yang baik. Pergerakan lalu lintas dapat timbul karena adanya proses pemenuhan permintaan. Kita harus bergerak karena kebutuhan yang kita inginkan tidak dapat dipenuhi di tempat kita berada. Setiap penggunaan lahan atau sistem aktivitas memiliki jenis aktivitas tertentu yang menciptakan pergerakan dan menarik pergerakan untuk memenuhi permintaan. Sistem tersebut adalah sistem pola kegiatan penggunaan lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, budaya dan lainnya. Kegiatan yang muncul dalam sistem ini membutuhkan pelatihan sebagai sarana untuk memenuhi kebutuhan yang harus dilakukan setiap hari tetapi tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan. Rentang gerak sangat erat kaitannya dengan jenis dan intensitas aktivitas yang akan dilakukan.

Semua orang ingin bergerak dengan nyaman, aman, mudah, dan cepat, namun diluar itu ada sejumlah orang yang bergerak dari dan ke tempat yang sama dan menggunakan lintasan yang sama. Oleh karena itu, masalah transportasi tidak dapat dipisahkan dari hal – hal berikut:

1. Tata guna lahan erat kaitannya dengan jumlah perjalanan. Penggunaan lahan menunjukkan aktivitas perkotaan yang menempati petak – petak yang bersangkutan. Setiap persil dapat dicirikan oleh tiga ukuran, yaitu jenis kegiatan, intensitas penggunaan dan hubungan antar penggunaan lahan.
2. Jumlah penduduk merupakan pertimbangan utama dalam perencanaan transportasi. Diseluruh wilayah perencanaan, jumlah penduduk tidak dapat diabaikan (Warpani,1990). Pelaku pergerakan yang paling penting dijalan adalah manusia, sehingga diketahui perilaku penduduk dan perkembangan penduduk merupakan bagian terpenting dari proses perencanaan lalu lintas.
3. Sosio – ekonomi, Setiap aktivitas manusia tidak lepas dari kondisi sosial ekonominya, sehingga pergerakan manusia dipengaruhi oleh sosial ekonominya. Pekerjaan, pendapatan, dan kepemilikan kendaraan akan mempengaruhi jumlah perjalanan yang harus dilakukan, jarak tempuh, waktu tempuh, dan kendaraan yang akan digunakan.

2.1.1 Hubungan Transportasi dengan Tata Guna Lahan

Kebutuhan masyarakat akan infrastruktur transportasi seperti jalan, pelabuhan, terminal, bandara, dan lain – lain merupakan indikator kebutuhan pembiayaan (investasi). Masyarakat dalam kaitannya dengan infrastruktur sistem transportasi ditandai dengan munculnya perjalanan antara dua tempat sebagai akibat dari kebutuhan masyarakat untuk memenuhi kehidupan sehari – hari yang terpisah secara spasial dari tempat asal ke tujuan. Dengan mengatur tata guna lahan pada kawasan tertentu untuk fungsi peruntukan dalam lingkup wilayah

masing – masing, mulai dari tingkat lokal hingga nasional, masyarakat dapat melakukan perjalanan antara dua tempat asal dan tujuan.

Adanya suatu fungsi aktivitas pada suatu lahan menunjukkan adanya aktivitas tertentu pada suatu lahan, seperti permukiman, pasar, tempat wisata, pelabuhan, terminal, kereta api, perkantoran, dan lain – lain. Segala aktivitas yang berlangsung diatas lahan ini disebut sebagai penggunaan lahan yang berpotensi menimbulkan arus perjalanan. Arus perjalanan yang efektif ini, yang dihasilkan dari penggunaan lahan (datang dari suatu tempat ketempat lain), harus dilayani tanpa hambatan dengan menyediakan sistem transportasi. Jika ada interaksi antara penggunaan lahan dan sistem transportasi. Setiap perubahan dan perkembangan penggunaan lahan (arus komunal diatas lahan) berpotensi mengubah arus perjalanan. Hubungan dinamis antara tata guna lahan (sebagai sub sistem) dengan transportasi (sub sistem lainnya) akan menimbulkan masalah jika perilaku salah satu sub sistem berubah tetapi tidak ada perubahan perilaku pada sub sistem lainnya. Dalam waktu 5 tahun misalnya, kebijakan pemerintah untuk meningkatkan laju perekonomian penduduk akan dampak pada perubahan penggunaan lahan. Perubahan tata guna lahan akan mengubah pola arus lalu lintas, yang pada gilirannya akan mempengaruhi sistem transportasi sebagai sub sistem lainnya.

Masalah juga muncul, ketika dinamika hubungan antara penggunaan lahan dengan sistem transportasi terganggu, seperti ketidakseimbangan antara permintaan pergerakan dengan penyediaan infrastruktur transportasi, yang mengarah pada ketidakseimbangan antara penawaran dan permintaan.

2.1.2 Bangkitan Pergerakan

Bangkitan pergerakan (*trip generation*) adalah jumlah perjalanan yang dihasilkan oleh kawasan permukiman, baik sebagai asal atau tujuan perjalanan atau jumlah perjalanan yang dihasilkan oleh kegiatan pada akhir perjalanan di kawasan non permukiman (Tamin, 2000).



Gambar 2. 1 Ilustrasi Bangkitan Pergerakan Lalu Lintas Suatu Zona

Perjalanan yang akan direncanakan dalam satu tahun sangat ditentukan oleh sifat – sifat penggunaan lahan/ kawasan(area) serta karakteristik sosial ekonomi dari masing masing wilayah tersebut, yang termasuk dalam wilayah studi tertentu, seperti kota, wilayah/ provinsi atau suatu daerah nasional (Morlok, 1998). Tempat asal adalah daerah produksi, daerah tujuan adalah daerah konsumen (pasar). Tempat asal juga disebut sebagai kawasan permukiman, sedangkan tempat tujuan dapat juga disebut sebagai tempat kerja, kantor, kampus, sekolah, pusat perbelanjaan, pertokoan, pasar, hotel, rumah sakit, dan lain – lain, berada pada arah yang berlawanan, yaitu tempat titik awal dan titik awal bukan tujuan (Tamin,2000).

Tujuan dasar dari pembangkit pergerakan adalah untuk membuat model hubungan yang menghubungkan penggunaan lahan dengan jumlah pergerakan yang mengarah ke suatu zona atau jumlah pergerakan yang meninggalkan zona

dan bertujuan pada sejauh mana bangkitan pergerakan melalui studi untuk mengkaji dan memprediksi perbedaan variasi dalam hubungan antara karakteristik gerakan dan lingkungan penggunaan. Di zona asal maupun tujuan pergerakan, dengan istilah akhir perjalanan yang banyak digunakan (Tamin, 1997:92).

Ada dua jenis perjalanan, yaitu home based dan non based. Berdasarkan waktu perjalanan dibagi menjadi produksi perjalanan dan tarikan perjalanan. Bangkitan perjalanan berupa jumlah perjalanan yang dilakukan oleh rumah tangga dalam suatu zona baik home based ataupun non home based. Sementara, perjalanan dapat diklasifikasikan menurut jumlah dan tujuan perjalanan, waktu, dan tipe orang. Perjalanan berdasarkan tujuan meliputi tujuan bekerja, sekolah belanja sosial, rekreasi. Perjalanan lain yang tidak rutin disebut dengan home based.

Hasil keluaran dari perhitungan bangkitan lalu lintas adalah jumlah angkutan kendaraan, orang, atau barang per satuan waktu, misalnya kendaraan/jam. Kita dapat dengan mudah menghitung jumlah orang atau kendaraan yang masuk atau keluar dari suatu wilayah tertentu dalam satu hari (atau satu jam) untuk membangkitkan pergerakan. Faktor – faktor yang dapat mempengaruhi timbulnya bangkitan pergerakan adalah: adanya pergerakan orang, pendapatan, kepemilikan kendaraan, kepadatan kawasan permukiman, tarikan lalu lintas penumpang, dan bangkitan dan tarikan lalu lintas untuk barang.

Menurut Tamin (1997), ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam pemodelan bangkitan dan tarikan pergerakan manusia, antara lain :

- a. Bangkitan pergerakan untuk manusia, seperti : pendapatan, kepemilikan kendaraan, struktur rumah tangga, ukuran rumah tangga, nilai lahan,

kepadatan permukiman, dan aksesibilitas. Empat faktor pertama (pendapatan, kepemilikan kendaraan, struktur, dan ukuran rumah tangga) telah digunakan dalam beberapa studi bangkitan pergerakan, sedangkan nilai lahan dan kepadatan kawasan perumahan hanya sering digunakan untuk studi zona.

- b. Daya tarik pergerakan orang, Faktor yang paling sering digunakan yaitu luas lantai untuk kegiatan industri, komersial, perkantoran, pertokoan dan jasa lainnya. Faktor lain yang dapat digunakan adalah lapangan kerja. Belakangan ini beberapa penelitian telah memulai memasukkan ukuran untuk aksesibilitas.

2.1.3 Perilaku Perjalanan

Menurut Pardamean (2009), Perilaku adalah suatu proses dasar yang berkaitan dengan hubungan manusia dengan lingkungannya, karena lingkungan memiliki potensi untuk memberikan kesempatan dan kemungkinan bagi pengalaman dan perilaku manusia. Sedangkan menurut Tamin (2008), perjalanan dapat dihasilkan dari kegiatan yang tidak dilakukan dirumah, sehingga pola persebaran penggunaan lahan di suatu kota akan sangat mempengaruhi perilaku perjalanan masyarakat. Untuk menentukan pola perjalanan yang akan dilakukan, terlebih dahulu kita menentukan pola aktivitas sehari hari. Dari penjelasan diatas, dapat disimpulkan bahwa perilaku perjalanan diartikan sebagai perilaku manusia pada saat melakukan perjalanan dari titik awal menuju tempat tujuan.

Menurut teori geografi transportasi dan ekonomi transportasi, perjalanan antara tujuan yang berbeda dipengaruhi oleh beberapa faktor. Disatu sisi ada alasan untuk bepergian dan disisi lain dilokasi ini terdapat ketidaknyamanan.

Dengan kata lain, ada daya tarik lokasi dan gesekan jarak. Istilah gesekan jarak menggambarkan hambatan yang timbul karena tempat, benda, atau orang terpisah secara spasial, sehingga pergerakan ini melibatkan biaya. Dengan menciptakan kedekatan dan jarak antara aktivitas dengan memfasilitasi moda transportasi yang berbeda, struktur perkotaan menciptakan berbagai insentif yang memfasilitasi jenis perilaku perjalanan tertentu.

Menurut Agarwal (2004), ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi perilaku perjalanan, yaitu:

- a. Aspek spasial yang berupa aksesibilitas, jarak dengan pusat kota, dan ketersediaan fasilitas lokal.
- b. Aspek demografi – sosial individu dan rumah tangga berupa jenis kelamin, pendidikan, usia, komposisi rumah tangga, tahapan hidup rumah tangga, kepemilikan SIM C, dan kepemilikan sepeda motor.
- c. Aspek ekonomi individu dan rumah tangga berupa status pekerjaan, jenis pekerjaan, pendapatan, dan pengeluaran rumah tangga.
- d. Alokasi waktu aktivitas berupa bekerja, keperluan pribadi di luar rumah, aktivitas rumah tangga didalam rumah, rekreasi didalam rumah, maupun rekreasi di luar rumah.

Menurut Naess (2005), terdapat beberapa aspek yang mempengaruhi perilaku perjalanan seseorang, yaitu lingkungan sosial, sumber daya individu, karakteristik pribadi masyarakat, usia, pendapatan, pekerjaan, maksud perjalanan, jarak ke lokasi aktivitas, dan moda transportasi. Sementara aspek perilaku perjalanan terukur yang dipengaruhi oleh tempat tinggal menurut Kitamura (2010) yaitu: frekuensi perjalanan (travel frequency), waktu tempuh perjalanan (travel

time), biaya perjalanan (travel cost), jarak tempuh perjalanan (travel distance), dan pemilihan moda (mode choice). Jumlah transportasi dan proporsi moda transportasi yang berbeda dipengaruhi oleh faktor – faktor seperti kepadatan penduduk, lokasi fasilitas, ketersediaan jalan dan kapasitas tempat parkir, serta lokasi perumahan yang relatif terhadap pusat kota. Lokasi perumahan yang relatif terhadap pusat kota menyebabkan jarak perjalanan rata – rata lebih pendek dan proporsi perjalanan mobil yang lebih rendah untuk penduduk daerah dalam kota dibandingkan penduduk yang tinggal di pinggiran kota.

Moda transportasi yang dipilih untuk bekerja dalam penelitian ini bervariasi dari kendaraan pribadi hingga angkutan umum. Fenomena ini disebabkan oleh berbagai faktor, mulai dari jarak tempat tinggal ke tempat kerja dan variabel yang berkaitan dengan pilihan transportasi dikaitkan dengan variabel perilaku perjalanan dan variabel sosial ekonomi, variabel tersebut bersifat kuantitatif.

2.1.3.1 Model Perilaku Kebutuhan Perjalanan

Model ini memiliki sifat sendiri, dengan individu menjadi unit analisis. Sasaran dari model ini untuk menentukan kemungkinan seseorang dalam membuat keputusan perjalanan dari semua kemungkinan pilihan (Catanese, 1992).

Dasar-dasar teoritis dari model perilaku perjalanan ini adalah :

1. Keadaan ekonomi pelaku perjalanan

Pendekatan ekonomi mengacu kepada keinginan individu untuk memaksimalkan utilitas dari setiap pilihan perjalanan (misalnya pemilihan moda berdasarkan kepemilikan kendaraan).

2. Sifat kejiwaan

Sifat kejiwaan berkaitan dengan individu yang dapat membuat keputusan, karena ada kecenderungan yang sangat berbeda antara individu (misalnya

2.1.3.2 Karakteristik Perjalanan

Karakteristik perjalanan merupakan bentuk dari pilihan – pilihan pergerakan yang dilakukan. Bentuk dari pilihan pergerakan adalah pilihan panjang perjalanan, pilihan moda transportasi, pilihan biaya transportasi dan bentuk pilihan pergerakan lainnya. Pilihan – pilihan pergerakan ini dipengaruhi oleh berbagai faktor. Jarak diduga sebagai faktor dominan yang mempengaruhi pilihan – pilihan pergerakan. Perjalanan untuk aktivitas wajib (bekerja dan sekolah) merupakan perjalanan yang rutin dilakukan dan signifikan dalam mempengaruhi total perjalanan suatu kota. Perjalanan tujuan pendidikan merupakan perjalanan wajib atau primer (Muliana, 2014).

Menurut Tamin (1997), orang – orang yang melakukan perjalanan dengan berbagai maksud dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Berdasarkan tujuan pergerakan, pergerakan rumah dibagi menjadi lima kategori yang umum dilakukan, yaitu: pergerakan untuk tujuan sosial, rekreasi, pergerakan untuk berbelanja, pergerakan ke sekolah atau kampus, dan pergerakan ke tempat kerja.

Untuk tujuan bekerja, pendidikan, dan belanja dapat dikatakan tujuan utama aktivitas fisik yang wajib dilakukan orang dewasa setiap hari, sedangkan tujuan aktivitas fisik lainnya bersifat opsional dan tidak rutin dilakukan. Untuk penelitian ini, pergerakan penduduk hanya difokuskan pada yang berniat bekerja di gerakan tersebut.

2. Berdasarkan waktu, dapat dibedakan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan tidak sibuk. Proporsi pergerakan yang dilakukan dari masing – masing tujuan bervariasi sepanjang hari. Sebagian besar merupakan pergerakan pada jam sibuk pagi hari merupakan gerakan utama yang perlu dilakukan setiap hari (Bekerja dan Pendidikan). Dan jam sibuk sore hari adalah pergerakan penarikan kembali dari pergerakan utama.
3. Berdasarkan jenis orang, dapat dibedakan berdasarkan tingkat pendapatan, tingkat pemilihan kendaraan, ukuran dan struktur rumah tangga.

Meyer dan Miller (1984 dalam Morlok (1995)) menjelaskan bahwa perjalanan yang dilakukan oleh manusia dapat diidentifikasi dengan sejumlah atribut, seperti: maksud perjalanan (bekerja, belanja sosial dan lain lain), waktu perjalanan, tempat titik awal perjalanan, tujuan perjalanan, kendaraan yang digunakan dalam perjalanan (transportasi umum atau kendaraan pribadi), rute dari tempat awal ke tempat tujuan perjalanan yang dipilih, dan frekuensi (yaitu jumlah perjalanan persatuan waktu) pada perjalanan.

Menurut Morlok (1995) Karakteristik perjalanan mempengaruhi perilaku perjalanan dalam memilih moda yang akan digunakan. Dua faktor penting dalam kategori tersebut adalah :

- a. Panjang Perjalanan

Panjang perjalanan berdampak pada perilaku perjalanan dalam memilih sarana transportasi. Ukuran ini dapat ditentukan dengan mengukur jarak rute yang paling sering digunakan antara dua pusat zona, baik untuk kendaraan pribadi maupun angkutan umum. Ukuran panjang perjalanan lainnya adalah waktu tempuh dari pintu ke pintu. Ukuran ini sering dipilih

saat mengukur jarak, karena dapat mencakup waktu tempuh tambahan dari suatu perjalanan.

b. Maksud Perjalanan

Ada hubungan antara jumlah orang yang menggunakan angkutan umum untuk tujuan perjalanan. Perjalanan dari rumah (*Home-based*) secara umum menunjukkan bahwa jumlah penumpang angkutan umum lebih banyak daripada perjalanan yang bukan dari rumah (*non home-based*), dan untuk perjalanan dari sekolah dan bekerja (*home-based school and work*) menunjukkan bahwa penumpang angkutan umum yang lebih banyak daripada perjalanan berbelanja (*home-based shopping*)

2.2 Situasi Multi – Kausal

Kausalitas adalah pengaruh di mana satu peristiwa , proses, keadaan atau objek (penyebab) berkontribusi pada penciptaan peristiwa, proses, keadaan atau objek lain (akibat) dengan penyebabnya sebagian bertanggung jawab atas akibat, dan akibat sebagian bergantung pada sebab. Menurut teori geografi transportasi dan ekonomi transportasi, perjalanan antara tujuan yang berbeda dipengaruhi oleh beberapa faktor, disatu sisi terdapat alasan seseorang untuk bepergian dan disisi lain terdapat ketidaknyamanan ketika seseorang pergi ke lokasi ini. Dengan kata lain ada daya tarik lokasi dan gesekan jarak. Istilah gesekan jarak menggambarkan hambatan yang timbul karena tempat, benda, atau orang terpisah secara spasial, sehingga pergerakan ini melibatkan biaya. Dengan menciptakan kedekatan dan jarak antar kegiatan dengan memfasilitasi moda perjalanan yang berbeda, struktur perkotaan menciptakan berbagai insentif yang memfasilitasi jenis perilaku perjalanan tertentu (Naess, 2005).

Studi tentang efek struktur perkotaan pada perilaku perjalanan mengasumsikan setidaknya secara mutlak bahwa kondisi struktural memiliki potensi untuk mempengaruhi perilaku manusia. Untuk tindakan nyata dalam kehidupan sehari – hari. Lingkungan binaan menciptakan aksesibilitas dan hambatan, kedekatan dan jarak, dan memfasilitasi beberapa kegiatan yang mempengaruhi orang lain.



Gambar 2. 2 Perilaku transportasi sebagai fungsi dari karakteristik penggunaan lahan serta karakteristik individu masyarakat.

Dari gambar diatas, dapat disimpulkan bahwa kondisi struktural kota tidak hanya dihubungkan dengan kondisi perilaku perjalanan saja, tetapi ada beberapa kondisi lain yang berperan, seperti keinginan dan preferensi masyarakat, kesehatan masyarakat, kewajiban untuk hadir di tempat tertentu, dan akses terhadap sarana transportasi. Dari hal tersebut, lebih tepat untuk menghubungkan kondisi struktural kota seperti tempat tinggal, status kontribusi (sebagian) penyebab perilaku perjalanan, karena merupakan salah satu dari beberapa penyebab yang masuk kedalam hubungan sebab dan akibat tetapi tanpa kemauan untuk menghasilkan efeknya sendiri.

2.2.1 Fasilitas, Aktivitas, dan Destinasi

Istilah fasilitas sering digunakan sebagai tujuan yang akan dikunjungi orang. Dalam terminologi perencanaan kota, istilah ini mengacu pada kemungkinan kegiatan atau layanan yang dapat digunakan dan dikunjungi oleh penduduk atau pengunjung kota, seperti toko, tempat kerja, kantor publik, bioskop, dan taman. Destinasi adalah lokasi geografis yang menjadi tujuan kita diarahkan. Destinasi biasanya merupakan institusi yang kita kunjungi untuk melakukan aktivitas kita, seperti tempat kerja, sekolah, taman kanak-kanak atau restoran (Naess, 2005).

Hampir semua aktivitas perjalanan berasal dari keinginan untuk melakukan aktivitas stasioner lainnya. Perjalanan seperti itu disebut permintaan turunan. Kehidupan sehari – hari dipandang sebagai rangkaian aktivitas yang dilakukan oleh individu di lokasi yang berbeda selama 24 jam sehari semalam. Aktivitas untuk memenuhi kebutuhan fisiologis (makan, tidur), kebutuhan institusional (pekerjaan, pendidikan), kewajiban pribadi (penitipan anak, belanja) dan preferensi pribadi (kegiatan waktu senggang). Aktivitas dan pola perjalanan dapat dianggap sebagai hasil dari proses perencanaan. Dalam kehidupan sehari-hari, perencanaan ini hanya dilakukan untuk beberapa kegiatan saja, karena banyak kegiatan sehari-hari yang merupakan kegiatan rutin.

Perjalanan dapat dibagi menjadi empat kategori tergantung pada seberapa tetap atau fleksibelnya mereka dalam ruang dan waktu. Perjalanan terbatas didefinisikan sebagai perjalanan untuk mencapai suatu kegiatan di mana waktu dan lokasi geografisnya tetap dan tidak dapat diselewengkan secara bebas. Contohnya adalah perjalanan ke tempat kerja atau sekolah, serta perjalanan untuk

mengantar atau menjemput anak-anak di taman kanak-kanak atau sekolah. Perjalanan tanpa batas merupakan perjalanan yang waktu kegiatannya fleksibel dan lokasinya bisa berbeda-beda.

Dalam kategori ini terdapat beberapa kegiatan rekreasi, misalnya mengunjungi teman, jogging dan jalan-jalan. Kelompok perantara mencakup perjalanan di mana waktu aktivitasnya tetap tetapi lokasinya mungkin berbeda, dan perjalanan di mana lokasinya tetap tetapi waktunya bisa bervariasi. Contoh dari yang pertama adalah perjalanan ke tempat kerja dari orang-orang yang bekerja di tempat yang berbeda (misalnya mekanik servis), sedangkan kunjungan ke orang tua mungkin merupakan contoh dari yang terakhir. Perjalanan 'setengah-batas' juga mencakup sejumlah tujuan di mana tujuan dapat bervariasi dan frekuensi perjalanan tidak ditentukan secara kaku, tetapi di mana perjalanan dengan tujuan yang bersangkutan masih harus dilakukan secara relatif teratur. Contoh tipikal adalah belanja bahan makanan.

Tabel 2. 1 Skema klasifikasi untuk kegiatan menurut fleksibilitas temporal dan spasialnya

Klasifikasi		Lokasi spasial kegiatan	
		Tetap	Fleksibel
Lokasi aktivitas sementara	Tetap	Aktivitas yang diperlukan, lokasi spesifik	Aktivitas yang diperlukan, lokasi yang bervariasi
	Fleksibel	Aktivitas opsional, lokasi spesifik	Aktivitas opsional, lokasi bervariasi

Sumber: Naess, 2005

Dari tabel diatas, struktur perkotaan diharapkan dapat mempengaruhi perilaku perjalanan dengan cara yang lebih kuat dan langsung untuk perjalanan terbatas daripada untuk perjalanan 'tidak terbatas', karena beberapa tujuan

perjalanan terakhir, misalnya hutan rekreasi, atau kerabat yang tinggal di bagian lain negara, berada di luar kawasan perkotaan. Lama perjalanan ini sebagian kecil akan dipengaruhi oleh lokasi tempat tinggal relatif terhadap fasilitas perkotaan. Sebaliknya, perjalanan terbatas pada tingkat yang jauh lebih tinggi diarahkan ke tujuan yang mencerminkan distribusi spasial fasilitas di dalam wilayah perkotaan. Pilihan moda transportasi masyarakat mungkin dipengaruhi oleh situasi struktural perkotaan dari tempat tinggal tidak hanya untuk perjalanan dalam kota, tetapi juga untuk perjalanan keluar dari daerah perkotaan. Hal ini mungkin terjadi karena sebagian orang yang tinggal di dekat stasiun kereta api dapat menggunakan moda kereta api dengan sedikit ketidaknyamanan, dan sebagian lagi karena orang yang tinggal di daerah dengan sedikit fasilitas lokal dan penyediaan transportasi umum yang buruk mungkin terbiasa menggunakan mobil ke tempat yang lebih tinggi dalam kehidupan sehari-hari mereka. Kebiasaan tersebut dapat mempengaruhi pemilihan moda perjalanan untuk perjalanan ke luar kota juga.

Radius tindakan seseorang selama periode tertentu bergantung kepada antara lain, kecepatan orang tersebut dapat melakukan perjalanan melalui ruang. Seseorang yang memiliki mobil dapat mencapai jumlah tujuan yang lebih tinggi pada siang hari daripada orang yang menggunakan moda transportasi tidak bermotor. Namun, jangkauan spasial seseorang tidak ditentukan oleh kecepatan perjalanan saja, tetapi juga waktu yang tersedia untuk bepergian (biaya ekonomi dan ketidaknyamanan yang disebabkan oleh perjalanan datang sebagai tambahan).

2.2.2 Pusat Hierarki dan Perjalanan

Dalam perspektif waktu-geografis, lokasi tempat tinggal bisa dibedakan akan mempengaruhi kebutuhan masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadi.

Jika Anda tinggal jauh dari tujuan perjalanan terbatas dan terpaksa berjalan kaki, bersepeda, atau naik angkutan umum, perjalanan ini akan menghabiskan sebagian besar waktu. Waktu yang dialokasikan untuk perjalanan yang diperlukan dalam kehidupan sehari-hari kemudian dapat digantikan dengan kegiatan lain yang diinginkan, misalnya bersama anak-anak, kegiatan rekreasi yang terorganisir, atau partisipasi tenaga kerja penuh waktu. Dengan mempunyai kendaraan pribadi kecepatan perjalanan yang lebih tinggi diperoleh, menyisakan lebih banyak waktu untuk aktivitas kehidupan sehari-hari lainnya.



Gambar 2. 3 Ilustrasi skema yang menunjukkan bagaimana lokasi tempat tinggal relatif terhadap pusat kota diperkirakan dapat mempengaruhi jumlah transportasi dan distribusi antara moda transportasi yang berbeda.

Gambar diatas menunjukkan secara skematis bagaimana lokasi tempat tinggal relatif terhadap pusat kota dapat diperkirakan mempengaruhi jumlah transportasi dan distribusi antara moda transportasi yang berbeda. Jika tempat tinggal terletak dekat dengan pusat, jarak ke fasilitas pusat kota serta layanan lokal akan pendek. Jarak yang lebih pendek juga menyiratkan bahwa bagian yang

lebih tinggi dari penduduk dalam kota mungkin merasa dapat diterima untuk berjalan kaki atau bersepeda ke tujuan ini daripada menggunakan transportasi bermotor. Dengan demikian, lokasi pusat tempat tinggal diharapkan berkontribusi pada jarak perjalanan rata-rata yang lebih pendek serta proporsi yang lebih rendah yang ditempuh dengan mobil. Keduanya akan berkontribusi untuk membatasi penggunaan energi untuk keperluan perjalanan sehari-hari. Namun, peningkatan frekuensi perjalanan ini hampir tidak dapat diharapkan untuk mengimbangi perbedaan jarak perjalanan ke fasilitas-fasilitas ini.

Namun, penggunaan angkutan umum akan jauh lebih tinggi di antara penduduk dalam kota daripada mereka yang tinggal di daerah luar. Tentu saja, penyediaan layanan angkutan umum cenderung lebih tinggi di kawasan pusat kota, yang merupakan simpul utama jaringan angkutan umum di sebagian besar kota. Tetapi karena begitu banyak tujuan penduduk dalam kota berada dalam jarak dekat bisa dengan berjalan kaki atau bersepeda, transportasi tidak bermotor seringkali lebih cepat daripada menggunakan angkutan umum. Untuk jarak dekat, waktu yang dibutuhkan untuk berjalan kaki ke halte transit serta menunggu bus atau kereta api sering memakan waktu yang lama, dibandingkan dengan waktu yang dihemat selama perjalanan transit itu sendiri dengan memilih angkutan umum daripada kendaraan tidak bermotor. Angkutan umum juga kurang fleksibilitas seperti moda transportasi mobil maupun tidak bermotor. Khususnya di daerah dengan frekuensi keberangkatan yang rendah, menghasilkan waktu tunggu tersembunyi akibat kebutuhan untuk menyesuaikan waktu keberangkatan dan kedatangan dengan jadwal rute untuk mengurangi daya tarik moda angkutan umum.

2.2.3 Frekuensi Aktivitas, Jarak Perjalanan, Waktu Tempuh

Mengacu kepada variabel sosio ekonomi serta variabel lain, masyarakat yang tinggal dekat dengan pusat kota lebih sering berbelanja (khususnya bahan makanan) dan pergi ke banyak tempat dan kegiatan budaya (terutama film) daripada mereka yang tinggal di bagian pinggiran kota metropolitan. Tinggal di daerah pusat dan padat juga berkontribusi kepada lebih banyak kunjungan ke kafe dan restoran, dan lebih sedikit waktu yang dihabiskan untuk merawat mobil, rumah, dan taman. Disisi lain, selain untuk jalan-jalan di lingkungan setempat, ada kecenderungan frekuensi untuk kegiatan olahraga dan rekreasi luar ruangan yang lebih rendah di antara masyarakat yang tinggal di daerah padat, khususnya dengan berjalan kaki atau bersepeda.

Perjalanan cenderung menjadi lebih lama untuk semua tujuan perjalanan ketika jarak antara tempat tinggal dan pusat kota meningkat. Secara khusus, hubungan ini lebih banyak untuk perjalanan ke tempat kerja. Selain lokasi relatif terhadap pusat kota, jarak perjalanan juga dipengaruhi oleh kepadatan daerah setempat dan jarak ke stasiun kereta api perkotaan terdekat. Mengacu pada variabel sosial ekonomi lainnya, jarak perjalanan meningkat semakin jauh dari pusat kota tempat tinggal itu berada, semakin rendah kepadatan area lokal, dan semakin jauh tempat tinggal itu terletak dari stasiun atau halte terdekat. Selain dampak dari lokasi pemukiman, jarak perjalanan dipengaruhi oleh lokasi tempat kerja relatif terhadap pusat kota.

Dampak dari kondisi struktural perkotaan pada jarak perjalanan juga memiliki pengaruh kepada waktu perjalanan, tetapi perbedaan antara daerah pusat dan perifer jauh lebih sederhana daripada apa yang terjadi pada jarak perjalanan.

Perbedaan kecil pada waktu perjalanan hanya sebagian kecil dapat diketahui dari frekuensi perjalanan yang lebih tinggi di antara masyarakat yang tinggal dekat dengan pusat kota. Sebaliknya, waktu tempuh yang relatif sama meskipun ada perbedaan jarak perjalanan terutama disebabkan oleh kecepatan perjalanan yang lebih rendah pada masyarakat yang tinggal di daerah pusat, karena lebih banyak mengalami kemacetan di pusat kota serta porsi perjalanan yang lebih tinggi dengan sepeda atau sepeda. kaki.

2.3 Metode Tabulasi Silang (*Crosstab*)

Menurut Nanang Martono (2014), analisis tabulasi silang (*Crosstabs*) merupakan metode analisis yang paling sederhana, namun memiliki daya menerangkan cukup jelas untuk menjelaskan hubungan antar dua variabel atau lebih. Oleh karena itu, terdapat beberapa prinsip sederhana yang perlu dilihat dalam membuat tabel silang agar dapat melihat dengan jelas hubungan antar variabel. Untuk itu digunakan analisis statistik dalam analisis *crosstabs* yaitu Chi Kuadrat (*Chi-Square*) yang dilambangkan dengan X^2 . Metode ini pada dasarnya memiliki beberapa keuntungan, yaitu :

1. Pengelompokan *crosstabs* tidak bergantung kepada sistem zona di wilayah studi.
2. Tidak ada asumsi awal yang harus dibuat tentang bentuk hubungan.
3. Hubungannya berbeda untuk setiap kategori.

Sementara itu, juga terdapat kelemahan dari metode ini adalah :

1. Tidak ada ekstrapolasi yang diperbolehkan.
2. Tidak ada uji statistik untuk menguji validasi model.

3. Data yang dibutuhkan sangat banyak, minimal diperlukan 50 observasi untuk setiap kategori untuk mencapai distribusi frekuensi yang lebih merata.
4. Tidak ada cara yang efektif untuk memilih variabel.

a. Uji *Chi Square*

Chi square digunakan untuk menguji hipotesis komparatif (menguji perbedaan) rata – rata k sampel independen, dengan masing - masing sampel memiliki beberapa kelas atau kategori (Sugiyono, 2007). Sebagai aturan, hubungan antara dua variabel kualitatif secara jelas ditunjukkan dalam bentuk tabel kontingensi (*CrossTabulation*).

Nilai $p \text{ value} \leq 0,05$, maka perbedaan kedua variabel adalah signifikan.

Nilai $p \text{ value} > 0,05$, maka perbedaan kedua variabel adalah tidak signifikan.

b. Alasan pemilihan model analisis crosstabs dan uji Chi- square

Metode analisis ini digunakan untuk menguji korelasi antar variabel dalam tabel kontingensi sehingga diketahui apakah proporsi dua (2) variabel terjadi karena keharusan atau karena asosiasi. Test ini cukup sederhana dan dapat dengan mudah dihitung dari hasil tabulasi silang. Dalam analisis tabel silang, peneliti menggunakan distribusi frekuensi dalam sel tabel sebagai dasar untuk menyimpulkan hubungan antara variabel penelitian sehingga dapat dengan mudah melihat hubungan antara dua variabel.

Chi-kuadrat merupakan alat statistik yang sangat sederhana yang mana tidak mengetahui apakah hubungannya positif atau negatif, bagaimana hubungan linier atau non linier dan seberapa dekat hubungan antara dua variabel sehingga

digunakan koefisien kontigensi. Namun harus ditekankan bahwa koefisien kontigensi juga merupakan ukuran statistik sederhana.

Dari pembahasan diatas dapat disimpulkan bahwa analisis *crosstabs* merupakan teknik analisis statistik yang digunakan untuk hubungan antara dua variabel dengan menggunakan *chi-square* dan koefisien kontigensi. Atas dasar itu, kemudian dinilai bahwa analisis *crosstabs* dapat menggambarkan hubungan dalam penelitian ini mengenai keterkaitan antara faktor mempengaruhi (faktor analisis) dengan faktor terpengaruh (pola pergerakan).

2.4 Sintesa Teori

Dari hasil yang dijelaskan pada teori – teori diatas, kemudian akan dirangkum dalam suatu ringkasan berbentuk tabel dengan tujuan agar memberikan kemudahan dalam pengambilan kesimpulan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2. 2 Sintesa Teori

No.	Kajian Teori	Keterangan	Sumber
1	Perilaku Perjalanan	Perilaku perjalanan berkaitan dengan perilaku manusia dalam menentukan pola perjalanan yang akan dilakukan, dengan terlebih dahulu memutuskan pola aktivitas sehari – hari.	Srinivasan (2004)
2	Hari Kerja	Hari kerja adalah hari yang merujuk pada hari apapun dimana operasi bisnis normal dilakukan. Dimana ketentuan jam kerja ini mengatur dua sistem : <ul style="list-style-type: none"> • 7 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 minggu untuk 6 hari kerja dalam 1 minggu; atau 	Undang – Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan

No.	Kajian Teori	Keterangan	Sumber
		<ul style="list-style-type: none"> 8 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 minggu untuk 5 hari kerja dalam 1 minggu. 	
3	Jarak Tempuh	Jarak tempuh merupakan panjang lintasan untuk 1 kali rute perjalanan pulang pergi yang dinyatakan dalam km.	Hendarto (2001)
4	Aktivitas	Aktivitas artinya kegiatan atau keaktifan. Jadi, segala sesuatu yang dilakukan atau kegiatan – kegiatan yang terjadi baik fisik maupun non fisik.	Anton M. Mulyono
5	Frekuensi	Frekuensi diartikan juga sebagai segi dari hidup tiap moda angkutan umum yang penting untuk penumpang dan mempengaruhi moda yang ditetapkan untuk dipakai.	Abu Bakar, (1995: 178)

2.5 Studi Terdahulu

Penelitian ini menggunakan tinjauan pustaka dari penelitian- penelitian sebelumnya. Berikut rangkuman penelitian – penelitian terdahulu yang berhubungan dengan perilaku rumah tangga pengguna sepeda motor:

Tabel 2. 3 Rangkuman Studi Terdahulu

No.	Penulis	Judul	Tujuan	Variabel	Metodologi	Hasil
1	Ikfi Maryama Ulfa, Okto Risdianto Manullang, Imam Buchori, 2013. Jurnal Teknik PWK, Vol. 2, No. 1, Hal 358 – 367, 2020, Universitas Diponegoro	Perilaku Perjalanan Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor Yang Tinggal di Daerah Pinggiran Kota Semarang (Perumnas Banyumanik)	Mengkaji perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor di daerah pingiran Kota Semarang (Perumnas Banyumanik)	<ul style="list-style-type: none"> - Perilaku perjalanan terukur - Karakteristik spasial lokasi tempat tinggal - Karakteristik sosial demografi dan ekonomi individu dan rumah tangga - Karakteristik alokasi waktu aktifitas dan pola perjalanan harian individu (pasangan suami istri) 	<ul style="list-style-type: none"> - Pendekatan kuantitatif - Analisis multivariate dengan menggunakan regresi linear berganda 	<ul style="list-style-type: none"> - Perilaku perjalanan suami istri pada saat <i>weekday</i> dilakukan secara sendiri-sendiri untuk memenuhi kebutuhan dan aktivitas masing-masing, sedangkan saat <i>weekend</i> sebanyak 83% rumah tangga menyatakan bahwa aktivitas rekreasi di luar rumah dilakukan secara <i>joint</i> dengan suami dan anak. - Adapun faktor yang berpengaruh pada perjalanan suami yaitu: jarak ke lokasi kerja, jarak ke lokasi perbelanjaan, faktor usia yang semakin tua usia seseorang maka produktivitasnya semakin rendah dan perjalanannya juga semakin rendah. - Faktor sosial demografi yang juga ikut berpengaruh yaitu jumlah anggota rumah tangga dan jumlah anak karena pada istri, jika anggota rumah tangga semakin banyak maka jumlah perjalanannya semakin berkurang karena sebesar 26% pembelian sepeda motor untuk anak.

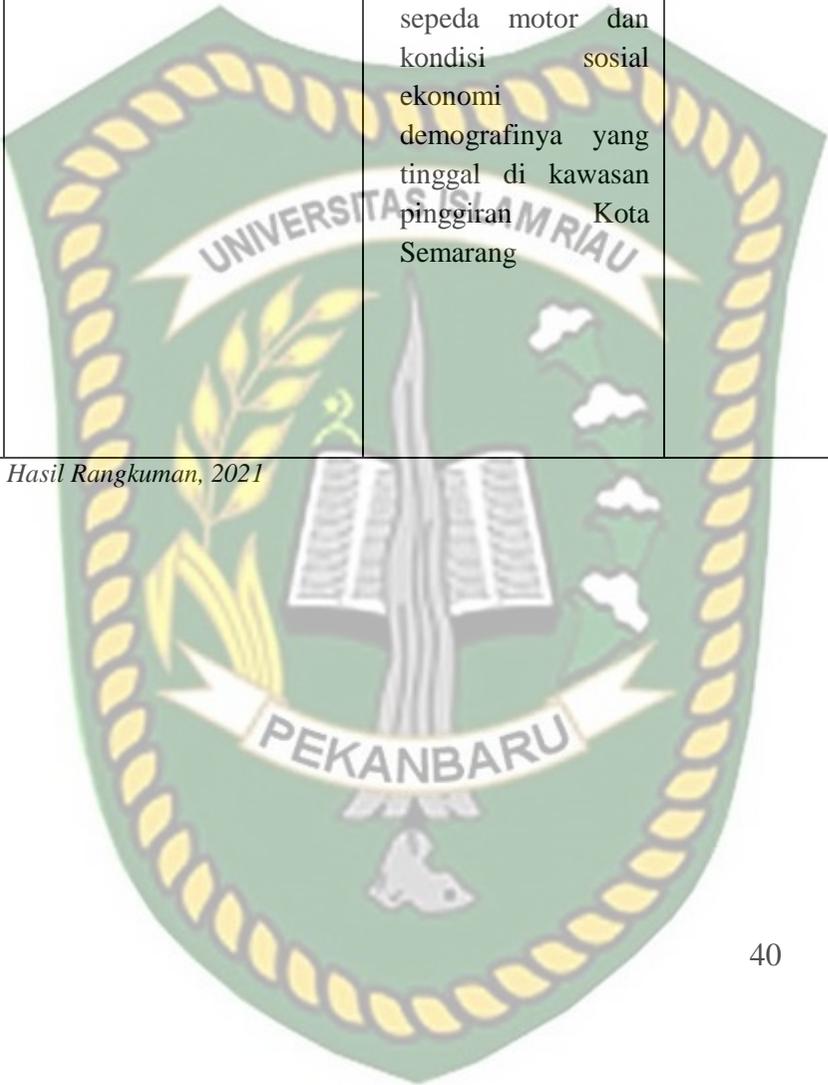
No.	Penulis	Judul	Tujuan	Variabel	Metodologi	Hasil
						<ul style="list-style-type: none"> - Biaya konsumsi yang semakin tinggi menjadikan perjalanan semakin sedikit karena terdapat suatu penghematan biaya perjalanan demi memenuhi kebutuhan pokok.
2	Denny Kumara, 2005. Tesis. Prodi Teknik Sipil Universitas Diponegoro	Analisa Karakteristik Bangkitan dan Pola Perjalanan Penduduk Perumahan Pinggiran Kota (Studi Kasus : Perumahan Bumi Puncang Gading Demak)	<ul style="list-style-type: none"> - Mengidentifikasi karakteristik rumah tangga penduduk perumahan pucang gading - Mengidentifikasi karakteristik perjalanan dan pembebanan pada jaringan jalan yang ada - Mengidentifikasi fluktuasi pergerakan diperumahan pucang gading - Mendapatkan model bangkitan perjalanan dari kawasan perumahan pucang gading 	<ul style="list-style-type: none"> - Jumlah perjalanan - Jumlah kepala keluarga dalam satu rumah - Jumlah anggota keluarga usia ≥ 7 tahun - Jumlah anggota keluarga yang bekerja - Jumlah anggota keluarga yang bersekolah - Jumlah kepemilikan sepeda motor. 	<ul style="list-style-type: none"> - Analisa klasifikasi silang - Analisa karakteristik bangkitan dan pola perjalanan penduduk - Analisa regresi dengan menggunakan SPSS - Pengumpulan data menggunakan coding dan editing 	<ul style="list-style-type: none"> - Variabel yang sangat kuat pengaruhnya terhadap jumlah perjalanan adalah jumlah kepala keluarga, jumlah penduduk usia ≥ 7 tahun, jumlah orang yang bekerja, jumlah orang yang bersekolah, dan jumlah kepemilikan sepeda motor. - Sebanyak 71,96% penduduk perumahan pucang gading bekerja di kota semarang. Hal ini menunjukkan pemilihan tempat tinggal di pinggiran kota bukan didasari oleh kedekatan jarak dengan tempat kerja melainkan ada faktor lain. - Berdasarkan hasil analisis klasifikasi silang, terdapat hubungan kuat bahwa pemilihan moda dari penduduk pucang gading untuk melakukan perjalanan dipengaruhi oleh kepemilikan kendaraan, lokasi

No.	Penulis	Judul	Tujuan	Variabel	Metodologi	Hasil
						tujuan perjalanan, dan tingkat pendapatan.
3	Raina P. Dinda, Renni Anggraini, Sugiarto, 2018. Jurnal Arsip Rekayasa Sipil dan Perencanaan (JARSP), Vol. 1, No. 3, Hal 19 – 30, 2018. P-ISSN: 2620-7567, Universitas Syiah Kuala.	Model Bangkitan Pergerakan Rumah Tangga Bagi Pengguna Sepeda Motor Berdasarkan Lokasi Tujuan Perjalanan di Kota Banda Aceh	- untuk memodelkan bangkitan pergerakan pengguna sepeda motor pada rumah tangga berdasarkan lokasi tujuan perjalanan di Kota Banda Aceh serta untuk menganalisis probabilitas dan faktor-faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan tersebut.	- Bangkitan pergerakan pengguna sepeda motor pada rumah tangga - Karakteristik sosial dan ekonomi pada rumah tangga - Karakteristik demografi pada rumah tangga - Karakteristik sosial ekonomi pada individu - Karakteristik perilaku perjalanan/ aktivitas perjalanan	- Model pemilihan diskrit - Coding dengan metode regresi dengan menggunakan program <i>Microsoft Excel</i>	- Variabel yang paling berpengaruh dalam model L0 adalah status pekerjaan dan pendidikan terakhir dengan $PL0 \leq 3$ sebesar 77% dan $PL0 > 3$ sebesar 23%. - Variabel yang paling berpengaruh dalam model L1 adalah jumlah anggota keluarga yang bersekolah dan jumlah anggota keluarga dengan $PL1 \leq 5$ sebesar 81% dan $PL1 > 5$ sebesar 19%. - Nilai <i>Error</i> kedua model ini secara berturut-turut adalah 0% dan 0%. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa kedua model ini memenuhi spesifikasi karena nilai <i>error</i> yang didapat berada dibawah nilai <i>error</i> maks. 10%.
4	Bambang Sugiyarto. Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan,	Analisis Pola Perjalanan Transportasi Penduduk Daerah Pinggiran	- Mengidentifikasi alasan penduduk untuk pindah dan alasan memilih tempat tinggal	Variabel bebas: - Sebaran pergerakan - Jarak waktu tempuh - Moda yang digunakan - Jumlah pendapatan	Analisis data - Pendekatan pemodelan - Pengujian	- 36,5 % penduduk Ngaliyan golongan I yang tujuan perjalanan sehari – harinya tersebar ke berbagai kecamatan di kota Semarang. - 57,7 % penduduk Mijen golongan I

No.	Penulis	Judul	Tujuan	Variabel	Metodologi	Hasil
	Vol 10, No. 1, Hal 57 – 74, Januari 2006, Universitas Negeri Semarang.		didaerah pinggiran Kota Semarang.	- Kepemilikan kendaraan - Biaya transportasi	model Analisis Klasifikasi silang - Analisis pola perjalanan transportasi penduduk daerah pinggiran - Analisis pemilihan hunian dengan sebaran perjalanan bagi golongan I, II, III - Analisis jumlah pendapatan, kepemilikan kendaraan dan moda yang digunakan bagi penduduk golongan I, II, III.	tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Mijen yang berarti jenis pekerjaan penduduk Mijen pengaruhnya kecil terhadap tujuan perjalanan. - 52,3 % penduduk tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Gunungpati. - Penggunaan kendaraan pribadi menjadi pilihan utama bagi penduduk di daerah pinggiran, karena belum seluruh wilayah didaerah pinggiran terlayani angkutan umum terutama dikecamatan Ngaliyan. Untuk kecamatan Mijen, angkutan umum yang ada belum menjangkau seluruh wilayah kecamatan terutama untuk desa-desa yang ada di daerah pedalaman. Sedang untuk wilayah kecamatan Gunungpati, angkutan umum yang ada sudah cukup memadai, tetapi penggunaan kendaraan pribadi tetap mrnjadi pilihan penduduk.

No.	Penulis	Judul	Tujuan	Variabel	Metodologi	Hasil
5	Okto Risdianto Manullang, Ofyar Z. Tamin, Ibnu Syabri, Ade Sjafruddin, 2014. Institut Teknologi Bandung.	Karakteristik Perilaku Perjalanan Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor di Pinggiran Kota Semarang	- untuk mengetahui hubungan karakteristik perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor dan kondisi sosial ekonomi demografinya yang tinggal di kawasan pinggiran Kota Semarang	- perilaku perjalanan - aktivitas - aspek spasial - aspek sosial demografi - aspek ekonomi	- metode <i>crosstab</i> - kualitatif - Analisis <i>crosstab</i> (tabulasi silang)	- variabel jarak tempuh dapat dipengaruhi oleh variabel jumlah kepemilikan sepeda motor dan variabel pendapatan rumah tangga. - ada perbedaan karakteristik perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor di pinggiran Kota Semarang. Pada hari kerja, jarak tempuh rumah tangga dipengaruhi oleh jumlah kepemilikan sepeda motor dan pendapatan rumah tangga. - pada akhir pekan dipengaruhi oleh jumlah anggota keluarga dan pendapatan rumah tangga, serta waktu tempuh dapat dipengaruhi oleh pendapatan rumah tangga.

Sumber: Hasil Rangkuman, 2021



BAB III METODE PENELITIAN

Metode penelitian adalah suatu sistem untuk memecahkan suatu masalah yang termasuk kedalam suatu kegiatan penelitian. Sugiyono (2011) menjelaskan bahwa metode penelitian merupakan suatu kesatuan sistem dalam penelitian yang terdiri dari prosedur dan teknik yang diperlukan dalam suatu penelitian. Prosedur ini akan memberikan urutan tugas yang harus dilakukan dalam suatu penelitian, sedangkan teknik penelitian memberikan alat ukur apa saja yang diperlukan dalam melakukan suatu penelitian.

3.1 Pendekatan Studi

Berdasarkan tujuannya, penyusunan studi ini dilakukan menganalisis hubungan antara perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor dengan kondisi sosial, ekonomi, dan demografi di Kota Pekanbaru.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan pendekatan yang berbeda untuk memudahkan analisis. Adapun pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deduktif dimana peneliti mengkaji permasalahan umum berdasarkan teori yang terdiri dari variabel – variabel, untuk mengetahui bagaimana hubungan antara perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor dengan kondisi sosial, ekonomi, dan demografi di Kota Pekanbaru.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kuantitatif. Penelitian kuantitatif adalah suatu proses penemuan pengetahuan yang menggunakan data berupa angka sebagai alat untuk menganalisis informasi tentang apa yang ingin diketahui dan bersifat deskriptif untuk menjelaskan hasil

pengolahan data. Data yang diperoleh melalui instrumen penelitian yang digunakan kemudian diolah dan disajikan dengan menggunakan angka berupa tabel atau grafik tertentu. Tujuan dari bagan atau grafik adalah menunjukkan kondisi seperti apa yang sebenarnya terjadi di lapangan sebagai hasil dari penelitian yang sedang dilakukan. Lebih tepatnya adalah untuk mengetahui perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru. Untuk menggambarkan informasi mengenai kondisi yang telah diperoleh, disertakan dokumentasi berupa gambar.

3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Wilayah yang akan dipilih dalam penelitian ini adalah di Kota Pekanbaru dan melalui penelitian ini akan diketahui perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru. Berikut adalah waktu dan tahapan penelitian:

Tabel 3. 1 Waktu Penelitian

No.	Tahap & Kegiatan Penelitian	Bulan						
		7	8	9	10	11	12	1
1	Persiapan penyusunan proposal penelitian							
2	Bimbingan pengurusan proposal penelitian							
3	Seminar proposal							
4	Pengumpulan data	Februari – Juni 2020						
5	Pengolahan dan analisis data							
6	Penyusunan laporan hasil penelitian							
7	Bimbingan laporan hasil penelitian							
8	Seminar hasil							
9	Ujian komprehensif							

Sumber: Hasil Rencana, 2021

3.3 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah teknik yang digunakan untuk mendapatkan informasi yang diperlukan untuk mencapai tujuan suatu penelitian. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder.

3.2.1 Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer

Menurut Sugiyono (2017), data primer merupakan salah satu cara pengumpulan data berdasarkan pengamatan langsung. Pengumpulan data diperoleh atas dasar pendapat individu atau kelompok dari hasil observasi dan hasil pengujian di lapangan. Data primer yang dilakukan dalam penelitian ini berupa wawancara. Menurut Lerbini (1992), wawancara adalah suatu metode pengumpulan data melalui tanya jawab sepihak yang dilakukan secara sistematis dan atas dasar tujuan penelitian.

Dalam penelitian ini, terdapat beberapa kriteria rumah tangga yang akan diwawancarai dalam pelaksanaan survei sebagai berikut:

1. Perhitungan pergerakan hanya dilakukan pada lalu lintas yang keluar dari rumah dimulai pukul 06.00 WIB sampai dengan pukul 22.00 WIB. Perhitungan dilakukan kepada rumah tangga yang melakukan pergerakan rutin selama 4 hari berturut – turut dalam satu minggu selama hari kerja.
2. Variabel karakteristik rumah tangga yang akan di wawancarai berupa jumlah anggota keluarga, jumlah kepemilikan kendaraan, tingkat pendapatan, pekerjaan, asal dan tujuan perjalanan, maksud perjalanan, waktu perjalanan, dan moda yang digunakan.
3. Penelitian hanya berfokus kepada pasangan suami – istri saja yang menggunakan moda kendaraan sepeda motor untuk melakukan pergerakan sesuai dengan sampel yang telah ditentukan.

2. Data Sekunder

Survei sekunder dilakukan dengan cara melakukan survei instansional untuk mengumpulkan data dari instansi yang ada di Kota Pekanbaru. Instansi yang dikunjungi adalah Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru dan dinas – dinas lain yang terkait dengan materi studi.

3.2.2 Populasi dan Sampel

Untuk memecahkan permasalahan, peneliti perlu menentukan populasi yang akan dijadikan sumber data. Populasi juga dapat disebut sebagai wilayah penelitian pada umumnya, yang terdiri dari subjek dan objek penelitian. Populasi dapat diartikan sebagai data yang menjadi fokus perhatian peneliti dalam rentang dan jangka waktu yang telah ditentukan sehingga populasi dalam penelitian ini adalah rumah tangga yang bertempat tinggal di Kota Pekanbaru.

Metode pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Proportionate Stratified Random Sampling*. *Proportionate Stratified Random Sampling* adalah Pengambilan sampel secara proporsi dilakukan dengan mengambil subyek dari setiap strata pada suatu wilayah ditentukan seimbang dengan banyaknya subyek dalam masing-masing strata (Arikunto, 2006). Maka dalam penelitian ini yang disebut wilayah subjek penelitian adalah Kota Pekanbaru kemudian diproporsikan terhadap jumlah subyek pada masing-masing strata (jumlah KK berdasarkan kelurahan). Menurut pendapat Krcajie, α sebesar 5%, dan jumlah populasi N mulai dari sebesar 10 sampai 10.000. berdasarkan N dan α tersebut dapat dihasilkan besar sampelnya. Menurut Suryani (2015), semakin besar sampel dalam penelitian yang mendekati populasi, maka akan

semakin kecil peluang kesalahan generalisasi. Maka jumlah sampel yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah 0,5% dari Jumlah KK.

$$N = 0,5\% \times \text{Jumlah KK}$$

Maka jumlah sampel yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah 1.344 sampel rumah tangga pengguna sepeda motor yang dijadikan responden. Dari hasil sampel di atas, dapat dilihat jumlah sampel untuk setiap kelurahannya pada tabel berikut.

Tabel 3. 2 Jumlah Sampel Wawancara Rumah Tangga Setiap Kelurahan di Kota Pekanbaru

No.	Kecamatan	Kelurahan	Jumlah Penduduk Tahun 2018	Jumlah KK	Sampel (0,5%)
1	Sempelan	Padang Bulan	10.125	2.367	12
2		Padang Terubuk	8.028	1.855	9
3		Sago	2.062	518	3
4		Kampung Dalam	2.875	637	3
5		Kampung Bandar	4.242	955	5
6		Kampung Baru	9.249	1.989	10
7	Rumbai Pesisir	Meranti Pandak	13.013	3.203	16
8		Limbangan	9.455	2.472	12
9		Lembah Sari	13.884	3.076	15
10		Lembah Damai	8.461	2.502	13
11		Limbangan Baru	22.641	4.418	22
12		Tebing Tinggi Okura	2.789	869	4
13		Sungai Ambang	1.439	307	2
14		Sungai Ukai	2.102	528	3
15	Rumbai	Umban Sari	13.006	3.030	15
16		Rumbai Bukit	7.575	1.856	9
17		Muara Fajar Timur	4.655	1.144	6
18		Palas	9.972	2.449	12
19		Sri Meranti	19.758	4.043	20
20		Agrowisata	4.181	1.059	5
21		Maharani	2.256	563	3
22		Rantau Panjang	1.383	319	2
23		Muara Fajar Barat	4.868	1.213	6
24	Limapuluh	Rintis	8.890	1.583	8
25		Sekip	9.798	2.394	12
26		Tanjung Rhu	14.001	3.880	19
27		Pesisir	8.777	3.758	19
28	Sail	Cinta Raja	6.434	1.451	7
29		Suka Maju	8.395	1.627	8
30		Suka Mulia	6.663	2.382	12

No.	Kecamatan	Kelurahan	Jumlah Penduduk Tahun 2018	Jumlah KK	Sampel (0,5%)
31	Pekanbaru Kota	Simpang Empat	1.603	596	3
32		Sumahilang	5.431	1.013	5
33		Tanah Datar	6.481	1.565	8
34		Kota Baru	3.082	952	5
35		Sukaramai	5.112	892	4
36		Kota Tinggi	3.394	678	3
37	Tenayan Raya	Kulim	2.095	871	4
38		Tangkerang Timur	20.565	4.707	24
39		Rejosari	23.159	5.567	28
40		Bencah Lesung	22.911	5.032	25
41		Sialang Rampai	4.894	1.729	9
42		Pebatuan	10.747	2.623	13
43		Mentangor	15.159	4.501	23
44		Pematang Kapau	15.824	4.272	21
45		Sialang Sakti	22.195	3.056	15
46		Tuah Negeri	6.507	1.040	5
47		Melebung	868	142	1
48		Industri Tenayan	2.620	421	2
49		Bambu Kuning	20.385	4.923	25
50	Sukajadi	Jadirejo	5.545	1.335	7
51		Kampung Tengah	8.865	2.140	11
52		Kampung Melayu	8.516	2.050	10
53		Kedungsari	6.769	1.630	8
54		Harjosari	6.014	1.448	7
55		Sukajadi	8.003	1.927	10
56		Pulau Karomah	3.708	1.076	5
57	Marpoyan Damai	Tangkerang Tengah	34.341	8.553	43
58		Tangkerang Barat	18.677	4.345	22
59		Maharatu	11.470	2.552	13
60		Sidomulyo Timur	26.838	6.533	33
61		Wonorejo	20.164	4.719	24
62		Pemberhentian Marpoyan	20.060	4.699	23
63	Tampan	Simpang Baru	33.634	8.362	42
64		Sidomulyo Barat	49.601	12.198	61
65		Tuah Karya	47.868	11.676	58
66		Delima	29.801	7.426	37
67		Tuah Madani	20.024	4.907	25
68		Sialang Munggu	48.711	11.943	60
69		Tabek Godang	32.862	8.191	41
70		Bina Widya	20.877	5.117	26
71		Air Putih	24.569	6.084	30
72	Bukit Raya	Simpang Tiga	11.401	3.291	16
73		Tangkerang Selatan	18.714	4.098	20
74		Tangkerang Utara	23.951	4.288	21
75		Tangkerang Labuai	17.598	4.217	21
76		Air Dingin	33.513	9.688	48
77	Payung Sekaki	Labuh Baru Timur	33.466	8.608	43
78		Tampan	8.647	1.746	9
79		Air Hitam	4.690	1.642	8

No.	Kecamatan	Kelurahan	Jumlah Penduduk Tahun 2018	Jumlah KK	Sampel (0,5%)
80		Labuh Baru Barat	15.951	3.048	15
81		Bandar Raya	8.966	1.502	8
82		Sungai Sibam	6.935	2.779	14
83		Tirta Siak	12.600	1.999	10
Total			1.112.490	268.844	1.344

Sumber: Kota Pekanbaru Dalam Angka, 2019

3.4 Variabel Penelitian

Kriteria dalam hal ini adalah variabel penelitian. Variabel penelitian adalah suatu objek, sifat dan nilai yang ditentukan secara kualitatif maupun kuantitatif dalam suatu penelitian untuk memperoleh informasi dari objek tersebut. Adapun kriteria dan indikator yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3. 3 Variabel Penelitian

Variabel	Indikator	
Aspek Spasial	Perilaku Perjalanan	Jarak Tempuh (km)
		Biaya (Rp)
		Waktu Tempuh (menit)
Aspek Non Spasial	Sosial, Ekonomi, dan Demografi	Kepemilikan sepeda motor
		Jumlah Anggota Keluarga
		Pendapatan (juta)

Sumber: Manulang, 2014.

3.5 Teknik Analisis Data

Analisis data adalah kegiatan setelah data terkumpul dari seluruh responden atau sumber data lainnya. Tujuan dari analisis data adalah untuk mendeskripsikan data dengan cara yang dapat dimengerti, tetapi juga untuk menarik kesimpulan tentang karakteristik populasi yang berdasarkan data dari sampel, yang biasanya ini dibuat atas dasar dugaan dan pengujian hipotesis.

1. Analisis Tabulasi Silang

Menurut Nanang Martono (2014), analisis tabulasi silang (*crosstabs analysis*) adalah tabel yang digunakan untuk menjelaskan kecenderungan hubungan antara dua variabel atau lebih. Tabel silang merupakan cara yang paling sederhana untuk menggambarkan kecenderungan hubungan antar variabel.

Metode ini mengidentifikasi 3 variabel utama, yaitu: ukuran rumah tangga, jumlah kepemilikan kendaraan, pendapatan rumah tangga. Metode ini digunakan untuk mendapatkan perkiraan jumlah perjalanan lalu lintas pada kawasan permukiman. Metode ini mengasumsikan bahwa rata – rata jumlah perjalanan dari setiap rumah tangga adalah stabil.

Metode klasifikasi silang ini harus melalui 4 tahapan sebagai berikut:

- a. Penentuan faktor ataupun variabel yang berpengaruh terhadap jumlah perjalanan setiap rumah tangga. Variabel yang digunakan adalah jumlah anggota keluarga, tingkat pendapatan, jumlah kepemilikan kendaraan, jumlah anggota keluarga yang bekerja, jumlah anggota keluarga yang bersekolah.
- b. Setelah memperoleh data dari masing - masing variabel, peneliti mengelompokkan pelaku perjalanan yang bersifat homogen dengan pelaku perjalanan lainnya. Hal ini diperlukan saat menentukan model pembangkitan gerak masing – masing kelompok, sehingga nantinya diketahui tingkat pembangkit dari masing masing kelompok.
- c. Mencari rata-rata perjalanan untuk setiap rumah tangga dengan membagi jumlah perjalanan di setiap zona kelompok dengan jumlah total rumah tangga di zona tersebut.

- d. Pada tahap ini menentukan jumlah perjalanan untuk setiap zona dengan mengalikan jumlah rata-rata perjalanan dengan jumlah rumah tangga di zona kelompok. Jumlah total perjalanan dari setiap zona dijumlahkan untuk mendapatkan jumlah perjalanan yang dihasilkan diwilayah populasi per hari pada tahun perencanaan. Pada langkah terakhir, ditentukan jumlah perjalanan yang dihasilkan di wilayah penelitian per hari pada tahun perencanaan.

Ada beberapa prinsip sederhana yang perlu diperhatikan dalam melakukan analisis tabulasi silang, yaitu:

1. Membuat distribusi frekuensi untuk setiap variabel dalam sel tabel, seperti pada contoh berikut

No. Urut	Variabel Z	
	Frekuensi	
	A	B
1
2
...		
n		
Jumlah	K	k

2. Buatlah kombinasi tabel frekuensi untuk dua variabel yang ditempatkan pada baris dan kolom, seperti contoh berikut.

Crosstabs	Variabel 1			Jumlah
	Frekuensi			
		B	C	n
Variabel 2	W			n
	E			n
	R			n
	C			n
Jumlah		k	k	N

3. Mencari nilai korelasi kedua variabel dengan menggunakan teknik korelasi koefisien kontingensi (untuk data nominal/diskrit).

Koefisien Kontingensi adalah teknik korelasi yang digunakan untuk menghitung hubungan antar variabel ketika datanya nominal. Teknik ini erat kaitannya dengan *chi-kuadrat* yang digunakan untuk menguji hipotesis *komparatif k sampel independen*. Oleh karena itu rumus yang digunakan meliputi nilai chi-kuadrat (*Chi-Square*) dengan ketentuan sebagai berikut :

- a) Sampel data yang dipakai harus lebih dari 20 (>20)
- b) Frekuensi data dalam sel atau kotak harus lebih dari 1 (>1)

Rumus-rumusnya adalah sebagai berikut:

- Nilai Korelasi :

$$C = \frac{\sqrt{X^2}}{N + X^2}$$

- Harga chi-kuadrat (chi-square) dicari dengan rumus :

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^k \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

- Hipotesis

$H_0 = 0$: Tidak ada hubungan antara variabel 1 dan variabel 2

$H_1 \neq 0$: Ada hubungan antara variabel 1 dan variabel 2

- Kriteria keputusan

Dengan nilai $\alpha = 5\%$ dan Derajat Bebas (y) , $dk = (k-1)(n-1)$, maka X^2 tabel = (0.05, (k-1)(n-1))

Dimana : k = jumlah baris dalam tabulasi.

n = jumlah kolom dalam tabulasi.

Maka

Tolak H_0 , jika nilai X^2 hitung > X^2 tabel

Terima H_0 , jika nilai X^2 hitung < X^2 tabel

- Penafsiran Koefesien Korelasi

Setelah melalui pengujian hipotesis dan hasilnya signifikan, (H_0 ditolak), maka untuk menentukan keeratan hubungan bisa digunakan kriteria berikut ini:

Tabel 3. 4 Tingkat Keeratan Hubungan Korelasi

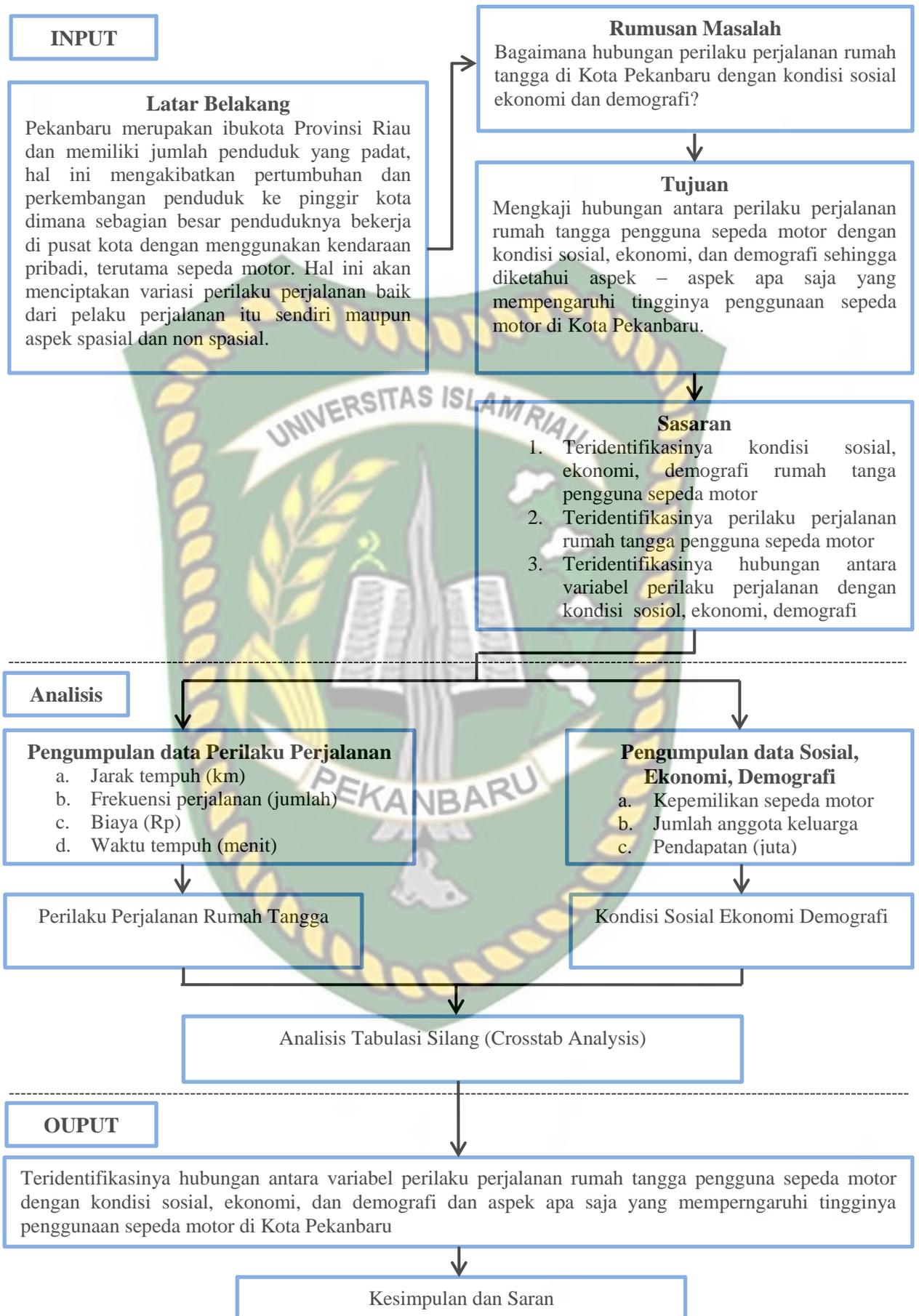
Interval Korelasi	Tingkat Hubungan
Kurang dari 0,20	Hubungan yang sangat kecil dan bisa diabaikan
0,20 – 0,40	Hubungan yang kecil (tidak erat)
0,40	Hubungan yang cukup erat

Sumber: Analisis regresi dan korelasi, Nirwana K. Sitepu (1994)

3.6 Kerangka Berfikir

Kerangka penelitian yang menjadi panduan sistematis dalam penelitian dan penyusunan laporan ini sebagai berikut:





Gambar 3. 1 Kerangka Berfikir

3.7 Desain Survei

Berikut ini adalah data yang dibutuhkan dalam penyusunan laporan penelitian yang disusun ke dalam tabel desain survei. Penyusunan tabel desain survei ini bertujuan untuk mempermudah proses dalam mendapatkan data selama survei sehingga lebih fokus dan lebih efisien. Adapun kebutuhan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 3.4 berikut.



Tabel 3. 5 Desain Survei

No.	Sasaran	Variabel	Data	Metode pengumpulan data	Analisis
1.	Teridentifikasi aspek – aspek yang mempengaruhi perilaku perjalanan	Perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor	<ul style="list-style-type: none"> - Jarak antara lokasi tempat tinggal dengan tujuan - Frekuensi perjalanan - Biaya perjalanan - Waktu (lama perjalanan) 	Survei primer dengan metode home interview	Analisis Kuantitatif
2.	Teridentifikasi kondisi sosial ekonomi dan demografi	Karakteristik kondisi sosial, ekonomi, dan demografi rumah tangga	<ul style="list-style-type: none"> - Jumlah kepemilikan sepeda motor - Jumlah anggota keluarga - Pendapatan (juta) 	Suveri primer dengan metode home interview	Analisis Kuantitatif
3.	Teridentifikasinya hubungan antara perilaku perjalanan dengan kondisi sosial ekonomi dan demografi rumah tangga	Variabel dari 1 dan 2	Data 1 dan 2	Nilai dari Hasil dari sasaran 1 dan 2	Analisis Tabulasi Silang
4.	Hubungan Perilaku Perjalanan dan Kondisi Sosial Ekonomi Demografi	<ul style="list-style-type: none"> - Karakteristik Perilaku Perjalanan - Karakteristik Sosial Ekonomi demografi 	Data hasil sasaran 1 dan 2	Nilai hasil dari sasaran 1 dan 2	--

Sumber: Hasil Analisis, 2021

BAB IV

GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

4.1 Kondisi Geografi Kota Pekanbaru

Pekanbaru adalah sebuah kota di Provinsi Riau, ibu kota dan kota terbesar di Provinsi Riau, Indonesia. Kota ini merupakan kota komersial dan jasa, sehingga memiliki tingkat pertumbuhan, migrasi dan urbanisasi yang tinggi. Secara geografis Kota Pekanbaru memiliki posisi yang strategis di jalur lintas timur Sumatera, yang sering disebut lambungnya Pulau Sumatera. Dimana Kota Pekanbaru terhubung dengan beberapa kota seperti Medan, Padang, dan Jambi. Secara geografis, Kota Pekanbaru terletak pada koordinat $101^{\circ}14'$ - $101^{\circ}34'$ Bujur Timur dan $0^{\circ}25'$ - $0^{\circ}45'$ Lintang Utara. Pada tahun 1987 Kota Pekanbaru mengalami pemekaran wilayah dari luas awal $\pm 446,50$ km² yang kemudian ditetapkan dalam peraturan pemerintah No.19 tahun 1987 pada tanggal 7 september 1987 menjadi 632,26 km². Pemekaran ini membentuk 12 kecamatan baru yang diatur dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru nomor 3 tahun 2003 dengan jumlah Kelurahan sebanyak 58 Kelurahan.

Pemekaran di Kota Pekanbaru memudahkan pemerataan pembangunan dan pengawasan keamanan di Kota Pekanbaru, untuk mewujudkan pemerintahan yang tertib peraturan dengan pengembangan wilayah yang cukup luas, pemekaran Kota Pekanbaru pada tahun 2016 menghasilkan 88 Kelurahan yang diatur dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 4 Tahun 2016 terkait pemekaran Kelurahan di Kota Pekanbaru. Secara administrasi Kota Pekanbaru berbatasan langsung dengan :

- Sebelah Utara : Kabupaten Siak dan Kabupaten Kampar
- Sebelah Selatan : Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan
- Sebelah Timur : Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan
- Sebelah Barat : Kabupaten Kampar

Secara keseluruhan luas wilayah Kota Pekanbaru sebesar 0,67 dari luas total keseluruhan Provinsi Riau, Kota Pekanbaru secara administratif memiliki 12 kecamatan dan 83 kelurahan. Untuk lebih jelasnya luas wilayah setiap kecamatan di Kota Pekanbaru yang dapat dilihat pada Tabel 4.1.

Tabel 4. 1 Jumlah, Luas, dan Persentase Kecamatan di Kota Pekanbaru Tahun 2020

No.	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)	Persentase (%)
1	Tampan	59,81	9,46
2	Payung Sekaki	43,24	6,84
3	Bukit Raya	22,05	3,49
4	Marpoyan Damai	29,74	4,70
5	Tenayan Raya	171,27	27,09
6	Limapuluh	4,04	0,64
7	Sail	3,26	0,52
8	Pekanbaru Kota	2,26	0,36
9	Sukajadi	3,76	0,59
10	Senapelan	6,65	1,05
11	Rumbai	128,85	20,38
12	Rumbai Pesisir	157,33	24,88
Jumlah		632,26	100,00

Sumber: Kota Pekanbaru Dalam Angka, 2021

Dari Tabel diatas dapat diketahui dari 12 Kecamatan di Kota Pekanbaru Kecamatan Tenayan Raya yang memiliki luas sebesar 171,27 Km² sedangkan Kecamatan Pekanbaru Kota memiliki luas 2,26 Km² yaitu Kecamatan yang memiliki luas yang paling kecil dibandingkan dengan Kecamatan lainnya yang terdapat di Kota Pekanbaru.

4.2 Kondisi Kependudukan Kota Pekanbaru

Kependudukan adalah suatu hal yang berkaitan dengan jumlah, struktur, pertumbuhan, persebaran, mobilitas, penyebaran, kualitas, dan kondisi kesejahteraan dalam kaitannya dengan aspek politik, ekonomi, sosial budaya, agama serta lingkungan penduduk setempat (UU RI No 52 tahun 2009). Kependudukan meliputi ukuran, struktur, dan distribusi penduduk, dan bagaimana jumlah penduduk berubah dari waktu ke waktu karena kelahiran, kematian, migrasi, serta penuaan. (Ditjen kependudukan dan pencatatan sipil, 2014). Setiap tahun jumlah penduduk di Indonesia dan internasional mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Perkembangan kependudukan dilakukan dalam rangka mencapai keserasian, keselarasan, dan keseimbangan antara kuantitas, kualitas, dan persebaran penduduk dengan daya dukung alam dan kemampuan lingkungan untuk mendukung terselenggaranya pembangunan nasional yang berkelanjutan (UU RI No 52 tahun 2009 pasal 17).

Kota Pekanbaru merupakan kota dengan jumlah penduduk paling banyak di provinsi Riau yaitu 983.356 jiwa. Dibandingkan dengan proyeksi jumlah penduduk, penduduk kota Pekanbaru mengalami pertumbuhan. Sementara itu besarnya angka rasio jenis kelamin tahun 2020 penduduk laki-laki terhadap penduduk perempuan sebesar 105,34. Kepadatan penduduk di Kota Pekanbaru tahun 2020 mencapai 1.555 jiwa/km² dengan rata-rata jumlah penduduk per rumah tangga 4 orang. Kepadatan Penduduk di 12 kecamatan cukup beragam dengan kepadatan penduduk tertinggi terletak di kecamatan Tampan dengan jumlah penduduk 203.238 jiwa dan kepadatan penduduk terendah di Kecamatan Sail dengan jumlah penduduk 20.384 jiwa.

Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk Kota Pekanbaru Tahun 2017 - 2020

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)			
		2017	2018	2019	2020
1	Tampan	285.932	307.947	181.910	203.238
2	Payung Sekaki	90.902	91.255	94.965	96.296
3	Bukit Raya	103.722	105.177	93.337	93.478
4	Marpoyan Damai	131.362	131.550	130.303	127.600
5	Tenayan Raya	162.530	167.929	136.448	154.261
6	Limapuluh	42.469	41.466	43.461	38.613
7	Sail	22.015	21.492	23.285	20.384
8	Pekanbaru Kota	25.719	25.103	26.645	22.604
9	Sukajadi	48.544	47.420	47.672	42.852
10	Senapelan	37.459	36.581	38.292	35.357
11	Rumbai	67.570	67.654	68.451	78.185
12	Rumbai Pesisir	72.864	73.784	69.604	70.488
Jumlah		1.091.088	1.117.358	954.373	983.356

Sumber: Kota Pekanbaru dalam Angka, 2021

Kota Pekanbaru memiliki kepadatan penduduk yang cukup tinggi karena Kota Pekanbaru mengalami peningkatan jumlah penduduk setiap tahunnya. Kepadatan penduduk Kota Pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut:

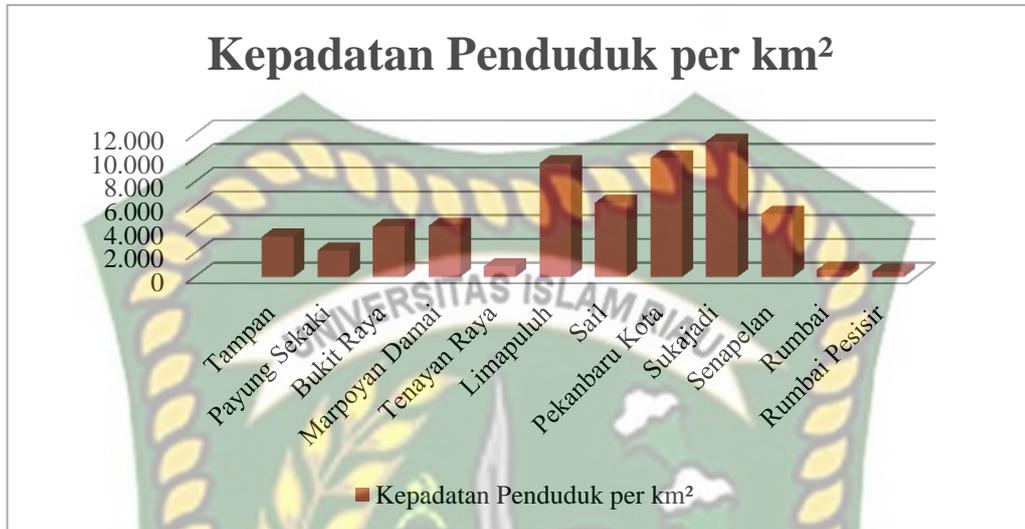
Tabel 4. 3 Kepadatan Penduduk Kota Pekanbaru Tahun 2020

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk per km ²
1	Tampan	203.238	3.398
2	Payung Sekaki	96.296	2.227
3	Bukit Raya	93.478	4.239
4	Marpoyan Damai	127.600	4.291
5	Tenayan Raya	154.261	901
6	Limapuluh	38.613	9.558
7	Sail	20.384	6.253
8	Pekanbaru Kota	22.604	10.002
9	Sukajadi	42.852	11.397
10	Senapelan	35.357	5.317
11	Rumbai	78.185	607
12	Rumbai Pesisir	70.488	448
Jumlah		983.356	1.555

Sumber: Kota Pekanbaru dalam Angka, 2021

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa kepadatan penduduk di Kota Pekanbaru yaitu 1.555 per km² dengan kepadatan tertinggi di Kecamatan Sukajadi

yaitu 11.397 per km² dan kepadatan terendah di Kecamatan Rumbai Pesisir 448 per km². Berikut grafik kepadatan penduduk Kota Pekanbaru tahun 2020:



Gambar 4. 1 Grafik Kepadatan Penduduk Kota Pekanbaru Tahun 2020

Sumber: Kota Pekanbaru dalam Angka, 2021

Sedangkan jumlah rumah tangga yang ada di Kota Pekanbaru tahun 2018 mencapai 266.105 rumah tangga dengan rata-rata banyaknya anggota rumah tangga 4 orang. Jumlah rumah tangga di 12 kecamatan cukup beragam dengan jumlah rumah tangga sebesar 75.850 KK dan terendah di Kecamatan Sail sebesar 5.460 KK. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel di bawah ini.

Tabel 4. 4 Jumlah Rumah Tangga Kota Pekanbaru Tahun 2020

No.	Kecamatan	Rumah Tangga	Rata - Rata Banyaknya Anggota Rumah
1	Tampan	75.850	4
2	Payung Sekaki	21.324	4
3	Bukit Raya	25.060	4
4	Marpoyan Damai	31.401	4
5	Tenayan Raya	38.884	4
6	Limapuluh	9.607	4
7	Sail	5.460	4
8	Pekanbaru Kota	5.696	4
9	Sukajadi	11.606	4
10	Senapelan	8.167	4

No.	Kecamatan	Rumah Tangga	Rata - Rata Banyaknya Anggota Rumah
11	Rumbai	15.676	4
12	Rumbai Pesisir	17.374	4
Jumlah		266.105	

Sumber: Kota Pekanbaru dalam Angka, 2021

4.3 Kondisi Ekonomi Kota Pekanbaru

Pendapatan per kapita penduduk Kota Pekanbaru dari tahun 2014 – 2018, dihitung atas dasar harga berlaku dan harga konstan dengan tahun dasar 2000, menunjukkan bahwa Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Pekanbaru mengalami kenaikan. Perhitungan atas dasar harga berlaku pada tahun 2014 adalah sebesar Rp. 73.841.218,20 dan pada tahun 2018 naik menjadi Rp.108.839.982,99. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.5 Produk Domestik Regional Bruto Kota Pekanbaru Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha (juta rupiah) Tahun 2014-2018

Lapangan Usaha PDRB	Tahun				
	2014	2015	2016	2017	2018
A. Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	1156508.36	1341806.10	1509890.71	1622018.94	1734205.06
B. Pertambangan dan Pengalihan	13756.95	16235.74	18995.70	20710.19	21316.99
C. Industri Pengolahan	14013850.35	16705108.57	18417242.80	20113842.46	21366334.72
D. Pengadaan Listrik dan Gas	119232.30	148090.87	183141.70	205159.64	212257.56
E. Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	11977.58	13351.50	14293.46	15539.85	15618.61
F. Konstruksi	22134971.85	24763478	27187120.62	29989751.11	32882122.13
G. Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	22157999.88	24520354.90	27348383.98	30811637.59	33091743.56

Lapangan Usaha PDRB	Tahun				
	2014	2015	2016	2017	2018
H. Transportasi dan Pergudangan	1793556.62	2105082.78	2335054.64	2532446.81	2716150.81
I. Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	1765161.45	1819509	1941720.12	2027895.79	2146482.47
J. Informasi dan Komunikasi	1583786.61	1818250.09	1953261.83	2102402.55	2275459.07
K. Jasa Keuangan dan Asuransi	2668747.22	2971439.24	3294182.47	3290518.16	3587416.90
L. Real Estate	2037801.22	2404177.92	2580851.71	2675157.79	2773170.20
M,N. Jasa Perusahaan	13539.02	15366.32	16756.37	18919.02	21035.11
O. Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	2554745.83	2751629.46	2817609.17	2932022.90	3010105.43
P. Jasa Pendidikan	819218.58	956881.02	1029180.81	1112505.68	1171978.25
Q. Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	329291.56	408609.81	447501.33	487084.48	539517.15
R,S,T,U. Jasa lainnya	667072.83	904612.74	1034143.48	1154175.53	1275068.98
Produk Domestik Regional Bruto	73841218.20	83663984.07	92129330.93	101111788.49	108839982.99

Sumber: Kota Pekanbaru dalam Angka, 2019

4.4 Kondisi Transportasi di Kota Pekanbaru

4.4.1 Kebijakan dan Rencana Tata Ruang Kota Pekanbaru

Rencana tata ruang yang merupakan rencana pemanfaatan ruang kota disusun untuk mewujudkan keterpaduan, keterkaitan dan keseimbangan perkembangan serta menjaga pembangunan antar – sektor dalam rangka penyusunan pengendalian program – program pembangunan kota dalam jangka panjang.

4.4.1.1 Kebijakan dan Strategi Penataan Ruang Kota Pekanbaru

Kebijakan dan strategi penataan ruang Kota Pekanbaru menjadi kebijakan dan strategi struktur ruang, kebijakan dan strategi pola ruang, kebijakan dan strategi kawasan strategis.

1. Kebijakan dan Strategi Stuktur Ruang

Kebijakan struktur ruang Kota Pekanbaru adalah :

- a. Pemantapan pusat pelayanan kegiatan sesuai dengan fungsinya, berhirarki sserta merta.
- b. Peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan sarana dan prasarana umum.
- c. Pengembangan sistem jaringan jalan dan transportasi untuk memperlancar sistem pergerakan inter maupun untuk mendukung interaksi dengan wilayah sekitar.

Kebijakan – kebijakan dalam struktur ruang Kota Pekanbaru di atas dilakukan melalui strategi – strategi berdasarkan kebijakan yang telah ditentukan, untuk lebih jelasnya dirangkum dalam tabel berikut ini:

Tabel 4. 6 Strategi Struktur Ruang Kota Pekanbaru

Pusat Pelayanan Sesuai Fungsi dan Hirarki	Peningkatan Kualitas dan Jangkauan Pelayanan	Sistem Jaringan Jalan dan Transportasi
1. Memantapkan fungsi Kota Pekanbaru sebagai PKN (Pusat Kegiatan Nasional) dan simpul kegiatan ekonomi di koridor timur sumatra	1. Meningkatkan sarana lingkungan di setiap pusat kegiatan sesuai fungsi kawasan dan hirarki pelayanan	1. Mengembangkan jaringan jalan yang dapat meningkatkan interaksi antar wilayah
2. Menetapkan sistem pusat – pusat kegiatan dengan penekanan pada fungsi tertentu	2. Mengembangkan sistem transportasi terpadu yang mengintegritasikan angkutan darat, air dan udara.	2. Mengembangkan jalan lingkaran kota

Pusat Pelayanan Sesuai Fungsi dan Hirarki	Peningkatan Kualitas dan Jangkauan Pelayanan	Sistem Jaringan Jalan dan Transportasi
3. Meningkatkan kualitas jangkauan pelayanan sarana dan prasarana kota yang terpadu dan merata	3. Mengembangkan dan meningkatkan jaringan energi	3. Meningkatkan fungsi dan kualitas jaringan jalan dalam kota
	4. Mengembangkan dan meningkatkan sistem jaringan telekomunikasi	4. Mengembangkan sistem jaringan transportasi yang dapat mendukung pengembangan sistem transportasi
	5. Mengembangkan dan meningkatkan sistem jaringan telekomunikasi	5. Mengembangkan koridor jalan – jalan utama untuk kegiatan perdagangan dan jasa
	6. Meningkatkan kualitas jaringan sumber daya air	6. Meningkatkan fungsi terminal
	7. Meningkatkan pelayanan air minum	
	10. Mengembangkan drainase kota	
	11. Mengembangkan dan mengoptimalkan pengelolaan air limbah	
	12. Mengembangkan sistem pengelolaan persampahan	
	13. Mengembangkan jalur evakuasi bencana	

Sumber: Draft RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2014 – 2034

2. Kebijakan dan Strategi Pola Ruang

Kebijakan pengembangan pola ruang Kota Pekanbaru:

- a. Mempertahankan fungsi – fungsi kawasan lindungan untuk menjaga keseimbangan lingkungan hidup perkotaan
- b. Mengendalikan perkembangan kawasan budidaya dan mengembangkan fungsi kawasan yang optimal
- c. Mengoptimalkan dan mempertahankan fungsi dan keberadaan ruang terbuka hijau (RTH).

Kebijakan – kebijakan dalam pengembangan pola ruang Kota Pekanbaru diatas dilakukan melalui strategi – strategi berdasarkan kebijakan yang telah ditentukan, untuk lebih jelasnya dirangkum dalam tabel dibawah ini:

Tabel 4. 7 Strategi Pengembangan Pola Ruang Kota Pekanbaru

Mempertahankan fungsi kawasan lindung untuk menjaga keseimbangan lingkungan	Mengendalikan perkembangan kawasan budidaya dan fungsi kawasan yang optimal
1. Mempertahankan dan menjaga kawasan lindung	1. Mengendalikan perkembangan kawasan budidaya sesuai daya dukung dan daya tampung lingkungan
2. Meningkatkan ruang terbuka hijau (RTH) minimal 30% dari luas kota.	2. Menetapkan dan menjaga lahan pertanian
3. Melestarikan dan melindungi kawasan dan bangunan cagar budaya	3. Mengembangkan kawasan perumahan
	4. Menata dan mengembangkan kawasan perdagangan dan jasa secara merata sesuai dengan fungsi pelayanan kawasan
	5. Mengembangkan kawasan perkantoran
	6. Mengembangkan kawasan industri dan pergudangan
	7. Mengendalikan pertumbuhan industri berpolusi dalam kota serta mengembangkan serta industri kecil dan rumah tangga
	8. Mengembangkan dan meningkatkan pariwisata
	9. Mengembangkan kawasan pelayanan umum secara merata sesuai dengan fungsi pelayanan kawasan
	10. Meningkatkan fungsi RTNH untuk kegiatan masyarakat
	11. Mengembangkan ruang evakuasi bencana
	12. Mengembangkan dan menata ruang untuk sektor informal untuk mendukung pengembangan sektor perdagangan maupun sektor pariwisata

Sumber: Draft RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2014 – 2034

3. Kebijakan dan Strategi Kawasan Strategis

Kebijakan kawasan strategis kota meliputi pengembangan untuk kawasan strategis kota yang ditetapkan berdasarkan sudut pandang ekonomi, sosial, budaya, dan pelestarian untuk KSK yang ditetapkan berdasarkan sudut pandang lingkungan hidup. Kebijakan tersebut dijabarkan menjadi strategi yaitu:

- a. Menetapkan kawasan strategis pertumbuhan ekonomi
- b. Menetapkan kawasan strategis pelestarian dan peningkatan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup

Strategi terhadap kebijakan peningkatan fungsi kawasan untuk pertahanan dan keamanan meliputi:

- a. Mendukung penetapan kawasan strategis nasional dengan fungsi khusus pertahanan dan keamanan
- b. Mengembangkan kegiatan budidaya secara selektif didalam dan disekitar kawasan pertahanan dan keamanan
- c. Mengembangkan kawasan lindung dan kawasan budidaya yang tidak terbangun disekitar kawasan pertahanan sebagai zona penyangga yang memisahkan kawasan tersebut dengan kawasan budidaya terbangun
- d. Turut menjaga dan memelihara aset – aset pertahanan/ TNI.

4. Kebijakan dan Strategi Kawasan Strategis

Sistem pusat pelayanan Kota Pekanbaru secara spasial ditentukan menurut karakteristik wilayah, dan sistem jaringan jalan yang mengikatnya. Rencana pembagian wilayah pengembangan di Kota Pekanbaru terdiri dari

5 wilayah pengembangan dimana rencana fungsi masing – masing wilayah pengembangan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 8 Rencana Arahkan Fungsi Setiap Wilayah Pengembangan (WP)

Wilayah Pengembangan	Cakupan	Hirarki	Arahan dan Rencana Fungsi
WP 1	a. Kecamatan Pekanbaru Kota b. Kecamatan Senapelan c. Kecamatan Limapuluh d. Kecamatan Sukajadi e. Kecamatan Sail	Pusat Pelayanan Kota Pekanbaru	a. pusat kegiatan perdagangan dan jasa b. kawasan perkantoran swasta c. pusat perkantoran pemerintah provinsi d. kawasan perkantoran pemerintahan kota
WP 2	a. Kecamatan Rumbai	Sub – pusat pelayanan kota rumbai	a. Kawasan pendidikan b. Kawasan Permukiman c. Kawasan perdagangan d. Kawasan Pertanian e. Kawasan lindung f. Kawasan Rekreasi/wisata
WP 3	a. Kecamatan Rumbai Pesisir	Sub pusat pelayanan kota rumbai pesisir	a. pusat kegiatan olahraga b.kawasan lindung c. kawasan permukiman d. kawasan kegiatan pariwisata
WP 4	a. Kecamatan Tenayan Raya b. Kecamatan Bukit Raya	Pusat pelayanan kota tenayan raya	a. kawasan permukiman b. pusat kegiatan industri c. pusat kegiatan pergudangan d. kawasan perdagangan e. kawasan perkantoran dan pemerintah kota f. kawasan pariwisata g. kawasan pendidikan tinggi h. kawasan pertanian
WP 5	a. Kecamatan Marpoyan damai b. Kecamatan Tampan c. Kecamatan Payung Sekaki	Sub pusat pelayanan kota tampan	a. pusat kegiatan pendidikan b. pusat kegiatan olahraga c. kawasan permukiman d. kawasan perkantoran e. kawasan perdagangan f. kawasan pergudangan terbatas

Sumber: Draft RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2014 – 2034

4.4.1.2 Kondisi Transportasi Eksisting (Jaringan Jalan)

Berdasarkan data dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang di Kota Pekanbaru, pada tahun 2017 terdapat jalan provinsi sepanjang 127,51 Km. Jalan kota sepanjang 2.872,91 Km.

Tabel 4. 9 Panjang Jalan Menurut Jenis Keadaan Jalan, Kondisi Jalan dan Tingkat Pemerintahan di Kota Pekanbaru (Km) Tahun 2020

Keadaan Jalan	Panjang Jalan	
	KM	%
I. Jenis Permukaan		
a. Diaspal	867,365	67,87
b. Kerikil	75,076	5,88
c. Tanah	304,17	23,8
d. Cor Beton	31.287	2,45
Jumlah	1277,9	100,00

Kondisi Jalan	Panjang Jalan	
	KM	%
a. Baik	597,518	67,87
b. Sedang	187,35	5,88
c. Rusak	363,032	23,8
Jumlah	1147,9	100,00

Tingkat Pemerintahan	Panjang Jalan
a. Nasional	83,45
b. Provinsi	127,51
c. Kota	1277,9
Jumlah	1488,5

Sumber: Pekanbaru Dalam Angka, 2021

Berikut adalah pengklasifikasian jaringan jalan di kota Pekanbaru:

1. Sistem Jaringan Jalan Primer

Sistem jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan sebagai berikut:

- a) Menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan
- b) Menghubungkan antarpusat kegiatan nasional

Pengembangan jaringan jalan primer merupakan kebijakan dalam rangka mendukung kedudukan Kota Pekanbaru sebagai ibukota Provinsi Riau. Rencana pengembangan jaringan jalan primer sangat berkaitan dengan rencana pengembangan jalan regional yang telah ditetapkan dalam pengembangan wilayah Provinsi Riau, yaitu dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Riau, Masterplan Transportasi Provinsi Riau, dan Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Riau. Secara diagramatis sistem jaringan jalan primer dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 10 Hubungan Antar Hirarki Kota Dengan Peranan Ruas Jalan Dalam Sistem Jaringan Jalan Primer

No.	Fungsi	PKN	PKW	PKL	Persil
1	PKN	Arteri	Arteri	-	Lokal
2	PKW	Arteri	Kolektor	Kolektor	Lokal
3	PKL	-	Kolektor	Lokal	Lokal
4	Persil	Lokal	Lokal	Lokal	Lokal

Sumber : Dokumen RTRW Kota Pekanbaru

Keterangan :

PKN : Pusat Kegiatan Nasional

PKW : Pusat Kegiatan Wilayah

PKL : Pusat Kegiatan Lokal

2. Sistem Jaringan Jalan Sekunder

Sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil.

Pengembangan jaringan jalan sekunder pada dasarnya merupakan pengembangan jalan dalam kota. Jaringan jalan sekunder merupakan penghubung antar kawasan dalam kota, adapun hirarki jalan sekunder untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4. 11 Hubungan Antar Kawasan Kota Dengan Peranan Ruas Jalan Dalam Sistem Jaringan Jalan Sekunder

No.	Kota	Primer	Sekunder I	Sekunder II	Tersier
1	Primer	-	Arteri	-	-
2	Sekunder I	Arteri	Arteri	-	Lokal
3	Sekunder II	-	Arteri	Kolektor	Lokal
4	Sekunder III	-	-	-	Lokal
5	Tersier	-	Lokal	Lokal	-

Sumber : Dokumen RTRW Kota Pekanbaru, 2014 – 2034

4.4.1.3 Rencana Sistem Transportasi

Rencana pengembangan sistem transportasi di Kota Pekanbaru sampai dengan tahun 2034 dilakukan melalui pengembangan penyediaan prasarana dan sarana yang menunjang perkembangan sistem transportasi darat, air dan udara. Prasarana transportasi yang dikembangkan meliputi prasarana untuk pejalan kaki dan kendaraan bermotor, angkutan kereta api, angkutan sungai, dan angkutan udara yang dikembangkan sebagai pelayanan angkutan terpadu untuk lintas lokal, regional, nasional, dan internasional.

1. Rencana Pengembangan Sistem Jaringan Jalan

Rencana pengembangan sistem jaringan jalan di Kota Pekanbaru pada dasarnya akan mengikuti pola pemanfaatan dan struktur ruang kota yang telah ditetapkan serta mengikuti pola fungsi jalan yang berlaku, yaitu terdiri dari jaringan jalan primer dan sekunder. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan, Pasal 7 dan 8 maka sistem jaringan jalan dibagi atas kriteria – kriteria dalam tabel berikut:

Tabel 4. 12 Rencana Pengembangan Sistem Jaringan Jalan

No.	Jenis Jalan	Rencana Jalan	Persyaratan Teknis Jalan
1.	Jalan bebas hambatan	<ul style="list-style-type: none"> - Jalan tol Pekanbaru – Dumai - Jalan bebas hambatan Pekanbaru – Bangkinang - Payakumbuh – Bukittinggi - Jalan bebas hambatan Rengat - Pekanbaru 	
2.	Jalan arteri primer	<ul style="list-style-type: none"> - Jalan lingkaran luar - Jl. Yos Sudarso (batas kota s/d simpang jl. Siak II) - Jl. Siak II - Jl. Air Hitam - Jl. H.R Soebrantas (simpang garuda sakti s/d batas kota) - Jalan pasir putih - Jalan meredan - Jalan menuju perawang - Jalan menuju geringging 	<ul style="list-style-type: none"> - Jalan arteri primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 km/ jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 meter. - Jalan arteri primer mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas rata – rata. - Pada jalan arteri primer lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal, dan kegiatan lokal. - Jumlah jalan masuk kejalan arteri primer dibatasi sedemikian rupa sehingga ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Perundangan harus tetap terpenuhi. - Persimpangan sebidang pada jalan arteri primer dengan pengaturan

No.	Jenis Jalan	Rencana Jalan	Persyaratan Teknis Jalan
			<p>tertentu harus memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Perundangan.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jalan arteri primer yang memasuki kawasan perkotaan dan kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh terputus
3.	Jalan arteri skunder	<ul style="list-style-type: none"> - Jalan Yos Sudarso - Jalan Sembilang - Jalan Jendral Sudirman - Jalan Ir. H. Juanda - Jalan Ahmad Yani - Jalan Riau - Jalan Riau Ujung - Jalan DI Panjaitan - Jalan Arifin Ahmad - Jalan Soekarno Hatta - Jalan Hang Tuah - Jalan Imam Munandar - Jalan Kaharuddin Nasution - Jalan Tuanku Tambusai - Jalan SM Amin - Jalan H.R. Soebrantas - Jalan Setia Maharaja - Jalan Pesantren - Jalan Badak - Rencana Jalan di utara Danau 	<ul style="list-style-type: none"> - Jalan arteri sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 km/ jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 meter. - Jalan arteri sekunder mempunyai kapasitas yang lebih besar daripada volume lalu lintas rata – rata. - Pada jalan arteri sekunder lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat. - Persimpangan sebidang pada jalan arteri sekunder dengan pengaturan tertentu harus dapat memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Perundangan.

No.	Jenis Jalan	Rencana Jalan	Persyaratan Teknis Jalan
4.	Jalan kolektor sekunder	Limbungan - Jalan Sekolah / Jl. Kayangan - Jalan Pramuka - Jalan Limbungan - Jalan Teuku Kasim - Jalan Ikan Parang - Jalan Umban Sari/ Jalan Patin - Jalan Padat Karya - Jalan Pastoran - Jalan Palas Mekar - Jalan Sri Indra - Jalan Sri Palas - Jalan Durian - Jalan Darma Bakti - Jalan Darma Bakti Ujung - Jalan Melur - Jalan Rajawali - Jalan Cempedak - Jalan KH. Ahmad Dahlan - Jalan Sisingamangaraja - Jalan Gajah Mada	- Jalan kolektor sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km/ jam dengan badan jalan paling sedikit 9 meter. - Jalan kolektor sekunder mempunyai kapasitas yang lebih besar dari pada volume lalu lintas rata – rata. - Pada jalan kolektor sekunder lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat - Persimbangan sebidang pada jalan kolektor sekunder dengan pengaturan tertentu harus memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Perundangan.

Sumber: Draft RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2014 – 2034

4.4.2 Kondisi Eksisting Transportasi di Kota Pekanbaru

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknis dan digunakan untuk transportasi darat, sedangkan Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi sangat penting karena memudahkan aktivitas sehari – hari bagi masyarakat.

Seiring dengan banyaknya kendaraan yang melewati Kota Pekanbaru baik dari dalam Kota maupun dari luar Kota itu sendiri, seperti kendaraan roda dua, empat, ataupun lebih. Berikut ini jumlah pertumbuhan kendaraan Bermotor di Kota Pekanbaru:

Tabel 4. 13 Jumlah Kendaraan di Kota Pekanbaru

Jenis Kendaraan	Tahun		
	2017	2018	2019
Mobil Penumpang	127.223	139.621	150.035
Bus	1.876	2.018	2.201
Truk	52.107	56.146	59.139
Sepeda Motor	486.141	522.952	559.461
Total	667347	720737	770836

Sumber: Kota Pekanbaru dalam Angka, 2019

Berdasarkan pada tabel diatas jumlah kendaraan seperti mobil penumpang, bus, truk, dan sepeda motor mengalami peningkatan setiap tahunnya, dan jenis kendaraan bermotor terbanyak di Kota Pekanbaru pada tahun 2019 yaitu kendaraan bermotor roda dua dibandingkan dengan kendaraan lainnya sebanyak 559.461 unit sepeda motor, sementara kendaraan yang paling sedikit jumlahnya yaitu bus sebanyak 2.201 unit. Maka dengan demikian akan menimbulkan peningkatan jumlah volume kendaraan dilihat dari jumlah keseluruhan kendaraan pada tahun 2019 sebanyak 770.836 yang akan mamadati Kota Pekanbaru sehingga akan berdampak pada masalah lalu lintas seperti kemacetan dan titik

terparah pada daerah persimpangan jalan karena perbedaan arus jalan. Namun jumlah ini hanya kendaraan yang berasal dari dalam Kota Pekanbaru saja, belum lagi dengan kendaraan yang datang dari luar Kota Pekanbaru yang juga akan memadati arus lalu lintas di Kota Pekanbaru.

4.4.3 Kondisi Pola Aktivitas

Sistem perkotaan pada setiap penggunaan lahan memiliki beberapa karakteristik dan persyaratan teknis yang harus dipenuhi dalam perencanaannya, yang berarti bahwa lokasi berbagai kegiatan tidak berada dalam suatu kawasan, sehingga masyarakat harus melakukan perjalanan melaksanakan kegiatannya. Akibatnya muncul berbagai pergerakan melalui jaringan transportasi.

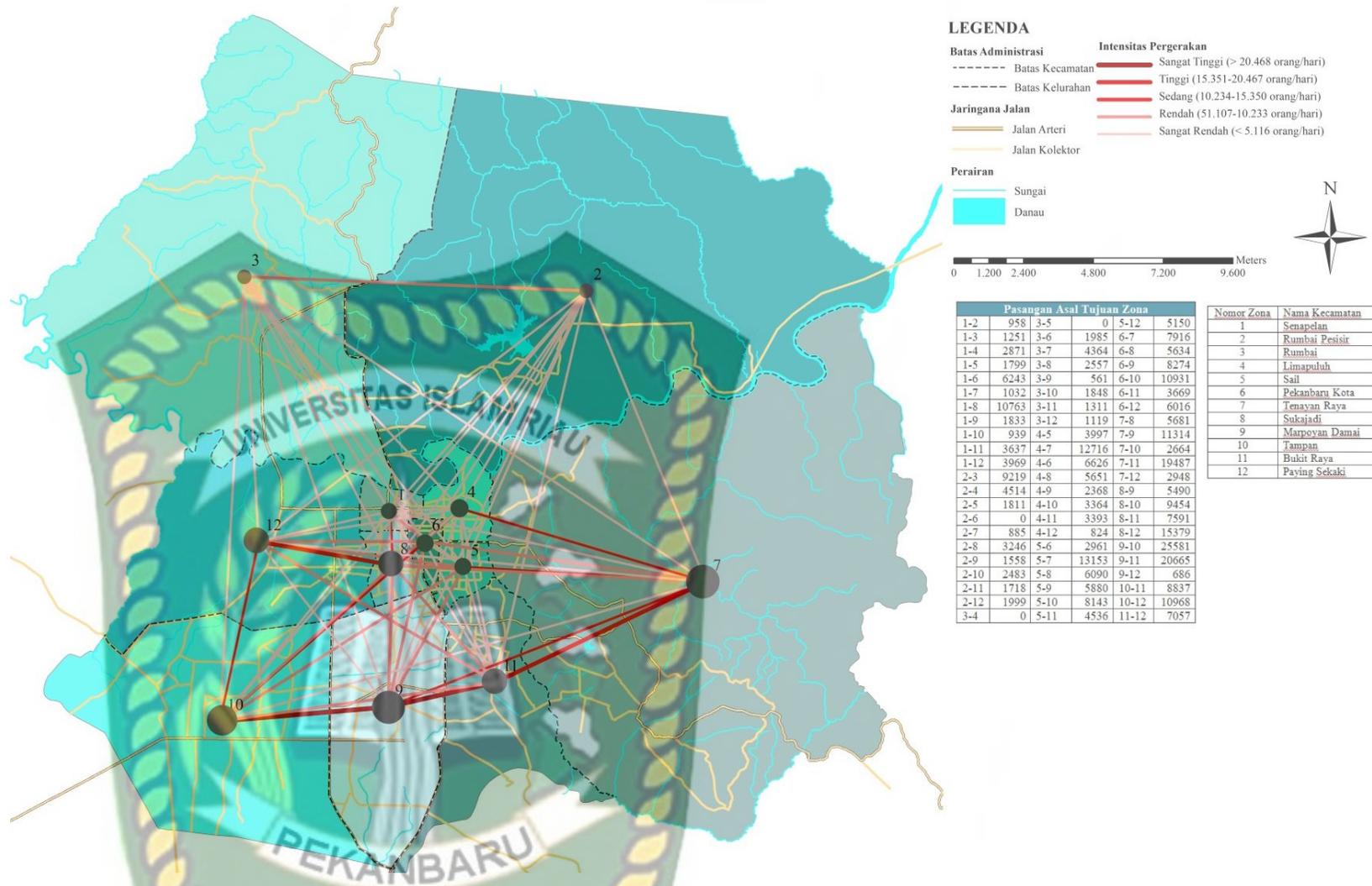
Struktur ruang kota mempengaruhi pola aktivitas, konektivitas antar pusat pelayanan akan membentuk karakteristik pergerakan. Pergerakan lalu lintas timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan, dijelaskan dalam bentuk arus pergerakan. Besaran arus pergerakan ditentukan oleh fungsi pusat-pusat pelayanan di suatu kota. Beberapa pusat-pusat pelayanan Kota Pekanbaru yang sangat berdampak pada pola aktivitas yang tentunya memicu bangkitan dan tarikan pergerakan yang cukup tinggi adalah wilayah dengan jenis kegiatan di pusat-pusat pelayanan di Kota Pekanbaru diantaranya yaitu aktivitas di wilayah pusat pemerintahan, bandara, pariwisata, pusat perdagangan, sarana publik, dan pusat permukiman.

Pemicu tarikan pergerakan penduduk yang cukup besar akan mengarah pada Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) di Kecamatan Pekanbaru Kota. Kecamatan Pekanbaru Kota merupakan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) dengan fungsi sebagai pusat perdagangan, pusat perhubungan, pusat pendidikan, dan pusat

pengetahuan teknologi dan industri, serta pusat permukiman. Fungsi-fungsi pelayanan lingkungan dengan skala Kecamatan beberapa menimbulkan pergerakan namun besarnya tidak terlalu tinggi, tetap adanya konektivitas sebagai pusat pemerintahan untuk skala lingkungan dan kebutuhan pergerakan penduduk.

Pola aktivitas sesuai fungsi pemanfaatan ruang dan fungsi struktur ruang untuk setiap kegiatan tentunya akan sangat berkaitan dengan pemenuhan kebutuhan dari setiap perbedaan peruntukan kegiatan wilayah. Maka diperlukan jaringan penghubung antar kegiatan yang bebas kemacetan dan lancar. Jaringan yang direncanakan sesuai dengan rencana pengembangan jaringan di Kota Pekanbaru adalah meningkatkan jalur transportasi darat yang mampu melayani pergerakan eksternal maupun internal serta jalur yang memiliki prospek cerah dalam pengembangan kegiatan potensial dan unggulan seperti pariwisata dan pemenuhan kebutuhan pengembangan sistem perkotaan.





Gambar 4. 2 Peta Desire Line Kecamatan di Kota Pekanbaru

BAB V

ANALISIS PERILAKU RUMAH TANGGA PENGGUNA SEPEDA MOTOR DI KOTA PEKANBARU

Pada bab ini, penulis akan melakukan analisis data dan pembahasan mengenai hasil penelitian yang telah dilakukan. Dalam konteks ini, akan dilihat bagaimana hubungan variabel perilaku perjalanan yang terukur, yaitu: jarak tempuh, biaya, dan waktu tempuh dengan variabel sosial, ekonomi, dan demografi yang digambarkan oleh jumlah anggota keluarga, jumlah kepemilikan sepeda motor, dan pendapatan rumah tangga.

Langkah pertama yang dilakukan oleh peneliti yaitu melakukan persiapan seperti membuat rencana survei, merancang desain survei, membuat form wawancara, menyiapkan alat, menyusun perencanaan survei, dan mempersiapkan rekapitulasi data yang nantinya akan diisi berdasarkan hasil survei yang dilakukan. Langkah kedua, peneliti menentukan pembagian zona dan menentukan banyak sampel yang akan diteliti. Jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini yaitu sebesar 0,5% dari jumlah rumah tangga total yaitu 268.444 rumah tangga di Kota Pekanbaru, sehingga didapatkan hasil jumlah sampel sebanyak 1.344 rumah tangga yang akan diteliti. Langkah ketiga, peneliti melakukan interview atau wawancara kepada rumah tangga yang ada di setiap kecamatan dan kelurahan di Kota Pekanbaru dengan menggunakan form kuesioner. Beberapa hal yang akan ditanyakan seperti berapa banyak perjalanan yang dilakukan dalam satu hari oleh setiap anggota keluarga, moda transportasi apa yang digunakan, kapan perjalanan tersebut dilakukan, asal dan tujuan perjalanan, dan lain lain.

Data yang dikumpulkan dari hasil wawancara yaitu sebanyak 1.344 rumah tangga yang melakukan pergerakan di Kota Pekanbaru. Langkah keempat, data – data yang telah diperoleh selama survei akan dilakukan rekapitulasi data menggunakan microsoft excel, sehingga akan menjadi database. Data ini akan diolah dan dilakukan analisis sehingga menghasilkan data yang dapat digunakan dalam penelitian ini. Selanjutnya, peneliti membagi data tersebut berdasarkan moda transportasi yang digunakan oleh rumah tangga untuk melakukan pergerakan hariannya. Dalam penelitian ini, peneliti hanya mengambil sampel rumah tangga yang melakukan pergerakan menggunakan sepeda motor. Dari 1.344 rumah tangga, terdapat sebanyak 528 rumah tangga yang memiliki dan melakukan aktivitas menggunakan sepeda motor, sementara rumah tangga yang lain menggunakan mobil, angkutan umum, serta kendaraan lain. Langkah kelima, output yang dihasilkan dalam penelitian ini berupa hubungan antara perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor dengan kondisi sosial, ekonomi, demografi. Adapun data yang akan digunakan dalam analisis ini ditampilkan pada tabel berikut:

Tabel 5. 1 Contoh Data Perilaku Perjalanan dan Sosial Ekonomi Demografi

NO	Nama	Perilaku Perjalanan			Sosial Ekonomi Demografi		
		Jarak Tempuh	Biaya (Rp)	Waktu Tempuh	Kepemilikan Sepeda Motor	Jumlah Anggota Keluarga	Pendapatan (Juta)
1	Ilham	15,1	20	30	2	2	6,5
2	Rizki	9,3	10	26	2	2	3,5
3	Darma	8	20	19	2	3	4,5
4	Masmur	7	20	17	2	2	7
5	Fajri	9,3	10	24	2	2	3
6	Ferdiansyah	14	10	34	2	2	6,5
7	Fikri Syahputra	13,2	40	34	2	3	5
8	Rory Syahputra	4	10	11	2	2	1,5
9	Hasbi Ramadhan	21,6	10	44	2	2	2
10	Iqbal	12	15	26	2	3	2

Sumber: Hasil Wawancara, 2021

5.1 Analisis Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Demografi Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor

Kondisi sosial, ekonomi, dan demografi rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru meliputi jumlah kepemilikan sepeda motor, jumlah anggota keluarga, dan pendapatan. Untuk melihat nilai terendah, nilai tertinggi, rata – rata, dan rasio pada kondisi sosial ekonomi dan demografi rumah tangga di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 2 Nilai Mix, Max, Rata – Rata, dan Rasio SED

Kategori	Nilai Min	Nilai Max	Rata - Rata	Rasio
Kepemilikan Sepeda Motor	2	4	3	1:2
Jumlah Anggota Keluarga	2	5	3,5	2:5
Pendapatan	2	9	5,5	2:9

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Dari tabel diatas dari 528 rumah tangga, didapatkan nilai rata rata untuk variabel kepemilikan sepeda motor adalah 3, sementara untuk nilai minimum adalah 2 dan nilai maksimum adalah 4, rasio variabel kepemilikan sepeda motor adalah 1 : 2. Variabel jumlah anggota keluarga memiliki rata – rata sebesar 3,5, untuk nilai minimum adalah 2 dan nilai maksimum adalah 5, sementara rasio pada variabel jumlah anggota rumah tangga adalah 2 : 5. Variabel pendapatan memiliki rata – rata sebesar 5,5, nilai minimum adalah 2 dan nilai maksimum adalah 9, sementara rasio pada variabel pendapatan adalah 2 : 9.

Adapun karakteristik kondisi sosial, ekonomi, dan demografi di Kota Pekanbaru berdasarkan hasil kuesioner penelitian dan wawancara dengan seluruh rumah tangga di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada pembahasan dibawah ini.

1. Kepemilikan Sepeda Motor

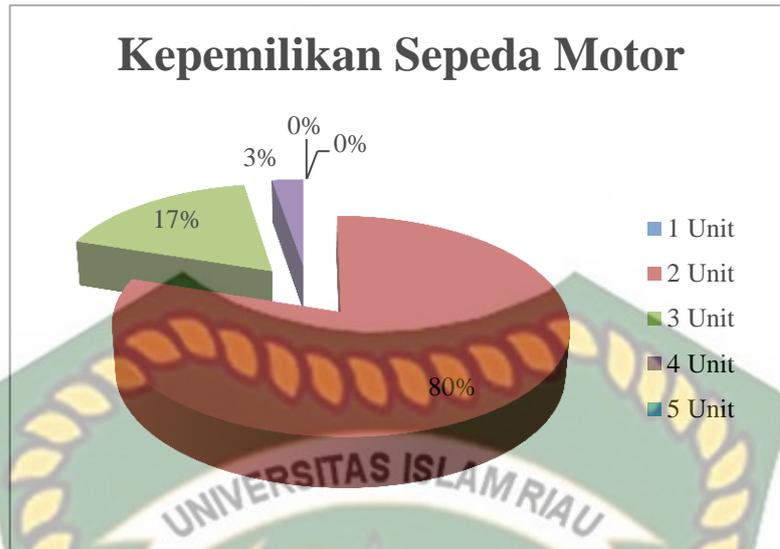
Kepemilikan kendaraan pribadi sangat menunjang kemudahan dalam melakukan pergerakan karena pemilik kendaraan pribadi tersebut dapat melakukan perjalanan kapan saja tanpa terikat waktu atau tertentu. Karakteristik sosial, ekonomi, dan demografi rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru berdasarkan kategori kepemilikan sepeda motor, dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 5. 3 Kepemilikan Sepeda Motor Rumah Tangga di Kota Pekanbaru

Kepemilikan Sepeda Motor	Jumlah (RT)
1 Unit	0
2 Unit	423
3 Unit	91
4 Unit	14
5 Unit	0

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Dari 1.342 rumah tangga yang di survei, sebanyak 528 rumah tangga di Kota Pekanbaru yang memiliki sepeda motor. Dari tabel diatas dapat disimpulkan sebesar 80% rumah tangga di Kota Pekanbaru memiliki sepeda motor sebanyak 2 unit, 17% rumah tangga memiliki sepeda motor sebanyak 3 unit, dan 3% rumah tangga memiliki sepeda motor sebanyak 4 unit.



Gambar 5. 1 Kepemilikan Sepeda Motor Rumah Tangga di Kota Pekanbaru

2. Jumlah Anggota Keluarga

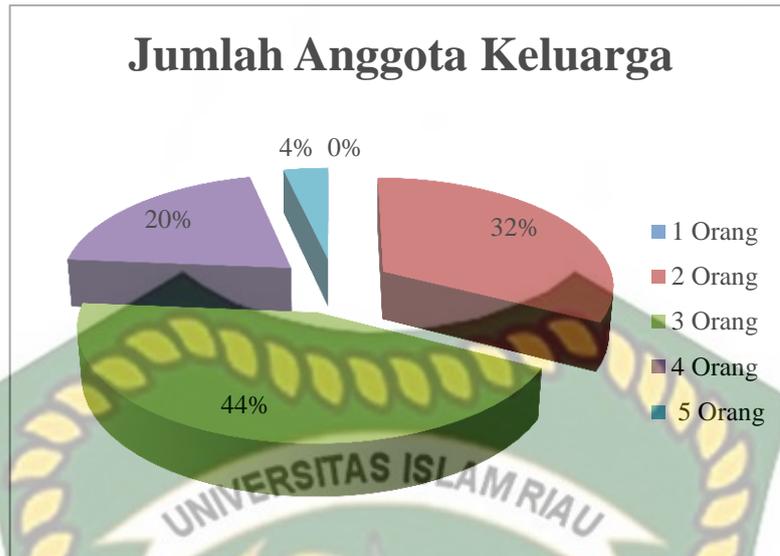
Karakteristik sosial, ekonomi, dan demografi rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru berdasarkan jumlah anggota keluarga, dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 5. 4 Jumlah Anggota Rumah Tangga di Kota Pekanbaru

Jumlah Anggota Keluarga	Jumlah (RT)
1 Orang	0
2 Orang	172
3 Orang	231
4 Orang	106
5 Orang	19

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Dari tabel diatas dapat disimpulkan sebesar 32% rumah tangga di Kota Pekanbaru memiliki jumlah anggota keluarga sebanyak 2 orang, 44% rumah tangga memiliki anggota keluarga sebanyak 3 orang, 20% rumah tangga memiliki anggota keluarga sebanyak 4 orang, dan 4% rumah tangga memiliki anggota keluarga sebanyak 5 orang.



Gambar 5. 2 Jumlah Anggota Keluarga Rumah Tangga di Kota Pekanbaru

3. Pendapatan

Tingkat pendapatan menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi perilaku perjalanan dari suatu keluarga, karena penghasilan akan menentukan kemampuan seseorang untuk membayar suatu perjalanan. Kategori sosial, ekonomi, dan demografi rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru berdasarkan pendapatan dapat dilihat pada gambar berikut ini:

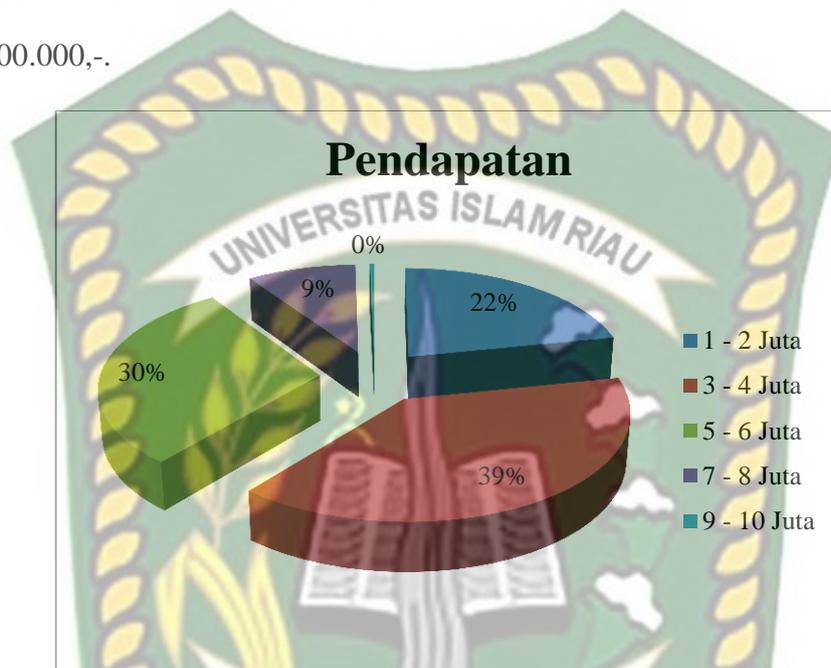
Tabel 5. 5 Pendapatan Rumah Tangga di Kota Pekanbaru

Pendapatan	Jumlah (RT)
1 - 2 Juta	115
3 - 4 Juta	207
5 - 6 Juta	156
7 - 8 Juta	48
9 - 10 Juta	2

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Dari tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa sebesar 22% rumah tangga di Kota Pekanbaru dengan tingkat pendapatan berkisar Rp. 1.000.000,- sampai

Rp. 2.000.000,- , 39% rumah tangga dengan tingkat pendapatan berkisar Rp. 3.000.000,- sampai Rp. 4.000.000,- , 30% rumah tangga dengan tingkat pendapatan berkisar Rp. 5.000.000,- sampai Rp. 6.000.000,-, dan 9% rumah tangga dengan tingkat pendapatan berkisar Rp. 7.000.000,- sampai Rp. 8.000.000,-.



Gambar 5. 3 Jumlah Pendapatan Rumah Tangga di Kota Pekanbaru

5.2 Analisis Perilaku Perjalanan Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor

Karakteristik perilaku perjalanan pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru meliputi jarak tempuh, biaya, dan waktu tempuh. Berikut ini adalah karakteristik perilaku perjalanan di Kota Pekanbaru berdasarkan hasil kuesioner penelitian dan wawancara dengan seluruh rumah tangga di Kota Pekanbaru.

1. Jarak Tempuh

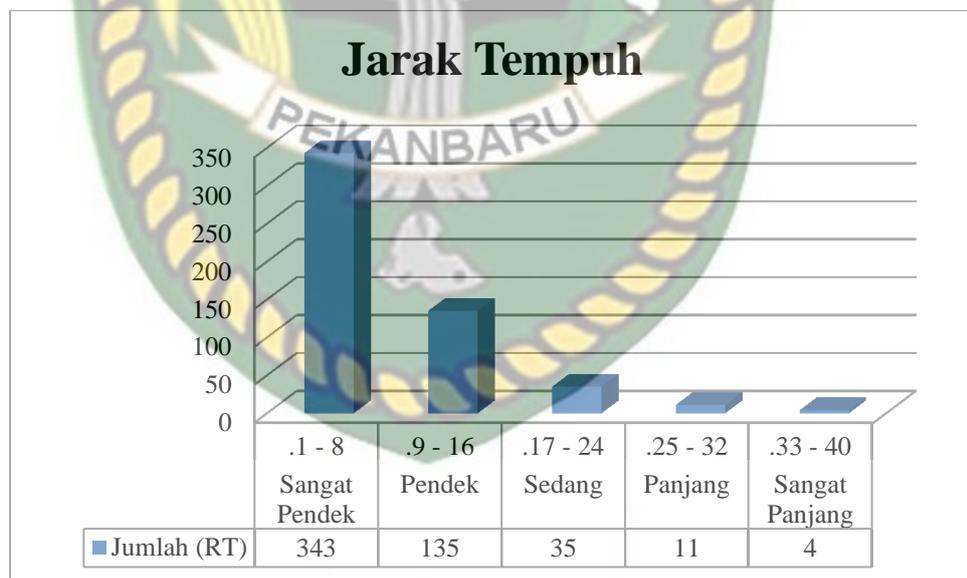
Karakteristik perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru berdasarkan jarak tempuh, dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 5. 6 Jarak Tempuh Rumah Tangga di Kota Pekanbaru

Jarak Tempuh (Km)	Jumlah (RT)
1 - 8	343
9 - 16	135
17 - 24	35
25 - 32	11
33 - 40	4

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa sebesar 65% rumah tangga menempuh jarak sejauh 1 sampai 8 km, sebesar 25% rumah tangga menempuh jarak sejauh 9 sampai 16 km, sebesar 7% rumah tangga menempuh jarak sejauh 17 sampai 24 km, sebesar 2% rumah tangga menempuh jarak sejauh 25 sampai 32 km, dan sebesar 1% rumah tangga menempuh jarak sejauh 33 sampai 40 km.



Gambar 5. 4 Jarak Tempuh Rumah Tangga di Kota Pekanbaru

2. Biaya

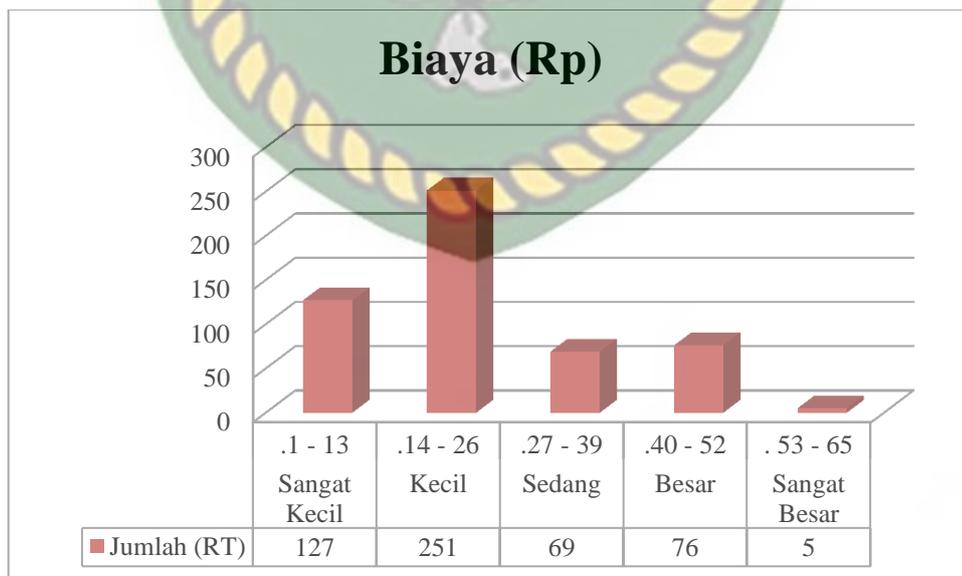
Karakteristik perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru berdasarkan biaya, dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 5. 7 Biaya Rumah Tangga di Kota Pekanbaru

Biaya (Rp)	Jumlah (RT)
1 - 13	127
14 - 26	251
27 - 39	69
40 - 52	76
53 - 65	5

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa sebesar 24% rumah tangga dengan biaya pengeluaran perhari sebanyak Rp. 1.000,- sampai Rp. 13.000,- , 48% rumah tangga dengan biaya pengeluaran perhari sebanyak Rp. 14.000,- sampai Rp. 26.000,- , 13% rumah tangga dengan biaya pengeluaran perhari sebanyak Rp. 27.000,- sampai Rp. 39.000,- , 14% rumah tangga dengan biaya pengeluaran perhari sebanyak Rp. 40.000,- sampai Rp. 52.000,- , dan 1% rumah tangga dengan biaya pengeluaran perhari sebanyak Rp. 53.000,- sampai Rp. 65.000,-.



Gambar 5. 5 Biaya Rumah Tangga di Kota Pekanbaru

3. Waktu Tempuh

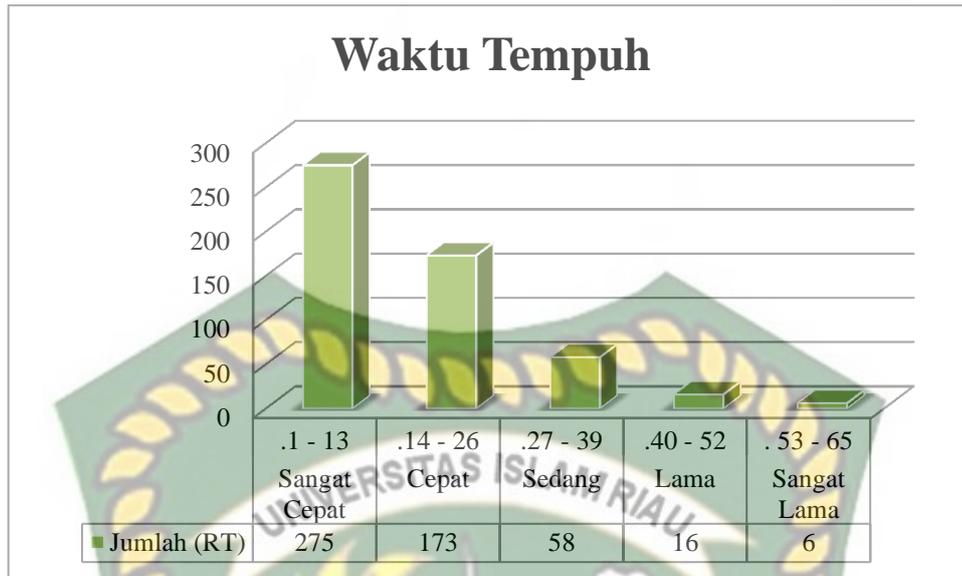
Kategori perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru berdasarkan waktu tempuh, dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 5.8 Waktu Tempuh Rumah Tangga di Kota Pekanbaru

Waktu Tempuh	Jumlah (RT)
1 - 13	275
14 - 26	173
27 - 39	58
40 - 52	16
53 - 65	6

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Lama waktu perjalanan sangat bergantung dari jarak yang ditempuh dari tempat asal ketempat tujuan. Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa sebesar 52% rumah tangga dengan waktu tempuh berkisar antara 1 sampai 13 menit, 33% rumah tangga dengan waktu tempuh berkisar antara 14 menit sampai 26 menit, 11% rumah tangga dengan waktu tempuh berkisar antara 27 menit sampai 39 menit, 3% rumah tangga dengan waktu tempuh berkisar antara 40 menit sampai 52 menit, dan 1% rumah tangga dengan waktu tempuh berkisar antara 53 menit sampai 65 menit.



Gambar 5. 6 Waktu Tempu Rumah Tangga di Kota Pekanbaru

5.3 Analisis Hubungan Perilaku Perjalanan Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor dengan Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Demografi

Untuk mengetahui hubungan antara perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru dengan kondisi sosial, ekonomi dan demografi, maka terlebih dahulu dimulai dengan menentukan variabel yaitu variabel bebas (*independent variable*) dalam penelitian ini adalah kondisi sosial, ekonomi, dan demografi, sementara variabel terikat (*dependent variable*) adalah perilaku perjalanan. Untuk mengetahui seberapa besar nilai hubungan dari masing – masing variabel, maka akan dilakukan analisis tabulasi silang.

Dengan menggunakan analisis crosstabs, maka data yang sudah didapat dari kuesioner harus dikategorikan terlebih dahulu. Adapun pengkategorianya dibagi kedalam tiga kelas, yaitu rendah (diwakili angka 1), sedang (diwakili angka 2), tinggi (diwakili angka 3). Penentuan kategori tersebut dilakukan dengan cara perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Nilai Range Antar Kelas} = \frac{\text{Nilai Maksimum} - \text{Nilai Minimum}}{\text{Jumlah Kategori}}$$

Adapun contoh data yang sudah dikategorikan adalah seperti yang ditampilkan pada tabel dibawah ini:

Tabel 5. 9 Contoh Data Perilaku Perjalanan dan Sosial Ekonomi Demografi yang Sudah di Kategorikan

NO	Nama	Perilaku Perjalanan			Sosial Ekonomi Demografi		
		Jarak Tempuh	Biaya (Rp)	Waktu Tempuh	Kepemilikan Sepeda Motor	Jumlah Anggota Keluarga	Pendapatan (Juta)
1	Ilham	2	1	2	1	1	3
2	Rizki	1	1	2	1	1	2
3	Darma	1	1	1	1	2	2
4	Masmur	1	1	1	1	1	3
5	Fajri	1	1	2	1	1	1
6	Ferdiansyah	1	1	2	1	1	3
7	Fikri Syahputra	1	2	2	1	2	2
8	Rory Syahputra	1	1	1	1	1	1
9	Hasbi Ramadhan	2	1	2	1	1	1
10	Iqbal	1	1	2	1	2	1

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Hasil dari analisis *crosstabs* akan menghasilkan suatu analisis hubungan antar variabel perilaku perjalanan sebagai baris dan kondisi sosial, ekonomi, dan demografi sebagai kolom yang akan ditinjau melalui uji *chi-square*. Dalam menentukan apakah terdapat hubungan antara variabel baris dan kolom, maka harus menentukan hipotesisnya terlebih dahulu, yaitu:

H₀ = tidak terdapat hubungan antara perilaku perjalanan dengan kondisi sosial ekonomi demografi

H_a = terdapat hubungan antara perilaku perjalanan dengan kondisi sosial ekonomi demografi

5.3.1 Analisis Jarak Tempuh

1. Jarak Tempuh dan Kepemilikan Sepeda Motor

Hasil analisis tabulasi silang antara jarak tempuh rumah tangga di Kota Pekanbaru dengan kepemilikan sepeda motor dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 10 Hubungan Jarak Tempuh dengan Kepemilikan Sepeda Motor

		Kepemilikan_Sepeda_Motor			Total		
		Sedikit	Sedang	Banyak			
Jarak_Tempuh	Sangat Pendek	Count	269	63	11	343	
		% of Total	50,9%	11,9%	2,1%	65,0%	
	Pendek	Count	112	20	3	135	
		% of Total	21,2%	3,8%	,6%	25,6%	
	Sedang	Count	31	4	0	35	
		% of Total	5,9%	,8%	0,0%	6,6%	
	Panjang	Count	8	3	0	11	
		% of Total	1,5%	,6%	0,0%	2,1%	
	Sangat Panjang	Count	3	1	0	4	
		% of Total	,6%	,2%	0,0%	,8%	
	Total		Count	423	91	14	528
			% of Total	80,1%	17,2%	2,7%	100,0%

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan hasil crosstabs diatas menunjukkan, tingkat kepemilikan sepeda motor yang tergolong dalam kategori sedikit adalah sebanyak 423 atau sebesar 80,1%, tingkat kepemilikan sepeda motor yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 91 atau sebesar 17,2%, dan tingkat kepemilikan sepeda motor yang tergolong dalam kategori banyak adalah sebanyak 14 atau sebesar 2,7%. Sedangkan, tingkat jarak tempuh yang tergolong dalam kategori sangat pendek adalah sebanyak 343 atau sebesar 65%, tingkat jarak tempuh yang tergolong dalam kategori pendek adalah sebanyak 135 atau sebesar 25,6%, tingkat jarak tempuh yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 35 atau sebesar 6,6%, tingkat jarak tempuh

yang tergolong dalam kategori panjang adalah sebanyak 11 atau sebesar 2,1%, dan tingkat jarak tempuh yang tergolong dalam kategori sangat panjang adalah sebanyak 4 atau sebesar 0,8%.

Tabel 5. 11 Chi-Square Jarak Tempuh dan Kepemilikan Sepeda Motor

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4,660 ^a	8	,793
Likelihood Ratio	5,953	8	,652
Linear-by-Linear Association	1,458	1	,227
N of Valid Cases	528		

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan tabel chi square variabel jarak tempuh dan kepemilikan sepeda motor, dapat diketahui bahwa nilai *pearson chi-square* adalah sebesar 0,793. Maka nilai *pearson chi square* lebih besar dari 0,05 dan H0 diterima. Sehingga, tidak terdapat hubungan antara jarak tempuh dengan kepemilikan sepeda motor.

2. Jarak Tempuh dan Jumlah Anggota Keluarga

Hasil analisis tabulasi silang antara jarak tempuh rumah tangga di Kota Pekanbaru dengan jumlah anggota keluarga dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 12 Hubungan Jarak Tempuh dengan Jumlah Anggota Keluarga

		Jumlah_Anggota_Keluarga				Total	
		Sedikit	Sedang	Banyak	Sangat Banyak		
Jarak_Tempuh	Sangat Pendek	Count	101	153	75	14	343
		% of Total	19,1%	29,0%	14,2%	2,7%	65,0%
	Pendek	Count	51	54	25	5	135
		% of Total	9,7%	10,2%	4,7%	,9%	25,6%
	Sedang	Count	15	18	2	0	35
		% of Total	2,8%	3,4%	,4%	0,0%	6,6%
	Panjang	Count	3	6	2	0	11
		% of Total	,6%	1,1%	,4%	0,0%	2,1%

		Jumlah_Anggota_Keluarga				Total
		Sedikit	Sedang	Banyak	Sangat Banyak	
Sangat Panjang	Count	2	0	2	0	4
	% of Total	,4%	0,0%	,4%	0,0%	,8%
Total	Count	172	231	106	19	528
	% of Total	32,6%	43,8%	20,1%	3,6%	100,0%

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan hasil crosstabs diatas menunjukkan, tingkat jumlah anggota keluarga yang tergolong dalam kategori sedikit adalah sebanyak 172 atau sebesar 32,6%, tingkat jumlah anggota keluarga yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 231 atau sebesar 43,8%, tingkat jumlah anggota keluarga yang tergolong dalam kategori banyak adalah sebanyak 106 atau sebesar 20,1% dan tingkat jumlah anggota keluarga yang tergolong dalam kategori sangat banyak adalah sebanyak 19 atau sebesar 3,6%. Sedangkan, tingkat jarak tempuh yang tergolong dalam kategori sangat pendek adalah sebanyak 343 atau sebesar 65%, tingkat jarak tempuh yang tergolong dalam kategori pendek adalah sebanyak 135 atau sebesar 25,6%, tingkat jarak tempuh yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 35 atau sebesar 6,6%, tingkat jarak tempuh yang tergolong dalam kategori panjang adalah sebanyak 11 atau sebesar 2,1%, dan tingkat jarak tempuh yang tergolong dalam kategori sangat panjang adalah sebanyak 4 atau sebesar 0,8%.

Tabel 5. 13 Chi-Square Jarak Tempuh dan Jumlah Anggota Keluarga

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,899 ^a	12	,247
Likelihood Ratio	19,125	12	,086
Linear-by-Linear Association	4,706	1	,030
N of Valid Cases	528		

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan tabel chi square jarak tempuh dan jumlah anggota keluarga, dapat diketahui bahwa nilai pearson chi-square adalah sebesar 0,247. Maka nilai pearson chi square lebih besar dari 0,05 dan H0 diterima. Sehingga, tidak terdapat hubungan antara jarak tempuh dengan jumlah anggota keluarga.

3. Jarak Tempuh dan Pendapatan

Hasil analisis tabulasi silang antara jarak tempuh rumah tangga di Kota Pekanbaru dengan jumlah anggota keluarga dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 14 Hubungan Jarak Tempuh dengan Pendapatan

		Pendapatan					Total		
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi			
Jarak_Tempuh	Sangat Pendek	Count	75	130	107	29	2	343	
		% of Total	14,2%	24,6%	20,3%	5,5%	,4%	65,0%	
	Pendek	Count	25	59	37	14	0	135	
		% of Total	4,7%	11,2%	7,0%	2,7%	0,0%	25,6%	
	Sedang	Count	9	14	8	4	0	35	
		% of Total	1,7%	2,7%	1,5%	,8%	0,0%	6,6%	
	Panjang	Count	5	1	4	1	0	11	
		% of Total	,9%	,2%	,8%	,2%	0,0%	2,1%	
	Sangat Panjang	Count	1	3	0	0	0	4	
		% of Total	,2%	,6%	0,0%	0,0%	0,0%	,8%	
	Total		Count	115	207	156	48	2	528
			% of Total	21,8%	39,2%	29,5%	9,1%	,4%	100,0%

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan hasil crosstabs diatas menunjukkan, tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori sangat rendah adalah sebanyak 115 atau sebesar 21,8%, tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori rendah adalah sebanyak 207 atau sebesar 39,2%, tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 156 atau sebesar 29,5%, tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori tinggi adalah sebanyak 48 atau sebesar 9,1%,

dan tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori sangat tinggi adalah sebanyak 2 atau sebesar 0,4%. Sedangkan, tingkat jarak tempuh yang tergolong dalam kategori sangat pendek adalah sebanyak 343 atau sebesar 65%, tingkat jarak tempuh yang tergolong dalam kategori pendek adalah sebanyak 135 atau sebesar 25,6%, tingkat jarak tempuh yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 35 atau sebesar 6,6%, tingkat jarak tempuh yang tergolong dalam kategori panjang adalah sebanyak 11 atau sebesar 2,1%, dan tingkat jarak tempuh yang tergolong dalam kategori sangat panjang adalah sebanyak 4 atau sebesar 0,8%.

Tabel 5. 15 Chi-Square Jarak Tempuh dan Pendapatan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12,920 ^a	16	,679
Likelihood Ratio	15,317	16	,502
Linear-by-Linear Association	,941	1	,332
N of Valid Cases	528		

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan tabel chi square jarak tempuh dan pendapatan, dapat diketahui bahwa nilai pearson chi-square adalah sebesar 0,679. Maka nilai pearson chi square lebih besar dari 0,05 dan H0 diterima. Sehingga, tidak terdapat hubungan antara jarak tempuh dengan pendapatan.

5.3.2 Analisis Biaya

1. Biaya dan Kepemilikan Sepeda Motor

Hasil analisis tabulasi silang antara biaya rumah tangga di Kota Pekanbaru dengan kepemilikan sepeda motor dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 16 Hubungan Antara Biaya dengan Kepemilikan Sepeda Motor

		Kepemilikan_Sepeda_Motor			Total	
		Sedikit	Sedang	Banyak		
Biaya	Sangat Kecil	Count	104	22	1	127
		% of Total	19,7%	4,2%	,2%	24,1%
	Kecil	Count	207	38	6	251
		% of Total	39,2%	7,2%	1,1%	47,5%
	Sedang	Count	54	13	2	69
		% of Total	10,2%	2,5%	,4%	13,1%
	Besar	Count	57	16	3	76
		% of Total	10,8%	3,0%	,6%	14,4%
	Sangat Besar	Count	1	2	2	5
		% of Total	,2%	,4%	,4%	,9%
Total	Count	423	91	14	528	
	% of Total	80,1%	17,2%	2,7%	100,0%	

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan hasil crosstabs diatas menunjukkan, tingkat kepemilikan sepeda motor yang tergolong dalam kategori sedikit adalah sebanyak 423 atau sebesar 80,1%, tingkat kepemilikan sepeda motor yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 91 atau sebesar 17,2%, dan tingkat kepemilikan sepeda motor yang tergolong dalam kategori banyak adalah sebanyak 14 atau sebesar 2,7%. Sedangkan, tingkat biaya yang tergolong dalam kategori sangat kecil adalah sebanyak 127 atau sebesar 24,1%, tingkat biaya yang tergolong dalam kategori kecil adalah sebanyak 251 atau sebesar 47,5%, tingkat biaya yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 69 atau sebesar 13,1%, tingkat biaya yang tergolong dalam kategori besar adalah sebanyak 76 atau sebesar 14,4%, dan tingkat biaya yang tergolong dalam kategori sangat besar adalah sebanyak 5 atau sebesar 0,9%.

Tabel 5. 17 Chi-Square Biaya dan Kepemilikan Sepeda Motor

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	34,177 ^a	8	,000
Likelihood Ratio	16,127	8	,041
Linear-by-Linear Association	7,773	1	,005
N of Valid Cases	528		

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan tabel chi square biaya dan kepemilikan sepeda motor, dapat diketahui bahwa nilai pearson chi-square adalah sebesar 0,000. Maka nilai pearson chi square kecil dari 0,05 dan H0 ditolak. Sehingga, terdapat hubungan antara biaya dengan kepemilikan sepeda motor.

2. Biaya dan Jumlah Anggota Keluarga

Hasil analisis tabulasi silang antara biaya rumah tangga di Kota Pekanbaru dengan jumlah anggota keluarga dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 18 Hubungan Antara Biaya dengan Jumlah Anggota Keluarga

		Jumlah_Anggota_Keluarga				Total		
		Sedikit	Sedang	Banyak	Sangat Banyak			
Biaya	Sangat Kecil	Count	52	45	24	6	127	
		% of Total	9,8%	8,5%	4,5%	1,1%	24,1%	
	Kecil	Count	78	127	40	6	251	
		% of Total	14,8%	24,1%	7,6%	1,1%	47,5%	
	Sedang	Count	19	29	19	2	69	
		% of Total	3,6%	5,5%	3,6%	,4%	13,1%	
	Besar	Count	23	28	20	5	76	
		% of Total	4,4%	5,3%	3,8%	,9%	14,4%	
	Sangat Besar	Count	0	2	3	0	5	
		% of Total	0,0%	,4%	,6%	0,0%	,9%	
	Total		Count	172	231	106	19	528
			% of Total	32,6%	43,8%	20,1%	3,6%	100,0%

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan hasil crosstabs diatas menunjukkan, tingkat jumlah anggota keluarga yang tergolong dalam kategori sedikit adalah sebanyak 172 atau sebesar 32,6%, tingkat jumlah anggota keluarga yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 231 atau sebesar 43,8%, tingkat jumlah anggota keluarga yang tergolong dalam kategori banyak adalah sebanyak 106 atau sebesar 20,1% dan tingkat jumlah anggota keluarga yang tergolong dalam kategori sangat banyak adalah sebanyak 19 atau sebesar 3,6%. Sedangkan, tingkat biaya yang tergolong dalam kategori sangat kecil adalah sebanyak 127 atau sebesar 24,1%, tingkat biaya yang tergolong dalam kategori kecil adalah sebanyak 251 atau sebesar 47,5%, tingkat biaya yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 69 atau sebesar 13,1%, tingkat biaya yang tergolong dalam kategori besar adalah sebanyak 76 atau sebesar 14,4%, dan tingkat biaya yang tergolong dalam kategori sangat besar adalah sebanyak 5 atau sebesar 0,9%.

Tabel 5. 19 Chi-Square Biaya dan Jumlah Anggota Keluarga

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	23,988 ^a	12	,020
Likelihood Ratio	23,855	12	,021
Linear-by-Linear Association	6,808	1	,009
N of Valid Cases	528		

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan tabel chi square biaya dan jumlah anggota keluarga, dapat diketahui bahwa nilai pearson chi-square adalah sebesar 0,020. Maka nilai pearson chi square kecil dari 0,05 dan H0 ditolak. Sehingga, terdapat hubungan antara biaya dengan jumlah anggota keluarga.

3. Biaya dan Pendapatan

Hasil analisis tabulasi silang antara biaya rumah tangga di Kota Pekanbaru dengan pendapatan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 20 Hubungan Antara Biaya dengan Pendapatan

		Pendapatan					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Biaya	Sangat Kecil	Count 42	61	19	5	0	127
	% of Total	8,0%	11,6%	3,6%	,9%	0,0%	24,1%
	Kecil	Count 55	110	70	16	0	251
	% of Total	10,4%	20,8%	13,3%	3,0%	0,0%	47,5%
	Sedang	Count 9	22	30	8	0	69
	% of Total	1,7%	4,2%	5,7%	1,5%	0,0%	13,1%
Besar	Count 9	14	36	15	2	76	
% of Total	1,7%	2,7%	6,8%	2,8%	,4%	14,4%	
Sangat Besar	Count 0	0	1	4	0	5	
% of Total	0,0%	0,0%	,2%	,8%	0,0%	,9%	
Total	Count 115	207	156	48	2	528	
% of Total	21,8%	39,2%	29,5%	9,1%	,4%	100,0%	

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan hasil crosstabs diatas menunjukkan, tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori sangat rendah adalah sebanyak 115 atau sebesar 21,8%, tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori rendah adalah sebanyak 207 atau sebesar 39,2%, tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 156 atau sebesar 29,5%, tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori tinggi adalah sebanyak 48 atau sebesar 9,1%, dan tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori sangat tinggi adalah sebanyak 2 atau sebesar 0,4%. Sedangkan, tingkat biaya yang tergolong dalam kategori sangat kecil adalah sebanyak 127 atau sebesar 24,1%, tingkat biaya yang tergolong dalam kategori kecil adalah sebanyak 251 atau sebesar 47,5%, tingkat biaya yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 69 atau

sebesar 13,1%, tingkat biaya yang tergolong dalam kategori besar adalah sebanyak 76 atau sebesar 14,4%, dan tingkat biaya yang tergolong dalam kategori sangat besar adalah sebanyak 5 atau sebesar 0,9%.

Tabel 5. 21 Chi-Square Biaya dan Pendapatan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	107,040 ^a	16	,000
Likelihood Ratio	89,608	16	,000
Linear-by-Linear Association	68,633	1	,000
N of Valid Cases	528		

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan tabel chi square biaya dan pendapatan, dapat diketahui bahwa nilai pearson chi-square adalah sebesar 0,00. Maka nilai pearson chi square kecil dari 0,05 dan H0 ditolak. Sehingga, terdapat hubungan antara biaya dengan pendapatan.

5.3.3 Analisis Waktu Tempuh

1. Waktu Tempuh dan Kepemilikan Sepeda Motor

Hasil analisis tabulasi silang antara waktu tempuh rumah tangga di Kota Pekanbaru dengan kepemilikan sepeda motor dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 22 Hubungan Antara Waktu Tempuh dengan Kepemilikan Sepeda Motor

		Kepemilikan_Sepeda_Motor			Total	
		Sedikit	Sedang	Banyak		
Waktu_Tempuh	Sangat Cepat	Count	213	54	8	275
		% of Total	40,3%	10,2%	1,5%	52,1%
	Cepat	Count	142	25	6	173
		% of Total	26,9%	4,7%	1,1%	32,8%
	Sedang	Count	51	7	0	58
		% of Total	9,7%	1,3%	0,0%	11,0%
	Lama	Count	13	3	0	16
		% of Total	2,5%	,6%	0,0%	3,0%
	Sangat Lama	Count	4	2	0	6
		% of Total	,8%	,4%	0,0%	1,1%
	Total	Count	423	91	14	528
		% of Total	80,1%	17,2%	2,7%	100,0%

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan hasil crosstabs diatas menunjukkan, tingkat kepemilikan sepeda motor yang tergolong dalam kategori sedikit adalah sebanyak 423 atau sebesar 80,1%, tingkat kepemilikan sepeda motor yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 91 atau sebesar 17,2%, dan tingkat kepemilikan sepeda motor yang tergolong dalam kategori banyak adalah sebanyak 14 atau sebesar 2,7%. Sedangkan, tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori sangat cepat adalah sebanyak 275 atau sebesar 52,1%, tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori cepat adalah sebanyak 173 atau sebesar 32,8%, tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 58 atau sebesar 11%, tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori lama adalah sebanyak 16 atau sebesar 3%, dan tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori sangat lama adalah sebanyak 6 atau sebesar 1,1%.

Tabel 5. 23 Chi-Square Waktu Tempuh dan Kepemilikan Sepeda Motor

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7,052 ^a	8	,531
Likelihood Ratio	9,044	8	,339
Linear-by-Linear Association	1,966	1	,161
N of Valid Cases	528		

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan tabel chi square waktu tempuh dan kepemilikan sepeda motor, dapat diketahui bahwa nilai pearson chi-square adalah sebesar 0,531. Maka nilai pearson chi square lebih besar dari 0,05 dan H0 diterima. Sehingga, tidak terdapat hubungan antara waktu tempuh dengan kepemilikan sepeda motor.

2. Waktu Tempuh dan Jumlah Anggota Keluarga

Hasil analisis tabulasi silang antara waktu tempuh rumah tangga di Kota Pekanbaru dengan jumlah anggota keluarga dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 24 Hubungan Antara Waktu Tempuh dengan Jumlah Anggota Keluarga

		Jumlah Anggota Keluarga				Total		
		Sedikit	Sedang	Banyak	Sangat Banyak			
Waktu_Tempuh	Sangat Cepat	Count	77	127	59	12	275	
		% of Total	14,6%	24,1%	11,2%	2,3%	52,1%	
	Cepat	Count	67	65	35	6	173	
		% of Total	12,7%	12,3%	6,6%	1,1%	32,8%	
	Sedang	Count	19	30	8	1	58	
		% of Total	3,6%	5,7%	1,5%	,2%	11,0%	
	Lama	Count	8	6	2	0	16	
		% of Total	1,5%	1,1%	,4%	0,0%	3,0%	
	Sangat Lama	Count	1	3	2	0	6	
		% of Total	,2%	,6%	,4%	0,0%	1,1%	
	Total		Count	172	231	106	19	528
			% of Total	32,6%	43,8%	20,1%	3,6%	100,0%

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan hasil crosstabs diatas menunjukkan, tingkat jumlah anggota keluarga yang tergolong dalam kategori sedikit adalah sebanyak 172 atau sebesar 32,6%, tingkat jumlah anggota keluarga yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 231 atau sebesar 43,8%, tingkat jumlah anggota keluarga yang tergolong dalam kategori banyak adalah sebanyak 106 atau sebesar 20,1% dan tingkat jumlah anggota keluarga yang tergolong dalam kategori sangat banyak adalah sebanyak 19 atau sebesar 3,6%. Sedangkan, tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori sangat cepat adalah sebanyak 275 atau sebesar 52,1%, tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori cepat adalah sebanyak 173 atau sebesar 32,8%, tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 58 atau sebesar 11%, tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori lama adalah sebanyak 16 atau sebesar 3%, dan tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori sangat lama adalah sebanyak 6 atau sebesar 1,1%.

Tabel 5. 25 Chi-Square Waktu Tempuh dan Jumlah Anggota Keluarga

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12,855 ^a	12	,380
Likelihood Ratio	13,766	12	,316
Linear-by-Linear Association	4,053	1	,044
N of Valid Cases	528		

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan tabel chi square waktu tempuh dan jumlah anggota keluarga, dapat diketahui bahwa nilai pearson chi-square adalah sebesar 0,380. Maka nilai pearson chi square lebih besar dari 0,05 dan H0 diterima. Sehingga, tidak terdapat hubungan antara waktu tempuh dengan jumlah anggota keluarga.

3. Waktu Tempuh dan Pendapatan

Hasil analisis tabulasi silang antara waktu tempuh rumah tangga di Kota Pekanbaru dengan pendapatan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 26 Hubungan Antara Waktu Tempuh dengan Pendapatan

			Pendapatan					Total
			Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Waktu_Tempuh	Sangat Cepat	Count	62	105	88	19	1	275
		% of Total	11,7%	19,9%	16,7%	3,6%	,2%	52,1%
	Cepat	Count	36	72	42	22	1	173
		% of Total	6,8%	13,6%	8,0%	4,2%	,2%	32,8%
	Sedang	Count	7	20	25	6	0	58
		% of Total	1,3%	3,8%	4,7%	1,1%	0,0%	11,0%
	Lama	Count	8	6	1	1	0	16
		% of Total	1,5%	1,1%	,2%	,2%	0,0%	3,0%
	Sangat Lama	Count	2	4	0	0	0	6
		% of Total	,4%	,8%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%
	Total	Count	115	207	156	48	2	528
		% of Total	21,8%	39,2%	29,5%	9,1%	,4%	100,0%

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan hasil crosstabs diatas menunjukkan, tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori sangat rendah adalah sebanyak 115 atau sebesar 21,8%, tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori rendah adalah sebanyak 207 atau sebesar 39,2%, tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 156 atau sebesar 29,5%, tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori tinggi adalah sebanyak 48 atau sebesar 9,1%, dan tingkat pendapatan yang tergolong dalam kategori sangat tinggi adalah sebanyak 2 atau sebesar 0,4%. Sedangkan, tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori sangat cepat adalah sebanyak 275 atau sebesar 52,1%, tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori cepat adalah

sebanyak 173 atau sebesar 32,8%, tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori sedang adalah sebanyak 58 atau sebesar 11%, tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori lama adalah sebanyak 16 atau sebesar 3%, dan tingkat waktu tempuh yang tergolong dalam kategori sangat lama adalah sebanyak 6 atau sebesar 1,1%.

Tabel 5. 27 Chi-Square Waktu Tempuh dan Pendapatan

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	26,426 ^a	16	,048
Likelihood Ratio	28,596	16	,027
Linear-by-Linear Association	,181	1	,671
N of Valid Cases	528		

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan tabel chi square waktu tempuh dan pendapatan, dapat diketahui bahwa nilai pearson chi-square adalah sebesar 0,048. Maka nilai pearson chi square kecil dari 0,05 dan H0 ditolak. Sehingga, terdapat hubungan antara waktu tempuh dengan pendapatan.

5.3.4 Hubungan Perilaku Perjalanan dengan Kondisi Sosial Ekonomi Demografi

Perilaku perjalanan rumah tangga meliputi jarak tempuh, biaya, dan waktu tempuh. Berdasarkan hasil pembahasan diatas, ada beberapa variabel bebas yang mempunyai hubungan kuat dengan variabel terikat, dan variabel bebas ini menyatakan faktor – faktor yang berpengaruh terhadap perilaku perjalanan rumah tangga di Kota Pekanbaru.

Tabel 5. 28 Nilai Pearson Chi Square Variabel yang Saling Berhubungan

Variabel	Nilai Pearson Chi Square
Biaya dan Kepemilikan Sepeda Motor	0.000
Biaya dan Jumlah Anggota Keluarga	0.020
Biaya dan Pendapatan	0.000
Waktu Tempuh dan Pendapatan	0.048

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Adapun variabel yang saling berpengaruh antara perilaku perjalanan dengan kondisi sosial ekonomi demografi yaitu:

1. Jarak Tempuh

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* pada variabel jarak tempuh, didapatkan hasil bahwa nilai pearson chi – square $\geq 0,05$, yaitu H_0 diterima, artinya tidak terdapat hubungan antara variabel jarak tempuh dengan variabel kepemilikan sepeda motor, jumlah anggota keluarga dan pendapatan. Sehingga, panjang jarak yang di tempuh oleh rumah tangga tidak akan mempengaruhi kondisi sosial, ekonomi, dan demografi pada rumah tangga tersebut.

2. Biaya

Biaya merupakan variabel yang paling besar pengaruhnya terhadap kondisi sosial, ekonomi, dan demografi rumah tangga. Hal ini dapat dilihat pada penjelasan berikut ini:

- Berdasarkan hasil analisis *crosstabs* antara variabel biaya dan kepemilikan sepeda motor, dapat diketahui bahwa nilai pearson chi – square adalah $0,00 < 0,05$, dan H_0 ditolak, artinya terdapat hubungan antara variabel biaya dengan variabel kepemilikan sepeda motor, karena biaya yang dikeluarkan oleh rumah tangga yang memiliki

sepeda motor akan membutuhkan biaya yang semakin besar dibandingkan rumah tangga yang tidak memiliki sepeda motor karena mereka tidak perlu mengeluarkan biaya untuk bensin. Biaya yang dikeluarkan oleh rumah tangga juga lebih terpusat kepada kebutuhan pokok, sehingga rumah tangga menengah kebawah lebih mementingkan memenuhi kebutuhan pokok dari pada membeli sepeda motor.

- Berdasarkan hasil analisis *crosstabs* antara variabel biaya dan jumlah anggota keluarga, dapat diketahui bahwa nilai pearson chi – square $0,02 < 0,05$, dan H_0 ditolak, artinya terdapat hubungan antara variabel biaya dengan variabel jumlah anggota keluarga. Sehingga, semakin banyak jumlah anggota keluarga dalam suatu rumah tangga, maka semakin banyak pula biaya yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan anggota keluarga.
- Berdasarkan hasil analisis *crosstabs* antara variabel biaya dan pendapatan, dapat diketahui bahwa nilai pearson chi – square $0,00 < 0,05$ dan H_0 ditolak, artinya terdapat hubungan antara variabel biaya dengan variabel pendapatan. Sehingga, apabila pendapatan dalam rumah tangga itu semakin tinggi maka biaya yang akan dikeluarkan juga semakin besar.

3. Waktu Tempuh

- Berdasarkan hasil analisis *crosstabs* antara variabel waktu tempuh dan kepemilikan sepeda motor, dapat diketahui nilai *pearson chi – square*

$0,53 \geq 0,05$, dan H_0 diterima, artinya tidak terdapat hubungan antara waktu tempuh dan kepemilikan sepeda motor.

- Berdasarkan hasil analisis *crosstabs* antara variabel waktu tempuh dan jumlah anggota keluarga, dapat diketahui nilai *pearson chi – square* $0,38 \geq 0,05$, dan H_0 diterima, artinya tidak terdapat hubungan antara waktu tempuh dan jumlah anggota keluarga.
- Berdasarkan hasil analisis *crosstabs* antara variabel waktu tempuh dan pendapatan, dapat diketahui bahwa nilai *pearson chi – square* $0,048 < 0,05$, dan H_0 ditolak, artinya terdapat hubungan antara waktu tempuh dan pendapatan. Sehingga, semakin tinggi pendapatan yang dihasilkan dalam suatu rumah tangga maka keinginan untuk melakukan perjalanan juga semakin besar dan akan menghasilkan waktu perjalanan yang lama.



BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan dan analisa data dari rumah tangga di Kota Pekanbaru, dari 1342 rumah tangga sebanyak 528 rumah tangga di Kota Pekanbaru yang menggunakan sepeda motor untuk melakukan aktivitas sehari – hari. Dari penelitian yang telah dilakukan maka dapat diambil kesimpulan dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Demografi

Kondisi sosial, ekonomi, dan demografi rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru meliputi kepemilikan sepeda motor, jumlah anggota keluarga, dan pendapatan. Dari hasil analisis dapat disimpulkan bahwa sebanyak 423 atau sebesar 80% rumah tangga di Kota Pekanbaru rata – rata memiliki sepeda motor berjumlah 2 unit. Untuk jumlah anggota keluarga sebanyak 231 atau sebesar 44% rumah tangga di Kota Pekanbaru rata – rata memiliki jumlah anggota keluarga berjumlah 3 orang. Sedangkan untuk pendapatan, sebanyak 207 atau sebesar 39% rumah tangga di Kota Pekanbaru rata – rata berpenghasilan Rp. 3.000.000,- sampai Rp. 4.000.000,-

2. Perilaku Perjalanan

Perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru meliputi jarak tempuh, biaya, dan waktu tempuh. Dari hasil analisis dapat disimpulkan bahwa sebanyak 343 atau sebesar 65% rumah

tangga di Kota Pekanbaru rata – rata menempuh jarak perjalanan berkisar 1 sampai 8 km. Untuk biaya, sebanyak 251 atau sebesar 48% rumah tangga di Kota Pekanbaru rata – rata biaya pengeluaran perhari berkisar Rp. 14.000,- sampai Rp. 26.000,-. Sedangkan untuk waktu tempuh, sebanyak 275 atau sebesar 52% rumah tangga di Kota Pekanbaru rata – rata menempuh waktu berkendara sekitar 1 sampai 13 menit untuk sampai di tempat tujuan.

3. Hubungan Perilaku Perjalanan dengan Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Demografi

Berdasarkan hasil analisis *crosstabs* dengan melihat nilai *pearson chi – square* diketahui bahwa variabel yang paling mempengaruhi perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru adalah biaya, karena nilai *pearson chi square* $< 0,05$ yang artinya H_0 ditolak. Apabila pendapatan dalam suatu rumah tangga itu tinggi, maka biaya yang akan dikeluarkan semakin besar, karena pengeluaran meningkat dengan naiknya pendapatan, sehingga semakin banyak rumah tangga mengeluarkan biaya untuk transportasi, maka akan semakin sering pula rumah tangga tersebut melakukan perjalanan. Jumlah anggota keluarga juga mempengaruhi besarnya biaya pengeluaran dalam rumah tangga, apabila terdapat banyak anak pada rumah tangga maka semakin besar pula biaya yang akan dikeluarkan. Sementara untuk rumah tangga yang berpenghasilan rendah, biaya konsumsi yang semakin tinggi justru menjadikan perjalanan semakin sedikit, karena terdapat suatu

penghematan terhadap biaya perjalanan demi memenuhi kebutuhan pokok rumah tangga.

6.2 Saran

Berdasarkan pada analisis penelitian yang telah dilakukan, maka dapat diberikan beberapa saran dan rekomendasi sebagai berikut:

1. Hasil penelitian dapat dijadikan salah satu bahan pertimbangan dan pendukung dalam bidang transportasi, dari penelitian ini dilihat bahwa terdapat kecenderungan rumah tangga di Kota Pekanbaru lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor untuk melakukan aktivitas sehari – hari.
2. Dampak dari banyaknya penggunaan sepeda motor tersebut adalah menimbulkan kemacetan lalu lintas di beberapa ruas jalan. Untuk mengatasi hal tersebut salah satunya dengan lebih meningkatkan penggunaan angkutan umum untuk melakukan perjalanan ke tempat kerja dan sekolah.
3. Pengembangan transportasi di Kota Pekanbaru untuk masa mendatang sebaiknya diarahkan untuk lebih meningkatkan interaksi dengan lokasi aktivitas, sekaligus mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Sehingga interaksi tersebut akan memberikan manfaat ekonomi yang lebih bagi Kota Pekanbaru dan akan mengurangi beban lalu lintas di Kota Pekanbaru. Oleh karena itu perlu ditingkatkan kemudahan akses untuk menuju lokasi aktivitas. Peningkatan tersebut dapat berupa pengembangan rute angkutan umum di seluruh wilayah yang ada di Kota Pekanbaru sehingga mudah dijangkau oleh masyarakat yang bertempat tinggal jauh

dari pusat kota untuk menuju ke lokasi aktivitas dengan ongkos transportasi yang lebih murah dibandingkan dengan sepeda motor, setra memberikan kenyamanan dan keamanan bagi penumpang .

4. Kebijakan pengaturan sistem transportasi harus diintegrasikan dengan kebijakan lain, seperti kebijakan perencanaan tata guna lahan yang harus bersinergi dengan pembangunan angkutan umum dan pembatasan penggunaan sepeda motor.



DAFTAR PUSTAKA

- Al – Qur'an Surat Yasin (36) ayat 41 – 42. Al – Qur'an Al Hikmah. Bandung: Mikraj Khasanah Ilmu
- Agarwal, A. (2004). *A Comparison of Weekend and Weekday Travel Behaviour Characteristics in Urban Area. Thesis. Master Of Science Civil Engineering University Of South Florida.*
- Anas, N. Manullang, O. R. (2017). Implikasi Perilaku Perjalanan Pelajar Pengguna Sepeda Motor Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas (Studi Kasus: Pelajar Menengah Atas di Pusat Kota Semarang). *Jurnal Pengembangan Kota.* 5 (2). 181 – 189.
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Pekanbaru. 2014. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pekanbaru Tahun 2014 – 2034. Kota Pekanbaru
- Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru. (2021). Kota Pekanbaru Dalam Angka Tahun 2021. Kota Pekanbaru: Badan Pusat Statistik.
- Berdikaryati, E, D. (2006). Karakteristik Pola Perjalanan Transportasi Penduduk Daerah Pinggiran. Tesis. Semarang: Universitas Diponegoro
- Dinda, dkk. (2018). Model Bangkitan Pergerakan Rumah Tangga Bagi Pengguna Sepeda Motor Berdasarkan Lokasi Tujuan Perjalanan di Kota Banda Aceh. *Jurnal Arsip dan Rekayasa Sipil dan Perencanaan.* 1 (3). 19 – 30.
- Dissanayake, D. Morikawa, T. (2002). *Household Travel Behavior in Developing Countries: Nested Logit Model of Vehicle Ownership, Mode Choice, and Trip Chaining. Journal of the Transportation Research Board.* 1805. 45 – 52.

Husna, Tsabita Aqila. (2020). Implementasi Analisis Korelasi, Regresi, dan Crosstab Menggunakan Software SPSS.

<https://www.researchgate.net/publication/346491829> Metode Analisis Perencanaan dengan Teknik Analisis Korelasi Regresi dan Crosstab

Ir. Syofian Siregar. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif SPSS*. Jakarta : Prenada Media Grup

Julianto, E, N. (2015). Karakteristik Perjalanan dan Ketersediaan Angkutan di Kawasan Perumahan Bukit Sendang Mulyo Kota Semarang. *Teknik Sipil dan Perencanaan*, No. 2, 111 – 118.

Kitamura, Ryuichi. 2010. *Life Style and Travel Demand*. *University of California at Davis, USA, Transportation*, Vol. 36.

Kumara, Denny. 2005. Analisis Karakteristik Bangkitan dan Pola Perjalanan Penduduk Perumahan Pinggiran Kota (studi kasus Perumahan Bumi Pucang Gading Demak). Tesis. Semarang: Universitas Diponegoro

Manullang, dkk. (2014). Karakteristik Perilaku Perjalanan Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor Di Pinggiran Kota Semarang. *Proceedings of International Symposium, Jember University: 22 – 24 Agustus 2014*

Manullang, dkk. (2014). Pengaruh Alokasi Waktu Terhadap Perilaku Perjalanan Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor Di Pusat Kota Semarang. *Proceedings of International Symposium, Jember University: 11 – 20 April 2014*

Muliana, R. Kustiwan, I. (2014). Perilaku Pemilihan Lokasi Tempat Tinggal dan Karakteristik Perjalanan Mahasiswa di Kota Bandung. *Jurnal Perencanaan dan Kota*.

- Naess. P. (2005). *Residential Location Affects Travel Behaviour-But How and Why? The Case of Copenhagen Metropolitan Area*. Aalborg University Denmark, *Progress in Planning* 63: 167-257.
- Nanang Martono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif* (edisi ke – 2). Jakarta: Rajawali Pers.
- Philip, M., Sreelatha, & George, S. (2013). Activity Based Travel Behavioural Study and Mode Choice Modelling. *Proceeding of International Conference and Environment-2013 (ICEF 2013)*. Retrieved from https://www.ijirset.com/upload/2013/special/environmental/26_ACTIVITY.pdf
- Prasetyo, B. Jannah, L. M. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi*. Jakarta. Rajawali Pers
- Rahmat. (2021). Pengguna Sepeda Motor 1,5 Juta Orang Sehari, Wako Pekanbaru Ajak Warga Naik Transportasi Umum. <https://www.halloriau.com/read-pekanbaru-154850-2021-11-05-pengguna-sepeda-motor-15-juta-orang-sehari-wako-pekanbaru-ajak-warga-naik-transportasi-umum.html>
- Srinivasan, S. (2004). *Modeling Household Interactions in Daily Activity Generation*. Unpublished Ph.D. dissertation, The University of Texas Austin
- Sugiarto, B. (2008). Analisis Pola Perjalanan Transportasi Penduduk Daerah Pinggiran. *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan*, 1 (10), 57 – 74.
- Suryani dan Hendryadi. (2015). *Metode Riset Kuantitatif: Teori dan Aplikasi Pada Penelitian Bidang Manajemen dan Ekonomi Islam*. Jakarta: Kencana

Tamin, O.Z., 1997, Perencanaan dan Permodelan Transportasi, Institut Teknologi Bandung.

Ulfa, I. M., Manullang, O. R., & Buchori, I. (2013). Perilaku Perjalanan Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor yang Tinggal di Daerah Pinggiran Kota Semarang (Studi Kasus: Perumnas Banyumanik Kecamatan Banyumanik). *Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, 2(3), 358-367.

