JURNAL

JURNAL WILAYAH DAN KOTA

VOL 07
NO 02

HUBUNGAN ANTARA PENGGUNA SEPEDA MOTOR UNTUK BEKERJA DENGAN GENDER, USIA, KEPEMILIKAN KENDARAAN DAN JARAK PERJALANAN DI KOTA BANDUNG

P Sondakh[1)], R. Syafriharti[2)]

[1,2)] Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer Universitas Komputer Indonesia,Jl. Dipati Ukur No. 102-116 Bandung 40132

e-mail: pingkan2612@gmail.com[1)], romeiza.syafriharti@email.unikom.ac.id [2)]

ABSTRAK

Pusat Kota Bandung merupakan tempat yang memiliki tingkat mobilitas yang tinggi dan tingkat kepadatan pekerjaan yang cukup tinggi sehingga peneliti memutuskan untuk meneliti penggunaan moda sepeda engine dari tempat bekerja ke tempat tinggal berdasarkan sex, usia, kepemilikan kendaraan dan jarak perjalanan. Adapun metode yang digunakan ialah analisis deskriptif kuantitatif menggunakan perhitungan SPSS dan pemetaan GoogleMap dan ArcGIS. Berdasar metode tersebut maka diperoleh bahwa pemilihan moda di pusat Kota Bandung untuk bekerja Berdasarkan Gender (tidak berhubungan), Umur (Berhubungan) dengan semakin tinggi umur semakin banyak penggunaan Sepeda Motor, Kepemilikan Kendaraan (Berhubungan) dengan semakin banyak Kepemilikan Kendaraan maka semakin banyak penggunaan Sepeda Motor dan Jarak perjalanan (Berhubungan) maka semakin jauh jarak perjalanan semakin sedikit penggunaan Sepeda Motor. Sehingga dapat disimpulkan bahwa dari keseluruhan Variabel yang sangat berpengaruh yaitu berdasarkan kepemilikan kendaraan. Semakin banyak kepemilikan kendaraan Sepeda Motor, Semakin banyak penggunaan Sepeda Motor untuk pergi bekerja dengan semakin jauh perjalanan maka semakin sedikit yang menggunakan kendaraan sepeda motor.

Kata Kunci: *Jarak Perjalanan,Kepemilikan Kendaraaan,Transportasi*

I. PENDAHULUAN

Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan alat transportasi agar orang atau barang memiliki manfaat yang lebih tinggi. [1]. Pada penelitian ini di fokuskan untuk melihat hubungan antara pengguna sepeda motor untuk bekerja dengan gender, usia, kepemilikan kendaraan, dan jarak perjalanan di Kota Bandung. Pemilihan moda ialah model terutama dalam perencanaan serta kebijakan transportasi yang menyangkut efisiensi pergerakan di wilayah perkotaan, ruang yang wajib disediakan kota buat dijadikan prasarana transportasi, serta banyaknya opsi moda transportasi yang bisa diseleksi

penduduk [2]. Moda transportasi secara garis besar, moda transportasi dipecah jadi 2 kelompok besar ialah kendaraan individu serta kendaraan universal [3]. Pemilihan moda sangat susah dimodelkan walapun cuma mengaitkan 2 tipe moda(angkutan universal serta individu). Perihal ini diakibatkan oleh banyaknya aspek yang susah dikuantifikasikan, misalnya kenyamanan, keamanan, keandalan serta ketersediaan kendaraan pada dikala dibutuhkan. Aspek yang bisa mempengaruhi terhadap pemakaian moda bisa dikelompokkan dari sisi karakteristik pengguna jalur, karakteristik pergerakan, karakteristik sarana moda, karakteristik kota ataupun zona. Pemilihan moda yang baik wajib memikirkan seluruh aspek yang terdapat pada identitas tersebut [4]. Pemilihan moda transportasi buat melaksanakan ekspedisi dari satu tempat ke tempat lain didetetapkan oleh preferensi warga itu sendiri. Pemilihan moda transportasi jadi sesi terutama dalam perencanaan serta kebijakan transportasi, sebab menyangkut efisiensi pergerakan serta penyediaan ruang buat dijadikan prasarana transportasi serta penyediaan moda transportasi yang hendak digunakan oleh warga. Pengambilan keputusan buat memakai moda transportasi dipengaruhi oleh sebagian factor [5].

Pada penelitian ini memiliki rujukan penelitian sebelumnya untuk mendukung penelitian yang saya tulis. Dijelaskan dalam penelitian Ida Bagus bersumber pada hasil analisis pemodelan binomial logit- selisih, ditemui kalau apabila selisih bayaran angkutan universal dengan angkutan individu terus menjadi besar hingga kesempatan pemakaian angkutan individu hendak jadi lebih besar. Bila bayaran kedua moda sama besar(selisih bayaran sama dengan nol), hingga pemakaian kendaraan individu hendak lebih besar. Buat menemukan kesempatan yang sama, subsidi wajib diberikan ke angkutan universal sedikitnya Rp2. 800,00. Berikutnya bersumber pada hasil analisis pemodelan binomial logit nisbah, ditemui kalau pada keadaan bayaran angkutan individu sama dengan bayaran angkutan universal, dekat 79% orang hendak memilah memakai angkutan individu. Buat menarik atensi warga dalam memakai angkutan universal, hingga bayaran angkutan universal wajib lebih murah sebesar 1, 4 kali dibanding dengan bayaran angkutan individu [4]. Menurut Erlangga didalam penelitiannya yang membahas pemilihan moda transportasi angkutan dalam provinsi, mendapatkan hasil penelitian yakni dalam Pengguna moda lebih banyak dari kalangan usia < 24 tahun. Pengguna moda lebih banyak tamatan SMA. Pengguna moda lebih banyak didominasi oleh Mahasiswa. Pengguna moda lebih banyak yang belum berpenghasilan. Pengguna moda lebih banyak tidak memiliki mobil [6]. Sementara pada penelitian Adinda Laloma menunjukkan bahwa Pengaruh Angkutan Online Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Publik Di Kota Manado terutama pada Trayek Malalayang - Pusat Kota Pengguna moda lebih banyak tidak memiliki kendaraan mobil sebanyak 75%. Pengguna moda lebih banyak tidak memiliki sepeda motor sebanyak 61% [7]. Sejalan dengan penelitian Jurike Ireyne Toar yang meneliti tentang analisa pemilihan moda angkutan Kota Manado – Kota Gorontalo menggunakan model binomial-logit-selisih, dari hasil analisis maka model pemilihan moda transport dan mobil sewa dengan rute Manado– Gorontalo dalam studi ini adalah model binomial logit selisih dengan fungsi utilitas transport dan mobil sewa dalam bentuk persamaan straight [8]. Pada hasil penelitian sebelumnya yg dilakukan Amelia Kusuma Indriastuti yakni menjukkan hasi

responden yang memiliki prosentase terbesar pada melakukan bepergian menuju kampus adalah mahasiswa dengan jenis kelamin laki-laki, Berusia antara 20 - 22 tahun, uang saku perbulan antara Rp. 100.000,00 – Rp. 250.000,00. mempunyai SIM C, memakai sepeda motor pada perjalanan menuju kampus l. Perbedaannya menggunakan penelitian yang saya lakukan adalah penelitian yang saya lakukan berfokus terhadap warga kota bandung sedangkan penelitian sebelumnya serius pada mahasiswa buat respondennya sendiri [9]. Menurut penelitian A.Haniff dan R.Syafriharti bahwa secara awam responden paling banyak jumlahnya menjadi penglaju berasal Kota Cimahi menuju Bandung menggunakan tujuan bekerja berusia 40-49 tahun dengan persentase 31%. Moda yang digunakan penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung didominasi oleh angkutan eksklusif menggunakan persentase 90%. [10]. Selanjutnya, menurut penelitian yang dilakukan oleh romeiza syafriharti dkk menjelaskan bahwa Orang Indonesia tidak malas berjalan. Terbukti dengan pemberangkatan pengguna KA dari stasiun kereta Cicalengka karena ada penghubung antara pilihan moda akses dan jalan kaki jarak ke stasiun. Responden memilih paratransit jika persepsi tentang jarak ke stasiun jauh cukup untuk berjalan. Sebaliknya, mereka cenderung berjalan kaki jika persepsi tentang jarak ke stasiun relative Menutup. Namun, karena dalam studi ini jarak berjalan kaki merupakan jarak yang dirasa, maka terdapat celah kemungkinan antara jarak yang dirasakan dan jarak faktual. Bisa jadi itu factual jarak masih dalam jarak berjalan kaki [11]. Selain itu menurut penelitian yang dilakukan oleh romeiza syafriharti dkk dalam penelitiannya yang dilakukan di Kota Bandung menjelaskan bahwa Kecamatan yang dekat dengan pusat kota sebagian besar mengalami ketimpangan antara penduduk 'tinggi' dan lapangan kerja, namun panjang jalan dan faktor lain yang menjadi layanan angkot masih relatif 'rendah'. Sumur Bandung dan Bandung Wetan yang terletak dekat dengan pusat kota merupakan kecamatan dengan 'tinggi' jumlah pekerjaan tetapi populasi 'rendah', yang berarti daya tarik perjalanan relatif 'tinggi' dan sebaliknya sebaliknya bangkitan perjalanan relative 'rendah' dibandingkan dengan kecamatan lainnya. Populasi, kepadatan populasi, dan jumlah garis adalah faktor-faktor yang relatif sedikit di antara sub- kabupaten / kota tidak termasuk dalam kategori 'rendah', meskipun yang dominan masih dalam kategori 'sedang'. Sedangkan untuk faktor lainnya lebih banyak kecamatan yang dikategorikan 'rendah'. Dengan kondisi seperti ini, maka Pemerintah Kota Bandung perlu melakukan kajian komprehensif untuk mengoptimalkan peran angkot, terutama sebagai feeder. [12]. Menurut penelitian yang dilakukan oleh romeiza syafriharti menjelaskan bahwa prediksi efek kausalitas antara persepsi walkability, preferensi berjalan, keyakinan dan perilaku pilihan mode akses sangat rendah. Sedangkan dilihat secara relatif, variabel gender memiliki interaksi terbesar dengan persepsi walkability dalam mempengaruhi variabel lain [13]. Selanjutnya dijelaskan dalam penelitian romeiza syafriharti bahwa keamanan bukanlah ukuran walkability ke dalam pertimbangan untuk memilih mode. Ini berarti meskipun seseorang merasakan bahwa keamanan dari rumah sampai ke asalnya stasiun atau dari stasiun tujuan ke final tujuannya bagus, belum tentu mau jalan kaki [14].

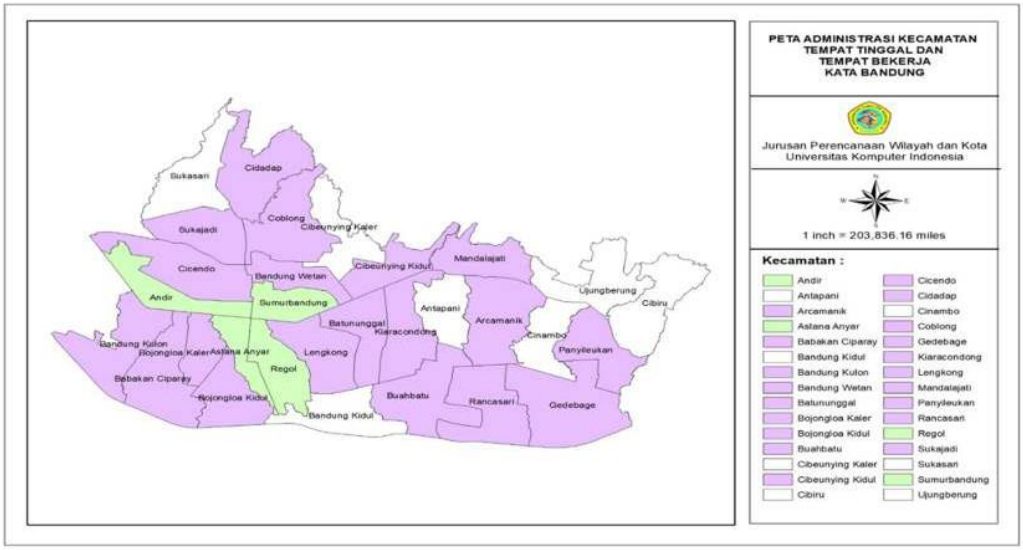
II. METODE

Penelitian menggunakan metode pengumpulan data serta analisis data menggunakan uji chi square, dan pengamatan secara eksklusif di daerah kajian buat melihat secara garis besar kondisi serta keadaan wilayah kajian. Metode pengumpulan data di gunakan

Metode ini merupakan cara pengumpulan data dengan cara mempelajari bahan-bahan bacaan yang berhubungan dengan penelitian ini. Contohnya menggunakan penelitian sebelumnya, buku-buku terbitan pemerintah kabupaten Sukabumi melalui BPS, perpustakaan dan download dari internet berupa artikel dan jurnal. Metode penelitian ini memakai dua jenis metodologi pengumpulan data yaitu data utama serta data sekunder. Data primer artinya data yg diperoleh berasal asal pertama atau sumber langsung. Sedangkan data sekunder adalah data yang diambil berasal sumber ke 2. Metode pengumpulan data utama dilakukan menggunakan observasi lapangan. Metode pengumpulan data sekunder dilakukan menggunakan mencari studi literature berupa studi terdahulu. Rumusan masalah yang di fokuskan peneliti pada penelitian ini adalah

- Bagaimana proporsi penggunaan sepeda motor dan mobil untuk bekerja?
- Bagaimana karakteristik kepemilikan sepeda motor dan mobil?
- Bagaimana jarak perjalanan dari tempat tinggak ke tempat bekerja?
- Bagaimana hubungan antara penggunaan sepeda motor untuk bekerja dengan kepemilikan kendaraan?
- Bagaimana hubungan antara penggunaan sepeda motor untuk bekerja dengan jarak perjalanan dari rumah ke tempat bekerja?

Berdasarkan metode tersebut pada penelitian ini serius pada empat kecamatan pada Kota Bandung untuk korelasi antara pengguna sepeda motor untuk bekerja dengan gender, usia, kepemilikan tunggangan serta jeda perjalanan wilayah asal setiap kecamatan yg menjadi lokasi penelitian yaitu Kecamatan Andir Luas memiliki luas daerah tiga,71 km2 , menggunakan homogen-rata ketinggian daerah pada atas permukaan laut (dpl) setiap kelurahan pada Kecamatan Andir merupakan 733 dpl, terdiri dari 6 (enam) kelurahan, 54 RW, serta 381 RT, Kecamatan Astanaanyar memiliki luas daerah 2,89 km2 , menggunakan rata-homogen ketinggian daerah pada atas permukaan bahari (dpl) setiap kelurahan di Kecamatan Andir ialah 695 dpl, terdiri asal 6 (enam) kelurahan, 47 RW, dan 303 RT, Kecamatan Regol memiliki luas wilayah 4,30 km2 , menggunakan homogen-homogen ketinggian daerah pada atas permukaan laut (dpl) setiap kelurahan pada Kecamatan Andir merupakan 686 dpl, terdiri asal 7 (tujuh) kelurahan, 60 RW, serta 371 RT, Kecamatan Sumur Bandung memiliki luas wilayah 3,40 km2 , menggunakan rata-rata ketinggian wilayah pada atas bagian atas bahari (dpl) setiap kelurahan pada Kecamatan Andir merupakan 712 dpl, terdiri berasal 4 (empat) kelurahan, 37 RW, dan 231 RT. Berikut dibawah ini merupakan wilayah administrasi 4 kecamatan yang menjadi wilayah kajian pada gambar 1 dibawah ini.



Gambar 1. Wilayah Administrasi Tempat Kajian Wilayah Studi

- Karakteristik Respoden

Dari seluruh data yang ada terdapat 302 responden yang bekerja dan tinggal di Kecamaatn Andir, Regol, Astanaanya, Dan Sumur Bandung. Dari 302 responden tersebut yang digunakan hanyalah data yang bekerja di di Kecamaatn Andir, Regol, Astanaanya, Dan Sumur Bandung dan tinggal di luar 4 kecamatan Tersebut sehingga data menjadi 143 responden. Dari 143 responden terdapat yang menggunakan mobil 34 Responden, Sepeda Motor 92 responden, Kendaraan Kantor 3 responden, Ojek 5 Responden, Ojek/Taxi Online 4 Responden, dan Angkot 5 responden. Akan tetapi dari 143 responden yang di gunakaan hanyalah yang memilih menggunakan mobil dan sepeda motor untuk bekerja sehingga jumlah responden menjadi 126 responden yang bekerja di kecamatan Andir, Regol, Astanaanya, Dan Sumur Bandung dan tinggal di luar kecamatan tersebut serta memilih menggunakan mobil dan sepeda motor untuk bekerja. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 2 dibawah ini

Gambar 2. Responden Keseluruhan

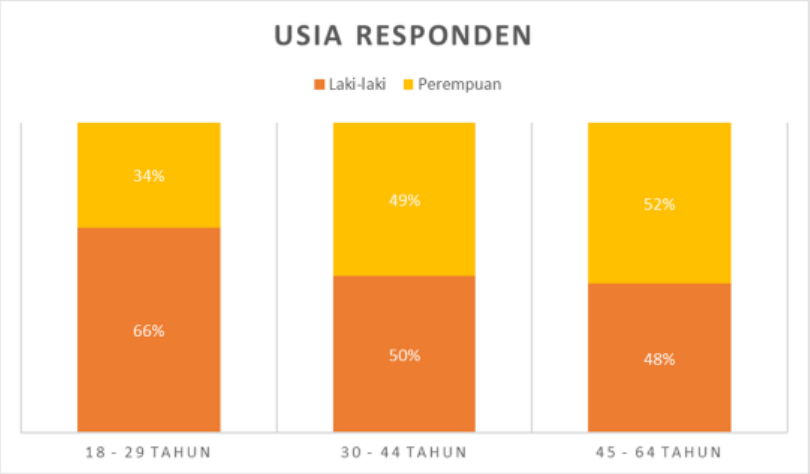
- Karakteristik Jenis Kelamin Responden

Karakteristik Jenis Kelamin dari 126 responden terdiri dari 67 orang responden laki-laki dan 59 orang responden perempuan, yang melakukan perjalanaan untuk maksud beker, yang dianalisis berdasarkan pemilihan moda. Untuk lebih jelas tentang besar presentase jenis kelamin responden dapat dilihat pada gambar 3 dibawah ini.

Gambar 3. Jenis Kelamin Responden

- Karakteristik Usia Responden

Karakteristik Usia responden dari 130 responden terdiri dari rentang usia 18-29 tahun (29 orang, terdiri dari 19 laki-laki dan 10 perempuan), 30 – 44 tahun (53 orang, terdiri dari 27 laki-laki dan 26 perempuan), 45 – lebih (44 orang, terdiri dari 21 laki-laki dan 23 perempuan), yang dianalisis berdasarkan pemilihan moda. lebih jelas terkait persentase karakteristik usia responden dapat dilihat pada gambar 4 dibawah ini.



Gambar 4. Umur Responden

- Karakteristik Kepemilikan Kendaraan Responden

Karakteristik kepemilikan kendaraan responden terdiri dari Kepemilikan mobil, kepemilikan sepeda motor, kepemilikan mobil dan sepeda motor . Dari beberapa kategori tersebut, ditemukan bahwa dari 126 responden, Dengan Kepemilikan Sepeda Motor berjumlah 70 responden dan jumlah responden yang memiliki mobil dan sepeda motor 56 responden. untuk lebih jelasnya mengenai persentase karakteristik kepemilikan kendaraan responden dapat dilihat pada gambar 5 dibawah ini.

Gambar 5. Kepemilikan Kendaraan Responden

- Karakteristik Jarak Responden

Karakteristik Jarak Responden diukur menggunakan software Google Maps rentang Jarak < 6.5 (79 orang, terdiri dari 45 laki-laki dengan 8 orang memilih menggunakan mobil, 37 orang memilih menggunakan sepeda motor dan 34 perempuan dengan 7 orang menggunakan mobil, 27 orang menggunakan sepeda motor), Rentang jarak 6.6 – 11.5 (37 orang, terdiri dari 16 laki-laki dengan 5 orang memilih menggunakan mobil, 11 orang memilih menggunakan sepeda motor dan 21 perempuan dengan 8 orang menggunakan mobil, 13 orang menggunakan sepeda motor) 11,6 > lebih (10 orang, terdiri dari 6 laki-laki dengan 4 orang memilih menggunakan mobil, 2 orang memilih menggunakan sepeda motor dan 4 perempuan dengan 2 orang menggunakan mobil, 2 orang menggunakan sepeda motor). Untuk lebih detail dan jelas dapat dilihat dari tabel 1 dibawah ini

Tabel 1. Karakteristik Jarak Responden

Jarak	moda	Gender		Total
		Laki - laki	Perempuan	
< 6.5	Mobil	8	7	79
	Sepeda Motor	37	27	
Total		45	34	
6.6 - 11.5	Mobil	5	8	37
	Sepeda Motor	11	13	
Total		16	21	
> 11.6	Mobil	4	2	10
	Sepeda Motor	2	2	
Total		6	4	

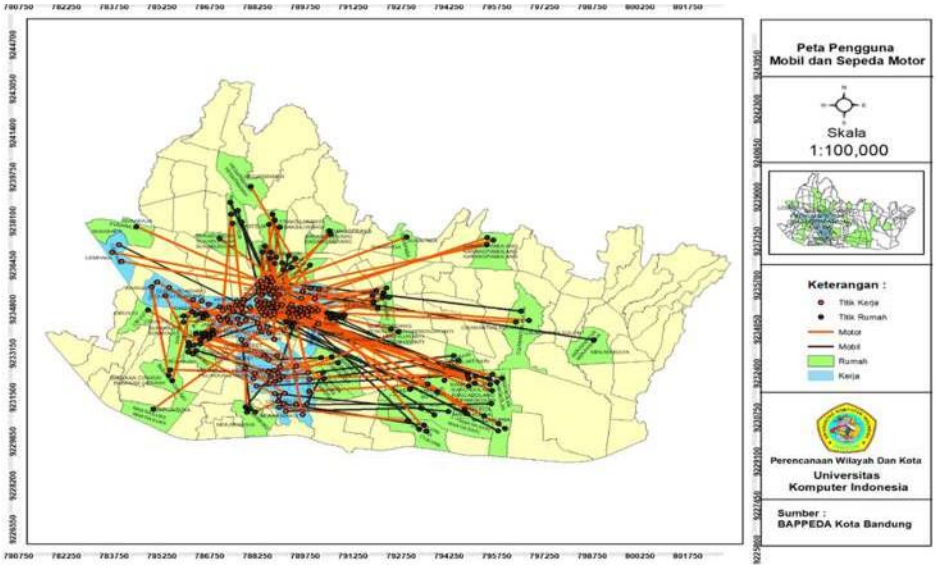
III. HASIL DAN PEMBAHASAN

- Proporsi Penggunaan Sepeda Motor dan Mobil Untuk Bekerja

Berdasarka hasil survei pada 129 responden terdapat 92 responden menggunakan sepeda motor, dari 92 responden terdapat 18 kecamatan yang bertempat tinggal yaitu Kecamatan Arcamanik, Babakan Ciparay, Bandung Kulon, Bandung Wetan, Batununggal, Bojongloa Keler, Bojongloa Kidul, Buah Batu, Cibeunying Kidul, Cicadap, Cicendo, Coblong , Gedebage, Kiaracondong, Lengkong, Mandalajati, Rancasari, dan sukajadi dan yang bekerja tersebar di 4 kecamatan Astanaanya, Regol, Sumur Bandung, Andir. Responden yang menggunakan Mobil terdapat 34 responden. Dari 34 responden terdapat 10 Kecamatan yaitu Arcamanik, Bandung wetan, Batununggal, Bojongloa Keler, Bojongloa Kidul, Buah Batu, Gedebage Lengkong Penyileukan, Rancasari, dan Sukajadi

sedangkan tempat bekeja tersebar di seluruh 4 kecamatan yaitu Kecamatan Astanaanya, Regol, Sumur Bandung. Untuk lebih detail dan jelasnya dapat dilihat pada gambar 6 dan gambar 7 dibawah ini.

Gambar 6. Moda Transportasi



Gambar 7. Peta Persebaran Penggunaan Mobil Dan Motor Dari Rumah Ke Tempat Bekerja

- Analisis Hubungan Penggunaan Sepeda Motor dan Gender

Dari hasil analisis chi-square crosstab menunjukan bahwa gender laki-laki berjumlah 67 orang dengan yang memilih menggunakan Mobil 17 orang dan yang memilih menggunakan Sepeda motor berjumlah 50 orang. sedangkan Gender perempuan berjumlah 59 orang dengan yang memilih menggunakan mobil 17 orang dan memilih menggunakan sepeda motor 42 orang. Dari data keseluruhan dapat dilihat bahwa yang memilih menggunakan sepeda motor lebih banyak dari pada memilih tidak menggunakan sepeda motor untuk pergi bekerja. Nilai chi-square yang didapatkan dari hubungan pemilihan moda dengan gender yaitu 0,816 > 0,05 dengan arah hubungan 0,039 artinya HO diterima, sehingga tidak terdapat pengaruh tingkat pemilihan moda terhadap Gender (jenis Kelamin). Adapun hasil ekspektasi 0 < 5 artinya tidak ada nilai ekspetasi lebih kecil dari 5 kemudian nilai minimum ekspetasi sebesar 15,92 maka syarat uji chis-square terpenuhi. Untuk leboh jelasnya dapat dilihat pada tabel 2 dibawah ini.

Tabel 2. Hubungan Penggunaan Sepeda Motor dengan Gender

Pengguna Sepeda Motor	Gender		Total	Nilai Probabilitas Signifikan (α)
	Laki-laki	Perempuan		
Tidak Menggunakan	17	17	34	0,816
Menggunakan	50	42	92	
Total	67	59	126	

Sumber : Hasil analisis 2021

- Analisis Hubungan Pengguna Moda Sepeda Motor Dengan Usia

Dari hasil analisis chi-square crosstab menunjukan bahwa yang memilih Tidak menggunakan sepeda motor yaitu pada kelompoh umur 18 – 29 Tahun 12 orang, 30 – 44 Tahun 20 orang dan kelompok umur 45 – 64 Tahun yaitu 2 orang, sedangkan yang memilih menggunakan sepeda motor yaitu pada kelompoh umur 18 – 29 Tahun 17 orang, 30 – 44 Tahun 33 orang dan kelompok umur 45 – 64 Tahun yaitu 42. Dari data keseluruhan dapat dilihat bahwa yang memilih menggunakan sepeda motor lebih banyak dari pada memilih menggunakan mobil untuk pergi bekerja dengan rentang Usia 30 – 44 Tahun. Nilai chi-square yang didapatkan dari hubungan pemilihan moda dengan Usia yaitu 0,000 < 0,05 dengan arah hubungan 0,348 artinya, semakin tinggi usia semakin banyak yang memilih

menggunakan sepeda motor untuk bekerja. Adapun hasil ekspektasi 0 < 5 artinya tidak ada nilai ekspetasi lebih kecil dari 5 kemudian nilai minimum ekspetasi sebesar 7,83 maka syarat uji chis-square terpenuhi. Untuk lebih mendetail dan jelasnya dapat dilihat pada tabel 3 dibawah ini.

Tabel 3. Hubungan Penggunaan Sepeda Motor dengan Usia

Pengguna Sepeda Motor	Usia			Total	Nilai Probabilitas Signifikan (α)	Tingkat Kekuatan Korelasi
	18 -29 Tahun	30 – 44 Tahun	45 – 64 Tahun			
Tidak Menggunakan	12	20	2	34	0,000	0,348
Menggunakan	17	33	42	92		
Total	29	53	44	126		

Sumber : Hasil analisis 2021

- Analisis Hubungan Penggunaan Sepeda Motor Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan

Dari hasil data Chi-square menunjukan ekspektasi 0 <5 artinya tidak ada nilai ekspetasi lebih kecil dari 5 kemudian nilai minimum ekspetasi sebesar 15,11 maka syarat uji chis- square terpenuhi. Selanjutnya karna analisis dengan table 2 x 2 maka menggunakan rumus "continuity Correction". Menurut hasil penilitian yang saya teliti, menunjukan nilai sig 0,000 < 0,05 dengan arah hubungan 0,562 (cukup Kuat) artinya semakin banyak yang mempunyai sepeda motor maka semakin banyak juga yang menggunakan motor untuk maksud bekerja. Untuk lebih mendetail dan jelasnya bisa dilihat pada tabel 4 dibawah ini.

Tabel 4. Hubungan Penggunaan Sepeda Motor dengan Usia

Pengguna Sepeda Motor	Kepemilikan Kendaraan		Total	Nilai Probabilitas Signifikan (α)	Tingkat Kekuatan Korelasi
	Punya Mobil Dan Motor	Punya Motor			
Tidak Menggunakan	34	0	34	0,000	0,562
Menggunakan	22	70	92		
Total	56	70	126		

Sumber : Hasil analisis 2021

- Analisis Penggunaan Sepeda Motor dengan Jarak Perjalanan

Dari hasil analisis chi-square crosstab menunjukan bahwa yang memilih menggunakan mobil yaitu pada kelompoh jarak < 6,5 terdapat 15 orang menggunakan mobil dan 64 orang menggunakan sepeda motor. Kelompok jarak 6,6 – 11,5 terdapat 13 mobil dan 24 menggunakan sepeda motor. Kelompok Jarak 11,6 > terdapat 6 orang menggunakan mobil dan 4 orng menggunakan sepeda motor. Dari data keseluruhan dapat dilihat bahwa semakin dekat jarak perjalanan semakin banyak memilih menggunakan sepeda motor, begitupun sebaliknya, semakin jauh perjalanan semakin banyak yang memilih menggunakan mobil.

Dari hasil data Chi-square menunjukan ekspektasi 1 < 5 artinya ada nilai ekspetasi lebih kecil dari 5 kemudian nilai minimum ekspetasi sebesar 2,70 frekuensi harapan yang kurang dari 5 dan tidak lebih dari 20% yaitu 16,7 % maka syarat uji chis-square terpenuhi. Selanjutnya karna analisis dengan table 3 x 2 maka menggunakan rumus “Person Chi-square”. Menurut hasil penilitian yang saya teliti, menunjukan nilai sig 0,009 < 0,05 dengan arah hubungan 0,263 (lemah) artinya semakin jauh jarak perjalanan semakin sedikit yang menggunakan sepeda motor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5 dibawah ini.

Tabel 5. Jarak Perjalanan dan Pemilihan Moda

Jarak Perjalanan	Pemilihan Moda		Total	Nilai Probabilitas Signifikan (α)	Tingkat Kekuatan Korelasi
	Mobil	Sepeda Motor			
< 6,5	15	64	79	0,009	0,263
6,6 – 11,5	13	24	37		
11,6 >	6	4	10		
Total	34	92	126		

Sumber : Hasil analisis 2021

IV. KESIMPULAN

Dari hasil penelitian yang saya teliti dengan judul HUBUNGAN ANTARA PENGGUNA SEPEDA MOTOR UNTUK BEKRJA DENGN GENDER, USIA, DAN KEPEMILIKAN KENDARAAN DI KOTA BANDUNG memiliki kesimpulan bahwa Di kota bandung Penggunaan moda mobil dan sepeda motor adalah pilihan pemilihan moda masyarakat di bandingkan menggunakan kendaraan umum untuk pergi bekerja. Dilihat dari keseluruhan data yang ada dimana yang bekerja di 4 kecamaatan (kecamatan Andir, Regol, Astanaanyar, dan Sumur bandung) tempat bekerja dan 19 kecamatan yakni Kecamatan Bandung Kulon, Babakan Ciparay, Bojongloa Kaler, Bojongloa Kidul, Lengkong, Buah batu, Rancasari, Gedebage, Panyileukan, Arcamanaik, Mandalajati, Kiaracondong, Batununggal, Cicendo, Bandung Wetan, Cibeunying Kidul, Coblong, Sukajadi, Cicadap) Tempat tinggal (asal) yang menggunakan mobil dan sepeda motor yaitu 89% sedangkan yang memilih menggunakan kendaraan lain seperti angkot, ojek, taxi online dan kendaraan kantor yaitu sebesar 11 %. Dengan kepemilikan kendaraan sebesar 38%

Hubungan Pemilihan moda dengan kepemilikan kendaraan untuk maksud bekerja Dari hasil data yang dilakukan menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,000 < 0,05 dengan arah hubungan 0,562 (cukup Kuat) artinya semakin banyak yang mempunyai sepeda motor maka semakin banyak juga yang menggunakan motor untuk maksud bekerja, Pemilihan

Moda sepeda motor dengan Gender Nilai chi-square yang didapatkan dari hubungan pemilihan moda dengan gender yaitu 0,816 > 0,05 dengan arah hubungan 0,039 artinya H_0 diterima, sehingga tidak terdapat pengaruh tingkat pemilihan moda terhadap Gender (jenis Kelamin). Untuk krlompok umur didapatkan Nilai chi-square dari hubungan pemilihan moda dengan Usia yaitu 0,000 < 0,05 dengan arah hubungan 0,348 artinya, semakin tinggi usia semakin banyak yang memilih menggunakan sepeda motor untuk bekerja.

Hubungan Pemilihan Moda untuk maksud bekerja berdasarkan jarak perjalanan. Menunjukan nilai sig 0,009 < 0,05 dengan arah hubungan 0,263 (lemah) artinya semakin jauh jarak perjalanan semakin sedikit yang menggunakan sepeda motor.

DAFTAR PUSTAKA

[1] Lubis, K. (2019). ANALYSIS OF THE CHARACTERISTICS OF PUBLIC TRANSPORTATION MODES TO USERS OF LAND TRANSPORTATION MODES AS CITY TRANSPORTATION WITHIN THE PROVINCE. Buletin Utama Teknik, 15(1), 74-86.

[2] Tamin, O. Z. (2008). Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi. Bandung: ITB.

[3] Miro, F. (2016). Analisis Pilihan Moda Transportasi Umum Rute Padang–Jakarta Menggunakan Metode Stated Preference. Journal of Regional and City Planning, 27(1), 25-33.

[4] Widiarta, I. B. (2010). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja. Jurnal Ilmiah Teknik Sipil Universitas Udayana, 14(2).

[5] Sijabat, R., & Rakhmatulloh, A. R. (2013). Model Pemilihan Moda Pergerakan Komuter di Kecamatan Sayung. Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota), 2(4), 988-997.

[6] Kawengian, E., Jansen, F., & Rompis, S. Y. (2017). Model Pemilihan Moda Transportasi Angkutan Dalam Provinsi. Jurnal Sipil Statik, 5(3).

[7] Laloma, A., Rompis, S. Y., & Longdong, J. (2018). Pengaruh Angkutan Online Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Publik Di Kota Manado (Studi Kasus: Trayek Malalayang-Pusat Kota). Jurnal Sipil Statik, 6(8)..

[8] Toar, J. I., Timboeleng, J. A., & Sendow, T. K. (2015). Analisa Pemilihan Moda Angkutan Kota Manado– Kota Gorontalo Menggunakan Model Binomial-Logit-Selisih. Jurnal Sipil Statik, 3(1)..

[9] Djakfar, L., Indriastuti, A. K., & Nasution, A. S. B. (2010). Studi karakteristik dan model pemilihan moda angkutan mahasiswa menuju kampus (sepeda motor atau angkutan umum) di Kota Malang. Rekayasa Sipil, 4(1), 37-51.

[10] Haniff, A., & Syafriharti, R. HUBUNGAN PEMILIHAN MODA DENGAN KARAKTERISTIK SOSIAL EKONOMI DAN JARAK PERJALANAN PENGLAJU DARI KOTA CIMAHI KE KOTA BANDUNG DENGAN MAKSUD BEKERJA.

[11] Syafriharti, R., Kombaitan, B., Kusumantoro, I. P., & Syabri, I. (2018, May). Train users' perceptions of walking distance to train station and attributes of paratransit service: understanding their association with decision using paratransit or not towards the train station. In IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (Vol. 158, No. 1, p. 012016). IOP Publishing.

[12] Syafriharti, R., Kombaitan, B., Kusumantoro, I. P., & Syabri, I. (2018, August). Characteristics of Population, Employment, and Paratransit Service as Factors That Influence Paratransit Ridership: The Case in Bandung City. In IOP Conference Series: Materials Science and Engineering (Vol. 407, No. 1, p. 012145). IOP Publishing.

[13] Syafriharti, R., Kombaitan, B., Kusumantoro, I. P., & Syabri, I. (2017, August). Formative Indicators Testing on Model Prediction for Association Perception of Walkability, Walk Preferences, and Walking Behavior Beliefs with Access Mode Choice for Using Train: Indonesia Case. Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies (Vol. 11).

[14] Syafriharti, R., Kombaitan, B., Kusumantoro, I. P., & Syabri, I. (2018). Relationship between train users' perceptions of walkability with access and egress mode choice. In MATEC Web of Conferences (Vol. 147, p. 02004). EDP Sciences.