JURNAL JURNAL WILAYAH DAN KOTA VOL 03 NO O2

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

A.Haniff [1)], dan R.Syafriharti[2)]
[1, 2)]Program Studi Perencanaan Wilayan dan Kota, Fakultas Teknik dan Ilmu komputer
Universitas Komputer Indonesia, Jln. Dipatiukur No.114 Bandung 40132
e-mail: ariqhaniff@gmail.com[1)], penulis.kedua@email.com[2)]

ABSTRAK

Kota Bandung menjadi pusat tujuan orang melakukan pergerakan yang didominasi dengan maksud bekerja. Pembangunan permukiman yang pesat di Kota Cimahi, menyebabkan orang yang bekerja di Kota Bandung banyak memilih bertempat tinggal di Kota Cimahi. Terjadinya fenomena penglaju terlihat dari tingginya volume lalulintas dari arah Kota Cimahi menuju Kota Bandung pada jam puncak. Moda yang digunakan oleh penglaju lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi daripada angkutan umum. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi yang meliputi usia, jenis kelamin, kepemilikan kendaraan, dan pendapatan keluarga perbulan, serta hubungan pemilihan moda dengan jarak perjalanan masyarakat penglaju dari Kota Cimahi ke Kota Bandung dengan maksud bekerja, adapun sasaran yang ingin dicapai yaitu diketahuinya karakteristik sosial ekonomi penglaju, diketahuinya karakteristik pergerakan penglaju, diketahuinya hubungan antara pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi penglaju dan diketahuinya hubungan antara pemilihan moda dengan jarak perjalanan penglaju. Pilihan moda terdiri dari ojek online, bus, angkot, mobil pribadi dan sepeda motor. Metode yang digunakan untuk melihat ada tidaknya hubungan pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi dan jarak perjalanan adalah analisis crosstab/tabulasi silang. Hasil dari penelitian ini adalah terdapatnya hubungan antara pemilihan moda dengan usia, jenis kelamin, kepemilikan kendaran, dan penghasilan keluarga perbulan. Sedangkan untuk pemilihan moda dengan jarak perjalanan tidak terdapat hubungan.

***Kata Kunci**: Penglaju, Pemilihan Moda, Karakteristik Sosial Ekonomi, Jarak Perjalanan.*

I. PENDAHULUAN

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

Pembangunan permukiman yang pesat di Kota Cimahi, menyebabkan orang yang bekerja di Kota Bandung banyak memilih bertempat tinggal di Kota Cimahi. Terjadinya fenomena penglaju terlihat bahwa volume lalulintas dari arah Kota Cimahi menuju Kota Bandung pada jam puncak yaitu pukul 06.00 – 09.00 mencapai 4995 kendaraan (Dinas Perhubungan Kota Cimahi, 2016). Hal tersebut diindikasikan bahwa pada pagi hari terjadi pergerakan penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung untuk melakukan aktivitas bekerja maupun yang lainnya. Oleh sebab itu penelitian ini mencoba mengidentifikasi keterkaitan hubungan pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi dan jarak perjalanan penglaju dari Kota Cimahi ke Kota Bandung dengan maksud bekerja.

A. Tinjauan Pustaka

1) Penglaju dan Karakteristik Pergerakan

Penglaju adalah seseorang yang bekerja dalam satu hari, dimana pergi pada pagi hari dan kembali sore hari atau dihari yang sama yang dilakukan secara terus menerus setiap harinya. (Zelinsy, 1985).

Menurut Tamin (2000), bahwa klasifikasi pergerakan orang di perkotaan berdasarkan maksud pergerakan berdasarkan aktivitas terbagi menjadi 4 yaitu aktivitas ekonomi, aktivitas sosial, aktivitas pendidikan, dan aktivitas rekreasi dan hiburan. Dimana bekerja masuk kedalam aktivitas ekonomi, karena bekerja merupakan aktivitas mencari nafkah.

Adapun jenis pergerakan bekerja menurut Adaptasi Lloyd & Jennings, (1978) dapat dibedakan menjadi dua jenis yaitu, pergerakan bekerja tujuan tunggal dan tujuan ganda.

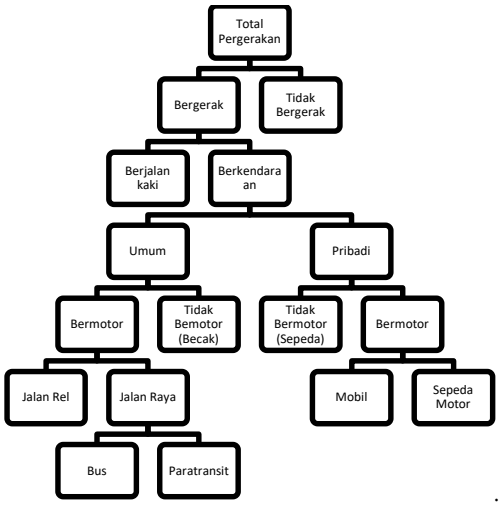
a. Pergerakan bekerja dengan tujuan tunggal (single-purpose trips).
   Pada jenis pergerakan ini, pelaku hanya berhenti langsung ke satu lokasi bekerja dan dalam satu kali perjalanan yang dimulai dan berakhir pada lokasi yang sama, biasanya di rumah. Jenis pergerakan bekerja ini adalah paling sering dilakukan oleh pelaku yang bekerja dan biasanya bertujuan untuk mencari nafkah untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.
b. Pergerakan bekerja dengan tujuan ganda (multi-purpose trips).
   Pada jenis pergerakan ini pelaku pergerakan bekerja akan mengunjungi beberapa tempat lokasi yang lain. Kebutuhan ini bersifat semu sehingga kebutuhan ini akan dilakukan pada saat perjalanan sebelum dan sesudah aktifitas bekerja.

2) Faktor Penentu Pemilihan Moda

Tamin (2000) menyatakan bahwa, faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda ini dapat dikelompokan menjadi empat bagian, yaitu :

1) Karakteristik Pengguna Jalan (Sosial Ekonomi)
2) Karakteristik Pergerakan
3) Karakteristik Fasilitas Moda Transportasi
4) Karakteristik Kota atau Zona

Model pemilihan moda yang berbeda tergantung pada jenis keputusan yang diambil. Proses pemilihan moda dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Proses Pemilihan moda untuk Indonesia

3) Analisis Deskriptif Kuantitatif dan Crosstab/Tabulasi Silang

a. Analisis Deskriptif Kuantitatif

Metode deskriptif menurut Sugiyono (2013), adalah metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisissuatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas. Sedangkan pengertian kuantitatif menurut adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentuexc, teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

b. Analisis *Crosstab* (Tabulasi Silang)

Analisis *Crosstab* merupakan analisis dasar untuk hubungan antar variabel kategori (nominal atau ordinal). Sub menu *Crosstab* digunakan untuk menyajikan data dalam bentuk tabulasi, yang meliputi baris dan kolom. Dengan demikian ciri tabulasi silang adalah adanya dua variabel atau lebih yang mempunyai hubungan, dan umumnya berupa data kualitatif.

Definisi lain menjelaskan analisis tabel silang crosstab Merupakan salah satu analisis korelasional yang digunakan untuk melihat hubungan antarvariabel (minimal 2 variabel) kategori nominal atau ordinal. Dimungkinkan pula adanya penambahan variabel control. (Trihendradi, 2011).

II. METODE PENELITIAN

A. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini terbagi menjadi dua jenis, yaitu pengumpulan data sekunder dan pengumpulan data primer.

1). Metode pengumpulan data sekunder merupakan metode pengumpulan data melalui literatur atau studi pustaka dan dokumen-dokumen terkait transportasi, administrasi dan kependudukan.

2). Metode pengumpulan data primer dilakukan dengan cara observasi dan menyebarkan kuesioner kepada masyarakat di wilayah studi.. Pengumpulan data primer ini dilakukan dengan cara penyebaran kuesioner kepada masyarakat Kota Cimahi yang melakukan aktivitas rutin bekerja di Bandung sebanyak 300 responden. Variabel yang sesuai dengan ruang lingkup materi penelitian mengenai identifikasi hubungan karakteristik sosial

ekonomi dengan jarak perjalanan yang sesuai dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung dapat dilihat pada Tabel 1.

TABEL I
VARIABEL PENELITIAN

No	Variabel	Data	
Karakteristik Sosial Ekonomi			
1	Usia	1.	20-29 tahun
		2.	30-39 tahun
		3.	40-49 tahun
		4.	>50 tahun)
2	Jenis Kelamin	1.	laki-laki
		2.	perempuan
3	Kepemilikan Kendaraan	1.	memiliki mobil dan sepeda motor
		2.	hanya memiliki sepeda motor
4	Pendapatan Keluarga Perbulan	1.	0-3juta
		2.	3,1-5 juta
		3.	5,1-7 juta
		4.	7,1-9 juta
		5.	9,1- >10juta
Karakteristik Pergerakan Penglaju			
5	Pemilihan Moda	1.	ojek *online*
		2.	bus
		3.	angkot
		4.	mobil
		5.	sepeda motor
6	Jarak Perjalanan	1.	4-10 km
		2.	10,1-20 km
		3.	20,1-30 km

B. Metode Analisis Data

Metode analisis menggunakan *crosstab* digunakan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi. *Crosstab* (Tabulasi Silang) merupakan metode untuk mentabulasikan beberapa variabel yang berbeda ke dalam suatu matriks. Hasil tabulasi silang disajikan ke dalam suatu tabel dengan variabel yang tersusun sebagai kolom dan baris. Pada penelitian ini akan dilakukan perhitungan tabulasi silang dan juga perhitungan uji *Chi-Square test.* Uji hipotesis yang dilakukan adalah: Ho : Tidak ada hubungan antara baris dan kolom H1 : Terdapat hubungan antara baris dan kolom Dengan ketentuan pengambilan keputusan dapat dilakukan dengan:

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

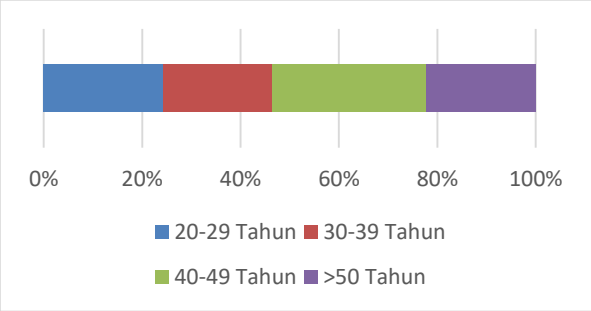
b) Berdasarkan probabilitas
- Jika probabilitas > 0,05, maka Ho diterima
- Jika probabilitas < 0,05, maka Ho ditolak.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

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

1) Kelompok Usia Penglaju

Berdasarkan kelompok usia, bahwa penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung dapat dilihat pada Gambar 2.

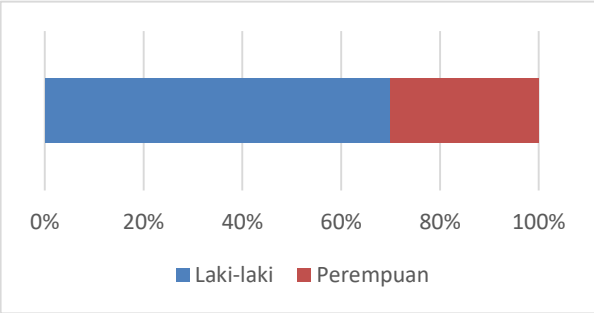


Gambar 2. Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Kelompok Usia Tahun 2017

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

2) Jenis kelamin Penglaju

Berdasarkan jenis kelamin, bahwa penglaju dari Kota Cimahi ke Kota Bandung dapat dilihat pada Gambar 3.

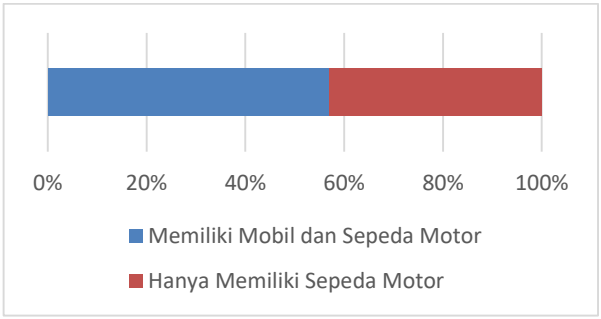


Gambar 3. Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2017

Dari 300 responden penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung terdapat 209 responden berjenis kelamin laki-laki dengan persentase 70% dan terdapat 91 responden berjenis kelamin perempuan dengan persentase 30%. Data tersebut menunjukan bahwa penglaju yang bekerja dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung didominasi oleh jenis kelamin laki-laki.

3) Kepemilikan Kendaraan Penglaju

Berikut ini akan menjelaskan mengenai informasi penglaju dari Kota Cimahi ke Kota Bandung berdasarkan kepemilikan kendaraan pribadi, untuk itu dapat dilihat pada Gambar 4.



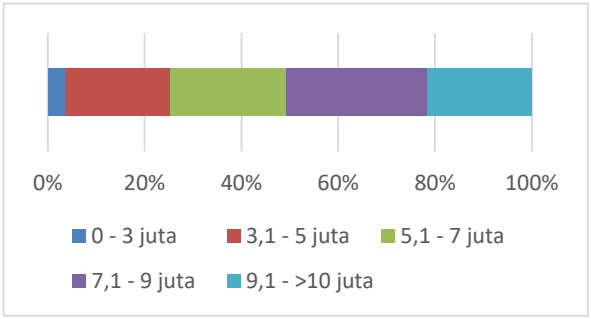
Gambar 4. Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Pribadi pada Tahun 2017

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

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

4) Tingkat Pendapatan Penglaju

Berikut ini akan menjelaskan mengenai informasi penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung berdasarkan tingkat pendapatan keluarga perbulan, untuk itu dapat dilihat pada Gambar 5.



Gambar 5. Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Tingkat Pendapatan Keluarga Perbulan Tahun 2017

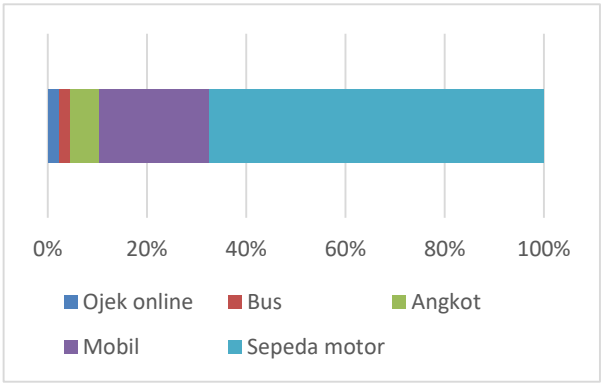
Berdasarkan pada gambar grafik diatas menunjukan bahwa dari 300 reponden penglaju dengan tujuan bekerja dari Kota Cimahi menuju kota Bandung menurut tingkat pendapatan keluarga perbulan terdapat 11 responden dengan persentase 3,6% yang berpendapatan dibawah 0-3jt, terdapat 65 responden dengan persentase 21,67% yang berpendapatan dibawah 3,1-5jt, terdapat 72 responden dengan persentase 24% yang berpendapatan dibawah 5,1-7jt, terdapat 87 responden dengan persentase 29% yang berpendapatan dibawah 7,1-9jt, dan terdapat 65 responden dengan persentase 21,67% yang berpendapatan dibawah 9,1- >10jt. Dari data tersebut didapatkan kesimpulan bahwa penghasilan keluarga dari masyarakat penglaju dengan tujuan bekerja dari Kota Cimahi menuju kota Bandung,

paling banyak responden dengan penghasilan pada kisaran 7,1-9 juta dengan persentase 9%. Namun pendapatan pada kisaran 7,1-9 juta tidak menjadi yang dominan, karena perbandingan dengan kisaran pendapatan yang lain hanya berbeda kurang lebih 7% saja.

B. Karakteristik Pergerakan Penglaju dari Kota Cimahi ke Kota Bandung dengan Maksud Bekerja

1) Pemilihan Moda Penglaju

Berikut ini akan dijelaskan informasi penglaju, berdasarkan moda transportasi yang digunakan dari tempat asal pergerakan menuju tujuan akhir perjalanan dengan maksud bekerja , untuk itu dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Pemilihan Moda pada Tahun 2017

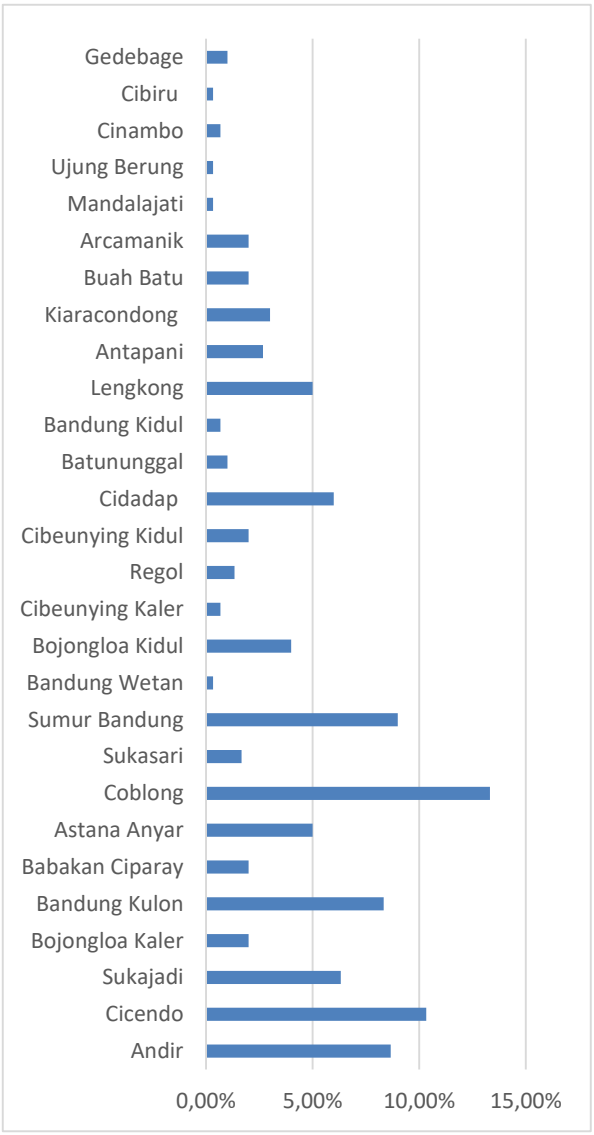
Berdasarkan pada gambar grafik diatas menunjukan bahwa dari 300 responden penglaju dengan tujuan bekerja dari Kota Cimahi menuju kota Bandung menurut jenis moda yang digunakan dari tempat asal menuju tujuan akhir perjalanan didapatkan 7 responden dengan persentase 2,33% yang menggunakan ojek online,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

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

2) Jarak perjalanan penglaju

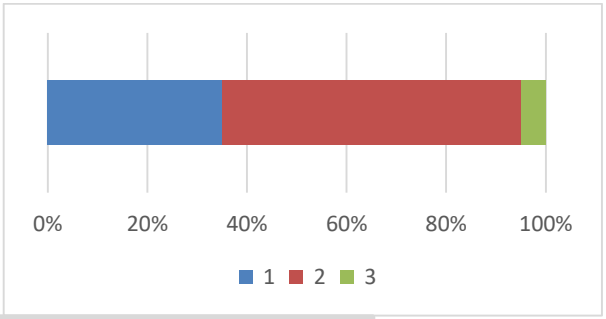
Total tujuan akhir perjalanan tersebar ke 28 kecamatan di Kota Bandung. Untuk lebih jelasnya mengenai asal perjalanan dan tujuan akhir perjalanan penglaju dari Kota Cimahi

menuju kota Bandung akan dijelaskan terlebih dahulu tujuan perjalanan secara umum pada Gambar 7.



Gambar 7. Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Tujuan Perjalanan Tahun 2017

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik diatas menunjukan bahwa dari 300 responden penglaju dengan tujuan bekerja yang tersebar ke 28 Kecamatan di Kota Bandung, dapat diketahui bahwa tujuan perjalanan yang paling banyak yaitu Kecamatan Coblong dengan frekuensi sebanyak 40 responden atau 13,33%. Untuk mengetahui informasi mengenai klasifikasi jarak perjalanan yang telah diklasifikasikan menjadi 3 kelompok secara umum dapat dilihat pada Gambar 8.



Keterangan :
Klasifikasi jarak
1 = 4 -10 km
2 =10,1-20 km
3 =20,1-30 km

***S**umber: Hasil Analisis 2017*

Gambar 8. Persentase Penglaju yang Bekerja dari Kota Cimahi ke Kota Bandung Berdasarkan Klasifikasi Jarak Perjalanan Tahun 2017

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

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

Dalam penelitian ini metode analisis menggunakan crosstab digunakan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara pemilihan moda dengan karakteristik sosial ekonomi.

1) Pemilihan Moda dengan Usia

Berdasarkan hasil analisis crosstabulation antara pemilihan moda dengan usia, diketahui keduanya memiliki hubungan, dapat dilihat pada Tabel 3.

TABEL III
HASIL PERHITUNGAN CHI-SQUARE TEST PEMILIHAN MODA DENGAN USIA

Variabel Yang Berhubungan	chi-square test		dF tabel	Per-bandingan		Proba-bilitas
	Value	Asymp.Sig. (2-sided)		Value dengan tabel	dF	
Pemilihan moda dengan Usia	25,802	0,011	21,026	25,802 > 21,026		(0,011) < 0,05

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel crosstab memperlihatkan bahwa untuk pemilihan kendaraan ojek online paling banyak dipilih oleh responden dengan tingkat usia 20-29 dan 30-39 tahun sebanyak masing-masing 3 orang atau sebesar 1% hal ini diindikasikan bahwa pada usia 20 tahun hingga 39 tahun adalah usia dengan tingkat pengetahuan dalam

penggunaan teknologi lebih baik, mengingat dalam penggunaan transportasi online membutuhkan sarana telekomunikasi sebelum kita menggunakannya. Pemilihan kendaraan bus didominasi oleh tingkat usia 40-49 tahun sebanyak 3 orang atau sebesar 1%, Pemilihan kendaraan angkot didominasi oleh responden dengan rentang usia 40-49 tahun sebanyak 8 orang atau sebesar 3%. Pemilihan mobil pribadi didominasi oleh tingkat usia 40-49 juga dengan jumlah 29 orang atau sebesar 10%, dimana pada usia tersebut seseorang biasanya sudah pada tingkat kemapanan sehingga mampu untuk membeli kendaraan mobil pribadi. Pemilihan kendaraan sepeda motor didominasi oleh tingkat usia 20-29 tahun sebanyak 56 orang atau sebesar 19%.

2) Pemilihan Moda Jenis Kelamin

Berdasarkan hasil analisis crosstabulation antara pemilihan moda dengan jenis kelamin, diketahui keduanya memiliki hubungan, dapat dilihat pada tabel .

TABEL IV
HASIL PERHITUNGAN CHI-SQUARE TEST PEMILIHAN MODA DENGAN JENIS KELAMIN

Variabel Yang Berhubungan	chi-square test		dF tabel	Perbandingan Value dengan dF tabel		Probabilitas
	Value	Asymp.Sig. (2-sided)				
Pemilihan moda dengan Jenis Kelamin	12,654	0,013	9,488	12,654 9,488	>	(0,013) < 0,05

Berdasarkan hasil perhitungan tabel crosstab memperlihatkan bahwa untuk pemilihan kendaraan ojek online paling banyak dipilih oleh responden dengan jenis kelamin perempuan yaitu sebanyak 4 orang atau sebesar 1%, pemilihan kendaraan bus paling banyak dipilih oleh responden dengan jenis kelamin perempuan yaitu sebanyak 4 orang atau sebesar 1%, pemilihan kendaraan angkot paling banyak dipilih oleh responden dengan jenis kelamin perempuan yaitu sebanyak 10 orang atau sebesar 3%, hal ini diindikasikan bahwa perempuan lebih memilih menggunakan angkutan umum daripada angkutan pribadi. pemilihan kendaraan mobil pribadi paling banyak dipilih oleh responden dengan jenis kelamin laki-laki yaitu sebanyak 48 orang atau sebesar 16%, dan pemilihan kendaraan sepeda motor paling banyak dipilih oleh responden dengan jenis kelamin laki-laki yaitu sebanyak 148 orang atau sebesar 49%.

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

dapat diketahui bahwa perempuan lebih mendominasi dalam pemilihan kendaraan umum seperti ojek online, bus, dan angkot.

3) Pemilihan Moda Kepemilikan Kendaraan

Berdasarkan hasil analisis crosstabulation antara pemilihan moda dengan kepemilikan kendaraan, diketahui keduanya memiliki hubungan, dapat dilihat pada Tabel 5.

TABEL V
HASIL PERHITUNGAN CHI-SQUARE TEST PEMILIHAN MODA DENGAN KEPEMILIKAN KENDARAAN

Variabel yang Berhubungan	chi-square test				
	Value	Asymp.Sig. (2-sided)	dF tabel	Perbandingan Value dengan dF tabel	Probabilitas
Pemilihan moda dengan Kepemilikan Kendaraan	74,126	0,000	9,488	74,126 > 9,488	(0,000) < 0,05

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

Pemilihan moda bus dan angkot untuk tujuan bekerja lebih didominasi oleh responden yang hanya memiliki sepeda motor saja, dimana jumlahnya untuk pemilih bus sebanyak 4 orang atau sebesar 1% dan pemmilih angkot sebanyak 10 orang atau sebesar 3%. Pemilihan bus dan angkot didominasi oleh responden yang hanya memiliki motor saja dikarenakan responden yang hanya memiliki sepeda motor, tidak memiliki alternatif kendaraan pribadi lain selain motor, maka jika terjadi kendala pada penggunaan sepeda motor atau ada hal lain responden tersebut harus menggunakan trasnportasi umum untuk aktivitas bekerjanya. Untuk pemilihan kendaraan mobil pribadi sudah jelas hanya dipilih oleh responden yang memiliki mobil dan memiliki motor yaitu sebanyak 67 orang atau sebesar 22%, sedangkan pemilihan sepeda motor didominasi oleh responden yang hanya memiliki sepeda motor saja yaitu sebanyak 115 responden atau sebesar 38%, dan hal ini sudah sewajarnya karena jika responden yang memiliki mobil dan memiliki motor tentunya akan menggunakan kendaraannya untuk aktivitas bekerja secara bergantian antara penggunaan motor dan mobil.

4) Pemilihan Moda Tingkat Pendapatan Keluarga Perbulan

Berdasarkan hasil analisis crosstabulation antara pemilihan moda dengan pendapatan keluarga perbulan, diketahui keduanya memiliki hubungan, dapat dilihat pada tabel .

TABEL VI
HASIL PERHITUNGAN CHI-SQUARE TEST PEMILIHAN MODA DENGAN TINGKAT PENDAPATAN

Variabel yang Berhubungan	chi-square test				
	Value	Asymp.Sig. (2-sided)	dF tabel	Perbandingan Value dengan dF tabel	Probabilitas
Pemilihan moda dengan Pendapatan Keluarga	28,908	0,025	26,296	28,908 > 26,296	(0,025) < 0,05

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

Pemilihan kendaraan umum bus didominasi oleh responden dengan pendapatan keluarga pada rentang 5,1-7 juta sebanyak 4 orang atau sebesar 1%. Angkutan umum bus biasanya

digunakan untuk perjalanan yang relatif jauh dibandingkan dengan angkot dan ditunjang dengan biaya yang relatif lebih rendah dibanding angkot, bahkan sangat terjangkau khususnya untuk responden dengan rentang pendapatan 5,1-7 juta perbulan.

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

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

D. Hubungan Pemilihan Moda dengan Jarak Perjalanan

Berdasarkan hasil analisis crosstabulation antara pemilihan moda dengan jarak perjalanan, diketahui keduanya memiliki hubungan, dapat dilihat pada tabel

TABEL VII
HASIL PERHITUNGAN CHI-SQUARE TEST PEMILIHAN MODA DENGAN JARAK PERJALANAN

Variabel yang Berhubungan	chi-square test				
	Value	Asymp.Sig. (2-sided)	dF tabel	Perbandingan Value dengan dF tabel	Probabilitas
Pemilihan moda dengan Tingkat Pendapatan	9,727	0,285	15,507	9,727 < 15,507	(0,285) > 0,05

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

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

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

IV. KESIMPULAN

A. Karakteristik Sosial Ekonomi Penglaju

Secara umum responden paling banyak jumlahnya sebagai penglaju dari Kota Cimahi

menuju Bandung dengan tujuan bekerja berusia 40-49 tahun dengan persentase 31%. Jenis kelamin lebih didominasi oleh jenis kelamin laki-laki sebanyak 209 orang dengan persentase 70%. Jumlah kepemilikan kendaraan paling banyak jumlahnya yaitu responden yang memiliki mobil dan sepeda motor sebanyak 171 orang dengan persentase 57%. Pendapatan keluarga perbulan yang paling banyak jumlahnya yaitu 7,1-9 jt dengan persentase 29%.

B. Karakteristik Pergerakan Penglaju

Moda yang digunakan penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung didominasi oleh angkutan pribadi dengan persentase 90%. Dengan jenis moda nya adalah sepeda motor dengan persentase 67,33%. Kemudian untuk Asal pergerakan penglaju pada penelitian ini yaitu Kota Cimahi dengan tujuan perjalanan yang tersebar ke 28 kecamatan di Kota Bandung, dimana frekuensi tujuan pergerakan yang paling dominan sebagai tujuan pergerakan adalah Kecamatan Coblong dengan persentase sebesar 13,33% atau sebanyak 40 orang. Untuk tujuan pergerakan dengan jarak perjalanan terjauh yaitu di Kecamatan Gedebage Kota Bandung yang memiliki jarak kurang lebih 29,4 Km dan masuk kedalam klasifikasi jarak dengan nilai 3 atau menunjukan jarak jauh.

C. Hubungan antara Pemilihan Moda dengan Karakteristik Sosial Ekonomi

1) Pemilihan moda dengan usia memiliki nilai probabilitas 0,011 dan berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden dengan rentang usia 20-29 tahun menjadi usia responden yang paling banyak pada penggunaan moda sepeda motor, yaitu sebanyak 56 responden atau sebesar 19%.
2) Pemilihan moda dengan jenis kelamin memiliki nilai probabilitas 0,013 dan berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden berjenis kelamin laki-laki mendominasi penggunaan moda sepeda motor. Yaitu sebanyak 148 orang atau sebesar 49%.
3) Pemilihan Moda dengan Kepemilikan Kendaraan Pribadi memiliki nilai probabilitas 0,000 dan berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden yang hanya memiliki sepeda motor cenderung memilih menggunakan kendaraannya daripada menggunakan angkutan umum lain, dibuktikan dengan jumlah respinden yang memilih sepeda motor sebanyak 115 orang. orang atau sebesar 38%
4) Pemilihan Moda dengan Pendapatan Keluarga Perbulan memiliki nilai probabilitas 0,025 dan berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa paling banyak responden dengan pendapatan keluarga perbulan pada kisaran 7,1-9 juta dengan pemilihan kendaraan sepeda motor sebanyak 59 orang atau sebesar 20%.

D. Hubungan antara Pemilihan Moda dengan Jarak Perjalanan

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstab* diketahui bahwa antara pemilihan moda dengan jarak perjalanan penglaju dari Kota Cimahi menuju Kota Bandung tidak berhubungan, dimana memiliki nilai probabilitas 0,285. Dan brdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa jarak perjalanan didominasi oleh rentang jaarak 11-20 km dengan pemilihan kendaraan sepeda motor sebanyak 117 orang atau sebesar 39%.

DAFTAR PUSTAKA

Buku Referensi:

[1] Bungin, B. 2010. *Metodologi Penelitian Kuantitatif: Komunikasi, Ekonomi, dan Kebijakan Publik dan serta Ilmu-ilmu Sosial Lainnya*. Edisi ke-2. Kencana Prenama Media Grup. Jakarta.

[2] Creswell, J.W. 2008. *Educational Research: Ptomoing, Conducting, and Evaluating Quantitative and Qualitative Research.* Upper Saddle River, NJ : Merrill

[3] Harries S. 1976, *State of the art review of Urban Transportation Concepts and Public Attitudes.* US Department of Transportation, Washington.

[4] Hugo, Graeme.1978. *Population mobility in West Java.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

[5] Moleong, Lexy J. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif, Remaja Rosdakarya.* Bandung.

[6] Morlok, E. K. 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Penerbit Erlangga. Jakarta.
[7] Nasution, MN. 1996. *Manajemen transportasi*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
[8] Sarwono, J. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitiatif.* Graha Ilmu. Yogyakarta.
[9] Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.* Alfabeta, CV. Bandung
[10] Sutopo, HB. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif,* Surakarta: UNS Press.
[11] Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Edisi ke-2*. Institut Teknologi Bandung. Bandung.
[12] Trihendradi, Cornelius. 2010. *Step by Step SPSS 18 Analisis Data Statistik.* Yogyakarta.
[13] Warpani, Suwardjoko P. 1985.*Rekayasa Lalulintas. Bhratara Karya Aksara.* Jakarta.
[14] Warpani, Suwardjoko P. 1990. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Umum.* Institut Teknologi Bandung. Bandung.
[15] Zelinsky,W.1971.*The hypothesis of the mobility trantition,Geographical Review,* 61 (2): 219-249.

Jurnal :

[16] Adhifanani, Achmad Roby (2015). *Pemilihan Moda Transportasi Dalam Kegiatan Mobilitas Pekerja Ulang-Alik Di Surabaya.* Jurnal Swarha Bhumi Vol : 1 No 1 – ISSN : 2302-142X.
[17] Andrean, A. 2013. *Identifikasi Faktor Penentu Pemilihan Moda Kereta Api Berdasarkan Karakteristik Sosial Ekonomi dan Pola Pergerakan Pengguna*. Tugas Akhir Perencanaan Wilayah dan Kota UNIKOM. 2013.
[18] Asmar, Ridwan.2008. *Karakteristik Pergerakan Penduduk Kota Bekasi yang Berbatasan Langsung Dengan DKI Jakarta Terhadap Pemenuhan Kebutuhan Pangan dan Sandang*. Tugas Akhir Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer Universitas Komputer Indonesia.
[19] Djafar, Faisal 2006. *Analisis Pola Pergerakan Bekerja Dan Faktor-Faktor Pengaruhnya Di Kota Cimahi.* Tugas Akhir Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Pasundan Bandung.
[20] Primasari, Dyaning Wahyu (2013). *Pemilihan Moda Transportasi Ke Kampus Oleh Mahasiswa Universitas Brawijaya*. Indonesian Green Technology Journal Vol. 2 No. 2.
[21] Setia, Rudi. 2011. *Hubungan Antara Karakteristik Sosial Ekonomi Dengan Perilaku Perjalanan Pengguna Bus Dengan Perilaku Perjalanan Pengguna Bus dengan Tujuan Bekerja*. Tugas Akhir Perencanaan Wilayah dan Kota UNIKOM. 2011.
[22] Sijabat, Reviline dan Ratnasari, Anita (2013). *Model Pemilihan Moda Pergerakan Komuter Di Kecamatan Sayung*. Teknik PWK; Vol. 2; No. 4.
[23] Sopiandi, Andi. 2009. *Identifikasi Karakteristik Pergerakan Penduduk Dengan Maksud Bekerja.* Tugas Akhir Perencanaan Wilayah dan Kota UNIKOM. 2009.
[24] Wicaksono, Sabdo (2014). *Analisa Faktor–Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Penduduk Kerja Di Kecamatan Sukmajaya Depok Menuju Tempat Kerja Dengan Menggunakan Metode Analytic Hierarchy Process*. Jurnal Ilmiah ,Desain dan Konstruksi Vol : 13 No 2 – ISSN : 0216-4086.
[25] Widiarta, Ida Bagis Putu (2010). *Analisis Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja*. Jurnal Ilmiah Teknik Sipil Vol. 14, No. 2.

Dokumen:

[26] Dinas Perhubungan Kota Cimahi. 2016. *Traffic Counting pada beberapa ruas jalan di Kota Cimahi.* Cimahi
[27] Dinas Perhubungan Kota Cimahi. 2016. *Masterplan Transportasi Kota Cimahi Tahun 2013.* Cimahi
[28] Dinas Perhubungan Jawa Barat. 2017. *Trayek Angkutan Umum di Jawa Barat.* Bandung.
[29] LPM –ITB. 1996. Manual Pelatihan Sistem Transportasi Perkotaan, KBK Rekayasa Transportasi, Jurusan Teknik Sipil, ITB. Bandung.

Internet:

[30] Badan Pusat Statistik Kota Cimahi, 2017. Kota Cimahi Dalam Angka 2016, https://cimahikota.bps.go.id/. Diakses pada tanggal 1 april 2017.
[31] Values of the Chi-squared distribution, 2017.https://www.medcalc.org/manual/chi-square-table.php, Diakses pada 10 Juli 2017.