

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada negara berkembang pertumbuhan ekonomi yang tinggi menyebabkan pertumbuhan kepemilikan sepeda motor menjadi cepat. Perkembangan tersebut menyebabkan perubahan sistem transportasi dan perilaku perjalanan masyarakat dalam waktu dekat (Morichi, 2009). Woro (2011) mengatakan bahwa angka kepemilikan sepeda motor lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan roda empat. Hal ini juga didukung oleh laporan Bank Dunia tahun 2005 yang menyatakan bahwa kepemilikan sepeda motor mencapai 80% pada tahun 2005. Kepemilikan sepeda motor di Indonesia cenderung tinggi dikarenakan penghasilan penduduk yang masih rendah (Hsu dan Lin, 2007).

Seiring dengan berkembangnya negara dan pertumbuhan ekonomi yang cepat, maka kebutuhan bergerak juga akan meningkat (Kaltheier, 2009). Pergerakan ini juga dipengaruhi oleh alasan dan tujuan dari masing-masing perjalanan (McGuckin dan Nakamoto, 2004).

McGuckin dan Nakamoto (2004) mengungkapkan bahwa dalam suatu tujuan perjalanan, seseorang akan melakukan beberapa persinggahan dengan maksud tertentu sebelum sampai pada tujuan akhirnya. Hal ini dikenal sebagai rantai perjalanan. Suatu perjalanan akan menjadi lebih kompleks apabila kebutuhan pribadi, rumah tangga, atau aktivitas lainnya yang berhubungan dengan aktivitas mengurus anak digabungkan dalam kebiasaan perjalanan menuju tempat bekerja (Bianco dan Lawson, 1998). Hal ini sesuai dengan kenyataan bahwa lebih dari 90% tujuan perjalanan berbasis tempat tinggal, artinya memulai perjalanan dari tempat tinggal (rumah) dan mengakhiri perjalanannya kembali ke rumah (Triwibowo, 2006).

Anggota rumah tangga lebih banyak melakukan perjalanan jarak pendek ataupun panjang dengan tujuan untuk bekerja, rekreasi, belanja, maupun pendidikan dengan menggunakan sepeda motor (Wedagama, 2009). Di Indonesia, sepeda motor sudah pula menjadi kendaraan untuk mudik. Kementerian Perhubungan melaporkan bahwa ada 2,47 juta sepeda motor yang digunakan untuk pulang mudik lebaran (Kompasiana, 2011).

Alasan utama rumah tangga memilih sepeda motor sebagai sarana transportasi yang mungkin adalah karena sepeda motor merupakan sarana transportasi yang paling mudah (Kurniawan, 2010). Pada umumnya masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi untuk melakukan perpindahan dikarenakan kurangnya penyediaan layanan angkutan publik (Hayashi, 1996). Lubis (2009) mengatakan bahwa alasan penghematan menjadi alasan utama bagi rumah tangga untuk memilih sepeda motor sebagai moda transportasi.

Prabnasak dan Taylor (2002) mengungkapkan bahwa perkembangan ekonomi di beberapa negara Asia mengakibatkan kebutuhan bergerak ikut meningkat. Leong dan Sadullah (2007) mengatakan bahwa pendapatan rumah tangga, jumlah mobil dalam rumah tangga, kepemilikan surat ijin mengemudi, dan ukuran rumah tangga bisa menjadi faktor yang mempengaruhi kepemilikan kendaraan bermotor.

Tingginya kepemilikan sepeda motor mengakibatkan kepadatan lalu lintas campuran yang tinggi dan dapat menimbulkan risiko pada aspek keselamatan lalu lintas (Hsu et al, 2007 dan Leong dan Sadullah, 2007). Beberapa penelitian yang sudah dilakukan tentang kepemilikan sepeda motor, misalnya Tuan dan Shimizu (2005) membuat model kepemilikan sepeda motor dengan perilaku rumah tangga di Kota Hanoi. Petrigradia et al. (2009) membahas karakteristik kepemilikan sepeda motor berdasarkan karakteristik rumah tangga.

Studi yang perlu dilakukan adalah membandingkan hubungan tujuan perjalanan menggunakan sepeda motor dengan kepemilikan sepeda motor dalam rumah tangga di kota-kota di Indonesia. Studi ini diharapkan dapat melengkapi studi yang sudah ada tentang karakteristik dan seluk beluk penggunaan sepeda motor di Indonesia

1.2 Inti Permasalahan

Berkembangnya suatu negara dengan pertumbuhan ekonomi yang cepat dapat meningkatkan kebutuhan bergerak. Kebutuhan tersebut dipengaruhi oleh tujuan dan alasan masing-masing rumah tangga dalam kesehariannya. Alasan rumah tangga dalam memilih sepeda motor sebagai moda transportasi yang mudah dan irit merupakan alasan yang umum di setiap kota-kota besar.

Namun, tujuan perjalanan pada rumah tangga diduga berbeda-beda di setiap kota. Untuk itu studi ini membahas permasalahan mengenai hubungan antara tujuan perjalanan dengan kepemilikan sepeda motor.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Mendeskripsikan tujuan perjalanan dan kepemilikan sepeda motor di tiga kota, yaitu Bandung, Yogyakarta, dan Surabaya.
2. Menganalisis hubungan tujuan perjalanan dengan kepemilikan sepeda motor di tiga kota.

1.4 Pembatasan Masalah

Penelitian ini dibatasi dengan hal-hal sebagai berikut:

1. Data yang digunakan adalah data sekunder yang diperoleh dari studi Joewono (2010). Data diperoleh dari tiga kota, yaitu Bandung, Yogyakarta, dan Surabaya.
2. Penelitian hanya meninjau hubungan tujuan perjalanan anggota rumah tangga dengan kepemilikan kendaraan bermotor, khususnya sepeda motor dalam rumah tangga dengan variabel tujuan perjalanan dengan menggunakan sepeda motor, jumlah sepeda motor, jumlah mobil, dan kepemilikan kendaraan yang dimiliki saat ini.
3. Metode yang akan digunakan adalah statistika non parametrik.