

PERBANDINGAN KARAKTERISTIK PERJALANAN SEPEDA MOTOR DI TIGA KOTA

FAISAL GERARDO

NRP : 0821027

Pembimbing : Tri Basuki Joewono, Ph.D.

ABSTRAK

Di Indonesia, sepeda motor adalah moda transportasi yang mempunyai populasi tertinggi dibandingkan dengan moda lainnya. Hal ini menyebabkan diperlukannya studi untuk mengetahui karakteristik perjalanan sepeda motor di Indonesia. Tujuan studi ini adalah untuk mendeskripsikan karakteristik perjalanan menggunakan sepeda motor yang meliputi penggunaan, rata-rata jarak, serta rata-rata waktu menggunakan sepeda motor dan membandingkannya di tiga kota yaitu Kota Bandung, Yogyakarta, dan Surabaya. Data yang digunakan adalah data sekunder. Responden untuk jumlah penggunaan di tiga kota menunjukkan bahwa rata-rata penggunaan tertinggi adalah di Kota Surabaya dengan mayoritas sebanyak dua kali. Responden tertinggi untuk rata-rata jarak per perjalanan sejauh lebih dari empat km dan rata-rata jarak perjalanan per hari sejauh lebih dari delapan km terdapat di Kota Yogyakarta. Responden paling tinggi untuk rata-rata waktu per perjalanan selama 15 menit sampai 20 menit dan untuk rata-rata waktu perjalanan per hari selama 30 menit sampai satu jam terdapat di kota yang sama. Hasil analisis menunjukkan bahwa ada perbedaan signifikan antar karakteristik perjalanan sepeda motor di tiga kota.

Kata-kata Kunci : Sepeda motor, Jarak perjalanan, Frekuensi perjalanan, Waktu perjalanan

COMPARISON OF TRIP CHARACTERISTICS USING MOTORCYCLE IN THREE CITIES

FAISAL GERARDO
NRP : 0821027

Supervisor : Tri Basuki Joewono, Ph.D.

ABSTRACT

In Indonesia, motorcycles has the highest population compared with the other modes. This causes the need for studies to discover the characteristics of motorcycles trip in Indonesia. The purpose of this study is to describe the characteristics of trip using motorcycles, namely frequency, the average distance, and average time on motorcycles and then compared in the three cities, that is Bandung, Yogyakarta, and Surabaya. Data used in this study is secondary data. Respondent for the amount of usage in the three cities shows that the average usage is highest in the city of Surabaya with a majority of two times. Respondents to the highest average distance per trip so far is more than four km and the average distance traveled per day by more than eight km are in the city of Yogyakarta. Respondents to the highest average time per trip for 15 minutes to 20 minutes is the city of Yogyakarta and the average travel time per day is also found in the same city. Analysis show that there is significant differences between the characteristics of a motorcycle trip in three cities.

Keyword : Motorcycles, distance travel, frequency travel, travel time

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS LAPORAN PENELITIAN	iii
PERNYATAAN PUBLIKASI LAPORAN PENELITIAN	iv
SURAT KETERANGAN TUGAS AKHIR	v
SURAT KETERANGAN SELESAI TUGAS AKHIR	vi
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR NOTASI	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Inti Permasalahan	2
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Pembatasan Masalah	3
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	4
2.1 Karakteristik Perjalanan	4
2.2 Karakteristik Perilaku Penggunaan Kendaraan	5
2.3 Karakteristik Penggunaan Sepeda Motor Di Indonesia	7
2.4 Faktor Yang Mempengaruhi Penggunaan Sepeda Motor	9
2.5 Metode Analisis Statistika	10
2.6 Uji <i>Kruskal Wallis</i>	10
2.7 Uji Kai Kuadrat (χ^2)	12
BAB 3 METODE PENELITIAN	14
3.1 Tahapan Penelitian	14
3.2 Deskripsi Data Karakteristik Responden Tiga Kota	18
3.3 Deskripsi Data Responden Karakteristik Perjalanan Sepeda Motor Di Tiga Kota	20
BAB 4 ANALISIS DATA	26
4.1 Proporsi Karakteristik Perjalanan Sepeda Motor Di Tiga Kota	26

4.2	Analisis Klasifikasi Silang Karakteristik Perjalanan Sepeda Motor Di Tiga Kota	31
4.3	Analisis Perbandingan Karakteristik Perjalanan Sepeda Motor Di Tiga Kota	37
4.4	Analisis Perbandingan Penggunaan sepeda Motor Di Tiga Kota	40
4.5	Analisis Perbandingan Rata-Rata Jarak Perjalanan Di Tiga Kota	41
4.6	Analisis Perbandingan Rata-Rata Waktu Perjalanan Di Tiga Kota	43
4.7	Diskusi Hasil Analisis	45
BAB 5	KESIMPULAN DAN SARAN	46
5.1	Kesimpulan	46
5.2	Saran	46
	DAFTAR PUSTAKA	48
	LAMPIRAN 1	51

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Tujuan Perjalanan Sepeda Motor di Kota Hanoi	6
Gambar 2.2	Pangsa Pasar Sepeda Motor Di Pulau Jawa	8
Gambar 3.1	Skema Besar Rencana Kegiatan Penelitian (Joewono, 2010)	15
Gambar 3.2	Diagram Alir Penelitian	17
Gambar 3.3	Usia Responden Di Tiga Kota	18
Gambar 3.4	Jenis Kelamin Responden Di Tiga Kota	19
Gambar 3.5	Pendidikan Responden Di Tiga Kota	19
Gambar 3.6	Pekerjaan Responden Di Tiga Kota	20
Gambar 3.7	Jarak Perjalanan Per Hari Di Tiga Kota	24
Gambar 4.1	Perbandingan Jarak Per Perjalanan Di Tiga Kota	27
Gambar 4.2	Perbandingan Waktu Per Perjalanan Di Tiga Kota	29
Gambar 4.3	Perbandingan Waktu Perjalanan Per Hari Di Tiga Kota	30

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Jumlah kendaraan Pribadi Di Kota Surabaya	5
Tabel 3.1	Daftar Pertanyaan Kuesioner Perjalanan Dan Kepemilikan Sepeda Motor	21
Tabel 3.2	Frekuensi Penggunaan Sepeda Motor Di Tiga Kota	22
Tabel 3.3	Jarak Per Perjalanan Di Tiga Kota	23
Tabel 3.4	Waktu Per Perjalanan Di Tiga Kota	24
Tabel 3.5	Waktu Perjalanan Per Hari Di Tiga Kota	25
Tabel 4.1	Perbandingan Proporsi Penggunaan Sepeda Motor	26
Tabel 4.2	Perbandingan Jarak Perjalanan Per Hari Di Tiga Kota	28
Tabel 4.3	Hubungan Penggunaan Dengan Jarak Per Perjalanan Di Tiga Kota	31
Tabel 4.4	Kontingensi Penggunaan Dengan Jarak Per Perjalanan Di Kota Bandung	32
Tabel 4.5	Hasil Analisis Hubungan Antara Penggunaan Dengan Jarak Per Perjalanan Di Tiga Kota	34
Tabel 4.6	Hubungan Penggunaan Dengan Jarak Perjalanan Per Hari	35
Tabel 4.7	Hubungan Penggunaan Dengan Waktu Per Perjalanan	36
Tabel 4.8	Hubungan Penggunaan Dengan Waktu Perjalanan Per Hari	36
Tabel 4.9	<i>Mean Rank</i> Jumlah Penggunaan Sepeda Motor Di Tiga Kota	37
Tabel 4.10	Hasil Perhitungan Nilai T untuk Jumlah Penggunaan Sepeda Motor Di Tiga Kota	38
Tabel 4.11	Penentuan Nilai Kai Kuadrat Pada $(\alpha) = 5\%$	39
Tabel 4.12	Hasil Analisis Perbandingan Rata-rata Penggunaan Sepeda Motor	40
Tabel 4.13	Hasil <i>Uji Kruskal Wallis</i> Rata-rata Penggunaan Sepeda Motor	41
Tabel 4.14	Hasil Analisis Perbandingan Rata-rata Jarak Per Perjalanan	41
Tabel 4.15	Hasil <i>Uji Kruskal Wallis</i> Rata-rata Jarak Satu Kali Perjalanan	42
Tabel 4.16	Hasil Analisis Perbandingan Rata-rata Jarak Perjalanan Per Hari	42
Tabel 4.17	Hasil <i>Uji Kruskal Wallis</i> Rata-rata Jarak Perjalanan Per Hari	43
Tabel 4.18	Hasil Analisis Perbandingan Rata-rata Waktu Per Perjalanan	43
Tabel 4.19	Hasil <i>Uji Kruskal Wallis</i> Rata-Rata Waktu Per Perjalanan	44
Tabel 4.20	Hasil Analisis Perbandingan Rata-rata Waktu Perjalanan Per Hari	44
Tabel 4.21	Hasil <i>Uji Kruskal Wallis</i> Rata-rata Waktu Perjalanan Per Hari	45
Tabel 4.22	Perbandingan Karakteristik Perjalanan Sepeda Motor	45

DAFTAR NOTASI

α	= Nilai Keterandalan
χ^2	= Kai kuadrat
%	= Persen
<i>Cramer</i>	= Nilai Kekuatan
df	= Derajat Kebebasan
H	= <i>Kruskal Wallis</i>
H ₀	= Hipotesis null
H _a	= Hipotesis Alternatif
<i>P-value</i>	= Nilai Probabilitas
Sig.	= Signifikansi

DAFTAR LAMPIRAN

L. 1	Tabel Nilai kai kuadrat	51
L. 2	<i>Cover</i> Kuesioner Perjalanan Dan Kepemilikan Sepeda Motor	52
L. 3	Halaman pertama Kuesioner Perjalanan Dan Kepemilikan Sepeda motor	53
L. 4	Halaman kedua Kuesioner Perjalanan Dan Kepemilikan Sepeda motor	54
L. 5	Halaman ketiga Kuesioner Perjalanan Dan Kepemilikan Sepeda motor	55