

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Buliung (2005) mengatakan bahwa aktivitas manusia setiap harinya akan menimbulkan suatu kegiatan perjalanan. Susilo dan Kitamura (2004) mengatakan seseorang atau individu melakukan perjalanan karena ingin berpartisipasi dalam suatu aktivitas perjalanan yang membutuhkan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Perilaku perjalanan adalah cara seseorang bergerak pada lahan publik dengan berbagai tujuan (McGuckin, 2003). Beberapa aktivitas yang orang ingin terlibat di dalamnya terpisah oleh jarak sehingga mengharuskan orang untuk melakukan perjalanan. Pilihan yang dibuat dalam rangka melakukan perjalanan didasarkan pada pilihan, kendala, kebiasaan, dan peluang. Sebagai contoh adalah bagaimana cara orang melakukan perjalanan untuk bekerja (dengan mobil/bus atau kereta bawah tanah berjalan), waktu keberangkatan, waktu tempuh, jumlah dan jenis perhentian dalam perjalanan, merupakan aspek penting dari perilaku perjalanan.

Sebuah perjalanan dikatakan berakhir ketika tempat tujuan telah dicapai (NTS, 2009). Seorang ayah pergi bekerja harus melakukan pergantian dari satu moda ke moda transportasi lainnya, perjalanannya tidak dikatakan selesai hingga tiba di tempat kerja. Mengantar anak ke sekolah dalam perjalanan menuju kantor mengharuskannya melakukan satu perhentian. Sebuah rangkaian perjalanan sederhana bisa terdiri atas pergi meninggalkan rumah, melakukan perjalanan ke tempat bekerja, dan kembali lagi ke rumah setelah waktu bekerja selesai (O'Fallon dan Sullivan, 2009).

Semakin jauh seseorang tinggal dari pusat daerah, maka semakin banyak rangkaian perjalanan yang rumit dilakukannya, dimana aktivitas non-bekerja cenderung lebih dekat dari tempat tinggal ketimbang tempat kerja (Kumar dan Levinson, 1995). McGuckin (2003) menyatakan rantai perjalanan adalah fenomena yang sedang berkembang, terutama dalam perjalanan untuk bekerja yang terkait dengan jarak yang lebih besar antara rumah dan tempat kerja.

Jumlah anggota dalam satu keluarga berpengaruh terhadap jumlah perhentian dalam rangkaian perjalanan berbasis tempat tinggal-tempat kerja (McGuckin dan Murakami, 2003). Rantai perjalanan yang dilakukan rumah tangga cenderung lebih rumit dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari. Rantai perjalanan yang rumit terdiri atas lebih banyak aktivitas yang terlibat dengan individu-individu lain dibandingkan dengan rantai perjalanan sederhana (Mohammadian et. al., 2011).

Jenis kelamin berpengaruh terhadap jumlah perhentian dalam rantai perjalanan orang (McGuckin, 2001). Jumlah perhentian dalam perjalanan orang juga dipengaruhi oleh usia dari pelaku perjalanan (Ramdhanni, 2010). Perbedaan kebutuhan orang pada kelompok usia muda dan tua menyebabkan perbedaan jumlah perhentian dalam perjalanannya (Mohammadian, et. al., 2011).

Pemilihan moda transportasi ikut berperan dalam menentukan perilaku perjalanan (Tamin, 2000). Pria dan wanita memiliki perbedaan yang cukup besar dalam pemilihan moda dimana pria lebih banyak melakukan kegiatan perjalanan dengan kendaraan bermotor sedangkan wanita dengan angkutan publik (Seguin dan Bussiere, 1997).

Penelitian tentang rantai perjalanan dan perhentian dalam perjalanan sudah pernah dilakukan sebelumnya. Kumar dan Levinson (1995) menganalisis bagaimana hubungan rantai perjalanan dengan demografi dan karakteristik perjalanan yang berfokus pada rantai perjalanan menuju tempat bekerja di jam puncak pagi dan sore hari, dan perhentian dengan aktivitas non-kerja dalam perjalanan di Montgomery County, Maryland. McGuckin dan Nakamoto (2001) meneliti perbedaan jumlah perhentian dalam perjalanan antara pria dan wanita di Chicago, Illinois. O'Fallon dan Sullivan (2009) melakukan penelitian kecenderungan rantai kunjungan dan perjalanan dengan analisis perubahan pola perjalanan di Selandia Baru.

Studi rantai perjalanan sudah dilakukan sebelumnya di Bandung oleh Ramdhanni (2010) dengan meneliti karakteristik rantai perjalanan pengguna angkutan publik meliputi jumlah persinggahan, biaya, dan waktu perjalanan. Analisis juga dilakukan untuk mengetahui perbandingan karakteristik rantai perjalanan menurut karakteristik sosial demografi. Pontoh (2005)

mengidentifikasi rantai perjalanan pria dan wanita yang bekerja dan berumah tangga golongan ekonomi bawah di kecamatan Bojongloa Kaler dan Perumnas Antapani.

1.2. Rumusan Masalah

Dalam perjalanan dari dan menuju kampus, mahasiswa ada yang melakukan perjalanan langsung (*direct trip*) dan ada yang melakukan perhentian pada titik-titik tertentu. Aktivitas keseharian mahasiswa seperti antar/jemput, makan, berpindah moda, isi bahan bakar, dan aktivitas lain mengharuskan mahasiswa untuk melakukan perhentian pada titik tertentu dengan durasi aktivitas yang berbeda. Perhentian atau persinggahan dalam perjalanan mahasiswa dari dan menuju kampus membentuk suatu rangkaian perjalanan mahasiswa yang berbeda bergantung faktor usia, jenis kelamin, jarak dan status tempat tinggal, serta moda yang digunakan.

Studi rantai perjalanan umumnya menganalisis perjalanan berbasis tempat tinggal-tempat bekerja dan hanya sedikit studi sejenis dengan rantai perjalanan berbasis tempat tinggal-kampus. Oleh karena itu, perlu dilakukan penelitian perhentian dalam rantai perjalanan mahasiswa Universitas Kristen Maranatha Bandung untuk mengetahui perilaku perjalanan mahasiswa. Studi ini diharapkan berguna untuk mengetahui rangkaian perjalanan mahasiswa setiap harinya. Studi ini diharapkan dapat melengkapi studi perilaku perjalanan di Indonesia.

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari studi adalah:

1. Mendeskripsikan jumlah, aktivitas, dan durasi perhentian dalam rantai perjalanan mahasiswa Universitas Kristen Maranatha menurut klasifikasi usia, jenis kelamin, jarak dan status tempat tinggal, serta moda transportasi yang digunakan.
2. Membandingkan jumlah, aktivitas, dan durasi perhentian dalam rantai perjalanan mahasiswa Universitas Kristen Maranatha menurut usia, jenis kelamin, jarak dan status tempat tinggal, serta moda transportasi yang digunakan.

1.4. Pembatasan Masalah

Dalam menganalisis permasalahan pada studi ini terdapat pembatasan masalah, yaitu:

1. Data primer yang digunakan bersumber dari penyebaran kuesioner kepada mahasiswa Universitas Kristen Maranatha Bandung yang dilakukan pada bulan November 2012.
2. Variabel dari data primer yang dianalisis adalah usia, jenis kelamin, jarak dan status tempat tinggal, moda yang digunakan, jumlah, aktivitas dan durasi perhentian.
3. Perhentian yang dimaksud dalam penelitian ini adalah bukan tujuan akhir perjalanan, melainkan akhir dari beberapa segmen perjalanan yang membentuk rantai perjalanan termasuk perhentian untuk tujuan berganti moda.
4. Penelitian dibatasi dengan dua jenis rantai perjalanan, yaitu tempat tinggal – kampus dan kampus – tempat tinggal
5. Perhentian dalam perjalanan yang digunakan hanya perhentian dalam rantai perjalanan mahasiswa Universitas Kristen Maranatha pada hari pelaksanaan survei.
6. Penelitian tidak membahas perhentian yang dilakukan dalam perjalanan dengan asal dan tujuan adalah kampus.
7. Metode yang dipakai adalah statistika deskriptif untuk mendeskripsikan data kuesioner, dan statistika inferensial berupa uji-t, *One way ANOVA*, dan uji Kai kuadrat (*Chi Square*).