

**KARAKTER PERILAKU PERJALANAN PELAJAR SEKOLAH
MENENGAH ATAS SWASTA DI BANDAR LAMPUNG**

(SKRIPSI)

**Oleh:
M. FADILLAH DALIUS**



**JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
2018**

ABSTRAK

KARAKTERISTIK PERILAKU PERJALANAN PELAJAR SEKOLAH MENENGAH ATAS SWASTA DI BANDAR LAMPUNG

Oleh

M. FADILLAH DALIUS

Kota Bandar Lampung merupakan kota yang sedang berkembang, perkembangan ini diiringi dengan perkembangan mobilitas penduduk. Mobilitas yang tinggi dapat menimbulkan permasalahan transportasi. Diduga perjalanan anak sekolah merupakan penyebab kemacetan di Kota Bandar Lampung, khususnya pagi dan sore hari. Kemacetan dapat dilihat dari kondisi perjalanan di suatu sekolah yang dipenuhi kendaraan pribadi. Terkait dengan hal tersebut maka perlu dikaji seberapa besar kontribusi perjalanan anak sekolah terhadap perilaku perjalanan di Kota Bandar Lampung. Tujuan Penelitian ini untuk mengetahui potensi bangkitan yang dilakukan siswa SMA Swasta di Bandar Lampung serta faktor yang mempengaruhi bangkitan perjalanan menggunakan metode tabulasi silang.

Hasil studi menunjukkan potensi pergerakan yang ditimbulkan oleh aktivitas siswa rata-rata perhari peranak adalah sebesar 2,66 perjalanan untuk SMA yang belum menjalankan program *full day school*, sedangkan 2,44 perjalanan untuk SMA yang sudah menjalankan program *full day school*. Faktor yang mempengaruhi bangkitan tersebut antara lain belajar, bimbel/les, berbelanja, makan, olah raga, bermain/sosial, dan lain-lain.

Kata Kunci: Karakteristik Perilaku Perjalanan, Pelajar SMA Swasta, Bangkitan Perjalanan.

ABSTRACT

CHARACTERISTICS OF STUDENT TRAVELING BEHAVIOR AT PRIVATE HIGH SCHOOL IN BANDAR LAMPUNG

By

M. FADILLAH DALIUS

Bandar Lampung is a developing city, thus this development is also accompanied by the development of population mobility. High mobility can cause transportation problems. Allegedly the journey of students cause of traffic congestion in Bandar Lampung, especially in the morning and in the afternoon. Traffic congestion can be seen from the conditions of travel in the school which is filled with private vehicles. Related to this matter, it is necessary to study how big the contribution of student's trip to travel behavior in Bandar Lampung. The purpose of this research is to know the potential of the trip generation of private high school students in Bandar Lampung and the factors that influence the trip generation using cross tabulation method.

The results of the study show that the potential of movement caused by the average student activity per day is 2.66 trips for high schools which have not conducted full day school program, while there are 2.44 trips for high school which have conducted full day school program. Factors that affect the trip generation include learning activity, guidance / tutoring, shopping, going lunch, playing sports, hanging out, and others.

Keywords: Characteristics of Travel Behavior, Private High School Students, Trip Generation.

**KARAKTER PERILAKU PERJALANAN PELAJAR SEKOLAH
MENENGAH ATAS SWASTA DI BANDAR LAMPUNG**

**Oleh:
M. FADILLAH DALIUS**

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
SARJANA TEKNIK**

Pada

**JURUSAN TEKNIK SIPIL
Fakultas Teknik Universitas Lampung**



**JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
2018**

**Judul Skripsi : KARAKTERISTIK PERILAKU PERJALANAN
PELAJAR SEKOLAH MENENGAH ATAS
SWASTA DI BANDAR LAMPUNG**

Nama Mahasiswa : M. Fadillah Dalius

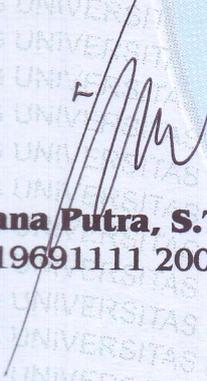
Nomor Pokok Mahasiswa : 1415011086

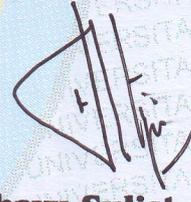
Program Studi : Teknik Sipil

Fakultas : Teknik

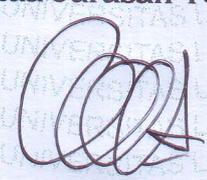
MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing


Sasana Putra, S.T., M.T.
NIP 19691111 200003 1 002


Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T.
NIP 19741004 200003 2 002

2. Ketua Jurusan Teknik Sipil


Gatot Eko Susilo, S.T., M.Sc., Ph.D.
NIP 19700915 199503 1 006

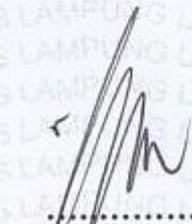
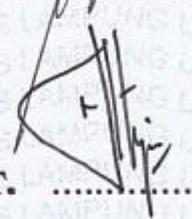
MENGESAHKAN

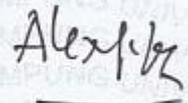
1. Tim Penguji

Ketua : **Sasana Putra, S.T., M.T.**

Sekretaris : **Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T.**

Penguji
Bukan Pembimbing : **Dr. Eng. Aleksander Purba, S.T., M.T.**


.....

.....


.....

2. Dekan Fakultas Teknik


Prof. Dr. Suharno, M.S.
NIP.19620717 198703 1 002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **8 Maret 2018**

LEMBAR PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan dengan sebenarnya bahwa

1. Skripsi dengan judul **“Karakteristik Perilaku Perjalanan Pelajar Sekolah Menengah Atas Swasta Di Kota Bandar Lampung”** adalah hasil karya saya sendiri dan tidak melakukan penjiplakan atas karya tulis penulis lain dengan cara tidak sesuai tata etika ilmiah yang berlaku dalam masyarakat akademik atau disebut plagiarism.
2. Hak intelektual atas karya ilmiah ini diserahkan sepenuhnya kepada Universitas Lampung.

Atas pernyataan ini, apabila dikemudian hari ternyata ditemukan adanya ketidakbenaran, saya bersedia menanggung aktibat dan sanksi yang diberikan kepada saya.

Bandar Lampung, Maret 2018



M. Fadillah Dalius

RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Bandar Lampung, 02 Oktober 1996. Penulis merupakan anak pertama dari empat bersaudara dari Bapak Dalius Happy dan Ibu Hujaimatul Fauziah. Penulis memiliki 3 orang adik laki-laki yang bernama M.Fauzan Dalius, M. Fauzi Dalius dan M. Farchan Dalius.

Penulis memulai pendidikan Taman Kanak-Kanak di TK Al - Kautsar Bandar Lampung dan melanjutkan pendidikan sekolah dasar di SD Al - Kautsar Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2008, Pada tahun 2011 penulis menyelesaikan pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 2 Bandar Lampung, dan melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 2 Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2014. Pada masa belajar di sekolah penulis aktif sebagai anggota PMR serta aktif dalam klub bina vokalia smanda.

Pada tahun 2014 penulis di terima sebagai mahasiswa fakultas teknik jurusan teknik sipil melalui jalur SBMPTN dan tergabung dalam HIMATEKS.

Pada Januari - Maret 2017 penulis mengikuti Kuliah Kerja Nyata di desa Depok Rejo Kecamatan Trimurejo Kabupaten Lampung Tengah dan pada Maret 2017 mengikuti Kerja Praktik di Proyek Preservasi dan Rehabilitasi Jalan Terbanggi Besar – KM 10 (Panjang) – Teluk Betung Bandar Lampung, Tegineneng – Sukadana.

MOTO

*Jika Tidak Ada Perjuangan
Maka Tidak Akan Ada Kemajuan*

-Frederick Douglas-

Ya Allah...

*Sepercik ilmu telah engkau kurniakan kepadaku
Hanya puji syukur yang dapat kupersembahkan
kepada-Mu*

*Hamba hanya mengetahui sebagian ilmu yang
ada kepada-Mu*

(Q.S Ar-Rum : 41)

*Tugas Kita Bukanlah Untuk Berhasil.
Tugas Kita Adalah Untuk Mencoba,
Karena Di Dalam Mencoba Itulah Kita
Menemukan
Membangun Kesempatan Untuk Berhasil*

*-Mario
Teguh-*

PERSEMBAHAN

Alhamdulillahilahirabbilalamin. Kuucapkan Syukur atas Karunia-Mu Akhirnya saya dapat menyelesaikan sebuah karya yang semoga menjadikanku insan yang berguna, bermanfaat dan bermartabat. Aku Persembahkan karya sederhana ini

Untuk Kedua orang tuaku yang sangat aku cintai. Untuk ayah dan ibuku yang telah merawat dan memberikan dukungan materi serta moril dan spiritual. Terima kasih untuk kesabarannya dalam membimbing dan memberikan arahan serta nasihat yang berguna.

Terima kasih telah memeberikan pelajaran hidup yang sangat berharga.

Untuk Keluarga besarku Kakek Nenek serta Adik-adikku yang menjadi semangat terbesar dalam menyelesaikan tugas dan kewajibanku ini.

Untuk orang yang aku sayang dan sahabat-sahabatku yang telah mendukungku dan telah menjadi tempat untuk berbagi cerita dan tempat berkeluh kesah

Untuk para dosen yang tak hentinya memberikan ilmu pengetahuan, arahan serta bimbingannya.

Untuk teman-teman sejawat atas dukungannya dalam proses yang sangat panjang ini. Dan untuk mahasiswa lainnya khususnya Jurusan Teknik Sipil yang sedang mengalami proses ini untuk tetap optimis dan semangat dalam mengerjakan skripsi agar dapat membangun nusa dan bangsa agar lebih baik dan menjadi generasi muda yang cerdas dan berpendidikan.

SANWACANA

Dengan mengucapkan syukur Alhamdulillah dan atas berkat rahmat serta hidayah Allah S.W.T., penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Karakteristik Perilaku Perjalanan Pelajar Sekolah Menengah Atas Swasta di Bandar Lampung”** sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana Teknik Sipil di Universitas Lampung.

Diharapkan dengan selesainya skripsi ini, Penulis dapat memberikan gambaran mengenai karakteristik perilaku perjalanan siswa SMA Swasta di Kota Bandar Lampung yang dapat digunakan sebagai referensi dan pengembangan ilmu pengetahuan di bidang transportasi.

Pada penyusunan laporan ini Penulis banyak mendapatkan bantuan, dukungan, bimbingan, dan pengarahan dari berbagai pihak. Untuk itu, Penulis mengucapkan terima kasih setinggi-tingginya kepada:

1. Prof. Dr. Suharno, M.Sc., selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Lampung.
2. Gatot Eko Susilo, S.T, M.Sc., Ph.D. selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil, Universitas Lampung.

3. Sasana Putra, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing Utama, atas kesediaan waktunya memberikan bimbingan dan pengarahan dalam proses penyelesaian skripsi ini
4. Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing Kedua, atas kesediaan waktu, arahan dan bimbingan serta dukungannya dalam proses penyelesaian skripsi ini.
5. Dr. Eng. Aleksander Purba S.T, M.T., selaku Dosen Penguji atas waktunya serta kritik dan saran yang diberikan dalam proses penyelesaian skripsi ini.
6. Ir. Margareta Welly, M.T., selaku dosen Pembimbing Akademik atas arahan selama masa perkuliahan.
7. Semua Dosen jurusan Teknik Sipil yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat dalam proses pembelajaran dan wawasan untuk lebih baik kedepannya.
8. Kedua orang tuaku tercinta Ayah Dalius Happy, Ibu Hujaimatul Fauziah. Kakek dan Nenek yang telah memberikan dorongan materil dan spiritual dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Adik-adikku tersayang Atikah Landani, M. Fauzan Dalius, M. Fauzi Dalius dan M. Farchan Dalius yang telah membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini.
10. Sahabatku Ninda, Arini, Eel, Aliva, Ica, Indah, Adira, Chelpa, Wiwid, Ines, Sonya, Reza, Rita, Ica W, Audy, dan Anggi yang telah menemani, memberikan semangat dan dukungan yang luar biasa dalam proses penyelesaian skripsi ini.

11. Sahabat lainnya Jesicha dan Rima atas kesediannya membantu pengambilan data, Fadhel, Widya, dan Nadya yang telah memberikan semangat, doa dan dukungannya.
12. Rekan mahasiswa Winda, Vino, Aldair, Rere, Fatra, Ocha, Fasya, Bela, Fahmi atas kesediannya membantu pengambilan data untuk penyelesaian skripsi ini.
13. Rekan mahasiswa bimbingan Rahmad Syah Putra terimakasih atas dukungan dan segala bantuannya.
14. Rekan mahasiswa KKN Arninda, Anissa, Nur, Tegar dan Boim atas dukungannya selama masa kuliah, KKN hingga terselesaikannya skripsi ini.
15. Rekan-rekan mahasiswa Jurusan Teknik Sipil Unila angkatan 2014 dan rekan-rekan mahasiswa yang lain yang tidak mungkin Penulis sebutkan satu per satu.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa laporan ini masih jauh dari kata sempurna oleh sebab itu kritik dan saran yang membangun sangat Penulis harapkan agar sempurnanya laporan ini dikemudian hari. Akhir kata, Penulis berharap semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat.

Bandar Lampung, Maret 2018

Penulis

M. Fadillah Dalius

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR TABEL	i
DAFTAR GAMBAR	ii
I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Tujuan	3
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Batasan Masalah	3
II. TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Permasalahan Transportasi	5
2.2. Perilaku Perjalanan	6
2.3. Bangkitan Pergerakan	8
2.4. Distribusi Pergerakan	9
2.5. Pemilihan Moda	11
2.6. Metode Deskriptif	13
2.7. Populasi dan Sampel	13
2.8. Teknik <i>Sampling</i>	14
2.9. Penelitian Terdahulu	16
III. METODELOGI	
3.1 Umum	22
3.2 Wilayah Studi	24
3.3 Penentuan Jumlah Sampel	25
3.4 Pengumpulan Data	25
3.5 Analisa Data	27
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	
4.1 Analisis	
4.1.1. Moda Perjalanan	29
4.1.2. Proporsi Penumpang Pengendara (Pengemudi)	31
4.1.3. Frekuensi Pindah Kendaraan	32

4.1.4. Jenis Kelamin.....	33
4.1.5. Jarak	36
4.1.6. Kepemilikan Kendaraan.....	40
4.1.7. Ukuran Rumah Tangga	42
4.1.8. Faktor Penggunaan Kendaraan	44
4.1.9. Faktor yang Mempengaruhi Bangkitan	50
4.1.10. Perilaku Perjalanan	51

V. SIMPULAN DAN SARAN

5.1 SIMPULAN	61
5.2 SARAN	62

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Bentuk umum matriks asal tujuan.....	10
2. Jumlah Kendaraan.....	30
3. Frekuensi Pindah Kendaraan	32
4. Jumlah Pengguna Kendaraan menurut Jenis Kelamin	34
5. Jarak antara Rumah dan Sekolah	36
6. Kepemilikan Kendaraan.....	41
7. Jumlah Orang dalam Rumah.....	43
8. Alasan Responden Menggunakan Angkutan Umum	46
9. Alasan Tidak Menggunakan Kendaraan Umum.....	49
10. Faktor yang Mempengaruhi Bangkitan	51
11. Zona Pada Matriks Asal Tujuan.....	53
12. Perjalanan Siswa SMA Swasta di Kota Bandar Lampung	54
13. Matriks Asal Tujuan SMA Xaverius	55
14. Matriks Asal Tujuan SMA Fransiskus.....	56
15. Matriks Asal Tujuan SMA Al-Kautsar	57
16. Matriks Asal Tujuan SMA YP Unila.....	58

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Diagram bangkitan dan tarikan	9
2. <i>Trip distribution</i>	10
3. Populasi dan sampel.....	14
4. Diagram alir penelitian.....	23
5. Wilayah Penelitian	24
6. Persentase Moda Perjalanan.....	31
7. Persentase Frekuensi Pindah Kendaraan.....	33
8. Persentase Jarak	37
9. Persentase Kepemilikan Kendaraan.....	42
10. Persentase Jumlah Anggota Keluarga.....	44

BAB I. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Kota Bandar Lampung merupakan kota yang sedang berkembang, perkembangan ini mempengaruhi tingkat mobilitas penduduk Bandar Lampung. Mobilitas menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia merupakan gerakan berpindah-pindah. Untuk memenuhi kebutuhan hidupnya maka manusia perlu melakukan mobilitas. Semakin banyak mobilitas yang dilakukan, maka kebutuhan akan sarana transportasi pun semakin meningkat. Hal ini dapat mengakibatkan timbulnya masalah transportasi seperti kemacetan. Oleh karenanya untuk menghindari hal tersebut diperlukan perencanaan transportasi yang baik pada suatu tata guna lahan.

Permasalahan transportasi yang sering terjadi dapat kita lihat yaitu di daerah dekat sekolah menengah atas yang sering terjadi saat pagi dan siang hari. Hal ini diakibatkan dengan perkembangan kendaraan yang sangat pesat. Sehingga banyak pelajar yang diantar jemput dan membawa kendaraan pribadi seperti mobil dan motor ke sekolah. Oleh karenanya setiap pagi dan siang di daerah dekat sekolah tersebut terjadi peningkatan volume kendaraan, sehingga terjadi

penurunan kapasitas jalan. Permasalahan seperti ini menimbulkan kemacetan yang sering terjadi disekitar daerah tersebut.

Permasalahan transportasi merupakan permasalahan kompleks yang melibatkan banyak aspek, pihak dan sistem yang terkait sehingga dalam pemecahan permasalahan tersebut memerlukan suatu pemecahan yang komprehensif dan terpadu yang melibatkan semua unsur dan aktor dalam pembangunan kota. (Bayu A. Wibawa).

Untuk mencegah permasalahan tersebut maka hal yang perlu diketahui adalah perilaku pergerakan dari masing-masing pelajar, jumlah perjalanan yang dilakukan setiap pelajar, serta memperkirakan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi terjadinya perjalanan tersebut. Jumlah pergerakan atau perjalanan yang dilakukan tersebut merupakan bangkitan. (Denny Kumara, 2005). Oleh karenanya sangat sulit untuk menghitung pergerakan secara langsung, makanya digunakan perhitungan secara tidak langsung atau menggunakan model yang mendekati kenyataan sebenarnya.

1.2 Rumusan Masalah

Perjalanan anak sekolah diduga menjadi salah satu penyebab kemacetan di kota Bandar Lampung. Khususnya pada jam-jam sibuk seperti pagi dan sore hari. Kemacetan dapat dilihat dari kondisi perjalanan di suatu sekolah yang dipenuhi kendaraan pribadi. Terkait dengan hal tersebut maka perlu dikaji

seberapa besar kontribusi perjalanan anak sekolah terhadap perilaku perjalanan di Kota Bandar Lampung.

1.3 Tujuan

Adapun tujuannya adalah:

1. Mengetahui besarnya potensi bangkitan pergerakan yang dilakukan pelajar sekolah menengah atas di kota Bandar Lampung.
2. Menganalisa faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan menuju sekolah menengah atas swasta di Bandar Lampung.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik perilaku perjalanan pelajar sekolah menengah atas di Bandar Lampung sehingga permasalahan-permasalahan lalulintas seperti kemacetan dan lain-lain dapat dihindari.

1.5 Batasan Masalah

Agar pembahasan dalam penelitian ini terarah, maka masalah yang dibatasi dengan adanya kriteria yang digunakan dalam memilih lokasi yang akan diamati, yaitu:

1. Lokasi yang dipilih dalam penelitian ini adalah sekolah menengah atas swasta yang favorit di Bandar Lampung yaitu SMA Al-Kautsar Bandar

Lampung, SMA YP Unila Bandar Lampung, SMA Fransiskus Bandar Lampung dan SMA Xaverius Pahoman Bandar Lampung.

2. Penelitian ini memfokuskan tentang karakteristik pelaku perjalanan pelajar sekolah menengah swasta di Bandar Lampung.
3. Pengambilan data dilakukan dengan metode *Interview*/wawancara tertutup.
4. Analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif.

BAB II. Tinjauan Pustaka

2.1 Permasalahan Transportasi

Kota dianggap sebagai tempat tersedianya berbagai kebutuhan dan lapangan kerja selain itu kota menawarkan begitu banyak kesempatan baik di sektor yang formal maupun informal. Pertumbuhan wilayah di perkotaan berlangsung sangat cepat dibandingkan dengan di daerah pedalaman. Perkembangan industri di perkotaan menjadikan banyak tersedianya lapangan kerja dengan upah yang tinggi. Hal ini mendorong orang yang tinggal di daerah pedalaman atau desa untuk pindah kekota maupun bekerja di perkotaan. Perpindahan dari desa ke kota disebut urbanisasi. Laju urbanisasi yang tinggi di daerah perkotaan tentunya akan berakibat pada meningkatnya jumlah permintaan jasa transportasi. Dengan meningkatnya jumlah penduduk yang ada di perkotaan maka diperlukan penyediaan sarana transportasi yang memadai untuk melayani jumlah penduduk tersebut. Permasalahan yang dihadapi di daerah perkotaan akibat tingginya laju urbanisasi adalah keterbatasan sistem transportasi dalam memenuhi permintaan akan jasa transportasi. Masalah kemacetan merupakan salah satu masalah transportasi yang dihadapi di negara yang sedang berkembang seperti

Indonesia. Kemacetan disebabkan oleh mobil-mobil yang melintas di jalanan yang hanya berisi tidak lebih dari 2 orang yang memiliki tujuan perjalanan yang sama (Budi Mataram,2013). Salah satu faktor dari masalah kemacetan di perkotaan adalah penggunaan kendaraan pribadi.

Permasalahan Transportasi di Kota Bandar Lampung adalah besarnya volume kendaraan yang melebihi kapasitas jalan yang ada di Kota Bandar Lampung, sehingga menyebabkan kemacetan. Puncak kemacetan sering terjadi saat pagi dan sore hari, hal ini dapat terlihat di titik-titik rawan kemacetan. Kemacetan ini disebabkan karena buruknya tingkat pelayanan angkutan umum, sehingga orang lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi.

Pengguna kendaraan pribadi tidak hanya karyawan yang ingin ke kantor melainkan anak sekolah atau pelajar yang ingin ke sekolah. Pemilihan moda yang pilih pelajar ini disebabkan beberapa faktor. Oleh karenanya perlu peran pemerintah untuk menyediakan fasilitas bus sekolah yang memberikan tingkat pelayanan yang baik agar para pelajar yang pergi dan pulang sekolah dapat menggunakan bus sekolah tersebut. Hal ini diharapkan agar masalah kemacetan di sekitar sekolah dapat dikurangi.

2.2 Perilaku Perjalanan

Perilaku menurut kamus besar bahasa Indonesia merupakan tanggapan atau reaksi individu terhadap rangsangan atau lingkungan. Sedangkan perjalanan terjadi karena aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal sehingga pola

sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi perilaku perjalanan orang.

Pola perjalanan di daerah perkotaan/urban dipengaruhi oleh tata letak pusat-pusat kegiatan perkotaan (permukiman, komersial, perkantoran, sekolah, rumah sakit, dan lain- lain). Pola perjalanan dibentuk oleh tiga hal, yaitu frekuensi perjalanan, tujuan perjalanan, dan moda perjalanan. Ada beberapa aspek yang mempengaruhi perilaku perjalanan seseorang, yaitu:

1. Aspek Waktu

Adapun kaitannya terhadap aspek waktu, pola aktivitas harian dapat dibedakan menjadi aktivitas hari kerja (*weekdays*) dan aktivitas akhir pekan (*weekend*). Perbedaan pola aktivitas pada hari kerja dan akhir pekan, mempengaruhi pola perjalanan seseorang, sehingga perilaku perjalanannya pun berbeda.

2. Aspek Spasial

Dalam kaitannya terhadap perilaku perjalanan, aspek spasial merupakan bentuk dan struktur kota memiliki unsur-unsur yang dapat mempengaruhi perilaku perjalanan. Unsur-unsur spasial yang memiliki pengaruh terhadap perilaku perjalanan menurut *Yunus (2005)* adalah aksesibilitas atau jarak jangkauan pelayanan angkutan umum, jarak terhadap pusat kota, dan jarak terhadap fasilitas lokal seperti lokasi kerja, sekolah, fasilitas belanja dan fasilitas rekreasi

3. Aspek Sosial

Menurut *Gliebe dan Koppelman* dalam *Ettema, et al (2006)* perilaku perjalanan turut dipengaruhi aspek sosial demografi, diantaranya adalah aspek gender, struktur usia, pendidikan terakhir, struktur rumah tangga, dan aspek kepemilikan kendaraan pribadi.

4. Aspek Ekonomi

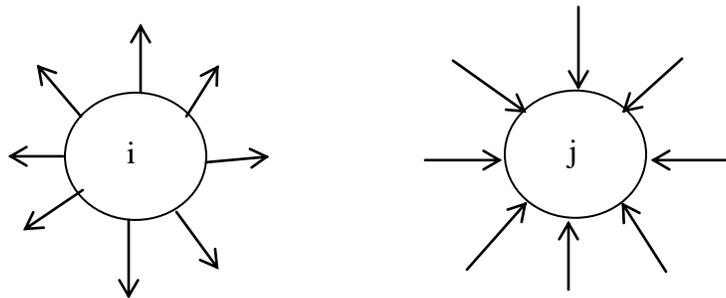
Menurut *Levinson (1997)* aspek ekonomi juga turut mempengaruhi perilaku perjalanan individu dalam rumah tangga, diantaranya adalah aspek pendapatan, aspek pengeluaran rumah tangga, status pekerjaan, dan jenis pekerjaan.

2.3 Bangkitan Pergerakan

Menurut Tamin, Bangkitan Pergerakan adalah tahapan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona. Pergerakan merupakan fungsi tata guna lahan yang menghasilkan pergerakan lalulintas. Bangkitan lalulintas ini mencakup:

1. Lalulintas yang meninggalkan suatu lokasi.
2. Lalulintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi.

Bangkitan dan tarikan pergerakan dapat dilihat dari diagram (Wells,1975) :



Pergerakan yang berasal dari zona i Pergerakan yang bersal dari zona j

Gambar 1. Diagram bangkitan dan tarikan.

Hasil keluaran dari perhitungan bangkitan dan tarikan lalulintas berupa jumlah kendaraan, orang, atau angkutan barang per satuan waktu, misalnya kendaraan/jam. Kita dapat dengan mudah menghitung jumlah orang atau kendaraan yang masuk atau keluar dari suatu luas tanah tertentu dalam satu hari (atau satu jam) untuk mendapatkan bangkitan dan tarikan pergerakan.

Bangkitan dan tarikan lalulintas tersebut tergantung pada dua aspek:

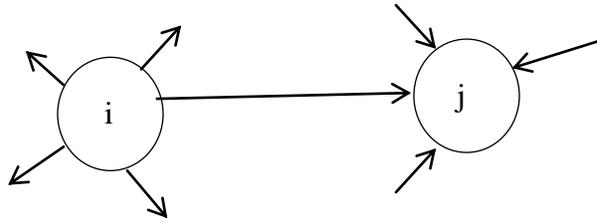
1. Jenis tata guna lahan dan
2. Jumlah aktivitas (dan intensitas) pada tata guna lahan tersebut.

2.4 Distribusi Pergerakan(*Trip Distribution*)

Distribusi Perjalanan adalah suatu tahapan yang mendistribusikan berapa jumlah pergerakan yang menuju dan berasal dari suatu zona. Hal yang diperhitungkan adalah:

1. Sistem kegiatan (*Land use*)

2. Sistem jaringan (Aksesibilitas)

Gambar 2. *Trip Distribution*

Trip distribution mempresentasikan jumlah perjalanan dari zona asal i ke zona tujuan j , biasanya ditulis dalam bentuk Matriks Asal Tujuan (MAT), dengan array 2 dimensi (Ferdinand, 2002).

Tabel1. Bentuk Umum Matriks Asal Tujuan

i/j	1	2	3	.	.	Z	$\sum_i T_{ij}$
1	T11	T12	T13	.	.	T1z	O1
2	T21	T22	T23	.	.	T2z	O2
3	T31	T32	T33	.	.	T3z	O3
.
.
z	Tz1	Tz2	Tz3	.	.	Tzz	Oz
$\sum_j T_{ij}$	D1	D2	D3	.	.	Dz	$\sum_{ij} T_{ij}$

Baris : menunjukkan jumlah perjalanan yang berasal dari zona i

Kolom : menunjukkan jumlah perjalanan yang menuju zona j

T_{ij} : Jumlah perjalanan dari zona i ke zona j

O_i : Jumlah perjalanan yang berasal dari zona i

D_j : Jumlah perjalanan yang menuju zona j

2.5 Pemilihan Moda

Pemilihan Moda bertujuan untuk proporsi pengalokasian perjalanan ke berbagai moda transportasi. Hal ini terjadi antara dua tata guna lahan di suatu kota, seseorang akan memutuskan bagaimana interaksi tersebut harus dilakukan. Dalam kebanyakan kasus, pilihan pertama adalah menggunakan telepon karena hal ini akan dapat menghindari terjadinya perjalanan. Akan tetapi, sering interaksi mengharuskan terjadinya perjalanan. Dalam kasus ini, keputusan harus ditentukan dalam pemilihan moda. Secara sederhana moda berkaitan dengan jenis transportasi yang digunakan. Pilihan pertama biasanya berjalan kaki atau menggunakan kendaraan. Jika menggunakan kendaraan, pilihannya adalah kendaraan pribadi (sepeda, sepeda motor, mobil) atau angkutan umum (bus, becak, dan lain-lain). Jika angkutan umum digunakan, jenisnya bermacam-macam yaitu oplet, kereta api, becak, dan lain-lain. Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda (Yahya, 2007):

1. Ciri Pengguna Jalan:
 - a. Pemilikan kendaraan, semakin tinggi pemilikan kendaraan pribadi semakin kecil pula ketergantungan pada angkutan umum.
 - b. Pemilikan SIM
 - c. Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pensiun, bujangan, dan lain-lain).

- d. Pendapatan; semakin tinggi pendapatan semakin besar peluang menggunakan kendaraan pribadi.
 - e. Faktor lain; keharusan menggunakan kendaraan pribadi ke tempat bekerja, keperluan mengantar anak sekolah.
2. Ciri pergerakan:
- a. Tujuan pergerakan: di negara maju, pergerakan ke tempat bekerja biasanya lebih mudah menggunakan angkutan umum (karena murah dan tepat waktu, nyaman, aman). Tetapi di negara berkembang, orang lebih cenderung menggunakan kendaraan pribadi karena angkutan umum tidak tepat waktu dan tidak nyaman.
 - b. Waktu terjadinya pergerakan.
 - c. Jarak perjalanan: semakin jauh perjalanan makin cenderung menggunakan angkutan umum.
3. Ciri fasilitas moda transportasi:
- a. Kuantitatif: waktu tempuh, ongkos, ketersediaan ruang dan tarif parkir.
 - b. Kualitatif: kenyamanan, keamanan, keandalan.
4. Ciri kota atau zona: jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk.

2.6 Metode Deskriptif

Metode Deskriptif menurut Sugiono merupakan salah satu metode yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data atau sampel yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum.

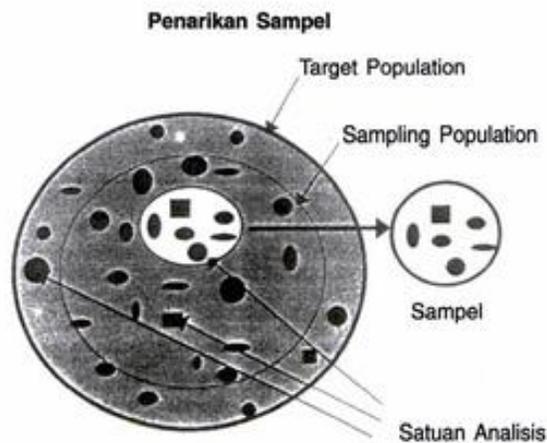
Dengan kata lain penelitian deskriptif mengambil masalah atau memusatkan perhatian kepada masalah-masalah sebagaimana adanya saat penelitian dilaksanakan, hasil penelitian yang kemudian diolah dan dianalisis untuk diambil kesimpulannya

2.7 Populasi dan Sampel

Populasi terdiri dari sekumpulan obyek yang menjadi pusat perhatian, yang dari padanya terkandung informasi yang ingin diketahui. Obyek ini disebut satuan analisis. Satuan analisis ini mengandung perilaku atau karakteristik yang diteliti. Pada penelitian yang berjudul Karakteristik Perilaku Perjalanan Pelajar Sekolah Menengah Atas Swasta di Bandar Lampung, siswa adalah satuan analisis karena karakteristik perilaku perjalanan itu diketahui dari siswa yang bersangkutan, maka siswa tersebut sekaligus menjadi satuan pengamatannya. Satuan pengamatan merupakan satuan tempat informasi diperoleh tentang satuan analisis. Satuan analisis bisa berupa individu, bisa

juga berupa lembaga. Keseluruhan satuan analisis yang merupakan sasaran penelitian disebut populasi.

Sampel sering juga disebut contoh, yaitu himpunan bagian dari suatu populasi. Sebagai bagian dari populasi, sampel memberikan gambaran yang benar tentang populasi. Pengambilan sampel dari suatu populasi disebut penarikan sampel atau *sampling*. Populasi yang ditarik sampelnya pada waktu merencanakan suatu penelitian disebut *target population*, sedangkan populasi yang diteliti pada waktu melakukan penelitian disebut *sampling population* (Gulo, 2000).



Gambar 3. Populasi dan Sampel.

2.8 Teknik *Sampling*

Teknik *Sampling* yang dilakukan agar sampel tidak bias yaitu setiap satuan analisis dalam populasi harus mendapatkan peluang yang sama untuk ditarik menjadi anggota sampel. Oleh karenanya untuk memenuhi prinsip

keterwakilan, penarikan sampel harus dilakukan secara *random* (acak). Penarikan sampel dengan cara ini disebut *random sampling*. Penarikan sampel dikatakan acak jika setiap anggota pada populasi mempunyai peluang yang sama untuk ditarik sebagai anggota sampel. Menarik undian pada arisan adalah salah satu contoh penarikan sampel yang acak (Fera, 2015).

Besarnya sampel yang ditarik dari populasinya tergantung pada variasi yang ada di kalangan anggota populasi. Apabila anggota populasinya homogen, maka sampel yang kecil dapat mewakili seluruh populasi. Butir-butir darah dalam tubuh kita homogen, karena setiap butir mempunyai karakteristik yang sama. Tidak menjadi soal apakah darah itu diambil dari bagian tangan, atau kaki, atau kepala, semua sama. Tetapi, apabila kita meneliti perilaku mahasiswa terhadap politik, maka variasinya di kalangan seluruh mahasiswa cukup besar, baik dilihat dari segi etnografi, atau bidang studi yang ditekuninya, atau almamater, atau agamanya. Supaya semua variasi terwakili, maka dibutuhkan sampel yang relatif besar. Makin tinggi variasinya, makin besar sampel yang dibutuhkan.

Dalam penarikan sampel, umumnya dikenal dua cara, yaitu:

1. *Probability Sampling*

Pada *probability sampling* derajat keterwakilan dapat diperhitungkan pada peluang tertentu. Oleh karena itu, sampel yang ditarik dengan cara ini dapat dipergunakan untuk melakukan generalisasi terhadap

populasi. Ada banyak cara penarikan sampel yang dilakukan dengan cara ini, yaitu:

- a) *Simple random sampling*
- b) *Stratified random sampling*
- c) *Cluster random sampling*
- d) *Multistage random sampling*

2. *Non Probability Sampling*

Pada umumnya dilakukan untuk suatu penelitian yang populasinya tidak diketahui, sehingga tidak dapat ditarik kesimpulan yang berlaku umum terhadap populasi. Karena itu istilah *sampling* pada metode ini sebenarnya tidak tepat karena kita tidak menarik sampel.

2.9 Penelitian Terdahulu

1. Fera (2015) dalam penelitiannya yang berjudul “*Studi Karakteristik Perilaku Perjalanan Siswa SMA Negeri di Kota Bandar Lampung*” mengatakan bahwa dalam memilih moda perjalanan pribadi, pelajar laki-laki lebih dominan sebagai pengendara dibanding dengan pelajar perempuan dan faktor yang signifikan berpengaruh dalam pemilihan moda adalah waktu, biaya, jarak, keamanan, izin orang tua, diantar orang tua, tidak ada SIM dan lain-lain. Potensi pergerakan yang ditimbulkan oleh aktivitas siswa per sekolah adalah sebesar 10% yaitu 302 pergerakan sehingga potensi pergerakan yang terjadi sebesar 30200 per hari per sekolah.

2. Denny (2005) dalam penelitiannya yang berjudul “*Analisa Karakteristik Bangkitan dan Pola Perjalanan Penduduk Perumahan Pinggiran Kota*” mengatakan bahwa dari hasil analisa klasifikasi silang dengan memperhatikan nilai *chi-square* dan nilai *contingency coefficient* terlihat ada kecenderungan yang kuat bahwa pemilihan moda dari penduduk Pucang Gading untuk melakukan perjalanan dipengaruhi oleh kepemilikan kendaraan, lokasi tujuan perjalanan dan tingkat pendapatan. Penduduk Pucang Gading yang menggunakan angkutan umum untuk menuju ke tempat aktifitasnya sehari-hari relatif sedikit (13,67% yang menggunakan mobil umum penumpang dan 13,02% menggunakan bis). Secara umum 33,92% penduduk Pucang Gading lebih memilih menggunakan sepeda motor, terutama bagi penduduk yang sudah bekerja (presentase pengguna sepeda motor bagi orang yang bekerja sebesar 63,8%). Sedangkan bagi penduduk yang bersekolah sebagian besar atau 30%nya berjalan kaki untuk menuju ke lokasi sekolahnya. Angkutan umum lebih penting perannya bagi orang yang berbelanja (27,6% menggunakan MUP dan 23,9% menggunakan bis).
3. Syarif (2017) dalam penelitiannya yang berjudul “*Analisa Karakteristik Perilaku Perjalanan Siswa Sekolah Menengah Negeri (SMAN) Berbasis Spasial di Kota Makassar*” mengatakan bahwa dari hasil survei wawancara, dan kuesioner sampel siswa sebanyak 539 jiwa menunjukkan siswa lebih didominasi terbanyak dari Kota Makassar daripada siswa dari luar Kota Makassar, dan itu dapat dilihat dari tempat

tinggal siswa, yaitu rata-rata siswa tinggal dengan orang tua (86%). Kemudian siswa yang memilih tinggal dengan keluarga sebesar 13 %, dan yang tinggal di pondokan sebesar 1 %. dan yang terendah adalah siswa yang memilih tinggal di asrama (0%). Moda transportasi yang digunakan ke sekolah yang dominan sebanyak 71% sepeda motor lebih di sukai siswa daripada siswa yang cenderung memilih menggunakan angkutan umum sebanyak 8% sebagai moda yang digunakan menuju sekolah.

Sebanyak 80% siswa mengeluarkan biaya transportasi rata-rata adalah Rp 100.000, - Rp 200.000, perbulan. Biaya transportasi siswa yang paling besar yaitu Rp 510.000., - Rp 600.000., sekitar 1%. Biaya transportasi tergantung pemilihan moda yang di gunakan dan juga jarak tempat tinggal dengan sekolah.

4. Ferdinand (2013) dalam penelitiannya yang berjudul “*Karakteristik Perjalanan Siswa Sekolah Swasta Perumahan Pakuwon City Surabaya*” mengatakan bahwa Secara keseluruhan siswa Sekolah Xin Zhong dan Gloria memiliki karakteristik perjalanan antara lain:

Sebagian besar (85%) siswa bertempat tinggal di Surabaya Timur, Sebagian kecil (13%) siswa pernah berkendara bersama, Sebagian besar (97%) kendaraan tidak parkir setelah menurunkan siswa.

Siswa Sekolah Xin Zhong sendiri memiliki karakteristik perjalanan antara lain: Jarak rata-rata perjalanan siswa dari tempat tinggal ke sekolah sekitar 6,4 km dengan jarak terdekat 1,2 km dan jarak terjauh 14 km,

Sebagian besar (50%) orang tua siswa menggunakan sistem bergantian mengantar dalam berkendara bersama.

Siswa Sekolah Gloria sendiri memiliki karakteristik perjalanan antara lain: Jarak rata-rata perjalanan siswa dari tempat tinggal ke sekolah sekitar 6,2 km dengan jarak terdekat 1,2 km dan jarak terjauh 22 km, Sebagian besar (40%) orang tua siswa menggunakan sistem berbagi biaya dalam berkendara bersama.

5. Mecky dan Theo (2011) dalam penelitian yang berjudul “*Analisa Bangkitan Pergerakan dan Distribusi Perjalanan di Kota Manado*” mengatakan bahwa Variabel yang mempengaruhi bangkitan pergerakan keluarga di Kota Manado adalah komposisi keluarga, jumlah anggota keluarga yang bekerja dan jumlah anggota keluarga yang belajar. Distribusi perjalanan yang terjadi dari ditiap-tiap zona atau kecamatan terdapat 36,74 % responden melakukan perjalanan ke kecamatan Wenang.
6. Angela (2016) dalam penelitian yang berjudul “*Trip Generation by Transportation Mode of Private School, Semi Private and Public. Case Study in Merida-Venezuela*” mengatakan bahwa Model Bangkitan Pergerakan (TGM) merupakan langkah awal dalam perencanaan transportasi, hal ini berguna untuk memperkirakan permintaan perjalanan karena dapat memprediksi perjalanan dari atau ke penggunaan lahan tertentu. Biasanya, analisisnya berfokus pada generasi penghunian residensial sebagai fungsi atribut sosial dan ekonomi rumah tangga,

namun penggunaan lahan non-residensial menunjukkan variabel lain. Hal semacam itu sebagai sekolah swasta, semi privat, dan umum; belum pernah diteliti di Venezuela. TGMs ditunjukkan oleh *Institute of Transportation Engineer (ITE)*, EE.UU, biasanya digunakan dan bisa tidak sesuai. Dengan menggunakan regresi bertahap dan transformasi data, ditemukan koefisien korelasi yang tinggi dan perbaikan substansial dalam variabilitas data dari beberapa sekolah. *Trip Generation Rates (TGRs)* dengan moda transportasi: berjalan kaki, sepeda motor, angkutan umum, dan mobil, dapat dibandingkan dan disertakan di *the Ibero-American Network of travel attractor poles*.

7. Sillaparcharn (2007) dalam penelitian yang berjudul “*Vehicle Ownership and Trip Generation Modelling-A case study of Thailand-*” mengatakan bahwa beberapa masalah penting dalam pertumbuhan kepemilikan kendaraan yang pesat, bagaimana berbagai jenis kendaraan berinteraksi dan bagaimana pertumbuhan ini mempengaruhi sejumlah bangkitan perjalanan, terutama di negara yang sedang mengalami perkembangan ekonomi yang pesat seperti Thailand. Perkiraan pertumbuhan tersebut penting untuk pengambilan keputusan transportasi yang strategis, perkiraan permintaan perjalanan dan isu kebijakan lainnya baik di tingkat regional maupun nasional. Untuk alasan ini, serangkaian model kepemilikan kendaraan, yang meliputi: (1) mobil, (2) sepeda motor, (3) truk dan barang berat dan (4) model bus, diusulkan bersamaan dengan model bangkitan perjalanan. Model ini dibangun berdasarkan data yang

terbatas, baik deret waktu dan lintas seksi dan dipilah berdasarkan spasial menurut provinsi. Dugaan untuk kasus meningkatnya pendapatan menunjukkan bahwa tingkat kepemilikan mobil dan truk akan meningkat bersamaan dengan tingkat bangkitan perjalanan. Namun, seperti yang dimiliki orang lebih banyak mobil, tingkat kepemilikan sepeda motor dan bus akan turun karena mungkin ada pengalihan kepemilikan mobil.

BAB III. METODOLOGI

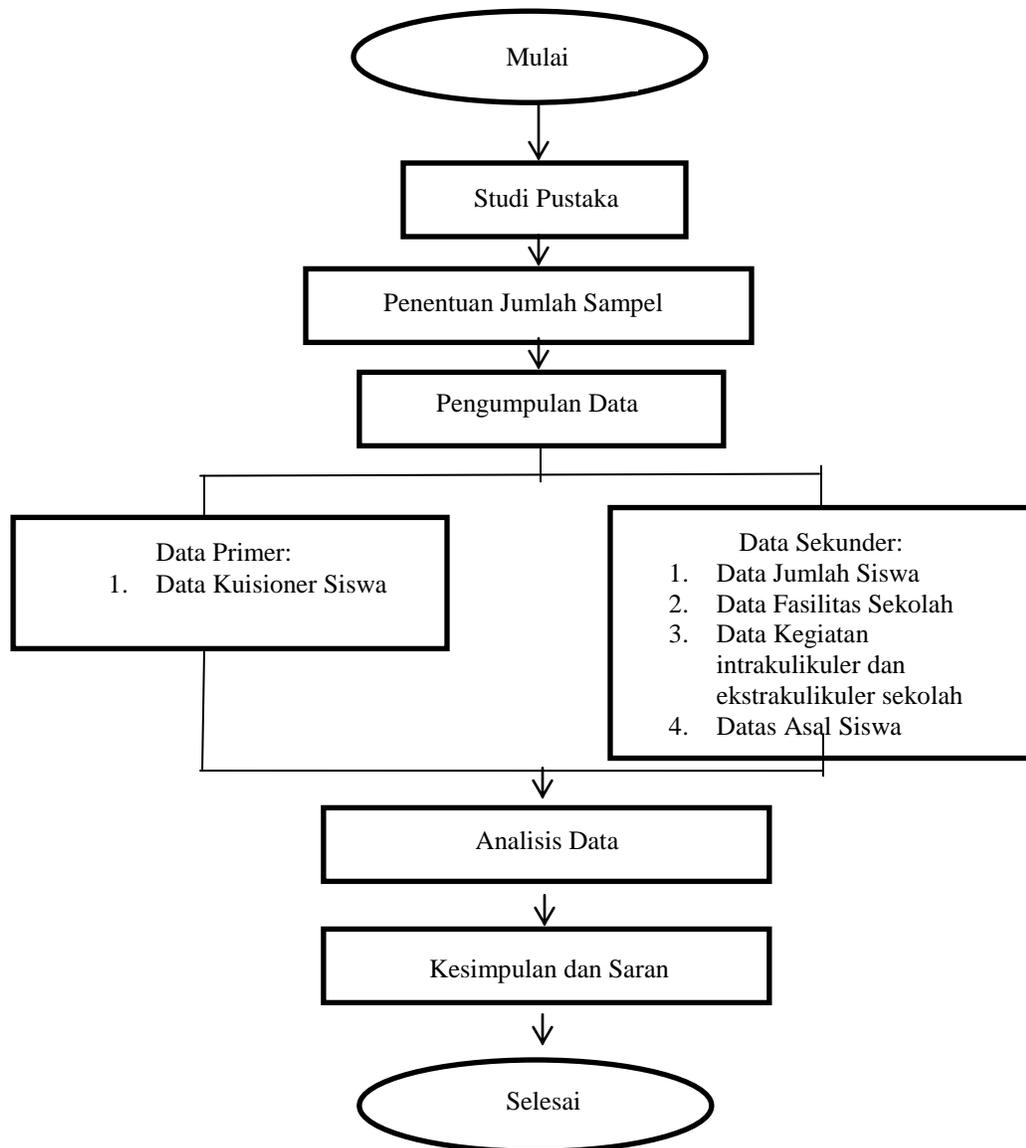
3.1 Umum

Metodologi merupakan salah satu cara untuk mendapatkan kesimpulan dari suatu penelitian dengan mempelajari, mengumpulkan, mencatat, dan menganalisa data yang diperoleh. Metodologi bertujuan untuk mempermudah peneliti memperoleh pemecahan masalah yang sesuai dengan maksud dan tujuan yang telah ditetapkan secara sistematis.

Penelitian ini dimulai dengan melakukan pengumpulan studi literatur dan data-data, baik data primer dan sekunder. Pada penelitian ini metodologi berfungsi sebagai acuan kegiatan yang akan dilaksanakan, baik itu berkenaan dengan kegiatan pengumpulan data primer dan sekunder maupun tinjauan pustaka sebagai dasar penelitian dan analisa hitungan. Data primer merupakan data yang diperoleh dari kuisisioner yang akan disebarakan di SMA Swasta di Bandar Lampung yang telah dipilih untuk menjadi lokasi penelitian dan data-data sekunder merupakan data yang diperoleh dari instansi-instansi terkait mengenai penelitian yang dilakukan. Data tersebut diperoleh dari sekolah

yaitu berupa data jumlah siswa, kelas, status sekolah dan data lainnya yang diperlukan dalam penelitian ini.

Diagram kerja metode pembahasan dalam studi ini secara umum dapat dilihat pada Gambar 4. Diagram Alir Penelitian.

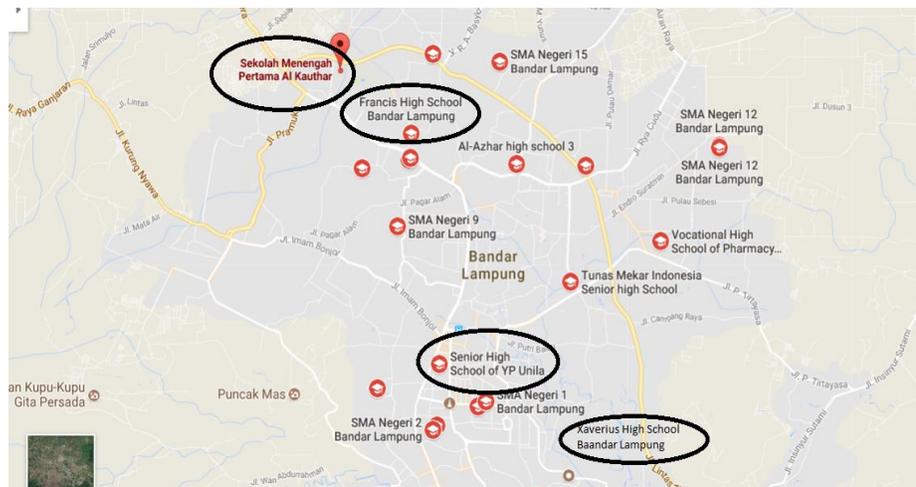


Gambar 4. Diagram Alir

3.2 Wilayah Studi

Wilayah studi penelitian ini adalah di beberapa SMA Swasta di Bandar Lampung yaitu:

1. SMA Al- Kautsar yang terletak di jalan Soekarno-Hatta, Raja Basa, Bandar Lampung. (Akreditasi A)
2. SMA YP Unila yang terletak di jalan Jend. R. Suprpto No.88 Tanjung Karang. (Akreditasi A)
3. SMA Xaverius Pahoman yang terletak di jalan Cendana No.31, Rawalaut, Tanjung Karang Timur. (Akreditasi A)
4. SMA Fransiskus Bandar Lampung yang terletak di jalan Bumi Manti II, KP. Baru, Kedaton, Bandar Lampung. (Akreditasi A)



Gambar 5. Wilayah Penelitian.

3.3 Penentuan Jumlah Sampel

Teknik *sampling* yang digunakan dalam penelitian ini adalah *random sampling*. Teknik ini dipilih karena semua elemen populasi mempunyai kemungkinan yang sama untuk dijadikan sampel.

Populasi merupakan siswa yang bersekolah di Sekolah Menengah Atas Swasta di Bandar Lampung yang telah dipilih menjadi lokasi penelitian. Sampel diambil berdasarkan perhitungan jumlah sampel minimal. Dihitung dengan menggunakan rumus *Slovin*:

$$n = \frac{N}{1 + N \alpha^2}$$

dimana : n = Jumlah sampel minimal

N = Jumlah Populasi

α = Nilai Ketelitian

3.4 Pengumpulan Data

Data yang digunakan pada penelitian ini berupa data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan dari penyebaran kuesioner kepada semua siswa SMA yang sekolahnya telah dipilih menjadi lokasi penelitian.

Data sekunder didapat dari instansi yang berkaitan dengan penelitian ini yaitu sekolah. Data sekunder didapatkan dari sekolah yang bersangkutan untuk mendapatkan data jumlah siswa. Data primer merupakan data yang didapat

dari kuesioner yang telah disebar disekolah yang telah dipilih dan diisi oleh responden.

Data kuesioner tersebut merupakan pertanyaan yang diajukan kepada siswa SMA Swasta yang telah ditentukan. Pertanyaan tersebut berkaitan dengan karakteristik perilaku perjalanan yaitu:

1. Jenis Kelamin, merupakan hal yang penting untuk diketahui apakah jenis kelamin siswa berpengaruh terhadap perilaku perjalanan siswa SMA Swasta di Kota Bandar Lampung
2. Usia, merupakan variabel yang dapat memberikan gambaran tentang usia dari responden.
3. Jumlah Anggota Keluarga, merupakan variabel yang dapat menggambarkan pengaruh jumlah anggota keluarga terhadap penggunaan moda di kalangan siswa SMA Swasta di Kota Bandar Lampung
4. Kepemilikan Kendaraan, merupakan variabel yang dapat memberikan gambaran tentang jumlah kepemilikan kendaraan dan pilihannya terhadap penggunaan moda di kalangan siswa SMA di Kota Bandar Lampung
5. Jarak, merupakan variabel yang dapat menggambarkan pengaruh jarak terhadap penggunaan moda di kalangan siswa SMA di Kota Bandar Lampung
6. Tempat Tinggal, merupakan variable yang menggambarkan asal – tujuan pada perjalanan anak sekolah.

Adapun pertanyaan yang akan diajukan dalam kuisisioner adalah sebagai berikut:

1. Nama, usia, dan alamat
2. Moda transportasi apa yang anda gunakan untuk pergi ke sekolah?
3. Anda sebagai pengendara/pengemudi atau penumpang?
4. Apa alasan anda menggunakan kendaraan tersebut?
5. Mengapa anda tidak menggunakan kendaraan umum?
6. Berapa jarak antara sekolah dan rumah anda?
7. Berapa jumlah kendaraan bermotor yang keluarga anda miliki?

3.5 Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian adalah metode deskriptif. Metode deskriptif merupakan metode dalam meneliti status kelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun, suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Metode deskriptif bertujuan untuk membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki.

Variabel-variabel yang akan dideskripsikan pada penelitian ini dikategorikan sebagai variabel bebas dan variabel terikat. Variabel bebas merupakan variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahan atau timbulnya variabel terikat. Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang

menjadi akibat karena adanya variabel bebas. Pada penelitian ini jumlah bangkitan perjalanan merupakan variabel terikat, sedangkan faktor sosial demograf merupakan variabel bebas.

BAB V. SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Dari hasil penelitian didapat kesimpulan yaitu sebagai berikut:

1. Moda Perjalanan yang paling banyak digunakan untuk tujuan sekolah adalah kendaraan pribadi yaitu sepeda motor dan mobil pribadi dengan pengguna sepeda motor sebesar 56,8% dan pengguna mobil pribadi sebesar 19,7%. Sedangkan untuk kendaraan umum penggunaan angkutan umum hanya sebesar 2,1%.
2. Dalam memilih moda perjalanan, siswa laki-laki lebih dominan sebagai pengendara dibanding dengan siswa perempuan.
3. Faktor terbesar yang mempengaruhi bangkitan perjalanan siswa adalah belajar (70%), sedangkan faktor lain yang mempengaruhi bangkitan perjalanan siswa adalah bimbel/les (12%), makan (3%), berbelanja (3%), bermain/sosial (8%), beribadah (0,5%), olahraga (3%), dan lain-lain (0,5%).
4. Pada penggunaan kendaraan untuk jarak antara rumah dan sekolah 0-4 Km moda yang banyak digunakan adalah sepeda motor, dimana jarak 0-4

Km tersebut merupakan jarak terbanyak yang menggambarkan jarak antara rumah dan sekolah dari para responden.

5. Potensi pergerakan yang ditimbulkan oleh aktivitas siswa persekolah adalah SMA Xaverius pahoman 2,67 perjalanan per anak, SMA Fransiskus raja basa 2,65 perjalanan per anak, SMA Al-Kautsar 2,45 perjalanan per anak, dan SMA YP Unila 2,43 perjalanan per anak.
6. Dari empat sekolah yang diteliti asal perjalanan pergerakan terbesar terjadi pada zona zona 9, 12, dan 13 yaitu kecamatan Rajabasa, Tanjung Karang Pusat, dan Tanjung Karang Timur. Zona yang berpotensi sebagai bangkitan terbesar yaitu kecamatan Rajabasa sebesar 16,5%.
7. Dari empat sekolah yang diteliti tujuan perjalanan pergerakan terbesar terjadi di zona 9, 12, dan 13 yaitu kecamatan Rajabasa, Tanjung Karang Pusat, dan Tanjung Karang Timur. Zona yang berpotensi sebagai tarikan perjalanan adalah zona dengan tujuan terbesar yaitu Rajabasa sebesar 16,5%.

5.2 Saran

Penulis mengharapkan adanya kajian lebih lanjut tentang pergerakan anak sekolah khususnya untuk pergerakan siswa Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan siswa Sekolah Dasar (SD) untuk mengetahui besarnya pergerakan yang dilakukan anak sekolah dalam pergerakan harian.

DAFTAR PUSTAKA

- Ferdinand, Albert. 2002. *Pemodelan Bangkitan Pergerakan Pada Tata Guna Lahan Sekolah Dasar Swasta di Surabaya*. Fakultas Teknik, Universitas Kristen Petra, Surabaya.
- Gulo, W. 2000. *Metodelogi Penelitian*. Semarang. Grasindo.
- Kumara, Deny. 2005. *Analisa Karakteristik Bangkitan dan Pola Perjalanan Penduduk Perumahan Pinggiran Kota*. Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Lestari, Fera. 2015. *Studi Karakteristik Perilaku Perjalanan Siswa SMA Negeri di Kota Bandar Lampung*. Fakultas Teknik, Universitas Lampung, Bandar Lampung.
- Litan, Ferdinand. 2013. *Karakteristik Perjalanan Siswa Sekolah Swasta Perumahan Pakuwon City Surabaya*. Fakultas Teknik, Universitas Kristen Petra, Surabaya.
- Lubis, Muhammad Efrizal. 2012. *Penetapan Model Bangkitan Pergerakan untuk Beberapa Tipe Perumahan di Kota Pematangsiantar*. Fakultas Teknik. Universitas Simalungun, Pematangsiantar.
- Mataram, Budi. 2013. *Kemacetan Lalu Lintas Penyebab dan Solusinya*. <https://budimataram.wordpress.com/2013/05/09/kemacetan-lalu-lintas-penyebab-dan-solusinya/>. (diakses 9 Mei 2013).

- Nugraha, Virta Dwi. 2014. *Pemodelan Bangkitan Pergerakan Pada Sekolah Menengah Pertama Swasta di Kota Palembang*. Fakultas Teknik, Universitas Sriwijaya, Sumatera Selatan.
- Quintero, Angela. 2016. *Trip Generation by Transportation Mode of Private School, Semi Private and Public. Case Study in Merida-Venezuela*. Universidad de los Andes, Colombia. *Science Direct*.
- Saputra, Syarif Dwi. 2017. *Analisa Karakteristik Perilaku Perjalanan Siswa Sekolah Menengah Negeri (SMAN) Berbasis Spasial di Kota Makasar*. Fakultas Teknik, Universitas Hasanudin, Makasar.
- Sillaparcharn, Pattarathep. 2007. *Vehicle Ownership and Trip Generation Modelling-A case study of Thailand*. Institute for Transport Studies, University of Leeds, Leeds, UK. *Science Direct*
- Sugiyono. 2012. *Metodelogi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung. Alfabeta.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung. Institut Teknologi Bandung.
- Yahya, Robby Gunawan Yahya. 2007. *Studi Permodelan Bangkitan Perjalanan di Perkotaan*. Fakultas Teknik, Universitas Langlangbuana, Bandung.