

**KARAKTERISTIK PERILAKU PERJALANAN
APARATUR SIPIL NEGARA DILINGKUNGAN KANTOR
PEMERINTAH KOTA BANDAR LAMPUNG**

(SKRIPSI)

**Oleh:
RESKI TAHA**



**JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
2019**

ABSTRAK

KARAKTERISTIK PERILAKU PERJALAN APARATUR SIPIL NEGARA DI LINGKUNGAN KANTOR PEMERINTAH KOTA BANDAR LAMPUNG

RESKI TAHA

Perkantoran merupakan representasi dari zona tarikan dan bangkitan kendaraan. Perilaku perjalanan dari Aparatur Sipil Negara (ASN) menjadi salah satu penyebab permasalahan transportasi yang terjadi. Kondisi ini menjadi ide untuk meneliti aktivitas para pegawai yang berpengaruh terhadap zona bangkitan dan tarikan yang terjadi di lingkungan Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung.

Penelitian ini memfokuskan tentang karakteristik dan perilaku perjalanan dari Aparatur Sipil Negara di Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung dengan tata guna lahan yang ada. Pengambilan data dilakukan dengan metode wawancara/*interview*. Adapun analisis yang digunakan adalah analisis tabulasi silang (*crosstab*) deskriptif.

Dari hasil penelitian didapatkan persentase moda perjalanan yang digunakan Aparatur Sipil Negara yaitu sepeda motor 59,17 %; mobil pribadi 25,00 %; dan angkutan umum 15,83 %. Faktor yang paling berpengaruh terhadap perilaku Aparatur Sipil Negara lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibanding kendaraan umum yaitu waktu dan jarak tempuh. Bangkitan dan tarikan perjalanan terbesar terjadi pada kecamatan Teluk Betung Utara dengan nilai bangkitan sebesar 48,79% dan tarikan sebesar 49,35%.

Kata Kunci: Kantor Pemerintah Kota, Moda Perjalanan, Tarikan dan bangkitan, Bandar Lampung

ABSTRACT

CHARACTERISTICS OF TRAVEL BEHAVIOR FROM STATE CIVIL APPARATUS AT BANDAR LAMPUNG GOVERNMENT OFFICE

RESKI TAHA

The office is a representation of the trip distribution. Travel behavior of the State Civil Apparatus (ASN) is one of the causes of transportation problems that occur. This condition is an idea to examine the activities of employees who have an influence on the productions and attraction zones that occur in Bandar Lampung Government Office.

This research focuses on the characteristics and travel behavior of the State Civil Apparatus in Bandar Lampung Government Office with the existing land use. Data is collected by interview method. The analysis used is a descriptive crosstab analysis.

From the results of the research, the percentage of the mode of travel used by the State Civil Apparatus is motorcycle, 59.17%; personal car 25.00%; and public transportation 15.83%. The most influential factor on the behavior of the State Civil Apparatus prefers to use personal vehicles compared to public vehicles, are time and distance traveled. The biggest production and attraction trip is in North Teluk Betung sub-district with the value of production is 48.79% and the attraction is 49.35%.

Keywords: *City Government Office, Mode of Travel, Trip Generation, Bandar Lampung*

**KARAKTERISTIK PERILAKU PERJALANAN
APARATUR SIPIL NEGARA DILINGKUNGAN KANTOR
PEMERINTAH KOTA BANDAR LAMPUNG**

Oleh

RESKI TAHA

Skripsi

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

Pada

**Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik Universitas Lampung**



**FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2019**

Judul Skripsi

: **KARAKTERISTIK PERILAKU PERJALANAN
APARATUR SIPIL NEGARA DI LINGKUNGAN
KANTOR PEMERINTAH KOTA BANDAR
LAMPUNG**

Nama Mahasiswa

: **Reski Taha**

Nomor Pokok Mahasiswa : 1215011090

Program Studi

: Teknik Sipil

Fakultas

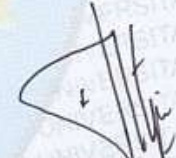
: Teknik

MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing

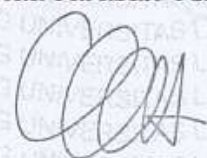

Sasana Putra, S.T., M.T.

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 : Ir. Dwi Herlanto, M.T.

2. Dekan Fakultas Teknik



Prof. Dr. Suharno, M.Sc.

NIP 19620717 198703 1 002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **01 Agustus 2019**

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini, adalah:

Nama : Reski Taha

NIP : 1215011090

Prodi/Jurusan : S1 Teknik Sipil

Fakultas : Teknk Universitas Lampung

Dengan ini menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebut dalam daftar pustaka. Ide penelitian ini didapat dari Pembimbing I, oleh karena itu hak katas penelitian berada pada Saya dan Pembimbing I Bapak Sasana Putra, S.T., M.T.

Atas pernyataan ini, apabila dikemudian hari ternyata ditemukan adanya ketidakbenaran, saya bersedia menanggung akibat dan sanksi sesuai hokum yang berlaku.

Bandar Lampung, Agustus 2019




Reski Taha

RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Palembang, 15 Oktober 1994.

Penulis merupakan anak pertama dari dua bersaudara dari Bapak Suharto dan Ibu Rimbowati Sri Rosita. Penulis memiliki 1 orang adik laki-laki yang bernama Mashdarul Rohim.

Penulis memulai pendidikan Taman Kanak-Kanak di TK Kartika II-26 Bandar Lampung dan melanjutkan pendidikan sekolah dasar di SD Kartika II-25 Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2006, Pada tahun 2009 penulis menyelesaikan pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 1 Bandar Lampung, dan melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMA YP UNILA Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2012.

Pada tahun 2012 penulis di terima sebagai mahasiswa fakultas teknik jurusan teknik sipil melalui jalur SNMPTN tertulis dan tergabung dalam HIMATEKS. Pada kepengurusan HIMATEKS 2014-2015 penulis pernah menjadi Kepala Divisi Olahraga dalam Departemen PSDA HIMATEKS.

Pada Januari - Maret 2017 penulis mengikuti Kuliah Kerja Nyata di desa Karang Sari Kecamatan Padang Ratu Kabupaten Lampung Tengah dan pada Maret 2017 mengikuti Kerja Praktik di Proyek Pembangunan Jalan

Tol Trans Sumatra Ruas Bakauheni - Terbanggi Besar pada paket II ruas
Sidomulyo – Kota Baru.

PERSEMBAHAN

Alhamdulillahirabbilalamin. Kuucapkan Syukur atas Karunia-Mu Akhirnya saya dapat menyelesaikan sebuah karya yang semoga menjadikanku insan yang berguna,bermanfaat dan bermartabat.

Saya 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. Terimakasih untuk kesabarannya dalam membimbing dan memberikan arahan serta nasihat yang berguna.

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

Untuk sahabat-sahabatku dan rekan-rekan Teknik Sipil 2012, 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.

MOTTO

**Sesuatu Yang Belum Dikerjakan Seringkali Tampak
Mustahil, Kita Baru Yakin Ketika Kita Sudah Melakukannya
Dengan Baik
-Evelyn Underhill-**

**Ilmu Itu Bagaikan Binatang Buruan, Sedangkan Pena
Adalah Pengikatnya. Maka Ikatlah Binatang Buruanmu
dengan Ikatan yang Kuat**

(Imam Syafi'i)

**Jika Seorang Anak Adam Meninggal Dunia, Maka
Terputuslah Amalannya Kecuali 3 Perkara
Sedekah Jariyah
Doa Anak Soleh
Ilmu Yang Bermanfaat
(H.R. Muslim)**

**JANGAN MENYERAH SELAMA MASIH ADA SESUATU
YANG BISA KITA LAKUKAN. KITA HANYA BENAR-BENAR
KALAH JIKA KITA MENYERAH**

(Merry Riana)

SANWACANA

Dengan mengucapkan syukur Alhamdulillah dan atas berkat rahmat serta hidayah Allah S.W.T., penulis dapat menyelesaikan tugas akhir skripsi yang berjudul **“Karakteristik Perilaku Perjalanan Aparatur Sipil Negara di Lingkungan Kantor Pemerintah Kota 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 Aparatur Sipil Negara di Lingkungan Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung yang dapat digunakan sebagai referensi dalam pengembangan ilmu pengetahuan di bidang transportasi dan dalam membuat kebijakan untuk Aparatur Sipil Negara Pemerintah Kota Bandar Lampung.

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 bimbingan serta dukungannya dalam proses penyelesaian skripsi ini.
5. Ir. Dwi Herianto M.T., selaku Dosen Penguji atas waktunya serta kritik dan saran yang diberikan dalam proses penyelesaian skripsi ini.
6. Andi Kusnadi S.T., M.T., M.M., 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 Suharto, Ibu Rimbowati Sri Rosita. Adikku yang tersayang Mashdarul Rohim yang telah memberikan support dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Teman-teman “Settingan”, Abi, Gilang, Darsono, Zulfakar yang telah mensupport dalam pembuatan skripsi ini.
11. Teman-teman Teknik sipil angkatan 2012 yang mensupport dalam pembuatan skripsi ini.
12. Teman – teman kontrakan Arya, Yance Wahyuddin, Phillipus, Adit, Okatiro, Naufal, Mawan, Anwarul, yang telah membantu menyediakan tempat untuk membuat skripsi.

13. Kiyay – kiyay dan Atu - atu yang telah mendukung penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
14. Adik – adik 2014, 2016, yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
15. Darmo, Tri, BE, dan adik – adik lainnya yang tidak bisa disebut satu – persatu, yang telah mendukung dalam proses penyelesaian laporan ini.

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, Agustus 2019

Penulis

Reski Taha

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR TABEL	i
DAFTAR GAMBAR.....	ii
I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	2
1.3 Tujuan	2
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Batasan Masalah	3
II. TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Transportasi.....	4
2.1.1. Fungsi Transportasi.....	4
2.1.2. Permasalahan Transportasi	5
2.2. Perilaku Perjalanan	6
2.3. Bangkitan dan Tarikan Pergerakan.....	8
2.3.1. Klasifikasi Pergerakan	9
2.4. Distribusi Perjalanan.....	11
2.5. Pemilihan Moda	11
2.6. Populasi dan Sampel	13
2.7. Teknik <i>Sampling</i>	14
2.8. Penelitian Terdahulu	17
III. METODELOGI PENELITIAN	
3.1 Umum	19
3.2 Wilayah Studi.....	21
3.3 Penentuan Jumlah Sampel	21
3.4 Pengumpulan Data	24
3.5 Analisa Data.....	25

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Pengumpulan Data	27
4.2 Hasil Penelitian	29
4.2.1. Moda Perjalanan.....	29
4.2.2. Proporsi Penumpang Pengendara (Pengemudi)	32
4.2.3. Proporsi Pemilihan Moda Berdasarkan Jenis Kelamin	33
4.2.4. Jarak	36
4.2.5. Kepemilikan Kendaraan	39
4.2.6. Ukuran Rumah Tangga	40
4.2.7. Faktor Penggunaan Kendaraan	42
4.2.8. Tujuan Perjalanan.....	47
4.2.9. Perilaku Perjalanan.....	47

5. SIMPULAN DAN SARAN

5.1 KESIMPULAN.....	54
5.2 SARAN	55

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Bentuk umum matriks asal tujuan.....	11
2. Jumlah Populasi	23
3. Sampel Organisasi Perangkat Daerah Pemerintah Kota Bandar Lampung .	27
4. Penggunaan Moda Transportasi.....	30
5. Proporsi Penggunaan Moda Perjalanan	31
6. Proporsi Penumpang dan Pengendara.....	33
7. Proporsi Moda Transportasi Berdasarkan Jenis Kelamin	34
8. Proporsi Penumpang dan Pengemudi Berdasarkan Jenis Kelamin.....	35
9. Jarak Antara Rumah dan Kantor	37
10. Tabulasi Antara Jarak dan Kendaraan Yang Digunakan	38
11. Kepemilikan Sepeda Motor	40
12. Kepemilikan Mobil	40
13. Perbandingan Kepemilikan Kendaraan Dengan Moda Transportasi.....	41
14. Alasan Responden Menggunakan Angkutan Umum	44
15. Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi.....	46
16. Zona Pada Matriks Asal Tujuan.....	48
17. Matriks Asal Tujuan Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung.....	50
18. Jumlah Pergerakan Masing-masing OPD	52

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Diagram bangkitan dan tarikan	8
2. Populasi dan sampel	14
3. Diagram alir penelitian	20
4. Wilayah Penelitian	21
5. Pemilihan Moda Perjalanan	30
6. Persentase Penggunaan Moda Perjalanan	32
7. Persentase Jarak	37
8. Persentase Kepemilikan Sepeda Motor	40
9. Persentase Kepemilikan Mobil	41

BAB I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kantor Pemerintah Kota merupakan tempat berlangsungnya pusat administratif dari pemerintahan kota. Dimana biasanya memuat Organisasi Perangkat Daerah dan Unit Kerja terkait beserta pegawainya. Kantor pemerintah kota termasuk tempat dimana wali kota beserta wakil walikota menjalankan fungsinya sebagai pejabat daerah tingkat II.

Oleh sebab itu, kantor pemerintah kota merupakan salah satu lingkungan perkantoran yang menjadi tempat tujuan aktifitas pegawai untuk bekerja. Perkantoran merupakan representasi dari zona tarikan dan bangkitan kendaraan. Perilaku perjalanan dari Aparatur Sipil Negara (ASN) dan menjadi salah satu penyebab permasalahan transportasi yang terjadi. Aktifitas yang terjadi dapat menyebabkan perpindahan manusia yang cukup banyak dalam waktu yang bersamaan yang berpotensi menimbulkan pergerakan perjalanan yang tinggi. Karena itu, kantor pemerintah kota dapat menimbulkan zonasi bangkitan dan tarikan dari Aparatur Sipil Negara yang beraktifitas. Hal ini akan mengakibatkan timbulnya permasalahan transportasi di sekitar lingkungan kantor pemerintah kota.

1.2 Rumusan Masalah

Perjalanan yang dilakukan oleh aparatur sipil negara diduga menjadi salah satu penyebab timbulnya masalah transportasi yang terjadi di lingkungan Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung. Kemungkinan banyaknya pegawai yang menggunakan kendaraan pribadi sehingga menyebabkan banyaknya parkir di tepi jalan menyebabkan kemacetan yang terjadi di sekitar lingkungan perkantoran tersebut. Perkantoran merupakan representasi dari zona tarikan dan bangkitan kendaraan. Kondisi ini menjadi ide untuk meneliti aktivitas para pegawai yang berpengaruh terhadap zona bangkitan dan tarikan yang terjadi di lingkungan Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung.

1.3 Tujuan

Adapun tujuannya adalah:

1. Mengetahui besarnya potensi pergerakan yang dilakukan Aparatur Sipil Negara di Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung.
2. Mengetahui karakteristik perjalanan dari Aparatur Sipil Negara di Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung.
3. Mengetahui dan menganalisa faktor yang mempengaruhi bangkitan dan tarikan pergerakan kendaraan menuju dan dari lingkungan Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik perilaku perjalanan Aparatur Sipil Negara (ASN) yang melakukan pergerakan menuju dan dari Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung serta dapat memberi masukan kepada pengelola sarana dan prasarana terkait tentang kebijakan pengelolaan lalu lintas Kota Bandar Lampung di masa mendatang.

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 Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung, yang merupakan pusat dari pemerintahan Kota Bandar Lampung.
2. Penelitian ini memfokuskan tentang karakteristik dan perilaku perjalanan dari Aparatur Sipil Negara di Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung dengan tata guna lahan yang ada.
3. Pengambilan data dilakukan dengan metode wawancara/*interview*.
4. Analisis yang digunakan adalah analisis tabulasi silang (*crosstab*) deskriptif.

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi adalah perpindahan manusia dan barang dari satu asal ke suatu tujuan dan memiliki 3 (tiga) hal agar terjadi yaitu tersedia alat angkutan yang digunakan atau kendaraan, ada jalan yang dilalui dan terdapat muatan yang diangkut.

2.1.1. Fungsi Transportasi

Transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan perkembangan suatu daerah. Oleh karena itu, transportasi dapat dikatakan sebagai penunjang dan perangsang perkembangan suatu daerah. Suatu pola baru dari lalu lintas akan muncul akibat pembangunan dari suatu areal lahan. Interaksi tersebut dipengaruhi oleh peraturan dan kebijakan. Dalam jangka panjang, pola dan bentuk dari tata guna lahan akan dipengaruhi pembangunan prasarana transportasi atau penyediaan sarana transportasi dengan teknologi modern sebagai akibat peningkatan aksesibilitas (Tamin, 2000:503).

Dalam konteks sistem transportasi kota, angkutan umum merupakan bagian yang tidak bisa dipisahkan dari sistem transportasi kota dan menjadi komponen yang perannya sangat signifikan. Hal ini dikarenakan apabila kondisi sistem angkutan umum kurang baik akan menyebabkan turunnya efektifitas maupun efisiensi dari sistem transportasi kota secara keseluruhan. Hal tersebut akan mengakibatkan terganggunya sistem kota secara keseluruhan, yaitu dari sisi pemenuhan kebutuhan mobilitas masyarakat maupun ditinjau dari mutu kehidupan kota (LPKM ITB, 1997: I-4). Permasalahan transportasi perkotaan salah satunya terjadi karena tidak sejalannya antara perencanaan serta pengembangan tata gulan dan transportasi.

2.1.2. Permasalahan Transportasi

Kota merupakan daerah yang dianggap sebagai tempat tersedianya berbagai kebutuhan dan lapangan kerja. Pertumbuhan yang terjadi di perkotaan berlangsung sangat cepat dibandingkan dengan di wilayah daerah pedalaman. Perkembangan yang terjadi di perkotaan menjadikan banyak tersedianya lapangan kerja dengan upah yang tinggi. Aktivitas yang tinggi di daerah perkotaan tentunya akan berakibat pada meningkatnya jumlah permintaan akan jasa transportasi. Dengan meningkatnya jumlah aktivitas yang ada di perkotaan maka diperlukan penyediaan sarana transportasi yang memadai untuk melayani jumlah penduduk tersebut. Salah satu

permasalahan transportasi yang terjadi yaitu kemacetan. Masalah kemacetan merupakan salah satu masalah transportasi yang dihadapi di negara yang sedang berkembang seperti Indonesia. Kemacetan disebabkan oleh mobil-mobil yang melintas di jalan 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 pada jam-jam sibuk, yaitu 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.

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

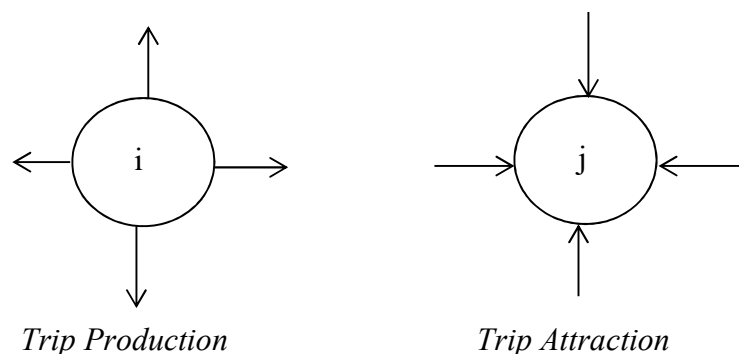
Menurut *Levinson (1997)* aspek ekonomi juga turut mempengaruhi perilaku perjalanan individu dalam rumah tangga, diantaranya adalah aspek pendapatan, aspek pengeluaran rumah tangga, status pekerjaan, dan jenis pekerjaan.

2.3 Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Bangkitan pergerakan (*Trip Generation*) merupakan tahapan pemodelan 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. Setiap suatu kegiatan pergerakan mempunyai zona asal dan tujuan, dimana zona asal ialah zona yang menghasilkan pergerakan, sedangkan zona tujuan adalah zona yang menarik perilaku melakukan kegiatan. Bangkitan lalu lintas ini mencakup :

1. *Trip Production* merupakan perjalanan yang dihasilkan suatu zona
2. *Trip Attraction* merupakan perjalanan yang ditarik suatu zona.

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



Gambar 1. Diagram bangkitan dan tarikan.

Hasil keluaran dari perhitungan bangkitan dan tarikan lalu lintas 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. Atau kita juga dapat menghitung berapa hasil pergerakan yang dilakukan seseorang dalam waktu satu harinya (pergerakan/hari).

2.3.1 Klasifikasi Pergerakan

Pergerakan dapat diklasifikasikan yang terbagi menjadi dua kelompok pergerakan, yaitu pergerakan berbasis rumah dan pergerakan yang berbasis bukan rumah (Hutchinson, 1974).

a. Pergerakan yang berbasis rumah

Merupakan perjalanan yang berasal dari rumah ke tempat tujuan yang diinginkan, misalnya belanja, bekerja dan sekolah.

b. Pergerakan yang berbasis bukan rumah

Perjalanan yang berasal dari tempat selain rumah, semisal kantor, toko maupun pergerakan bisnis antara dua tempat kerja

Sedangkan menurut Tamin (2000), pergerakan terbagi menjadi :

a. Berdasarkan tujuan pergerakan

Sering dijumpai jika model tarikan pergerakan yang lebih baik biasa didapatkan dengan memodelkan secara terpisah pergerakan yang mempunyai tujuan yang berbeda. Dalam pergerakan

berbasis rumah, ada lima kategori tujuan pergerakan yang sering digunakan, yaitu :

1. Pergerakan ke tempat kerja
2. Pergerakan ke tempat pendidikan
3. Pergerakan ke tempat belanja
4. Pergerakan untuk kepentingan social dan rekreasi

Dari kategori diatas, dua tujuan pergerakan pertama (bekerja dan pendidikan) merupakan tujuan pergerakan utama yang merupakan kewajiban yang dilakukan setiap orang dan hampir setiap hari. Sedangkan lainnya, merupakan pergerakan pilihan yang tidak rutin dilakukan.

b. Berdasarkan waktu

Pada klasifikasi ini, pergerakan dikelompokkan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan jam tidak sibuk. Pergerakan yang dilakukan di setiap tujuan dapat bervariasi sepanjang hari.

c. Berdasarkan jenis orang

Pergerakan pada klasifikasi ini merupakan salah satu klasifikasi yang penting karena perilaku pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh atribut social ekonomi, yaitu :

1. Tingkat pendapatan, yang terbagi menjadi tiga tingkatan, yaitu pendapatan tinggi, menengah dan rendah
2. Tingkat kepemilikan kendaraan
3. Ukuran dan struktur rumah tangga

2.4 Distribusi Perjalanan

Distribusi perjalanan adalah tahapan untuk mendistribusikan jumlah pergerakan yang menuju atau berasal dari suatu zona. *Trip distribution* merepresentasikan jumlah perjalanan dari zona asal i ke zona tujuan j , yang ditulis dalam bentuk Matriks Asal Tujuan (MAT) dengan *array* 2 dimensi.

Tabel 1. 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. 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:

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.

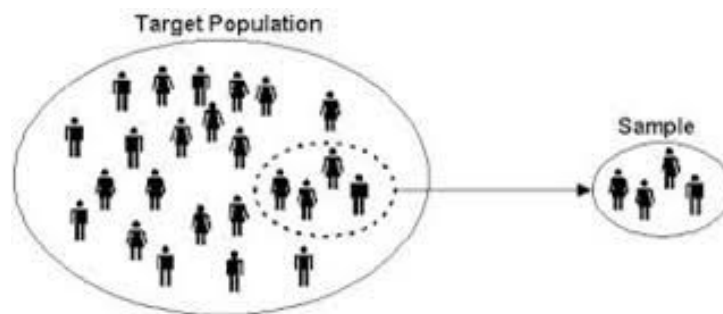
- c. Jarak perjalanan: semakin jauh perjalanan makin cenderung menggunakan angkutan umum.
3. Ciri fasilitas moda transportasi:
 - a. Kuantitatif: waktu tempuh, ongkos, ketersediaan ruang dan tarif parkir.
 - b. Kualitatif: kenyamanan, keamanan, keandalan.
 4. Ciri kota atau zona: jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk.

2.6 Populasi dan Sampel

Populasi terdiri dari sekumpulan objek yang menjadi pusat penelitian. Dimana populasi yang menjadi objek penelitian harus mengandung informasi yang diperlukan untuk penelitian.. Obyek ini disebut satuan analisis. Satuan analisis ini mengandung perilaku atau karakteristik yang diteliti. Pada penelitian yang berjudul Karakteristik Perilaku Perjalanan Aparatur Sipil Negara (ASN) di Lingkungan Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung, pegawai adalah satuan analisis karena karakteristik perilaku perjalanan itu diketahuin dari pegawai yang bersangkutan, maka pegawai 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*.



Gambar 2. Populasi dan Sampel.

2.7 Teknik *Sampling*

Teknik *sampling* adalah cara yang digunakan untuk menentukan jumlah sampel yang sesuai dengan ukuran sampel yang akan digunakan sebagai sumber data sebenarnya, dengan melihat sifat-sifat dan penyebaran populasi sehingga diperoleh sampel yang representative (Margono, 2004). Teknik *Sampling* 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.

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 mengambil sampel kita harus memperhatikan beberapa hal supaya sampel yang kita ambil tepat guna. Ada beberapa langkah yang harus diperhatikan dalam penarikan sampel, yaitu :

1. Menentukan populasi
2. Mencari data akurat unit populasi
3. Memilih sampel yang representative
4. Menentukan jumlah sampel yang memadai

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.

Proportionate stratified random sampling merupakan salah satu teknik pengambilan sampel yang digunakan apabila didalam populasi mempunyai strata yang proposional atau tidak homogen.

Perhitungan pengambilan sampel setiap strata atau kelasnya dapat dilakukan dengan cara :

$$\text{jumlah sampel proposional} = \frac{\text{populasi kelas}}{\text{jumlah populasi}} \times \text{jumlah sampel}$$

2.8 Peneliti Terdahulu

1. Fera (2015) 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 mengatakan bahwa ada kecenderungan yang kuat bahwa pemilihan moda dari penduduk Pucang Gading untuk melakukan perjalanan dipengaruhi oleh kepemilikan kendaraan, lokasi tujuan perjalanan dan tingkat pendapatan. Sedangkan dari hasil *traffic Counting* diketahui waktu puncak terjadinya bangkitan perjalanan yaitu antara pukul 06.00 – 07.00 WIB. Sedangkan moda yang paling banyak digunakan yaitu sepeda motor.
3. Triana (2011) pada penelitiannya mengatakan bila zona perumahan umumnya merupakan zona penghasil perjalanan, maka zona aktivitas merupakan zona penarik perjalanan. Salah satu aktivitas tersebut adalah perkantoran, dimana perkantoran memiliki intensitas kegiatan yang cukup tinggi. Interaksi yang terjadi antara karyawan, tamu dan kantor akan menghasilkan pergerakan arus lalu lintas. Tarikan

perjalanan yang terjadi setelah dilakukan analisis regresi adalah $Y = 0,451 + 0,503 x_1 + 0,395 x_5$ dengan factor yang paling berpengaruh yaitu pengguna mobil dan pendapatan sebesar 50,1% yang dianggap memiliki keterkaitan yang cukup kuat.

BAB III. METODOLOGI PENELITIAN

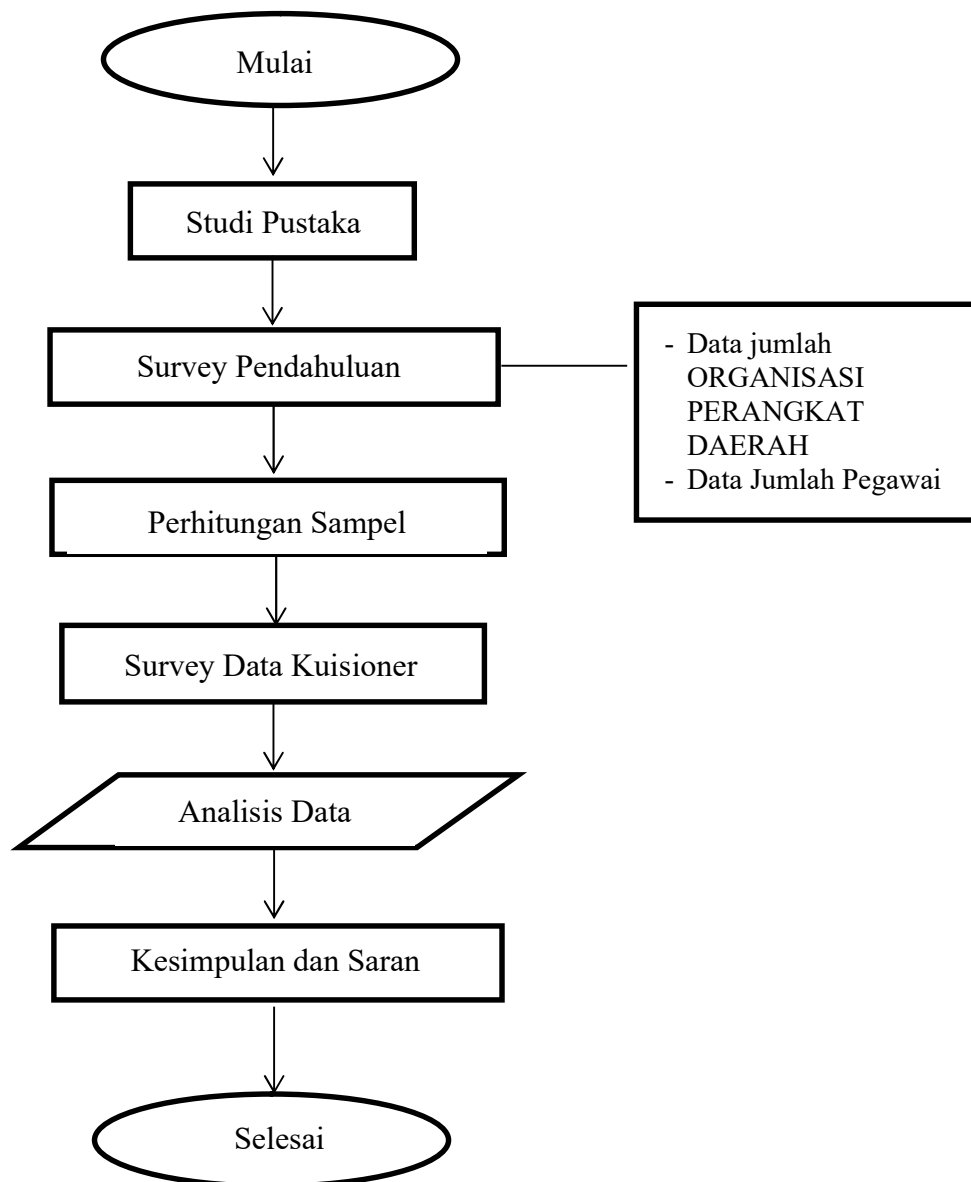
3.1 Umum

Metodologi merupakan salah satu cara untuk mendapatkan kesimpulan dari suatu penelitian dengan mempelajari, mengumpulkan, mencatat, dan menganalisa data yang diperoleh. Metodologi ini 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 maupun 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 kuisioner yang akan disebarkan di Kantor Pemerintah Kota 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.

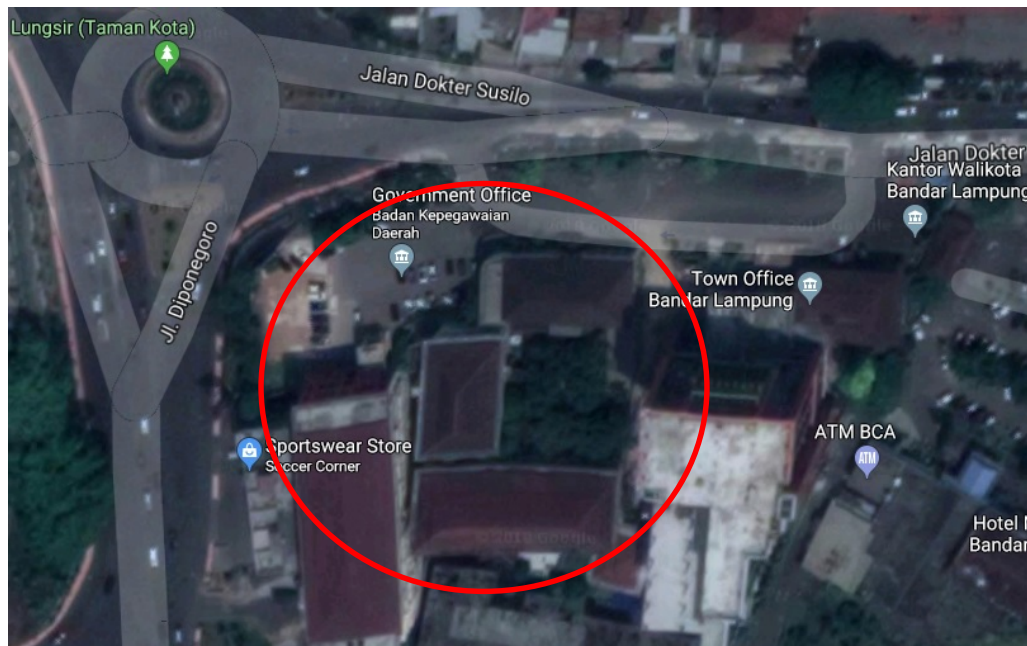
Diagram kerja metode pembahasan dalam studi ini secara umum dapat dilihat pada Gambar 3. Diagram Alir Penelitian.



Gambar 3. Diagram Alir

3.2 Wilayah Penelitian

Wilayah penelitian ini adalah di Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung, yang terletak di Jalan Dr. Susilo No.2, Sumur Batu Teluk Betung Utara, Kota Bandar Lampung.



Gambar 4. Wilayah Penelitian.

3.3 Penentuan Jumlah Sampel

Teknik *sampling* digunakan untuk menentukan jumlah sampel yang dibutuhkan dalam memenuhi penelitian ini. 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 pegawai negeri sipil yang berkantor di Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung yang telah dipilih menjadi lokasi

penelitian. Pada penelitian ini penentuan jumlah sampel menggunakan rumus *slovin*. Metode *slovin* hanya bisa digunakan untuk pengambilan sampel apabila kita mengetahui jumlah target populasi yang akan kita teliti. Metode ini merupakan metode yang paling sederhana, karena data yang dibutuhkan hanyalah data jumlah poulasi. Dimana rumus dari metode *slovin*, yaitu :

$$n = \frac{N}{(1 + Ne^2)}$$

Keterangan :

n= Ukuran sampel

N= Ukuran populasi

e = Batas toleransi kesalahan (diambil 5%)

Dalam pengambilan sampel, dikarenakan banyak Organisasi Perangkat Daerah (OPD) yang bertempat di Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung, maka penentuan populasi dan sampel diambil dari setiap ORGANISASI PERANGKAT DAERAH dengan menggunakan *proportionate stratified random sampling*.

Metode ini dugunakan jika target populasinya terdiri dari beberapa kelas yang dimana tiap-tiap kelasnya memiliki populasi yang berbeda. Sehingga dengan menggunakan metode ini, setiap kelasnya akan mendapatkan jumlah sampel sesuai dengan proporsi populasinya masing-masing.

Didalam penelitian ini, pertama yang harus dilakukan adalah mencari jumlah minimal sampel dengan menggunakan rumus metode *slovin*. Dengan

menggunakan metode ini, dimana jumlah populasi yang terdapat di Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung yaitu 2343 orang maka didapatkan hasil untuk jumlah sampel yaitu :

$$n = \frac{2343}{(1 + 2343 \times 0.05)^2} \quad n = 341,6697 \text{ dibulatkan menjadi } 342$$

Jadi, jumlah sampel yang diambil adalah 342 orang. Selanjutnya dilakukan penentuan jumlah sampel setiap ORGANISASI PERANGKAT DAERAH nya dengan menggunakan metode *proportionate stratified random sampling*,

$$\text{jumlah sampel tiap kelas} = \frac{\text{jumlah sampel}}{\text{jumlah populasi}} \times \text{jumlah setiap kelas}$$

Tabel 2. Jumlah Populasi

No.	Nama ORGANISASI PERANGKAT DAERAH / Unit Kerja	Populasi
1	Inspektorat	63
2	Dinas Kominfo	48
3	Dinas Kesbangpol	27
4	Dinas Bappeda	67
5	Dinas Pemberdayaan Masy. Kota	39
6	Badan Kepegawaian Daerah	55
7	Badan Pengelola Pajak dan Retribusi Daerah	358
8	Badan Pengelola Keuangan dan Aset Daerah	186
9	Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil	87
10	Dinas Perumahan dan Pemukiman	58
11	Satuan Polisi Pamong Praja	1180
12	Unit Kerja Bid. Pemerintahan	17
13	Unit Kerja Bid. Hukum	10
14	Unit Kerja Bid. Perekonomian	12
15	Unit Kerja Bid. Organisasi	12
16	Unit Kerja Bid. Adm Pembangunan	14
17	Unit Kerja Bid. Umum	34
18	Unit Kerja Bid. Humas	10
19	Unit Kerja Bid. Protokol	26
20	Unit Kerja Bid. Perlengkapan	18

No.	Nama ORGANISASI PERANGKAT DAERAH / Unit Kerja	Populasi
21	Unit Kerja Bid. Kesejahteraan Rakyat	14
22	Unit Kerja Bid. Kerjasama Daerah	8
Total		2343

3.4 Pengumpulan Data

Data yang digunakan pada penelitian ini berupa data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan dari penyebaran kuesioner kepada aparatur sipil negara yang bekerja/berkantor di Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung yang telah dipilih menjadi lokasi penelitian. Data sekunder didapatkan dari dinas yang bersangkutan untuk mendapatkan data jumlah Organisasi Perangkat Daerah (OPD) yang ada dan data jumlah pegawai.

Data Kuesioner tersebut merupakan pertanyaan yang diajukan kepada pegawai yang telah ditentukan. Pertanyaan tersebut berkaitan dengan karakteristik perilaku perjalanan yaitu:

1. Jenis Kelamin, merupakan hal yang penting untuk diketahui apakah jenis kelamin berpengaruh terhadap perilaku perjalanan tersebut.
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 pegawai negeri sipil yang bekerja di Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung.

4. Kepemilikan Kendaraan, merupakan variabel yang dapat memberikan gambaran tentang jumlah kepemilikan kendaraan dan pilihannya terhadap penggunaan moda transportasi.
5. Jarak, merupakan variabel yang dapat menggambarkan pengaruh jarak terhadap penggunaan moda transportasi.
6. Tempat Tinggal, merupakan variable yang menggambarkan asal – tujuan pada perjalanan PNS.

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 kantor?
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 kantor dan rumah anda?
7. Berapa jumlah kendaraan bermotor yang keluarga anda miliki?
8. Berapa biaya yang dibutuhkan untuk transportasi dalam waktu seminggu?

3.5 Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian adalah dengan tabulasi silang. Metode tabulasi merupakan metode yang digunakan untuk melihat hubungan antar variabel yang digunakan dalam penelitian. Tabulasi silang

(*crosstab*) bertujuan untuk menyajikan data dalam bentuk tabulasi yang meliputi baris dan kolom.

Variabel-variabel yang akan ditabulasikan pada penelitian ini dikategorikan sebagai variabel bebas dan variabel terikat. Variabel bebas merupakan variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahan atau timbulnya variabel terikat, sedangkan variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas. Pada penelitian kali ini variabel terikatnya yaitu berupa pemilihan moda, sedangkan faktor sosial demograf merupakan variabel bebas.

BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian didapat kesimpulan yaitu sebagai berikut:

1. Moda Perjalanan yang paling banyak digunakan Aparatur Sipil Negara untuk tujuan ke Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung adalah kendaraan pribadi yaitu sepeda motor dan mobil pribadi, dimana proporsi pengguna sepeda motor sebesar 142 orang responden (59,17%) dan pengguna mobil pribadi sebanyak 60 responden (25,00%). Sedangkan untuk keseluruhan kendaraan umum penggunaan angkutan umum hanya sebanyak 38 orang responden (15,83%).
2. Pengguna moda transportasi kendaraan umum lebih di dominasi oleh responden perempuan yaitu sebanyak 35 orang dan hanya 3 orang responden laki-laki yang menggunakan kendaraan umum. Hal ini berarti responden laki-laki lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi.
3. Semakin jauh jarak antara rumah responden terhadap kantor, semakin kecil pula kemungkinan responden untuk memilih menggunakan kendaraan umum.

4. Faktor waktu merupakan peran terbesar penyebab Aparatur Sipil Negara lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi dibanding dengan kendaraan umum.
5. Potensi pergerakan yang ditimbulkan oleh aktivitas yang dilakukan ASN di lingkungan kantor Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung yaitu 2,23 perjalanan per orang.
6. Dari hasil penelitian asal perjalanan pergerakan terbesar terjadi pada zona 19 yaitu kecamatan Teluk Betung Utara. Zona ini memiliki nilai bangkitan terbesar yaitu 266 pergerakan (48,90%).
7. Zona tujuan perjalanan pergerakan terbesar terjadi di zona 19 Teluk Betung Utara. Zona ini memiliki nilai tarikan sebesar 268 pergerakan (49,26%).

5.2 Saran

Penulis mengharapkan hasil dari penelitian ini dapat dijadikan referensi bagi Pemerintah Kota Bandar Lampung untuk membuat kebijakan sarana dan prasarana transportasi khususnya ASN di lingkungan Pemerintah Kota Bandar Lampung.

Untuk peneliti selanjutnya dapat menggunakan seluruh populasi yang ada di Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam hal ini baik ASN dan juga masyarakat yang mengunjungi kantor tersebut.

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 Dipenogoro, 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.

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.

Sugiyono. 2012. *Metodelogi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung. Alfabeta.