

ANALISIS PEMILIHAN RUTE PERGERAKAN DARI ASAL KE TUJUAN TEMPAT KERJA (Studi Kasus Pergerakan Warga Perumahan Taman Setia Budi Indah Kota Medan)

Mutharuddin

Peneliti Bidang Transportasi Darat-Badan Litbang Perhubungan

Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta Pusat 10110

Email : mutharuddingayo@yahoo.co.id

Abstract - Congestion will impact the search for alternative routes that are used in performing the movement. The study was conducted in Taman Setia Budi Indah (TASBI) housing, Medan. The trend TASBI housing residents to work by using a personal vehicle. On average the TASBI housing resident have a personal vehicle of more than 2, It because the housing is included in the category for the upper middle class. This study aimed to determine whether the respondent would do another route selection of the route commonly used as an alternative in the face of traffic in primary sections. Respondents in this research were 139 housing residents. Survey conducted through a home interview methods. analysis method used is descriptive qualitative rationalistic, by observing the traffic load parameters and the reason for the selection of the route. SPSS is used to perform statistical analysis and test validation data. The results showed that of 139 respondents, 53.2% of respondents gave reasons for the route selected habits, 42.4% of respondents as a reason for choosing the route is the fastest route to get to the destination, 20.9% of respondents argued choose the shortest route is not stalled, apparently 92.8% of respondents said that all routes have problems, obstacles are bottlenecks in addition to the driver behavior at 66.9%.

Keywords: analysis, route selection, movement

Abstrak - Tingginya pergerakan yang tidak diimbangi dengan ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai akan menimbulkan hambatan lalu lintas. Padatnya arus pergerakan menuju pusat aktivitas pada ruas jalan tertentu akan menimbulkan perlambatan (*delay*) dan kemacetan, sehingga peningkatan volume lalu lintas tidak dapat diimbangi oleh kapasitas jalan. Kapasitas jalan yang tetap sedangkan jumlah pemakai jalan terus meningkat maka waktu tempuh yang dibutuhkan meningkat. Kemacetan akan berdampak pada pencarian rute alternatif yang dipilih dalam pergerakan. Penelitian dilakukan di perumahan Taman Stiabudi Indah (TASBI) Medan. Kecenderungan bagi warga perumahan TASBI lebih

tinggi berangkat kerja menggunakan kendaraan pribadi, rata-rata memiliki kendaraan lebih dari 2, karena perumahan ini termasuk katagori perumahan elit. Penelitian ini ditujukan untuk mengetahui, apakah responden akan melakukan pemilihan rute lain dari rute yang biasa digunakan (ruas utama) sebagai suatu alternatif dalam menghadapi kepadatan lalu lintas di ruas-ruas utama. 139 warga TASBI menjadi responden dalam penelitian ini, informasi dijangkau melalui *metode home interview*, pendekatan analisis menggunakan metode *Deskriptif Kualitatif Rasionalistik* dengan mengamati parameter beban lalu lintas dan alasan melakukan pemilihan rute. Analisis data dan analisa dari validasi model digunakan uji statistik dengan bantuan SPSS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 139 responden, sebanyak 53,2% responden memberikan alasan kebiasaan untuk rute yang dipilih, 42,4% responden alasan memilih rute adalah sebagai rute tercepat untuk menuju ke tempat tujuan, 20,9% responden alasan memilih rute terpendek tidak macet, ternyata 92,8% responden mengatakan semua rute mengalami hambatan, hambatannya adalah kemacetan disamping perilaku perilaku supir sebesar 66,9%.

Kata kunci : Analisis, pemilihan rute, pergerakan.

PENDAHULUAN

Pertumbuhan dan perkembangan kota yang semakin pesat merupakan tuntutan akan kebutuhan masyarakat, diantaranya adalah perkembangan aktivitas kegiatan di pusat kota yang tanpa diimbangi dengan sistem pengaturan lalu-lintas yang baik akan menimbulkan dampak terhadap sistem transportasi, diantaranya konflik berupa aksesibilitas yang tinggi yang mengakibatkan kemacetan.

Tingginya pergerakan yang tidak diimbangi dengan ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai akan menimbulkan hambatan lalu lintas. Padatnya arus pergerakan menuju pusat aktivitas pada ruas

jalan tertentu akan menimbulkan perlambatan (*delay*) dan kemacetan, sehingga peningkatan volume lalu lintas tidak dapat diimbangi oleh kapasitas jalan. Kapasitas jalan yang tetap sedangkan jumlah pemakai jalan terus meningkat maka waktu tempuh yang dibutuhkan meningkat dan akan menimbulkan kemacetan. Ariyanti Fitrianiingsih (2008) mencatat, peningkatan arus dalam suatu ruas jalan tertentu mengakibatkan peningkatan kepadatan antar kendaraan yang menjadi penyebab terjadinya kepadatan lalu lintas dan selanjutnya menghasilkan antrian atau dengan kata lain terjadi kemacetan lalu lintas.

Pencarian rute terpendek merupakan satu masalah yang banyak dibahas dalam transportasi, pengguna tentu akan menggunakan rute terpendek dari beberapa rute yang menghubungkan asal dengan tujuannya. Rute yang ditempuh oleh pengguna jalan dalam melakukan aktivitasnya sehari-hari umumnya hanyalah rute yang sering (biasa) dilalui ataupun rute yang dianggap terpendek berdasarkan persepsi pengguna, yang pada kenyataannya hal tersebut belum tentu benar. Sebagai contoh, terkadang rute dengan jarak yang pendek mempunyai tingkat kemacetan yang lebih tinggi sehingga waktu tempuh lebih lama dibanding rute yang sedikit lebih panjang tetapi tingkat kemacetannya rendah. Hal ini disebabkan karena masih tingginya persepsi pengguna jalan bahwa rute yang pendek merupakan rute dengan waktu terpendek (tercepat). Kondisi tersebut menimbulkan kecenderungan para pelaku perjalanan untuk mencari beberapa rute alternatif. Informasi hal-hal apa sajakah yang menjadi pertimbangan masyarakat dalam memilih rute pergerakan dari asal (rumah) ke tujuan (tempat bekerja) dan bagaimana sebenarnya kemampuan rute tersebut menampung pergerakan lalu lintas.

Perumahan Taman Setiabudi yang merupakan lokus kajian terbilang perumahan paling tertua dan terbesar di Kota Medan. Perumahan Taman Setiabudi atau yang lebih dikenal dengan TASBI terbagi menjadi dua komplek yaitu TASBI I dan TASBI II yang dipisahkan oleh jalan raya lingkaran (*ring road*). Perumahan TASBI termasuk perumahan kalangan elit yang ada di Kota Medan. Ada sekitar 2660 hunian dengan tipe rumah yang cukup bervariasi dari tipe 45 sampai dengan tipe 1000. Berdasarkan pengamatan hampir semua warga perumahan TASBI I dan II memiliki kendaraan roda 4.

Diasumsikan bahwa pemilihan rute menggunakan

analisa persepsi pribadi/orang, memberikan solusi rute jarak terpendek dalam proses pemilihan rute, yang pada kenyataannya hal tersebut belum tentu benar. Tetapi, kenyataannya jarak yang pendek belum tentu waktu yang diperlukan kecil dan sebaliknya jarak yang lebih jauh belum tentu juga memerlukan waktu yang lama untuk menempuhnya. Sehingga dalam kajian ini yang menjadi permasalahan adalah bagaimanakah pengaruh beban lalu lintas pada ruas yang dilalui terhadap pemilihan rute perjalanan menuju tempat bekerja dan faktor - faktor apa saja yang menjadi penentu dalam menentukan pemilihan rute perjalanan menuju tempat bekerja.

TINJAUAN PUSTAKA

Aryanti Fitrianiingsih (2008) dalam tulisannya "Pengaruh beban lalu lintas terhadap pemilihan rute Studi Kasus : Kawasan Komersial Simpanglima, Kota Semarang" menyatakan bahwa *alternatif rute dipilih sebagai alternatif bagi pemakai jalan dengan meminimumkan hambatan transportasi menjadi tidak berlaku*. Hal ini terlihat dari rute yang dipilih pemakai jalan tidak mempertimbangkan segi jarak dan biaya tempuh namun dengan pertimbangan kepastian waktu sampai tujuan dengan menghindari hambatan transportasi yang ada dan kebiasaan yang dilakukan.

Pola Pemilihan Rute Jaringan Jalan

Setiap pemakai jalan memilih rute yang tepat dalam perjalanan ke tempat tujuannya sehingga waktu tempuhnya minimum dan biayanya termurah. Dalam pergerakan, manusia selalu mengutamakan dalam pemilihan rute dengan usaha sekecil mungkin. Terdapat empat faktor yang mempengaruhi seseorang dalam pemilihan rute (Warpani, 1990) : (a). Waktu perjalanan, (b). Biaya perjalanan, (c). Kenyamanan, (d). Tingkat pelayanan

Proses pemilihan rute

Pemilihan rute akan memodelkan perilaku pelaku pergerakan dalam memilih rute yang menurut mereka merupakan rute terbaiknya. Model pemilihan rute dapat diklasifikasikan berdasarkan beberapa faktor pertimbangan yang didasari pengamatan bahwa tidak setiap pengendara yang berasal dari zona asal ke zona tujuan akan memilih rute yang persis sama, khususnya di daerah perkotaan. Hal ini disebabkan oleh adanya:

1. Perbedaan persepsi pribadi tentang apa yang diartikan dengan biaya perjalanan karena

adanya perbedaan kepentingan atau informasi yang tidak jelas dan tidak tepat mengenai kondisi lalu lintas pada saat itu.

2. Peningkatan biaya karena adanya kemacetan pada suatu ruas jalan yang menyebabkan kinerja beberapa rute lain menjadi lebih tinggi, sehingga meningkatkan peluang untuk memilih rute tersebut.

Model pemilihan rute yang didapat dari responden akan diperoleh setepat mungkin informasi bagaimana pengaruh arus lalu lintas, hal ini didapat pada saat survai dilakukan pada ruas jalan yang umumnya dilalui responden menuju tempat kerja di pusat kota. Analisis pemilihan rute tersebut didasari pada beberapa pertimbangan yaitu:

1. Alasan pemakai jalan memilih suatu rute.
2. Kemungkinan pengendara dapat berbeda persepsi antara satu dengan yang lainnya mengenai 'rute terbaik' beberapa pengendara mungkin mengasumsikan memilih rute dengan jarak tempuh terpendek, rute dengan waktu tempuh tersingkat, atau mungkin juga kombinasi keduanya.
3. Kemacetan dan ciri fisik ruas jalan membatasi jumlah arus lalu-lintas di jalan tersebut.

METODOLOGI

Pengumpulan data dilakukan dengan dua cara yakni survai sekunder dan survai primer. Survai sekunder dimaksudkan untuk mendapatkan informasi jumlah hunian sebagai dasar pengambilan sampel. Survei primer untuk mendapatkan data pergerakan digunakan metode *home interview survey* bagi penghuni perumahan TASBI. Pendekatan analisis digunakan pendekatan *Deskriptif Kualitatif Rasionalistik* dengan parameternya adalah kepadatan lalu lintas pada ruas jalan utama dan pemilihan rute. Program untuk mengolah dan menganalisis data digunakan uji statistik dengan bantuan SPSS.

HASIL DAN PEMBAHASAN

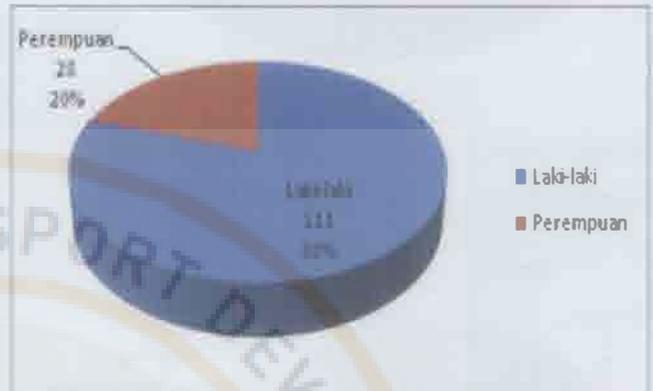
Berdasarkan hasil pengumpulan data dari 139 responden yang dapat dilakukan analisis data. Analisa data hasil kuesioner dijabarkan dan dijelaskan sebagai berikut:

A. Demografi Responden

1. Jenis Kelamin dan usia

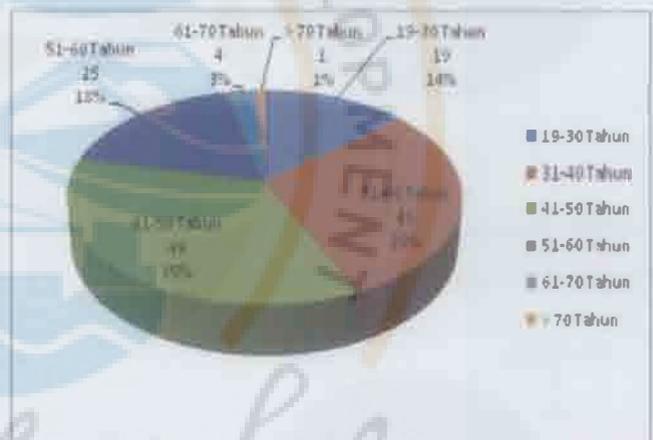
Perolehan responden secara keseluruhan dari

komplek perumahan TASBI berjumlah 139 responden, berdasarkan jenis kelamin 111 (79,9%) responden laki-laki dan 28 (20,1%) responden perempuan. Sementara rentang usia responden adalah 19 -70, sebesar 35,3% pada rentang usia 41-50 tahun, penjabaran lebih lanjut dapat dilihat pada gambar 1 dan 2 :



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 1. Jenis Kelamin Responden



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 2. Usia Responden

2. Pendidikan Formal dan Pekerjaan

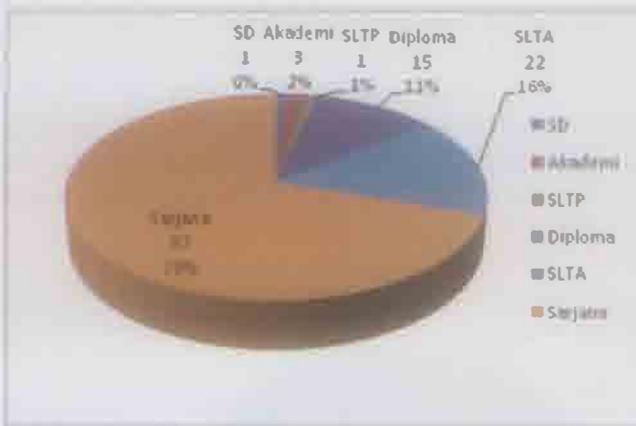
Mayoritas pendidikan responden adalah sarjana, sebanyak 97 orang atau sebesar 69,8%, dengan profesi wiraswasta yang paling banyak yaitu 61 responden (43,9%). Penjelasan lebih detail sebagaimana terdapat pada gambar 3 dan 4:

3. Status Pernikahan

Sebanyak 114 (82%) responden menikah, 25 (18%) responden belum menikah.

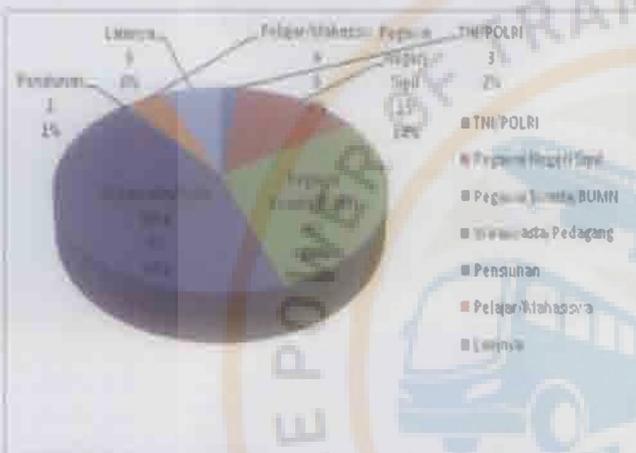
4. Kepemilikan Kendaraan

Berdasarkan hasil survai diketahui jumlah kendaraan yang dimiliki masing-masing responden sebagai berikut:



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 3. Pendidikan Formal Responden



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 4. Pekerjaan Responden



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 5. Status Pernikahan

a. Kendaraan Roda 2

Sebanyak 47 responden (33,8%) menyatakan memiliki 1 kendaraan roda 2; 46 responden (33,1%) memiliki 2 kendaraan roda 2; 12 responden (8,6%) memiliki 3 kendaraan roda 2; selanjutnya 1 responden (0,7%) memiliki 4 kendaraan roda 2; dan 1 responden (0,7%) memiliki lebih dari 4 kendaraan roda 2 (tabel 1).

b. Kendaraan Roda 4

Sebanyak 70 responden (50,4%) menyatakan memiliki

2 kendaraan roda 4; 44 responden (31,7%) memiliki 1 kendaraan roda 4; 14 responden (10,1%) memiliki 3 kendaraan roda 4; dan 4 responden (2,9%) memiliki 4 kendaraan roda 4 (tabel 2).

Tabel 1. Kendaraan Roda 2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	32	23.0	23.0	23.0
1	47	33.8	33.8	56.8
2	46	33.1	33.1	89.9
3	12	8.6	8.6	98.6
4	1	.7	.7	99.3
>4	1	.7	.7	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 2. Kendaraan Roda 4

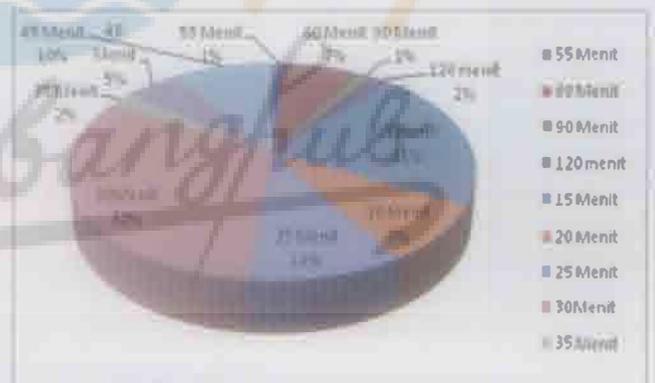
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	7	5.0	5.0	5.0
1	44	31.7	31.7	36.7
2	70	50.4	50.4	87.1
3	14	10.1	10.1	97.1
4	4	2.9	2.9	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

B. Pergerakan Responden

1. Waktu Rata-Rata Perjalanan

Waktu Rata-Rata Perjalanan dari 139 responden menuju tempat kegiatan adalah sebanyak 31 responden (22,3%) memiliki waktu rata-rata perjalanan 45 menit menuju ke tempat tujuan (gambar 6).



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 6. Waktu Rata-rata Perjalanan

2. Waktu Mulai Perjalanan

Berdasarkan hasil kuesioner dari 139 responden sebanyak 57 responden (41%) memulai waktu perjalanan pada waktu 7.00 WIB (tabel 3).

3. Waktu Tiba di Tujuan

Berdasarkan hasil kuesioner dari 139 responden

sebanyak 42 responden (30,2%) tiba di tempat tujuan pada pukul 8.00 WIB (tabel 4).

Tabel 3. Waktu Mulai Perjalanan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	5	3.6	3.6	3.6
>6.00	1	.7	.7	4.3
11.00	1	.7	.7	5.0
6.30	6	4.3	4.3	9.4
7.00	57	41.0	41.0	50.4
7.30	26	18.7	18.7	69.1
8.00	25	18.0	18.0	87.1
8.30	4	2.9	2.9	89.9
9.00	10	7.2	7.2	97.1
9.30	2	1.4	1.4	98.6
10.00	2	1.4	1.4	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 4. Waktu Mulai Perjalanan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	6	4.3	4.3	4.3
7.15	9	6.5	6.5	10.8
9.30	6	4.3	4.3	15.1
9.45	2	1.4	1.4	16.5
10.00	7	5.0	5.0	21.6
10.30	1	.7	.7	22.3
11.30	1	.7	.7	23.0
7.30	16	11.5	11.5	34.5
7.45	17	12.2	12.2	46.8
8.00	42	30.2	30.2	77.0
8.15	5	3.6	3.6	80.6
8.30	4	2.9	2.9	83.5
8.45	7	5.0	5.0	88.5
9.00	13	9.4	9.4	97.8
9.15	3	2.2	2.2	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

4. Jarak Tempat Kerja

Berdasarkan hasil kuisisioner dari 139 responden, 28 responden (20,1%) menyatakan jarak yang harus ditempuh untuk sampai ke tempat tujuan adalah 15 KM selanjutnya 24 responden (17,3%) menyatakan jarak yang harus ditempuh untuk sampai ke tempat tujuan adalah 20 KM. Secara detail jarak tempat kerja dapat dilihat pada tabel 5.

5. Tambahan Waktu

Berdasarkan hasil kuesioner dari 139 responden, 53 responden (38,1%) membutuhkan waktu tambahan sebanyak 15 menit untuk tiba tepat waktu di tempat tujuan. Selanjutnya 4.153 responden (29,5%) membutuhkan waktu tambahan sebanyak 10 menit untuk tiba tepat waktu di tempat tujuan.

Tabel 5. Jarak Tempat Kerja

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	3	2.2	2.2	2.2
<1 KM	5	3.6	3.6	5.8
10 KM	12	8.6	8.6	14.4
12 KM	3	2.2	2.2	16.5
13 KM	1	.7	.7	17.3
14 KM	1	.7	.7	18.0
15 KM	28	20.1	20.1	38.1
17 KM	3	2.2	2.2	40.3
18 KM	1	.7	.7	41.0
19 KM	1	.7	.7	41.7
2 KM	3	2.2	2.2	43.9
20 KM	24	17.3	17.3	61.2
21 KM	1	.7	.7	61.9
25 KM	7	5.0	5.0	66.9
3 KM	6	4.3	4.3	71.2
30 KM	6	4.3	4.3	75.5
35 KM	2	1.4	1.4	77.0
37 KM	2	1.4	1.4	78.4
38 KM	1	.7	.7	79.1
4 KM	2	1.4	1.4	80.6
40 KM	5	3.6	3.6	84.2
5 KM	6	4.3	4.3	88.5
6 KM	1	.7	.7	89.2
7 KM	3	2.2	2.2	91.4
8 KM	11	7.9	7.9	99.3
9 KM	1	.7	.7	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 6. Tambahan Waktu

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	7	5.0	5.0	5.0
5 Menit	10	7.2	7.2	12.2
10 Menit	41	29.5	29.5	41.7
15 Menit	53	38.1	38.1	79.9
20 Menit	13	9.4	9.4	89.2
25 Menit	2	1.4	1.4	90.6
30 Menit	11	7.9	7.9	98.6
Tidak Ada	2	1.4	1.4	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

C. Analisis Pergerakan Arus Lalu Lintas Pintu Keluar Komplek TASBI

Berdasarkan hasil pengamatan diketahui terdapat 3 akses pintu keluar dari komplek TASBI yaitu akses pintu utama menuju jalan Setiabudi, jalan Ring Road dan jalan Perjuangan. Sementara itu akses pintu keluar pada komplek TASBI II hanya ada satu yaitu Pos Ring Road menuju jalan Arteri Ring Road. Mayoritas responden yaitu sebanyak 97 responden (69,8%) menggunakan pintu keluar pos Setiabudi untuk menuju ke tempat tujuan. Selanjutnya sebanyak 34 responden (24,5%) menggunakan pintu

keluar pos *Ring Road* untuk menuju ke tempat tujuan dan sebanyak 4 responden (2,9%) menggunakan pintu keluar pos perjuangan untuk

Tabel 7. Rute Yang Digunakan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4	2.9	2.9	2.9
Jl. Setiabudi	97	69.8	69.8	72.7
Jl. Ring Road	34	24.5	24.5	97.1
Jl. Perjuangan	4	2.9	2.9	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

ke tempat tujuan.

1. Lintasan dan tujuan

Berdasarkan pengamatan, ruas jalan Setiabudi merupakan ruas jalan yang terpadat dan mengalami kemacetan pada waktu-waktu tertentu yaitu pagi dan sore berdasarkan penghitungan *traffic counting* dibandingkan dengan ruas jalan lainnya. Untuk ruas jalan *Ring Road* meskipun cukup ramai namun relatif cukup lancar tidak tersendat. Sementara itu ruas jalan Perjuangan sebenarnya bukan jalan utama sebab termasuk jalan lintas dalam yang menghubungkan ruas jalan *Ring Road* dan Setiabudi kondisi lalu lintas cukup ramai dan padat pada pagi dan sore hari.

Ruas jalan berperan untuk menghubungkan ke pusat kota dengan daerah pinggiran kota Medan utamanya akses yang digunakan dari perumahan TASBI ke pusat kota antara lain : dihubungkan oleh ruas utama Jl. Setia Budi- Jl.Dr.Mansyur- Jl. Letjend. Jamin Ginting - Jl. Polonia- Jl.Sisingamangaraja atau Jl.Setia Budi-Jl. Sunggal - Jl. Jend. Gatot Subroto - Jl. Patimpus - Lapangan Merdeka atau Jl.Ringroad-Jl.Kampung Lalang- Jl. Jend. Gatot Subroto - Jl. Patimpus - Lapangan Merdeka. Sedang Jalan Alternatif Jl.Setia Budi-Jl.Sei Serayu- Jl.Pasar Paringgan- Jl.Iskandar Muda-Ke Jl.Sudirman-Balai Kota

Berdasarkan hasil survai dari 139 responden diperoleh bahwa mayoritas responden memiliki arah tujuan ke Medan Kota sebesar 26,6% atau 37 responden. Sementara itu, responden lainnya tersebar merata menuju ke wilayah kabupaten yang ada di sekitar kota Medan. Lintasan jalan DR. Mansyur banyak dipilih sebagai rute utama oleh 41 responden dari keseluruhan responden yang ada untuk menuju tidak hanya Medan Kota tetapi Medan Maimun, Medan Polonia, dan Medan Baru.

2. Alasan Pemilihan Rute

Dari 139 responden, sebanyak 74 responden (53,2%) memberikan alasan kebiasaan untuk rute yang dipilih, 59 responden (42,4%) alasan memilih rute adalah sebagai rute tercepat untuk menuju ke tempat tujuan mereka, 29 responden (20,9%) alasan memilih rute adalah karena rute terpendek tidak macet, aman dan nyaman untuk dilakukan pergerakan dalam pencapaian tujuan pergerakan yang dapat mereka gunakan untuk menuju ke tempat tujuan. Sementara itu 3 orang (2,2%) memberikan alasan sedikitnya jumlah angkutan kota pada rute yang mereka pilih untuk menuju ke tempat tujuan.

Mengenai rute alternatif yang dipilih ini berdasarkan pengamatan di lapangan karena kedekatan jarak pencapaian yang terkait juga dengan waktu pencapaian, tetapi rute ini menjadi tidak nyaman dan aman apabila terjadi penumpukan kapasitas jalan pada rute alternatif yang sama diambil oleh pengguna jalan. Karena rute alternatif ini sebagian besar memiliki kapasitas yang kecil dan fungsinya hanya sebagai jalan kolektor sekunder saja.

Tabel 8. Alasan Pemilihan Rute Karena Kebiasaan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	65	46.8	46.8	46.8
Kebiasaan	74	53.2	53.2	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 9. Alasan Pemilihan Rute Tercepat

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	80	57.6	57.6	57.6
Rute Tercepat	59	42.4	42.4	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 10. Alasan Pemilihan Rute Terpendek

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	110	79.1	79.1	79.1
Rute terpendek	29	20.9	20.9	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 11. Alasan Pemilihan Rute Sedikit Simpang

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	130	93.5	93.5	93.5
Sedikit simpang/lampu merah	9	6.5	6.5	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Mengenai alasan dipilihnya rute alternatif dapat dilihat pada tabel 8, 9, 10, 11.

3. Hambatan pada Rute yang dipilih

Dari 139 responden, 129 responden (92,8%) menyatakan menemui hambatan pada rute

Tabel 12. Hambatan Pada Rute Yang Dipilih

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid			.7	.7
Ada	129	92.8	92.8	93.5
Tidak Ada	9	6.5	6.5	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 13. Hambatan Kemacetan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid			23.7	23.7
Kemacetan	106	76.3	76.3	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 14. Hambatan Jalan Rusak

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid			91.4	91.4
Jalan Rusak	12	8.6	8.6	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 15. Hambatan Tingkah Laku Pengemudi Angkot

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid			33.1	33.1
Tingkah Laku Angkutan Kota/Pengendara	93	66.9	66.9	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

lintasan yang dilalui sementara itu 9 orang (6,5%) menyatakan tidak menemui hambatan pada rute lintasan yang mereka lalui (tabel 12, 13, 14, 15).

Berdasarkan jenis hambatan yang ada yaitu sebanyak 116 responden (76,3%) menyatakan kemacetan sebagai hambatan pada lintasan yang mereka pilih. Selanjutnya 12 responden (8,6%) menyatakan tingkah laku pengemudi angkutan umum sebagai hambatan dan jalan rusak sebagai hambatan dinyatakan oleh sebanyak 12 orang (8,6%).

4. Penggunaan BBM dalam 1 kali perjalanan PP

Dari 139 responden, sebanyak 56 responden (40%)

Tabel 16. Biaya BBM yang Digunakan 1x Perjalanan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid			2.9	2.9
5000	15	10.8	10.8	13.7
50.000	8	5.8	5.8	19.4
>50.000	3	2.2	2.2	21.6
10.000	16	11.5	11.5	33.1
15.000	9	6.5	6.5	39.6
20.000	31	22.3	22.3	61.9
25.000	25	18.0	18.0	79.9
30.000	13	9.4	9.4	89.2
35.000	4	2.9	2.9	92.1
40.000	8	5.8	5.8	97.8
45.000	3	2.2	2.2	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 7. Biaya BBM yang Digunakan 1x Perjalanan

mengeluarkan uang sebesar Rp 20.000 -Rp 25.000/ hari untuk biaya melakukan perjalanan dari dan menuju ke tempat tujuan (tabel 16 dan gambar 7).

5. Konsekuensi Keterlambatan

Dari 139 responden, mayoritas sebanyak 75 responden (54%) mendapatkan sanksi pelanggaran disiplin sebagai konsekuensi keterlambatan, kemudian 19 responden (13,7%) mendapatkan surat

Tabel 17. Konsekuensi Akibat Terlambat

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid			1.4	1.4
Ada	115	82.7	82.7	84.2
Tidak Ada	22	15.8	15.8	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 18. Konsekuensi Keterlambatan Sanksi Pelanggaran Disiplin

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid			46.0	46.0
Sanksi Pelanggaran Disiplin	75	54.0	54.0	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 19. Konsekuensi Keterlambatan Mendapat Surat Peringatan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	120	86.3	86.3	86.3
Surat Peringatan	19	13.7	13.7	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 20. Konsekuensi Keterlambatan Berdampak Terhadap Orang Lain

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	89	64.0	64.0	64.0
Dampak Terhadap Orang Lain	50	36.0	36.0	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

peringatan sebagai konsekuensi keterlambatan dan sebanyak 50 responden (36%) menyatakan bahwa keterlambatan memberikan dampak terhadap orang lain (tabel 17, 18, 19, 20).

6. Rute alternatif

Dari 139 responden, mayoritas sebanyak 87 responden (62,6%) menyebutkan tidak ada rute alternatif yang biasa mereka gunakan, selain rute utama yang biasa mereka gunakan. Sementara itu 46 responden (33,1%) menyebutkan terdapat rute alternatif yang mereka gunakan selain rute utama.

Tabel 21. Rute Alternatif

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	6	4.3	4.3	4.3
Ada	46	33.1	33.1	37.4
Tidak Ada	87	62.6	62.6	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 22. Kondisi Rute Alternatif

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	93	66.9	66.9	66.9
Tidak dilalui, lebih macet	16	11.5	11.5	78.4
Tidak dilalui, rute lebih jauh	30	21.6	21.6	100.0
Total	139	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Analisis

Dari 45 responden tersebut sebanyak 30 responden (21,6%) tidak mengambil rute alternatif tersebut dengan alasan terlalu jauh dan 16 responden (11,5%) tidak mengambil rute alternatif tersebut dengan alasan lebih macet (tabel 21 dan 22).

Berdasarkan analisis data diatas, dari keseluruhan responden 79,9% adalah laki-laki didominasi oleh usia produktif yaitu usia 40-50 tahun, 82% telah menikah, 69,8% berpendidikan sarjana dengan 73% pekerjaan wiraswasta dan swasta. Tingkat kepemilikan cukup tinggi, kepemilikan kendaraan roda 2 sebesar 66,9% memiliki 1 sampai 2, 50,4% memiliki 2 kendaraan roda 4 dan 10% yang lainnya memiliki 3 kendaraan roda 4.

Waktu rata-rata perjalanan responden sampai di tempat tujuan mengalami tingkat keterlambatan 15 s/d 30 menit yaitu sebesar 70%, sementara jarak tempuh ketempat bekerja antar 15 s/d 20 km.

Dalam hal pemilihan rute perjalanan 53% responden memberikan alasan bahwa faktor kebiasaanlah yang menentukan rute yang dipilih, sedang 42,4% memilih rute perjalanan karena faktor waktu tercepat dan 20% memilih rute yang terpendek. Namun demikian ternyata 92,8% responden menemui hambatan pada rute yang dilalui dan 73 % diantaranya hambatan berupa kemacetan, disamping disebabkan karena perilaku supir angkutan perkotaan atau sebesar 66,9% responden.

Bila dilihat dari konsekuensi dari keterlambatan responden di tempat kerja, 54,5% responden mengatakan akan mendapat sanksi pelanggaran disiplin, karena pada umumnya responden bekerja berhubungan dengan pelanggan, keterlambatannya akan berdampak langsung terhadap orang lain.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari kegiatan penelitian ini ada beberapa hal pokok yang dapat dijadikan benang merah permasalahan dan kemudian ditarik menjadi beberapa kesimpulan, antara lain:

1. Pembangunan perumahan TASBI di Kota Medan cenderung kurang diimbangi antara pertumbuhan hunian dan kapasitas jalan yang tersedia sehingga pada jangka waktu tertentu terjadi kejenuhan di ruas jalan utama yaitu Jl.Setia Budi yang disebabkan oleh beban lalu lintas yang semakin padat dimana warga perumahan cenderung bertumbuh dan berkembang sementara panjang dan lebar jalan tetap.
2. Berdasarkan dari hasil survai yang diperoleh terlihat bahwa warga perumahan memiliki kecenderungan dalam hal pemilihan rute perjalanan, 53% responden memberikan alasan bahwa faktor kebiasaanlah menentukan rute

yang dipilih, sedang 42,4% memilih rute perjalanan karena faktor waktu tercepat dan 20% memilih rute yang terpendek.

3. Hambatan utama yang ditemui oleh sebagian besar responden adalah adanya kemacetan pada ruas jalan yang dilalui;
4. Sementara itu faktor yang paling menjadi penentu bagi warga perumahan dalam menentukan rute perjalanan menuju wilayah tujuan adalah rute tercepat.

B. Saran

1. Dibutuhkan sebuah kebijakan melalui manajemen lalu lintas dan angkutan umum perkotaan sebagai upaya pemenuhan kebutuhan efisiensi penggunaan moda transportasi (*total cost* perjalanan yang minimal) dan usaha mengoptimasi penggunaan prasarana jalan yang ada sehingga pengguna kendaraan pribadi diharapkan dapat beralih menjadi pengguna angkutan umum khususnya pada waktu-waktu sibuk.
2. Salah satu upaya optimalisasi penggunaan angkutan umum yaitu dengan melakukan pengembangan sistem sarana operasi angkutan transportasi publik.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat Statistik 2008, *Kota Medan Dalam Angka 2007*, BPS Medan

Dinas Perhubungan Kota Medan 2009, Laporan Data Tahunan Tahun 2009 Kota Medan.

Fitrianingsih, Aryanti 2008, *Pengaruh beban lalu lintas terhadap pemilihan rute Studi Kasus Kawasan Simpang Lima Kota Semarang*, Universitas Diponegoro Semarang

Hairulsyah. 2010. *Kajian Tentang Transportasi di Kota Medan dan Permasalahannya*. <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/15979/1/wahapr2006/%20%285%29.pdf> (diakses pada tanggal 19 Agustus 2011 pukul 13.25)

Morlok, Edward K., 1991 *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi* (terjemahan), Penerbit Erlangga, Jakarta.

Tamin, Ofyar Z. dan Frazila, Russ Bona.1997."Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan -Sistem Transportasi Dalam Perencanaan Sistem Jaringan Transportasi" *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*", Vol.8 no.3, Juli 1997, hal.11-18, Bandung

Tamin, Ofyar Z. 1992."Pemecahan Kemacetan Kota Besar", *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, No.4, Triwulan II, Juni 1992, hal, 10-17, Bandung.

Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. ITB Bandung.

Balitbangsub