

Karakteristik Perilaku Perjalanan Aparatur Sipil Negara di Lingkungan Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung

Reski Taha¹⁾
Sasana Putra²⁾
Rahayu Sulistiyorini³⁾

Abstract

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 attraction and production 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 Distribution, Bandar Lampung.

Abstrak

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.

¹⁾ Mahasiswa S1 pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung.
Surel: reski.riris@gmail.com

²⁾ Staf pengajar pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Lampung. Jalan. Prof. Sumantri Brojonegoro 1. Gedong Meneng Bandar Lampung. 35145.

³⁾ Staf pengajar pada Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Lampung. Jalan Prof. Sumantri Brojonegoro 1. Gedong Meneng Bandar Lampung.

1. PENDAHULUAN

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.

2. 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.

2.1.2. Permasalahan 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.

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.

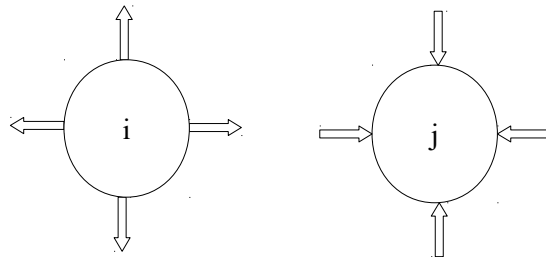
2.3 Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

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.

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.

2.3.1 `Klasifikasi Pergerakan

Pergerakan dapat diklasifikasikan yang terbagi menjadi dua kelompok pergerakan, yaitu pergerakan berbasis rumah dan pergerakan yang berbasis bukan rumah

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. Matriks Asal Tujuan

i/j	1	2	3	.	Z	$\sum Tij$
1	T11	T12	T13	.	T1Z	O1
2	T21	T22	T23	.	T2Z	O2
3	T31	T23	T33	.	T3Z	O3
.
Z	TZ1	TZ2	TZ3	.	TZZ	Oz
$\sum Tij$	D1	D2	D3	.	Dz	$\sum ij Tij$

Baris : Menunjukkan jumlah perjalanan yang berasal dari zona i

Kolom : Menunjukkan jumlah perjalanan yang menuju zona j

Tij : 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.

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.

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*.

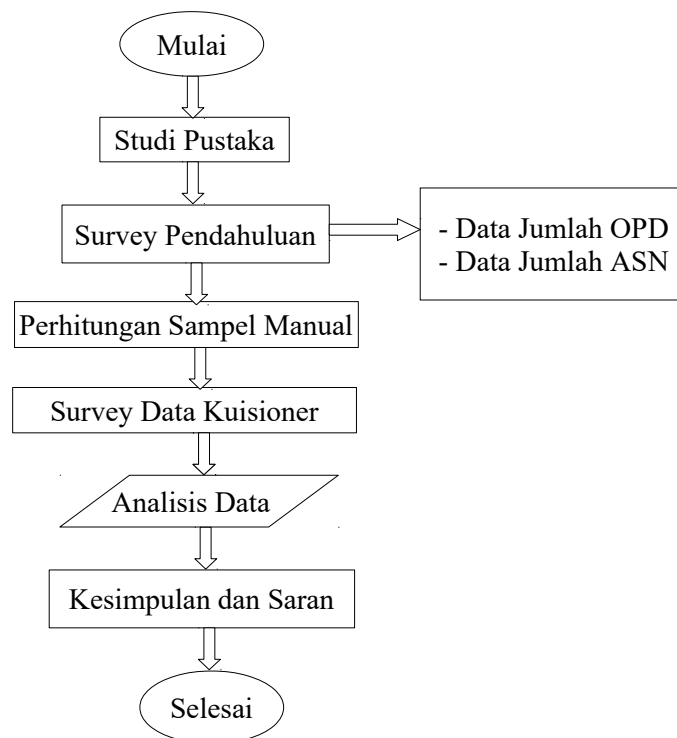
2.7. Teknik *Sampling*

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).

3. METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Umum

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 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.



Gambar 1. Diagram Alir

4. 3.2. Wilayah Studi

Wilayah studi 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 3. Wilayah Studi

3.3. Penentuan Jumlah Sampel

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 Slovin yaitu :

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

Di mana :

- n = Ukuran Sampel
- N = Ukuran Populasi
- e = Batas Toleransi Kesalahan

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*. Dengan cara sebagai berikut:

$$\text{Jumlah sampel tiap kelas} = \frac{\text{Jumlah sampel}}{\text{Jumlah Populasi}} \times \text{Jumlah setiap kelas} \quad (2)$$

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.

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.

5. HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1. Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data untuk penelitian terhadap karakteristik perilaku perjalanan Aparatur Sipil Negara (ASN) di lingkungan kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung dilakukan wawancara terhadap ASN yang berada di Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung. Wawancara dilakukan secara acak dengan mengambil sampel dari setiap Organisasi Perangkat Daerah dan Unit Kerja di lingkungan Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung, yang terdiri dari :

Tabel 2. Populasi dan Sampel

No.	Organisasi Perangkat Daerah / Unit Kerja	Populasi	Sampel
1	Inspektorat	63	8
2	Dinas Kominfo	48	7
3	Dinas Kesbangpol	27	4
4	Dinas Bappeda	67	11
5	Dinas Pemberdayaan Masy. Kota	39	6
6	Badan Kepegawaian Daerah	55	8
7	Badan Pengelola Pajak dan Retribusi Daerah	358	52

Tabel 2. Populasi dan Sampel (lanjutan)

No.	Organisasi Perangkat Daerah / Unit Kerja	Populasi	Sampel
8	Badan Pengelola Keuangan dan Aset Daerah	186	27
9	Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil	87	13
10	Dinas Perumahan dan Pemukiman	58	8
11	Satuan Polisi Pamong Praja	1180	71
12	Unit Kerja Bid. Pemerintahan	17	2
13	Unit Kerja Bid. Hukum	10	1
14	Unit Kerja Bid. Perekonomian	12	2
15	Unit Kerja Bid. Organisasi	12	2
16	Unit Kerja Bid. Adm Pembangunan	14	2
17	Unit Kerja Bid. Umum	34	5
18	Unit Kerja Bid. Humas	10	1
19	Unit Kerja Bid. Protokol	26	4
20	Unit Kerja Bid. Perlengkapan	18	3
21	Unit Kerja Bid. Kesejahteraan Rakyat	14	2
22	Unit Kerja Bid. Kerjasama Daerah	8	1
Total		2343	240

Setelah dilakukan wawancara, ternyata banyak dari Organisasi Perangkat Daerah (OPD) SatPolPP yang bekerja di luar lingkungan Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung. Hal ini menyebabkan pergerakan yang dilakukan oleh mereka tidak akan berpengaruh terhadap pergerakan di Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung. Oleh karena itu, didapatkan hasil kuisioner untuk OPD SatPolPP sebesar 71 orang responden. Jadi, didapatkan total responden sejumlah 240 orang responden. Setelah data yang didapatkan cukup, maka dilanjutkan dengan melakukan analisis data.

4.2. Hasil Penelitian

4.2.1. Moda Perjalanan

Moda perjalanan merupakan salah satu karakteristik dalam melakukan perjalanan perjalanan. Pemilihan moda yang dilakukan oleh Aparatur Sipil Negara di Kantor

Pemerintah Kota Bandar Lampung pada dasarnya terdiri dari kendaraan umum, dan kendaraan pribadi. Kendaraan umum dibagi menjadi dua jenis, yaitu kendaraan umum konvensional dan kendaraan umum berbasis aplikasi. Kendaraan umum konvensional yaitu angkutan kota (angkutan umum) sedangkan untuk kendaraan umum berbasis aplikasi yaitu ojek online dan taxi online. Sedangkan untuk kendaraan pribadi dibagi menjadi mobil dan motor.

Tabel 3. Penggunaan Moda Transportasi

Jenis Transportasi	Jumlah	%
Kendaraan Pribadi	202	84,17
Kendaraan Umum	38	15,83
Total	240	100,00

Tabel 4. Proporsi Penggunaan Moda Transportasi

Kendaraan	Jumlah	Persentase (%)
Seneda Motor	142	59.17
Mobil	60	25.00
Angkutan Umum	2	0.83
Oiek Online	32	13.33
Taxi Online	4	1.67
Total	240	100

4.2.2. Proporsi Penumpang dan Pengemudi

Dalam penggunaan moda transportasi, responden dapat berperan sebagai pengendara (sepeda motor), pembonceng (penumpang sepeda motor), pengemudi (mobil) dan penumpang (mobil) baik kendaraan pribadi ataupun kendaraan umum.

4.2.3. Proporsi Pemilihan Moda Berdasarkan Jenis Kelamin

Untuk mengetahui moda perjalanan yang digunakan oleh masing- masing jenis kelamin maka dilakukan analisis data dengan tabulasi silang (*crosstab*) antara jenis kelamin dan moda perjalanan.

Tabel 5. Proporsi Moda Transportasi Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Moda Transportasi					Total
	Mobil	Motor	Ojek Online	Taxi Online	Angkutan Kota	
Laki-laki	27	103	3	0	0	133

Tabel 6. Proporsi Moda Transportasi Berdasarkan Jenis Kelamin (lanjutan)

Jenis Kelamin	Moda Transportasi					Total
	Mobil	Motor	Ojek Online	Taxi Online	Angkutan Kota	
Perempuan	33	39	29	4	2	107
Total	60	142	32	4	2	240

Tabel 7. Proporsi Penumpang dan Pengemudi Berdasarkan Jenis Kelamin

Moda	Peran	Jenis Kelamin	
		Laki-Laki	Perempuan
Mobil	Pengemudi	27	24
	Penumpang	0	9
Motor	Pengendara	103	32
	Penumpang	0	7
Ojek Online	Penumpang	3	29
Taxi Online	Penumpang	0	4
Angkutan Kota	Penumpang	0	2

4.2.4. Jarak

Jarak merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi seseorang dalam memilih moda transportasi untuk melakukan perjalanan ke Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung. Jarak juga merupakan salah satu faktor pembentuk perilaku perjalanan seseorang. Semakin jauh jarak yang ditempuh seseorang untuk mencapai suatu tujuan maka bertambah pula waktu tempuh yang diperlukan. Jarak yang jauh membuat seseorang yang melakukan perjalanan memilih moda yang cepat dengan biaya yang relatif murah. Oleh karena itu, jarak merupakan hal yang perlu di perhatikan dalam melakukan perjalanan.

Tabel 8. Jarak Antara Rumah dan Kantor

Jarak (Km)	Jumlah	Persentase (%)
0-5	97	40,42
5,1-10	108	45,00
10,1-15	35	14,58
Total	240	100

Tabel 9. Tabulasi Antara Jarak dan Kendaraan yang Digunakan

Jarak (Km)	Motor		Mobil		Ojek Online	Taxi Online	Angkot
	Pengendara	Penumpang	Pengemudi	Penumpang			
0 – 5	56	4	15	4	14	3	1
6 – 10	61	3	24	4	15	0	1
10,1 – 15	18	0	12	1	3	1	0
Total	135	7	51	9	32	4	2

4.2.5. Kepemilikan Kendaraan

Tabel 10. Kepemilikan Sepeda Motor

Kepemilikan Sepeda Motor	Jumlah	Persentase (%)
0	48	20,00
1	67	27,92
2	99	41,25
3	24	10,00
4	2	0,83
Total	240	100

Tabel 11. Kepemilikan Mobil

Kepemilikan Mobil	Jumlah	Persentase (%)
0	127	52,92
1	74	30,83
2	38	15,83
3	1	0,42
Total	240	100

4.2.6. Faktor Penggunaan Kendaraan

Dalam memilih moda perjalanan yang digunakan untuk pergi ke kantor, moda, di Negara yang sedang berkembang seperti Indonesia orang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dikarenakan ketepatan waktu, ongkos yang terjangkau dan tingkat pelayanan yang baik yang belum bisa dipenuhi oleh angkutan umum.

Dari data yang telah didapat disimpulkan bahwa karena biaya yang murah menjadi alasan para responden untuk menggunakan kendaraan umum (Ojek Online). Sebagaimana

diketahui kendaraan umum khususnya kendaraan umum berbasis aplikasi pada saat ini banyak digandrungi oleh masyarakat Indonesia dikarenakan tarifnya yang murah. Sedangkan alasan praktis menjadi alasan kedua kenapa responden memilih kendaraan umum. Begitupun dengan alasan praktis, para responden berpendapat tidak perlu menunggu waktu lama dan hanya dengan beberapa “klik” maka dapat dengan mudah mendapatkan ojek online.

Sedangkan pada pengguna kendaraan pribadi praktis menjadi alasan terbanyak responden dalam penggunaan moda transportasi sepeda motor. Praktis dalam hal ini adalah mudah dalam menjalankan sesuatu dan efisien. Sedangkan responden yang memilih moda transportasi mobil, alasan nyaman menjadi alasan terbanyak yang dipilih oleh responden. Responden berpendapat dengan menggunakan mobil pribadi mereka tidak terkena panas dan tidak terkena polusi dari kendaraan lainnya.

4.2.7. Perilaku Perjalanan

Perjalanan Aparatur Sipil Negara di Lingkungan Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung dibagi menjadi dua kategori yaitu perjalanan *home based* dan perjalanan *non home based*. Perjalanan *home based* merupakan perjalanan yang baik asal maupun tujuannya adalah rumah. Pada penelitian ini perjalanan *home based* yaitu perjalanan yang dilakukan oleh responden saat berangkat ke kantor dan pergerakan yang dilakukan saat pulang kerumah, dimana saat berangkat menuju kekantor asalnya adalah rumah, dan saat pulang tujuan perjalanannya adalah rumah.

Perjalanan *non home based* merupakan perjalanan yang baik asal maupun tujuannya adalah bukan rumah, perjalanan *non home based* yaitu perjalanan yang dilakukan oleh responden dari kantor ke tempat lain yang bukan rumah untuk tujuan tertentu.

Untuk melihat asal dan tujuan dari perjalanan ASN dapat dilihat di Matriks Asal Tujuan/ Matriks tersebut terdiri dari baris dan kolom dimana baris menyatakan zona asal dan kolom menyatakan zona tujuan. Zona asal dan zona tujuan pada MAT dinotasikan dengan angka 1 sampai dengan 21. Penjelasan zonasi disajikan pada tabel 13. Zona Pada Matriks Asal Tujuan.

Tabel 12. Zona Pada Matriks Asal Tujuan

Zona	Keterangan Zona (Kecamatan)
1	Bumi Waras
2	Enggal
3	Kedamaian
4	Kedaton
5	Kemiling
6	Labuhan Ratu
7	Langkapura
8	Panjang
9	Rajabsa
10	Sukabumi
11	Sukarame

Tabel 12. Zona Pada Matriks Asal Tujuan (lanjutan)

Zona	Keterangan Zona (Kecamatan)
12	Tanjung Karang Pusat
13	Tanjung Karang Timur
14	Tanjung Karang Barat
15	Tanjung Senang
16	Teluk Betung Barat
17	Teluk Betung Selatan
18	Teluk Betung Timur
19	Teluk Betung Utara
20	Way Halim
21	Luar Kota Bandar Lampung

Berdasarkan MAT, dapat dilihat jumlah perjalanan *home based* dan *non home based*. Untuk perjalanan *home based* terjadi 480 pergerakan. Sedangkan untuk perjalanan *non home based* sebesar 64 pergerakan.

5. KESIMPULAN

Dari hasil penelitian didapat kesimpulan bahwa moda perjalanan yang paling banyak digunakan oleh ASN adalah kendaraan pribadi yaitu sepeda motor dan mobil pribadi, dimana sebanyak 142 responden menggunakan sepeda motor dan 60 responden menggunakan mobil. Sedangkan pengguna kendaraan umum didominasi oleh responden perempuan. Sebanyak 35 orang responden perempuan memilih menggunakan kendaraan umum. Dan hanya 3 orang responden laki-laki yang menggunakan kendaraan umum.

Potensi pergerakan yang ditimbulkan oleh aktivitas yang dilakukan ASN di Lingkungan Kantor Pemerintah Kota Bandar Lampung yaitu 2,23 perjalan per orang. Zona asal perjalanan terbesar yaitu zona 19 (Kecamatan Teluk Betung Utara) yaitu sebesar 266 pergerakan (48,90%), sedangkan zona tujuan perjalanan terbesar yaitu zona 19 (Kecamatan Teluk Betung Utara) sebesar 268 pergerakan (49,26%)

DAFTAR PUSTAKA

- Ferdinand. Albert, 2002, *Pemodelan Bangkitan Pergerakan Pada Tata Guna Lahan Sekolah Dasar Swasta di Surabaya*, Fakultas Teknik, Universitas Kristen Petra, Surabaya.
- Kumara. Deny, 2005, *Analisa Karakteristik Bangkitan dan Pola Perjalanan Penduduk Perumahan Pinggiran Kota*, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Tamin. Ofyar Z, 2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Bandung, Institut Teknologi Bandung.
- Yahya. Robby Gunawan, 2007, *Studi Permodelan Bangkitan Perjalanan di Perkotaan*, Fakultas Teknik, Universitas Langlangbuana, Bandung.
- Sugiyono, 2012, *Metodelogi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Bandung, Alfabeta.