

**ANALISIS AKSESIBILITAS KENDARAAN PRIBADI MENUJU
KAMPUS UNIVERSITAS FLORES**

SKRIPSI



OLEH:

KRESENSIANA GHAO
NIM: 2019310053

PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS FLORES

ENDE

2023

LEMBAR PERSETUJUAN

ANALISIS AKSESIBILITAS KENDARAAN PRIBADI MENUJU KAMPUS
UNIVERSITAS FLORES

Tugas Akhir/Skripsi
Sebagai Syarat Untuk Mengajukan Tugas Akhir/Skripsi

Disusun dan Diajukan Oleh

KRESENSIANA GHAO

2019310053

Disetujui Oleh :

Pembimbing I

Pembimbing II

Ir. THOMAS AQUINO A. S., S.T.,M.T

Ir. MARSELINUS Y. NISANSON, S.T.,M.T.,IPM

NIDN :0814077401

NIDN : 0803086901

Mengetahui
Ketua Program Studi Teknik Sipil
Universitas Flores



Ir. MARSELINUS Y. NISANSON, S.T.,M.T.,IPM

NIDN : 0803086901

HALAMAN PENGESAHAN

ANALISIS AKSESIBILITAS KENDARAAN PRIBADI MENUJU KAMPUS
UNIVERSITAS FLORES

KRESENSIANA GHAO
2019310053

Dipertanggung jawabkan di Hadapan Tim Penguji Pada:

Hari : Kamis

Tanggal : 24

Bulan : 08

Tahun: 2023

Tim Penguji

1. Ir. Mansuetus Gar, MT Penguji 1
2. Alfridus Gado, ST.,MT Penguji 2
3. Ir. Thomas Aquino A. S, S.T.,M.T Penguji 3
4. Ir. Marselinus Y. Nisanson S.T.,M.T.,IPM Penguji 4

Mengesahkan

Dekan Fakultas Teknik

Ir. Thomas Aquino A.S, S.T., M.T.

NIDN: 0814077401



UNIVERSITAS FLORES
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya menyatakan bahwa skripsi saya dengan judul: **“ANALISIS AKSESIBILITAS KENDARAAN PRIBADI MENUJU KAMPUS UNIVERSITAS FLORES ”** Dan dimajukan untuk diuji pada tanggal, 24 Agustus 2023 adalah hasil karya saya.

Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau simbol yang menunjukkan bahwa gagasan atau pendapat atau pemikiran dari penulis lain, yang saya akui seolah-olah sebagai tulisan saya sendiri, dan atau tidak terdapat bagian atau keseluruhan yang saya salin, tiru, atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan pada penulisan aslinya.

Apabila saya melakukan hal tersebut di atas, baik sengaja maupun tidak, dengan ini saya menyatakan menarik skripsi yang saya ajukan sebagai hasil tulisan saya sendiri ini. Bilah kemudian terbukti bahwa saya ternyata melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah hasil pemikiran saya sendiri, berarti gelar dan ijasah yang telah diberikan oleh Universitas batal saya terima.

Ende, 24 Agustus 2023
Yang Membuat Pernyataan



Kresensiana Ghao

Motto

*“Selalu Ada Harga Dalam Sebuah Proses Nikmati Lelah Mu
Dan Perpanjang Sabar Mu”*

PERSEMBAHAN

Dengan rasa syukur dan penuh suka cinta, segala kekurangan dan keterbatasan saya dengan cinta yang tulus ikhlas kupersembahkan tulisanku ini kepada:

1. Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah mendengarkan segala do'a dan permohonanku hingga aku memperoleh keteguhan dalam menghadapi tantangan dan rintangan selama masa studiku.
2. Yang tercinta Mama Lusia Meo dan Oma Mathilda Ngadha yang telah melahirkan, membesarkan dan mendidikku dengan penuh cinta dan kesabaran, terlebih kekuatan do'a yang selalu mengiringi dalam setiap helai nafasku
3. Kakak-kakak tercinta Eta, No, Lis, Dion, Lusia yang telah memberikan dukungan do'a dan setia menanti keberhasilanku.
4. Adik-adik tercinta Lita, Misel, Sesil, Quin Idol, Fatima yang telah merindukan keberhasilan penulis.
5. Buat segenap Keluarga Besar Ngadha Idju.
6. Yang tersayang sahabat saya Leli Nage, Lala, Nona Fitra, Jc Depa, Jesi yang selalu mendukung dan membantu keberhasi... penulis.
7. Yang tersayang Ibu Flory Dida Yang Selalu memotivasi penulis dan anak kos Legeriwu.
8. Teman-teman seperjuanganku Teknik Sipil angkatan 2019

9. Semua pendidik dan penjasa yang dengan caranya sendiri telah mendukungku hingga meraih gelar sarjana.
10. Almamaterku tercinta Fakultas Teknik Universitas Flores.
11. Terakhir, terimakasih untuk diri sendiri, karena telah mampu berusaha dan berjuang sejauh ini dan tidak putus asa dalam proses penyusunan skripsi serta menyelesaikannya sebaik dan semaksimal mungkin.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur dipanjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat, rahmat, dan karunia-Nya, maka penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini dengan judul “**Analisis Aksesibilitas Kendaraan Pribadi Menuju Kampus Universitas Flores**” dengan baik.

Penyelesaian Tugas akhir ini mendapat bantuan, bimbingan, dan dorongan dari berbagai pihak untuk itu, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar – besarnya kepada:

1. Rektor Universitas Flores, Bapak Dr. Simon Sira Paji, M. A
2. Dekan Fakultas Teknik Universitas Flores Bapak Ir. Thomas Aquino A.S, S.T.,M.T.
3. Ketua Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Flores Bapak Ir. Marselinus Y. Nisanson, S.T.,M.T.,IPM.
4. Bapak Ir. Thomas Aquino A.S, S.T.,M.T. selaku Dosen Pembimbing I dan Bapak Ir. Marselinus Y. Nisanson, S.T.,M.T.,IPM selaku Dosen Pembimbing II yang telah meluangkan waktu untuk membimbing dan memberikan petunjuk kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
5. Bapak – bapak Dosen pembahas/penguji yang selalu memberikan masukan dan petunjuk.
6. Bapak dan Ibu Dosen pada Fakultas Teknik Universitas Flores yang telah memberikan pengetahuan kepada penulis dengan berbagai disiplin ilmu selama waktu perkuliahan.

7. Bapak/Ibu pegawai tata usaha Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Flores-Ende

Semoga segala kebaikan yang telah diberikan kepada penulis mendapatkan berkah dari Tuhan Yang Maha Esa. Tugas Akhir ini jauh dari sempurna. Untuk itu diharapkan saran dan kritik yang membangun dari berbagai pihak, demi penyempurnaan Tugas Akhir ini. Akhir kata, semoga Skripsi ini bermanfaat bagi pembaca.

Ende, 24 Agustus 2023

Penulis

Kresensiana Ghao

ABSTRAK

Kresensiana Ghao, 2023 Analisis Aksesibilitas Kendaraan Pribadi Menuju Kampus Universitas Flores (Dibimbing Oleh Bapak Ir. Thomas Aquino A.S, S.T.,M.T. dan dan Bapak Ir. Marselinus Y. Nisanson, S.T.,M.T.,IPM).
082339045789 Email : 14ghaoestin@gmail.com

Transportasi merupakan kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di dalamnya terdapat unsur pergerakan. Aksesibilitas dalam transportasi adalah hal yang sangat penting karena mempengaruhi pergerakan transportasi. Apabila aksesibilitas suatu tempat tinggi maka setiap orang dapat melakukan aktivitas dengan cepat dan mudah, begitu juga sebaliknya apabila suatu tempat memiliki aksesibilitas rendah maka setiap orang akan sulit melakukan aktivitas. Aksesibilitas memiliki peranan penting bagi pengguna transportasi, baik untuk kendaraan pribadi maupun angkutan umum. Kemudahan seseorang dalam memperoleh aksesibilitas berpengaruh terhadap moda kendaraan yang digunakan. Penelitian Tugas Akhir ini dilakukan untuk menganalisis aksesibilitas kendaraan pribadi roda dua dan roda empat berdasarkan rute kelurahan yang ada di Kota Ende menuju Kampus Universitas Flores, dengan menggunakan metode deskriptif kuantitatif. Dalam penelitian ini analisis data yang digunakan berdasarkan jarak, waktu, dan kecepatan. Parameter aksesibilitas berdasarkan metode statistik persentil. Dari tabel persentil, nilai aksesibilitas di bagi dalam tiga bagian yaitu tinggi, menengah, dan rendah.

Hasil analisis menunjukkan bahwa nilai aksesibilitas 2 (menengah) pada kendaraan roda dua pada rute Kel. Rukunlima, kel. Mbongawangi, Kel. Mautupaga, Kel. Rewarangga Selatan, Kel. Potulando Kel. Onekore, Kel. Kelimutu Kel. Paupire, Kel. Kotaraja, Kel. Kotaratu. Nilai aksesibilitas 1 (rendah) pada kendaraan roda dua pada rute Kel. Paupanda, Kel. Tetandara, Kel. Tanjung, Kel. Rewarangga, Kel. Roworena, Kel. Roworena Barat. Nilai aksesibilitas 2 (menengah) pada kendaraan roda empat pada rute Kel. Mautupaga, Kel. Onekore, Kel. Kelimutu, Kel. Kotaraja. Nilai aksesibilitas 1 (rendah) pada kendaraan roda empat pada rute Kel. Paupanda, Kel. Rukunlima, Kel. Mbongawangi, Kel. Tetandara, Kel. Rewarangga, Kel. Potulando, Kel. Kotaratu, Kel. Roworena. Perbandingan tingkat aksesibilitas kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat yang memiliki rute yang sama sebagiannya memiliki aksesibilitas yang sama yaitu rendah antara roda dua dan empat. Akan tetapi pada beberapa rute menunjukkan aksesibilitas kendaraan roda dua lebih tinggi di dibandingkan kendaraan roda empat. Dari hasil analisa 12 rute yang sama 51,45% diantaranya memiliki aksesibilitas menengah di banding kendaraan roda empat 48,54% memiliki aksesibilitas yang sama yaitu rendah.

Kata Kunci : Aksesibilitas, Jarak, Waktu, Kecepatan

ABSTRACT

Kresensiana Ghao, 2023 Analysis of Accessibility of Private Vehicles to the Flores University Campus (Supervised by Mr. Ir. Thomas Aquino A.S, S.T., M.T. and Mr. Ir. Marselinus Y. Nisanson, S.T., M.T., IPM). 082339045789 Email : 14ghaoestin@gmail.com

Transportation is the activity of moving passengers and goods from one place to another, where there is an element of movement. Accessibility in transportation is very important because it affects transportation movements. If the accessibility of a place is high then everyone can carry out activities quickly and easily, and vice versa if a place has low accessibility then it will be difficult for everyone to carry out activities. Accessibility has an important role for transportation users, both for private vehicles and public transportation. The ease with which a person can obtain accessibility influences the mode of vehicle used. This final project research was conducted to analyze the accessibility of two-wheeled and four-wheeled private vehicles based on sub-district routes in Ende City to the Flores University Campus, using quantitative descriptive methods. In this research, the data analysis used is based on distance, time and speed. Accessibility parameters based on percentile statistical methods. From the percentile table, the accessibility value is divided into three parts, namely high, medium and low.

The results of the analysis show that the accessibility value is 2 (medium) for two-wheeled vehicles on the sub-district route Rukunlima, kel. Mbongawangi, Kel. Mautupaga, Kel. South Rewarangga, Potulando Village, Onekore Village, Kelimutu Village, Village Paupire, Kotaraja Village, Kotaratu Village. Accessibility value 1 (low) for two-wheeled vehicles on the sub-district route Paupanda, Tetandara Village, Tanjung Village, Rewarangga Village, Roworena Village, West Roworena Village. Accessibility value 2 (medium) for four-wheeled vehicles on the Village route Mautupaga, Onekore Village, Village Kelimutu, Subdistrict Kotaraja. Accessibility value 1 (low) for four-wheeled vehicles on the sub-district route Paupanda, Village Rukunlima, Mbongawangi Village, Tetandara Village, Village Rewaranga, Potulando Village, Kotaratu Village, Village Roworena. Comparison of the level of accessibility of two-wheeled vehicles and four-wheeled vehicles that have the same route, some of which have the same accessibility, namely low between two-wheeled and four-wheeled vehicles. However, several routes show that the accessibility of two-wheeled vehicles is higher than that of four-wheeled vehicles. From the results of the analysis of the same 12 routes, 51.45% of them have medium accessibility compared to four-wheeled vehicles, 48.54% have the same accessibility, namely low.

Keyword : Accessibility, Distance, Time, Speed

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
MOTTO	iii
PERSEMBAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	5
1.3. Tujuan Penelitian	5
1.4. Manfaat Penelitian	6
1.5. Batasan Masalah	6
BAB II LANDASAN TEORI	8
2.1. Pengertian Transportasi.....	8
2.2 Aksesibilitas.....	9
2.2.1 Pengertian Aksesibilitas	9
2.2.2. Hubungan Transportasi	13

2.2.3. Aksesibilitas Berdasarkan Tujuan dan Kelompok Sosial	15
2.2.4. Aksesibilitas Pada Wilayah Perkotaan	16
2.2.5. Pengukuran Aksesibilitas Di Daerah Perkotaan	18
2.2.6. Aksesibilitas Dan Perilaku Perjalanan	20
2.2.7. Faktor Yang Mempengaruhi Aksesibilitas	20
2.2.8. Kegunaan Aksesibilitas.	24
2.3 Kendaraan Pribadi	24
2.3.1 Pengertian Kendaraan Pribadi	24
2.3.2 Jenis – Jenis Kendaraan Pribadi.....	25
2.3.3 Kelebihan Dan Kekurangan Kendaraan Pribadi	26
2.4. Tata Guna Lahan	27
2.5. Sistem Tata Guna Lahan Dan Transportasi	28
2.6. Jalan Dan Rute.....	29
2.6.1 Pengertian jalan.....	29
2.6.2 Pengertian Rute	30
2.6.3 Pengertian Trayek.....	31
2.6.4 Klasifikasi Rute	31
2.6.5 Penentuan Rute Perjalanan Berdasarkan Persebaran	36
2.7. Pengetahuan Peta	37
2.8. Penentuan Sampel	38
2.9. Distribusi Frekuensi	39

2.9.1 Pengertian Distribusi Frekuensi	39
2.9.2 Teknik Penentuan Kelas Distribusi Frekuensi	40
2.9.3. Rata – Rata (Mean)	41
2.9.4. Rentang Skala	42
BAB III METODE PENELITIAN.....	43
3.1. Lokasi Penelitian.....	43
3.2. Jenis Data dan Sumber Data	44
3.2.1. Jenis Data	44
3.2.2. Sumber Data	45
3.3. Jenis Variabel	45
3.4. Teknik Pengumpulan Data.....	46
3.5 Instrumen Penelitian.....	47
3.6 Populasi dan sampel	47
3.6.1 Populasi	47
3.6.2 Sampel.....	47
3.7 Analisis Data	48
3.8 Bagan Alir	49
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	51
4.1. Umum	51
4.2. Pengambilan data	52
4.1.1 Data Kelurahan Didalam Kota Ende	52
4.3 Data Jarak Waktu Dan Kcepatan Rata-Rata Tiap Kelurahan Menuju Kampus Universitas Flores	53

4.3.1	Penentuan Parameter Aksesibilitas	54
4.3.2	Perbandingan Jumlah Sempel Kendaraan Roda Dua Dan Roda Empat Di Kampus Universitas Flores	56
4.3.3	Jumlah Responden Kendaraan Pribadi Tiap Kelurahan Menuju Kampus Universitas Flores.....	56
4.4	Analisis Aksesibilitas Kendaraan Roda Dua	58
4.4.1	Berdasarkan Waktu Tempuh Rata-Rata	58
4.4.2	Berdasarkan Jarak	60
4.4.3	Berdasarkan Kecepatan Rata-Rata.....	61
4.4.4	Nilai Total Aksesibilitas Kendaraan Roda Dua	62
4.5	Analisis Aksesibilitas Kendaraan Roda Empat.....	63
4.5.1	Berdasarkan Waktu Tempuh Rata-Rata	63
4.5.2	Berdasarkan Jarak	64
4.5.3	Berdasarkan Kecepatan Rata-Rata	65
4.5.4	Total Nilai Aksesibilitas Kendaraan Roda Empat	66
4.6	Perbandingan Aksesibilitas Kendaraan Roda Dua dan Roda Empat.....	67
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....		70
5.1	Kesimpulan	70
5.2	Saran	71

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas.....	12
Tabel 2.2 Kecepatan Arus Bebas Dalam Perkotaan	23
Tabel 4.1 Data kelurahan yang ada di dalam Kota Ende	53
Tabel 4.2 Data Jarak Waktu Dan Kcepatan Rata-Rata Tia4 Kelurahan Menuju Kampus Universitas Flores	54
Tabel 4.3 Parameter Aksesibilitas berdasarkan jarak	55
Tabel 4.4 Parameter Aksesibilitas Berdasarkan Waktu tempuh	55
Tabel 4.5 Aksesibiitas berdasarkan kecepatan	56
Tabel 4.6 Perbandingan jumlah sempel kendaraan roda dua dan roda empat	56
Tabel 4.7 Jumlah Responden Kendaraan Roda Dua	56
Tabel 4.8 Jumlah Responden Kendaraan Roda Empat	57
Tabel 4.9 Aksesibilitas Kendaraan Roda Dua berdasarkan Waktu tempuh rata-rata	59
Tabel 4.10 Aksesibiitas kendaraan Roda Dua berdasarkan Jarak Perjalanan	60
Tabel 4.11 Aksesibilitas Kendaraan Roda Dua berdasarkan Kecepatan Rata-Rata	61
Tabel 4.12 Nilai total akseibilitas kendaraan roda dua	62
Tabel 4.13 Analisis akesibilitas kendaraan roda empat berdasarkan waktu tempuh rata-rata	64
Tabel 4.14 Analisis aksesibiitas kendaraan roda empat	

berdasarkan jarak	65
Tabel 4.15 Analisis aksesibilitas kendaraan roda empat	
berdasarkan kecepatan rata-rata	66
Tabel 4.16 Nilai Total Aksesibilitas Kendaraan Roda Empat	67
Tabel 4.17 Perbandingan Aksesibilitas Kendaraan	
Roda Dua dan Empat	68

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Pola Jaringan Grid atau Orthogonal	33
Gambar 2.2 Pola Jaringan Linier	34
Gambar 2.3 Pola Jaringan Rute Radial	34
Gambar 2.4 Pola Jaringan Teritorial	35
Gambar 2.5 Pola Jaringan Rute Modifikasi Radial	36
Gambar 2.6 Siklus Penggunaan Lahan	36
Gambar 3.1 Lokasi Penelitian	43
Gambar 3.2 Dena Lokasi Penelitian	44
Gambar 4.1 Diagram Presentase Perbandingan Jumlah Sempel Kendaraan Roda Dua Dan Empat	59
Gambar 4.2 Diagram Nilai Aksesibilitas Kendaraan Roda Dua berdasarkan Waktu Tempuh Rata-Rata	60
Gambar 4.3 Analisis Nilai Aksesibilitas Berdasarkan Jarak Tempuh	62
Gambar 4.4 Diagram Nilai Aksesibilitas Berdasarkan Kecepatan Rata-Rata	63
Gambar 4.5 Diagram Total Nilai Aksesibilitas Kendaraan Roda Dua Pada Tiap Rute	64
Gambar 4.6 Diagram Aksesibilitas Kendaraan Roda 4 Berdasarkan Waktu Tempuh.....	65
Gambar 4.7 Diagram Aksesibilitas Kendaraan Roda Empat Berdasarkan Jarak	66

Gambar 4.8 Diagram Aksesibilitas Kendaraan Roda Empat Berdasarkan Kecepatan Rata-Rata	67
Gambar 4.9 Diagram Analisis Total Nilai Aksesibilitas Kendaraan Roda Empat	68