



KARATERISTIK PERGERAKAN DAN HUBUNGANNYA DENGAN PERKEMBANGAN KAWASAN PINGGIRAN

TESIS

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Program Magister Teknik Sipil**

Oleh :

DANANG TRIWIBOWO

NIM. L4A004031

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2006**



KARATERISTIK PERGERAKAN DAN HUBUNGANNYA DENGAN PERKEMBANGAN KAWASAN PINGGIRAN

TESIS

Disusun oleh :

DANANG TRIWIBOWO

NIM. L4A 004 031

Disetujui untuk dipresentasikan di depan Tim Penguji

Pembimbing I

(Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA)

Pembimbing II

(Ir. Ismiyati, MS)

KARAKTERISTIK PERGERAKAN DAN HUBUNGANNYA DENGAN PERKEMBANGAN KAWASAN PINGGIRAN

Disusun oleh :

Danang Triwibowo
NIM. L4A 004 031

Dipertahankan didepan Tim Penguji pada tanggal :
5 Desember 2006

Tesis ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan untuk
Memperoleh gelar Magister Teknik Sipil

Tim Penguji

- | | | |
|---------------------------------|--------------|---------|
| 1. DR. Ir. Bambang Riyanto, DEA | (Ketua) | : |
| 2. Ir. Ismiyati, MS | (Sekretaris) | : |
| 3. Untung Sirinanto, ATD, M.Sc | (Anggota 1) | : |
| 4. Ir. Bambang Pudjianto, MT | (Anggota 2) | : |

Semarang, Desember 2006
Universitas Diponegoro
Program Pascasarjana
Magister Teknik Sipil
Ketua,

DR. Ir. Suripin, MEng
NIP. 131668511

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan Tesis dengan judul Karakteristik Pergerakan dan Hubungannya dengan Perkembangan Kawasan Pinggiran. Tesis ini disusun untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam menyelesaikan pendidikan Tingkat Magister pada Program Magister Teknik Sipil Konsentrasi Transportasi Program Pasca Sarjana Magister Teknik Sipil, Universitas Diponegoro Semarang.

Dalam menyelesaikan Tesis ini, penulis banyak mendapatkan bantuan, kemudahan dan bimbingan. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. DR. Ir. Bambang Riyanto, DEA sebagai Dosen Pembimbing I
2. Ir. Ismiyati, MS sebagai Dosen Pembimbing II
3. Untung Sirinanto, ATD, M.Sc sebagai Dosen Pembahas I
4. Ir. Bambang Pudjianto, MT sebagai Dosen Pembahas II
5. Bappeda Kota Semarang.
6. Penduduk Kecamatan Banyumanik, Tembalang dan Candisari.
7. Rekan-rekan mahasiswa Program Pasca Sarjana Magister Teknik Sipil, Universitas Diponegoro Semarang.
8. Pihak-pihak terkait yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan tugas ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyusunan tugas ini masih belum sempurna karena keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang dimiliki penulis. Oleh karena itu saran dan kritik yang membangun, sangat penulis harapkan demi kesempurnaan laporan ini.

Semarang, Desember 2006

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
ABSTRAK	iii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xiii

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	2
1.3 Substansi Penelitian	3
1.4 Tujuan Penelitian	8
1.5 Manfaat Penelitian	8
1.6 Batasan Masalah	8
1.7 Sistematika Penulisan	9

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Karakteristik Pola Pergerakan	10
2.2 Bangkitan dan Tarikan Pergerakan	11
2.3 Tata Guna Lahan dan Transportasi	12
2.4 Klasifikasi Pergerakan	14
2.5 Faktor yang Mempengaruhi	14
2.6 Fluktuasi Pergerakan	15
2.7 Faktor Pemilihan Moda	15
2.8 Permasalahan Transportasi	16
2.9 Perencanaan Transportasi	16
2.9.1 Konsep Perencanaan Transportasi	17
2.9.2 Perencanaan Kota dan Perencanaan Transportasi	18
2.10 Pengujian Statistik	19
2.10.1 Analisa Kategori	19
2.10.2 Korelasi	20
2.11 Hipotesa	21
2.12 Penelitian Sejenis	22

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Uraian Umum	23
3.2 Topik Penelitian	23
3.3 Survei Pendahuluan	23

3.4	Studi Literatur	25
3.5	Kebutuhan Data	25
3.6	Sampel	25
3.6.1	Prosedur Sampling	26
3.6.2	Menentukan Ukuran Sampel	27
3.7	Coding dan Editing	28
3.8	Analisis dan Pembahasan	28
3.9	Output	29

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

4.1	Pengumpulan Data	30
4.2	Gambaran Umum Kecamatan Banyumanik	31
4.2.1	Lama Tinggal	33
4.2.2	Daerah Asal Responden	34
4.2.3	Alasan Kepindahan	35
4.2.4	Status Rumah yang Ditempati	36
4.2.5	Alasan Memilih Tempat Tinggal	37
4.2.6	Luas Bangunan	38
4.2.7	Jumlah Usia ≥ 7 Tahun	38
4.2.8	Tingkat Pendidikan	39
4.2.9	Jenis Pekerjaan	40
4.2.10	Jumlah Pendapatan	41
4.2.11	Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	42
4.2.12	Jumlah Kepemilikan Mobil	43
4.2.13	Maksud Perjalanan	44
4.2.14	Jarak dari Rumah	45
4.2.15	Lama Waktu Perjalanan	45
4.2.16	Moda yang Digunakan	46
4.2.17	Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	47
4.2.18	Biaya Transportasi	48
4.3	Gambaran Umum Kecamatan Tembalang	49
4.3.1	Lama Tinggal	51
4.3.2	Daerah Asal Responden	51
4.3.3	Alasan Kepindahan	52
4.3.4	Status Rumah yang Ditempati	53
4.3.5	Alasan Memilih Tempat Tinggal	54
4.3.6	Luas Bangunan	55
4.3.7	Jumlah Usia ≥ 7 Tahun	56
4.3.8	Tingkat Pendidikan	56
4.3.9	Jenis Pekerjaan	57
4.3.10	Jumlah Pendapatan	58
4.3.11	Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	59
4.3.12	Jumlah Kepemilikan Mobil	60
4.3.13	Maksud Perjalanan	60
4.3.14	Jarak dari Rumah	61
4.3.15	Lama Waktu Perjalanan	62
4.3.16	Moda yang Digunakan	63
4.3.17	Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	63
4.3.18	Biaya Transportasi	64

4.4	Gambaran Umum Kecamatan Candisari	66
4.4.1	Lama Tinggal	67
4.4.2	Daerah Asal Responden	67
4.4.3	Alasan Kepindahan	68
4.4.4	Status Rumah yang Ditempati	69
4.4.5	Alasan Memilih Tempat Tinggal	70
4.4.6	Luas Bangunan	70
4.4.7	Jumlah Usia ≥ 7 Tahun	71
4.4.8	Tingkat Pendidikan	72
4.4.9	Jenis Pekerjaan	73
4.4.10	Jumlah Pendapatan	74
4.4.11	Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	75
4.4.12	Jumlah Kepemilikan Mobil	76
4.4.13	Maksud Perjalanan	77
4.4.14	Jarak dari Rumah	78
4.4.15	Lama Waktu Perjalanan	78
4.4.16	Moda yang Digunakan	79
4.4.17	Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	80
4.4.18	Biaya Transportasi	81

BAB V ANALISA DAN PEMBAHASAN

5.1	Analisis Pemilihan Hunian di Daerah Pinggiran Dan Pusat Kota	82
5.1.1	Analisis Hub. Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Gol I	82
5.1.2	Analisis Hub. Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Gol II	84
5.1.3	Analisis Hub. Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Gol III	86
5.1.4	Analisis Hub. Alasan Pindah dan Jenis Kerja Gol I	88
5.1.5	Analisis Hub. Alasan Pindah dan Jenis Kerja Gol II	90
5.1.6	Analisis Hub. Alasan Pindah dan Jenis Kerja Gol III	92
5.2	Analisis Pola Perjalanan Transportasi	94
5.2.1	Alasan Tinggal dan Sebaran Perjalanan Gol I	94
5.2.2	Alasan Tinggal dan Sebaran Perjalanan Gol II	96
5.2.3	Alasan Tinggal dan Sebaran Perjalanan Gol III	98
5.2.4	Sebaran Pergerakan	100
5.2.5	Jml Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda Gol I	104
5.2.6	Jml Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda Gol II	106
5.2.7	Jml Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda Gol III	108
5.2.8	Alasan Tinggal, Jarak dan Lama Perjalanan Gol I	111
5.2.9	Alasan Tinggal, Jarak dan Lama Perjalanan Gol II	114
5.2.10	Alasan Tinggal, Jarak dan Lama Perjalanan Gol III	118
5.2.11	Alasan Tinggal, Moda dan Biaya Transport Gol I	121
5.2.12	Alasan Tinggal, Moda dan Biaya Transport Gol II	125
5.2.13	Alasan Tinggal, Moda dan Biaya Transport Gol III	128
5.2.14	Pola Pemilihan Hunian di Daerah Pinggiran	130
5.2.15	Pola Pemilihan Hunian di Pusat Kota	131
5.2.16	Karakteristik Pergerakan Penduduk Daerah Pinggiran	131
5.2.17	Karakteristik Pergerakan Penduduk Pusat Kota	132

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1 Kesimpulan	133
6.2 Saran dan Rekomendasi	135

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Interpretasi dari Nilai r	17
Tabel 3.1 Kebutuhan Data dan Sumber Data	25
Tabel 4.1 Jumlah Minimum Sampel	31
Tabel 4.2 Jumlah Penduduk Kecamatan Banyumanik	32
Tabel 4.3 Lama Tinggal	34
Tabel 4.4 Daerah Asal Responden	34
Tabel 4.5 Alasan Kepindahan	35
Tabel 4.6 Status Rumah	36
Tabel 4.7 Alasan Memilih Tempat Tinggal	37
Tabel 4.8 Luas Bangunan	38
Tabel 4.9 Jumlah Usia ≥ 7 Tahun	39
Tabel 4.10 Tingkat Pendidikan	40
Tabel 4.11 Jenis Pekerjaan	41
Tabel 4.12 Jumlah Pendapatan Per Bulan	42
Tabel 4.13 Jumlah Kepemilikan Roda Dua	43
Tabel 4.14 Jumlah Kepemilikan Roda Empat	43
Tabel 4.15 Maksud Perjalanan	44
Tabel 4.16 Jarak dari Rumah	45
Tabel 4.17 Lama Waktu Perjalanan	46
Tabel 4.18 Moda yang Digunakan	46
Tabel 4.19 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	47
Tabel 4.20 Biaya Transportasi	48
Tabel 4.21 Jumlah Penduduk Kecamatan Tembalang	49
Tabel 4.22 Lama Tinggal	51
Tabel 4.23 Daerah Asal Responden	52
Tabel 4.24 Alasan Kepindahan	53
Tabel 4.25 Status Rumah	53
Tabel 4.26 Alasan Memilih Tempat Tinggal	54
Tabel 4.27 Luas Bangunan	55
Tabel 4.28 Jumlah Usia ≥ 7 Tahun	56
Tabel 4.29 Tingkat Pendidikan	57
Tabel 4.30 Jenis Pekerjaan	58
Tabel 4.31 Jumlah Pendapatan Per Bulan	58
Tabel 4.32 Jumlah Kepemilikan Roda Dua	59
Tabel 4.33 Jumlah Kepemilikan Roda Empat	60
Tabel 4.34 Maksud Perjalanan	61
Tabel 4.35 Jarak dari Rumah	61
Tabel 4.36 Lama Waktu Perjalanan	62
Tabel 4.37 Moda yang Digunakan	63
Tabel 4.38 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	64
Tabel 4.39 Biaya Transportasi	65
Tabel 4.40 Jumlah Penduduk Kecamatan Candisari	66
Tabel 4.41 Lama Tinggal	67
Tabel 4.42 Daerah Asal Responden	68

Tabel 4.43	Alasan Kepindahan	68
Tabel 4.44	Status Rumah	69
Tabel 4.45	Alasan Memilih Tempat Tinggal	70
Tabel 4.46	Luas Bangunan	71
Tabel 4.47	Jumlah Usia ≥ 7 Tahun	72
Tabel 4.48	Tingkat Pendidikan	73
Tabel 4.49	Jenis Pekerjaan	74
Tabel 4.50	Jumlah Pendapatan Per Bulan	75
Tabel 4.51	Jumlah Kepemilikan Roda Dua	76
Tabel 4.52	Jumlah Kepemilikan Roda Empat	76
Tabel 4.53	Maksud Perjalanan	77
Tabel 4.54	Jarak dari Rumah	78
Tabel 4.55	Lama Waktu Perjalanan	78
Tabel 4.56	Moda yang Digunakan	79
Tabel 4.57	Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	80
Tabel 4.57	Biaya Transportasi	81
Tabel 5.1	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Banyumanik	82
Tabel 5.2	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Tembalang	83
Tabel 5.3	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Candisari	83
Tabel 5.4	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Banyumanik	84
Tabel 5.5	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Tembalang	85
Tabel 5.6	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Candisari	85
Tabel 5.7	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Banyumanik	86
Tabel 5.8	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Tembalang	87
Tabel 5.9	Alasan Pindah dan Alasan Tinggal Kec. Candisari	87
Tabel 5.10	Alasan Pindah dan Jenis Pekerjaan Kec. Banyumanik	88
Tabel 5.11	Alasan Pindah dan Jenis Pekerjaan Kec. Tembalang	88
Tabel 5.12	Alasan Pindah dan Jenis Pekerjaan Kec. Candisari	89
Tabel 5.13	Alasan Pindah dan Jenis Pekerjaan Kec. Banyumanik	90
Tabel 5.14	Alasan Pindah dan Jenis Pekerjaan Kec. Tembalang	91
Tabel 5.15	Alasan Pindah dan Jenis Pekerjaan Kec. Candisari	91
Tabel 5.16	Alasan Pindah dan Jenis Pekerjaan Kec. Banyumanik	92
Tabel 5.17	Alasan Pindah dan Jenis Pekerjaan Kec. Tembalang	93
Tabel 5.18	Alasan Pindah dan Jenis Pekerjaan Kec. Candisari	93
Tabel 5.19	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Banyumanik	94
Tabel 5.20	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Tembalang	95
Tabel 5.21	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Candisari	95
Tabel 5.22	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Banyumanik	96
Tabel 5.23	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Tembalang	97
Tabel 5.24	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Candisari	97
Tabel 5.25	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Banyumanik	98
Tabel 5.26	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Tembalang	99
Tabel 5.27	Alasan Tinggal dan Sebaran Pergerakan Kec. Candisari	99
Tabel 5.28	Sebaran Pergerakan	100
Tabel 5.29	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Banyumanik Gol I	104
Tabel 5.30	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Tembalang Gol I	104
Tabel 5.31	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Candisari Gol I	105

Tabel 5.32	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Banyumanik Gol II	106
Tabel 5.33	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda. Kec. Tembalang Gol II	107
Tabel 5.34	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Candisari Gol II	107
Tabel 5.35	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Banyumanik Gol III	109
Tabel 5.36	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Tembalang Gol III	109
Tabel 5.37	Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Kec. Candisari Gol III	110
Tabel 5.38	Alasan Tinggal, Jarak & Waktu Kec. Banyumanik Gol I	111
Tabel 5.39	Alasan Tinggal, Jarak & Waktu Kec. Tembalang Gol I	112
Tabel 5.40	Alasan Tinggal, Jarak & Waktu Kec. Candisari Gol I	113
Tabel 5.41	Alasan Tinggal, Jarak & Waktu Kec. Banyumanik Gol II	115
Tabel 5.42	Alasan Tinggal, Jarak & Waktu Kec. Tembalang Gol II	116
Tabel 5.43	Alasan Tinggal, Jarak & Waktu Kec. Candisari Gol II	117
Tabel 5.44	Alasan Tinggal, Jarak & Waktu Kec. Banyumanik Gol III	118
Tabel 5.45	Alasan Tinggal, Jarak & Waktu Kec. Tembalang Gol III	119
Tabel 5.46	Alasan Tinggal, Jarak & Waktu Kec. Candisari Gol III	120
Tabel 5.47	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Banyumanik Gol I	121
Tabel 5.48	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Tembalang Gol I	122
Tabel 5.49	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Candisari Gol I	123
Tabel 5.50	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Banyumanik Gol II	125
Tabel 5.51	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Tembalang Gol II	126
Tabel 5.52	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Candisari Gol II	126
Tabel 5.53	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Banyumanik Gol III	128
Tabel 5.54	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Tembalang Gol III	129
Tabel 5.55	Alasan Tinggal, Moda & Biaya Kec. Candisari Gol III	129

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Peta Lokasi Penelitian	4
Gambar 1.2 Peta Adminitratif Kecamatan Banyumanik	5
Gambar 1.3 Peta Adminitratif Kecamatan Tembalang	6
Gambar 1.4 Peta Adminitratif Kecamatan Candisari	7
Gambar 2.1 Ilustrasi Bangkitan Pergerakan Lalulintas Dari Suatu Zona	11
Gambar 2.2 Tarikan dan Bangkitan Perjalanan	12
Gambar 2.3 Siklus Tata Guna Lahan – Sistem Transportasi	13
Gambar 3.1 Skema Langkah Penelitian	24
Gambar 4.1 Lama Tinggal	34
Gambar 4.2 Daerah Asal Responden	35
Gambar 4.3 Alasan Kepindahan Penduduk	36
Gambar 4.4 Status Rumah yang Ditempati	36
Gambar 4.5 Alasan Memilih Tempat Tinggal	37
Gambar 4.6 Luas Bangunan	38
Gambar 4.7 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun	39
Gambar 4.8 Tingkat Pendidikan	40
Gambar 4.9 Jenis Pekerjaan	41
Gambar 4.10 Jumlah Pendapatan	42
Gambar 4.11 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	43
Gambar 4.12 Jumlah Kepemilikan Mobil	44
Gambar 4.13 Maksud Perjalanan Utama	44
Gambar 4.14 Jarak dari Rumah ke tempat Kerja / Sekolah	45
Gambar 4.15 Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja	46
Gambar 4.16 Moda yang Digunakan	47
Gambar 4.17 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	47
Gambar 4.18 Biaya Transportasi	48
Gambar 4.19 Lama Tinggal	51
Gambar 4.20 Daerah Asal Responden	52
Gambar 4.21 Alasan Kepindahan Penduduk	53
Gambar 4.22 Status Rumah yang Ditempati	54
Gambar 4.23 Alasan Memilih Tempat Tinggal	55
Gambar 4.24 Luas Bangunan	55
Gambar 4.25 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun	56
Gambar 4.26 Tingkat Pendidikan	57
Gambar 4.27 Jenis Pekerjaan	58
Gambar 4.28 Jumlah Pendapatan	59
Gambar 4.29 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	59
Gambar 4.30 Jumlah Kepemilikan Mobil	60
Gambar 4.31 Maksud Perjalanan Utama	61
Gambar 4.32 Jarak dari Rumah ke tempat Kerja / Sekolah	62
Gambar 4.33 Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja	62
Gambar 4.34 Moda yang Digunakan	63
Gambar 4.35 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	64
Gambar 4.37 Biaya Transportasi	65
Gambar 4.38 Lama Tinggal	67

Gambar 4.39	Daerah Asal Responden	68
Gambar 4.40	Alasan Kepindahan Penduduk	69
Gambar 4.41	Status Rumah yang Ditempati	69
Gambar 4.42	Alasan Memilih Tempat Tinggal	70
Gambar 4.43	Luas Bangunan	71
Gambar 4.44	Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun	72
Gambar 4.45	Tingkat Pendidikan	73
Gambar 4.46	Jenis Pekerjaan	74
Gambar 4.47	Jumlah Pendapatan	75
Gambar 4.48	Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	76
Gambar 4.49	Jumlah Kepemilikan Mobil	77
Gambar 4.50	Maksud Perjalanan Utama	77
Gambar 4.51	Jarak dari Rumah ke tempat Kerja / Sekolah	78
Gambar 4.52	Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja	79
Gambar 4.53	Moda yang Digunakan	80
Gambar 4.54	Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	80
Gambar 4.55	Biaya Transportasi	81

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota dalam konteks perencanaan sistem transportasi regional atau nasional memiliki fungsi sebagai simpul jasa distribusi yang berperan dominan dalam memacu pertumbuhan perekonomian. Prasarana dan sarana transportasi merupakan suatu media interaksi dan komunikasi antar tempat, yang menjamin berlangsungnya kehidupan ekonomi, sosial maupun budaya. Oleh karena itu fasilitas prasarana dan sarana transportasi merupakan indikator kemajuan, kesejahteraan masyarakat suatu daerah.

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Semarang disebutkan jumlah penduduk kota Semarang pada tahun 2003 sebanyak 1.317.332 jiwa dengan laju pertumbuhan sebesar 1,11 % per tahun. Dengan luas wilayah kota Semarang sebesar 373,67 km² maka kepadatan penduduk sebesar 3,535 jiwa/m². Jumlah penduduk yang telah bekerja sebanyak 63,73% dari total penduduk atau sebanyak 839.577 jiwa, dan prosentase terbesar penduduk bermata pencaharian di bidang jasa yaitu 28,45%, sedangkan laju perkembangan keluarga non sejahtera sebesar – 0,80%.

Dengan adanya perkembangan penduduk Kota Semarang yang pesat menyebabkan kebutuhan perumahan sebagai kebutuhan pokok juga meningkat. Hal ini menjadi salah satu penyebab dibangunnya berbagai kawasan perumahan di Semarang oleh para pengembang perumahan. Tetapi untuk mendapatkan lahan yang luas guna membangun kompleks perumahan di pusat kegiatan perkotaan tidaklah mudah, maka pembangunan kawasan perumahan kini bergeser dari daerah pusat kota ke daerah pinggiran kota bahkan sampai memasuki batas wilayah daerah lain.

Kecenderungan yang terjadi di Kota Semarang adalah adanya pola perjalanan yang memusat, khususnya perjalanan dari rumah menuju ke daerah perkantoran dan pusat pelayanan jasa. Hal ini disebabkan perkembangan yang sangat pesat pada pusat kegiatan komersial di tengah kota sementara pada waktu yang bersamaan kawasan – kawasan pemukiman baru yang berkembang di “daerah baru” tidak mendapatkan pelayanan yang memadai.

Menurut Tamin (1997) biasanya maksud perjalanan dikelompokkan sesuai dengan ciri dasarnya, yaitu :

- a. Ekonomi
 - Mencari nafkah
 - Mendapatkan barang dan pelayanan jasa
- b. Sosial
 - Menciptakan dan menjaga hubungan pribadi
- c. Pendidikan
- d. Rekreasi dan hiburan
- e. Kebudayaan

Jika ditinjau lebih jauh lagi akan dijumpai kenyataan bahwa lebih dari 90% perjalanan berbasis tempat tinggal, artinya mereka memulai perjalanannya dari tempat tinggal (rumah) dan mengakhiri perjalanannya kembali ke rumah. Oleh karena itu jarak antara tempat tinggal dengan tempat bekerja atau sekolah akan sangat menentukan karakteristik pola pergerakan penduduk. Semakin jauh tempat tinggal dengan tempat aktifitas sehari – hari maka akan semakin menambah beban lalu lintas di jalan akibat adanya akumulasi lalu lintas yang menuju ke pusat kota. Hal inilah yang menyebabkan gangguan pelayanan transportasi antara lain dengan timbulnya kemacetan di beberapa ruas jalan akses.

Permasalahan transportasi yang terjadi saat ini semakin tinggi, baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Hal ini tentu saja membutuhkan perencanaan dan penanganan yang seksama terutama dalam mengantisipasi kecenderungan meningkatnya permintaan akan jasa – jasa transportasi di masa mendatang. Sejalan dengan itu, pemecahan masalah transportasi perkotaan menjadi semakin relevan mengingat perubahan pendekatan pembangunan yang semula berdasarkan pendekatan sektoral menjadi pendekatan pengembangan wilayah yang terintegrasi.

1.2 Identifikasi Permasalahan

Perkembangan yang pesat dari Kota Semarang menyebabkan daya tarik tersendiri bagi sebagian orang untuk melakukan kegiatan di Kota Semarang (bekerja, sekolah, belanja, dll). Hal ini menyebabkan pertambahan penduduk Semarang menjadi semakin tinggi terutama akibat adanya migrasi atau perpindahan penduduk dari daerah lain ke Kota Semarang yang akan menyebabkan kebutuhan tempat tinggal sebagai kebutuhan pokok

meningkat. Secara umum orang cenderung ingin mendapatkan tempat tinggal yang dekat dengan tempat aktifitasnya sehari – hari. Tetapi dengan kondisi yang ada sekarang, dimana tempat tinggal di pusat kota semakin sulit dan mahal sehingga tidak terjangkau bagi kalangan tertentu maka sebagian orang mencari alternatif tempat tinggal di daerah pinggiran kota Semarang dengan harapan bisa mendapatkan tempat tinggal dengan harga yang relatif lebih murah. Tetapi disisi lain mereka harus melakukan perjalanan yang lebih jauh untuk menuju ke tempat aktifitasnya sehari – hari.

Berdasarkan hal tersebut, ketika pemikiran diarahkan ke masa yang akan datang akan terlihat banyaknya problema yang akan dihadapi seiring dengan perubahan dan perkembangan yang terjadi mengingat kawasan pinggiran kota Semarang tersebut akan terus berkembang pesat sedangkan prasarana jalan perkembangannya sangat kecil yang mengakibatkan kinerja jalan cepat mengalami penurunan. Banyak faktor yang saling terkait dan saling mempengaruhi. Faktor-faktor tersebut diduga berhubungan dengan perkembangan wilayah yang ditunjukkan dengan perubahan tata guna lahan, perkembangan volume lalu lintas, dan peraturan lalu lintas. Faktor yang tidak kalah penting adalah adanya pola pergerakan komuter penduduk yaitu berupa pergerakan pulang pergi yaitu penduduk yang pergi ke tempat kerja dan kembali lagi kerumah atau dari rumah menuju ke sekolah. Oleh karena itu pentingnya usaha – usaha perencanaan transportasi yang matang yang harus dilakukan sedini mungkin.

1.3 Substansi Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mrngetahui perilaku perjalanan transportasi penduduk di daerah pinggiran Kota Semarang, yaitu di Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang. Dari hasil karakteristik penduduk di daerah pinggiran kota akan dibandingkan dengan karakteristik penduduk yang tinggal di pusat kota Semarang yaitu penduduk di kecamatan Candisari (Gambar 1.1). Kecenderungan yang ada di Kota Semarang saat ini adalah masyarakat yang secara ekonomi mampu, lebih senang menggunakan kendaraan (mobil / sepeda motor) daripada menggunakan angkutan umum walaupun rute angkutan umum yang ada sudah menjangkau keberbagai jurusan. Hal ini tentunya akan menambah jumlah kendaraan yang menggunakan jalan terutama pada rute – rute yang menuju ke pusat kota, yang pada akhirnya menyebabkan kinerja pelayanan jalan akan menjadi turun.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi alasan utama pemilihan hunian di daerah pinggiran dan pemilihan hunian di pusat kota
2. Mengidentifikasi karakteristik pola perjalanan transportasi penduduk daerah pinggiran (terkait dengan sebaran pergerakan, jarak, waktu tempuh, moda yang digunakan dan biaya transportasi) yang akan dibandingkan dengan karakteristik perjalanan transportasi penduduk yang tinggal di pusat kota.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah :

- a. Dapat menjadi bahan pertimbangan untuk pengembangan sarana dan prasarana angkutan umum yang menghubungkan daerah pinggiran dengan Pusat Kota Semarang.
- b. Dapat mengetahui pergerakan penduduk yang terjadi, apakah lebih banyak terjadi pergerakan lokal, atau cenderung pergerakan ke pusat kota mengingat perumahan yang diteliti jauh dari pusat kota yang mengakibatkan biaya transportasi mahal yang berdampak pada mobilitas yang turun.
- c. Hasil penelitian ini bisa juga dipakai untuk pengendalian transportasi terutama untuk Kota Semarang bagian selatan sehubungan dengan sistem kegiatan dan pola perjalanannya .

1.6 Batasan Masalah

Dengan mempertimbangkan luasnya kajian yang dapat diambil dalam penelitian dan karena keterbatasan yang ada pada pelaksanaan penelitian maka digunakan batasan-batasan sebagai berikut :

1. Sampel untuk kepentingan analisa data penduduk daerah pinggiran diambil di wilayah Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang, sedangkan sampel untuk penduduk daerah pusat kota diambil di wilayah Kecamatan Candisari.
2. Metode yang digunakan untuk pengambilan sampel adalah *sampling random proporsional* yaitu pengambilan sampel yang dilakukan secara acak pada lokasi kecamatan yang diamati dengan memperhatikan golongan I (ekonomi lemah), golongan II (ekonomi menengah) dan golongan III (ekonomi kuat).

3. Karakteristik pola pergerakan yaitu sebaran pergerakan, jenis pekerjaan, jarak , waktu tempuh, moda yang digunakan dan biaya transportasi.

1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan laporan tesis ini disusun sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini ditulis mengenai latar belakang masalah, identifikasi permasalahan, lokasi penelitian, tujuan penelitian, manfaat dilaksanakan studi, pembatasan masalah, serta sistematika penulisan tesis ini.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

Pada bab ini diuraikan mengenai pengertian dan teori-teori tentang sistem transportasi yang melandasi dan berhubungan dengan penelitian ini. Bab ini juga ditulis mengenai landasan teori yang berisi tentang rumus, prinsip-prinsip, konsep serta asumsi yang digunakan untuk analisis dan pengolahan data.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini ditulis mengenai langkah-langkah yang digunakan peneliti dalam menyelesaikan laporan penelitian.

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Pada bab ini menguraikan tentang data – data yang sudah terkumpul, baik berupa data primer maupun data sekunder.

BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan mengenai hasil pengolahan data, hasil analisa dan pembahasannya dari pembatasan masalah yang telah dibuat.

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Pada bab ini memuat kesimpulan tentang hasil dari diadakan studi ini serta memberi rekomendasi atau masukan yang sekiranya dapat berguna bagi pengembangan transportasi pada masa yang akan datang.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Karakteristik Pola Pergerakan

Perjalanan terjadi karena orang melakukan aktifitas di tempat yang berbeda dengan daerah tempat mereka tinggal. Artinya keterkaitan antarwilayah ruang sangat berperan dalam menciptakan perjalanan. Menurut Tamin (1997) pola pergerakan dibagi dua yaitu pergerakan tidak – spasial dan pergerakan spasial. Konsep mengenai ciri pergerakan tidak – spasial (tanpa batas ruang) di dalam kota, misalnya mengenai mengapa orang melakukan perjalanan, kapan orang melakukan perjalanan, dan jenis angkutan apa yang mereka.

a. Sebab terjadinya pergerakan

Sebab terjadinya pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan. Biasanya maksud perjalanan dikelompokkan sesuai dengan ciri dasarnya, yaitu yang berkaitan dengan ekonomi, sosial, budaya, pendidikan, dan agama. Jika ditinjau lebih jauh lagi akan dijumpai kenyataan bahwa lebih dari 90% perjalanan berbasis tempat tinggal, artinya mereka memulai perjalanan dari tempat tinggal (rumah) dan mengakhiri perjalanan kembali kerumah.

b. Waktu terjadinya pergerakan

Waktu terjadinya pergerakan sangat tergantung pada kapan seseorang melakukan aktifitasnya sehari – hari. Dengan demikian waktu perjalanan sangat tergantung pada maksud perjalanannya.

c. Jenis dan sarana angkutan yang digunakan

Selain berjalan kaki, dalam melakukan perjalanan orang biasanya dihadapkan pada pilihan jenis angkutan seperti sepeda motor, mobil dan angkutan umum. Dalam menentukan pilihan jenis angkutan, orang mempertimbangkan berbagai faktor, yaitu maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya, dan tingkat kenyamanan

Sedangkan konsep mengenai ciri pergerakan spasial (dengan batas ruang) di dalam kota berkaitan dengan distribusi spasial tata guna lahan yang terdapat di dalam suatu wilayah. Dalam hal ini, konsep dasarnya adalah bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan kegiatan tertentu di lokasi yang dituju, dan lokasi tersebut ditentukan oleh tata

guna lahan kota tersebut. Pergerakan spasial dibedakan menjadi pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang.

a. Pola perjalanan orang

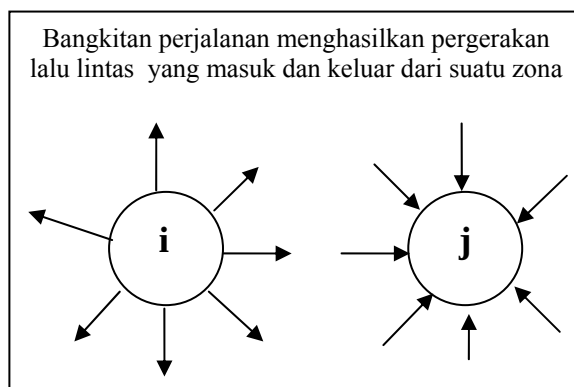
Dalam hal ini pola penyebaran spasial yang sangat berperan adalah sebaran spasial dari daerah industri, perkantoran dan pemukiman. Pola sebaran spasial dari ketiga jenis tata guna lahan ini sangat berperan dalam menentukan pola perjalanan orang, terutama perjalanan dengan maksud bekerja. Tentu saja sebaran spasial untuk pertokoan dan areal pendidikan juga berperan.

b. Pola perjalanan barang

Pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh aktifitas produksi dan konsumsi, yang sangat tergantung pada sebaran pola tata guna lahan pemukiman (konsumsi), serta industri dan pertanian (produksi). Selain itu pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh rantai distribusi yang menghubungkan pusat produksi ke daerah konsumsi.

2.2 Bangkitan dan Tarikan Lalulintas

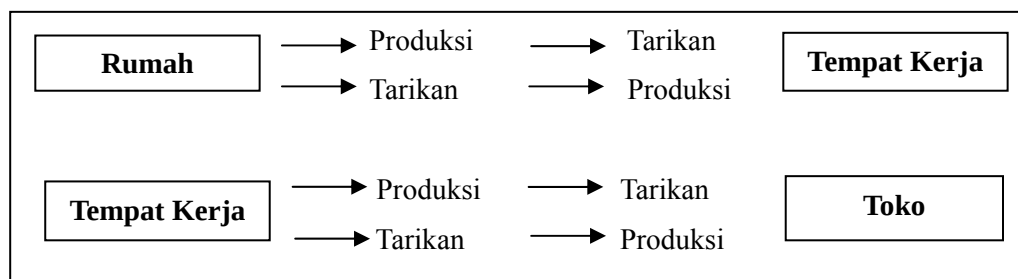
Dalam konteks perjalanan antar kegiatan yang dilakukan oleh penduduk dalam sebuah kota dikenal fenomena bangkitan perjalanan (*trip generation*) dan tarikan perjalanan (*trip attraction*). Menurut Tamin (1997), bangkitan perjalanan sebenarnya memiliki pengertian sebagai jumlah perjalanan yang dibangkitkan oleh zona permukiman, baik sebagai asal maupun tujuan perjalanan atau jumlah perjalanan yang dibangkitkan oleh aktifitas pada akhir perjalanan di zona non permukiman (pusat perdagangan, pusat pertokoan, pusat pendidikan, industri dan sebagainya).



Sumber : Tamin, 1997

Gambar 2.1 Ilustrasi Bangkitan Pergerakan Lalulintas Dari Suatu Zona

Untuk menghitung bangkitan pergerakan dapat menggunakan model bangkitan pergerakan klasik. Model ini digunakan untuk memperkirakan pergerakan yang diproduksi (O_i) dan yang ditarik (O_j) setiap area zone, jumlah perjalanan yang berasal dari setiap zona, berdasar atribut sosial ekonomi pelaku perjalanan.



Sumber : Ortuzar, 1994

Gambar 2.2 Tarikan dan Bangkitan Perjalanan

Berdasarkan asal dan akhir perjalanan, maka terdapat dua macam perjalanan yaitu *home based* dan *non home based*. Berdasarkan sebab perjalanan diklasifikasikan sebagai: (1) produksi perjalanan dan (2) tarikan perjalanan. Bangkitan perjalanan adalah total perjalanan yang dibangkitkan rumah tangga pada suatu zona baik *home based* dan *non home based*. Lebih lanjut perjalanan diklasifikasikan berdasarkan tujuan perjalanan, berdasarkan waktu, dan tipe orang. Perjalanan berdasarkan tujuan meliputi tujuan bekerja, sekolah, belanja, sosial dan rekreasi, perjalanan lainnya yang tidak rutin, yang bersifat *home based*. Dua perjalanan pertama merupakan perjalanan yang mutlak, sedangkan 3 berikutnya perjalanan opsional. Sedangkan untuk perjalanan *non home based* tidak dipisahkan karena hanya meliputi 15 sampai 20 % dari total perjalanan (Ortuzar, 1994).

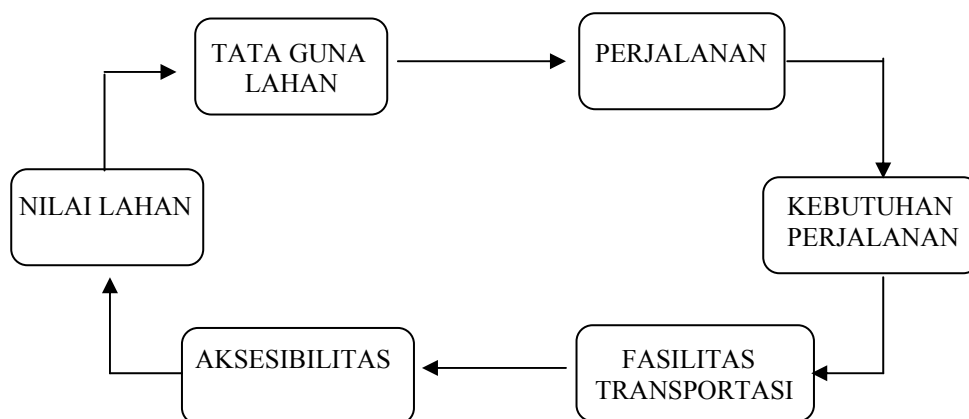
2.3 Tata Guna Lahan dan Transportasi

Tata guna lahan suatu kota pada hakikatnya berhubungan erat dengan sistem pergerakan yang ada. Perbaikan akses transportasi akan meningkatkan tarikan kegiatan dan berkembangnya guna lahan kota. Sistem transportasi yang baik akan menjamin pula efektifitas pergerakan antar fungsi kegiatan didalam kota. Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktifitas seperti bekerja, sekolah, olah raga, belanja dan lainnya yang berlangsung di atas sebidang tanah (kantor, pabrik, pertokoan, rumah dan lain – lain). Potongan lahan ini biasa disebut dengan tata guna lahan.

Terjadinya pergerakan manusia dan barang di dalam kota, atau dapat disebut arus lalu lintas, merupakan konsekuensi akibat aktifitas lahan (tuntutan) dan kapabilitas sistem transportasi untuk mengakomodasi arus lalu lintas tersebut (pasokan). Secara alamiah ada interaksi langsung antara jenis dan interaksi tata guna lahan dan pasokan prasarana transportasi. Alvinsyah (1997) mengelompokkan keterkaitan antara transportasi dengan perkembangan lahan ditinjau dari tiga konteks yang berbeda, yaitu :

- keterkaitan fisik pada skala makro yang merupakan kepentingan jangka panjang dan biasanya dipandang sebagai bagian dari proses perencanaan
- keterkaitan fisik pada skala mikro yang merupakan kepentingan jangka panjang dan pendek dan umumnya dipandang sebagai masalah – masalah perancangan perkotaan
- kaitan proses menyangkut dengan aspek hukum, administratif, finansial dan institusional dalam koordinasi pengembangan lahan dan transportasi.

Pengambilan keputusan tentang pengembangan sistem transportasi dan tata guna lahan seringkali dipandang sebagai masalah yang terpisah dalam proses analisis, perencanaan, perancangan dan evaluasi. Pada kenyataannya tata guna lahan dan transportasi membentuk suatu sistem lingkaran tertutup. Hubungan sederhana antara tata guna lahan dan transportasi diilustrasikan sebagai suatu siklus seperti pada Gambar 2.1.



Sumber : Alvinsyah & Soehodho, S (1997)

Gambar 2.1 Siklus Tata Guna Lahan – Sistem Transportasi

Tata guna lahan merupakan salah satu faktor penentu dari pergerakan dan aktifitas. Aktifitas ini akan menentukan jenis prasarana dan sarana transportasi yang dibutuhkan, misalnya sistem angkutan umum. Bila disediakan suatu prasarana dan sarana transportasi, sistem secara alamiah akan menambah nilai aksesibilitas. Bila nilai aksesibilitas bertambah,

biasanya akan merubah nilai tanah yang akan berakibat pada pola penggunaan tanah tersebut. Bila perubahan tata guna lahan terjadi, maka tingkat bangkitan dan tarikan perjalanan akan berubah begitu pula siklus secara keseluruhan.

2.4 Klasifikasi Pergerakan

Maksud orang melakukan pergerakan dapat diklasifikasikan sebagai berikut (Tamin, 1997) :

a. Berdasarkan tujuan pergerakan, untuk pergerakan berbasis rumah terdapat lima kategori yang sering dilakukan :

1. pergerakan ke tempat kerja
2. pergerakan ke sekolah atau universitas
3. pergerakan ke tempat belanja
4. pergerakan untuk kepentingan sosial, dan
5. rekreasi.

Dua tujuan pergerakan pertama (bekerja dan pendidikan) disebut tujuan pergerakan utama yang merupakan keharusan untuk dilakukan oleh setiap orang setiap hari, sedangkan tujuan pergerakan lainnya sifatnya pilihan dan tidak rutin dilakukan.

- b. Berdasarkan waktu, dibedakan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan tidak sibuk. Proporsi pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan sangat berfluktuasi atau bervariasi sepanjang hari. Kebanyakan pergerakan pada jam sibuk pagi hari merupakan pergerakan utama yang harus dilakukan setiap hari (bekerja dan pendidikan), sedangkan jam sibuk sore hari merupakan pergerakan pulang kembali dari pergerakan utama.
- c. Berdasarkan jenis orang, biasanya dibedakan menurut tingkat pendapatan, tingkat pemilihan kendaraan, dan ukuran struktur rumah tangga.

2.5 Faktor Yang Mempengaruhi

Menurut Tamin (1997) faktor-faktor yang biasanya diperhitungkan sebagai peubah penentu bangkitan pergerakan dari lingkungan perumahan adalah :

- a. pendapatan
- b. kepemilikan kendaraan
- c. struktur rumah tangga
- d. ukuran rumah tangga
- e. nilai lahan

- f. kepadatan daerah pemukiman
- g. aksesibilitas

Empat faktor pertama (pendapatan, kepemilikan kendaraan, struktur, dan ukuran rumah tangga) telah digunakan pada beberapa kajian bangkitan pergerakan, sedangkan nilai lahan dan kepadatan daerah pemukiman hanya dipakai untuk kajian mengenai zona.

2.6 Fluktuasi Pergerakan

Fluktuasi pergerakan adalah distribusi perjalanan dalam waktu. Menurut Warpani (1988), arus lalu lintas selalu berubah sepanjang hari, sepanjang minggu, sepanjang tahun. Pengetahuan fluktuasi perjalanan ini terutama berguna untuk mencari waktu perjalanan puncak. Jam puncak perjalanan perhari merupakan sesuatu yang sangat penting artinya dalam menetapkan kebijakan transportasi. Jam puncak biasanya merupakan waktu dimana kemacetan sering terjadi.

2.7 Faktor Pemilihan Moda

Pemilihan moda dilakukan apabila seseorang memiliki beberapa alternatif moda yang dapat digunakan untuk melakukan perjalanan. Menurut Tamin (1997) faktor yang mempengaruhi pemilihan moda ini dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu :

1. Ciri pengguna jalan.

Beberapa faktor berikut ini diyakini sangat mempengaruhi pemilihan moda :

- a. ketersediaan atau kepemilikan kendaraan pribadi
- b. kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)
- c. struktur rumah tangga
- d. pendapatan
- e. faktor lain misalnya keperluan mengantar anak sekolah

2. Ciri pergerakan

Pemilihan moda juga sangat dipengaruhi oleh :

- a. tujuan pergerakan;
- b. waktu terjadinya pergerakan;
- c. jarak perjalanan.

3. Ciri fasilitas moda transportasi

- a. waktu perjalanan;

- b. biaya transportasi (tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lain);
- c. ketersediaan ruang dan tarif parkir.

2.8 Permasalahan Transportasi

Menurut Warpani (1981) hampir setiap orang menghendaki dapat bergerak dengan aman, nyaman, cepat, dan mudah. Tetapi di samping itu terdapat sejumlah orang yang bergerak pada saat yang sama dan sejumlah orang yang bergerak dari dan/atau ke tempat yang sama, dan lebih dari itu, menggunakan lintasan yang sama. Persoalan transportasi bukan masalah sendiri, karena di dalamnya terdapat faktor manusia, ekonomi, fisik, (sarana dan prasarana), administrasi dan faktor-faktor lainnya.

Permasalahan transportasi tidak terlepas dari hal-hal sebagai berikut :

1. Tata guna lahan

Warpani (1981) menyatakan bahwa tata guna lahan sangat terkait dengan jumlah bangkitan perjalanan, sehingga untuk mempelajari bangkitan perjalanan kita perlu terlebih dahulu mengetahui jenis tata guna lahan daerah yang akan diteliti. Guna lahan menunjukkan kegiatan perkotaan yang menempati petak yang bersangkutan. Setiap petak dapat dicirikan dengan tiga ukuran dasar, yaitu jenis kegiatan, intensitas penggunaan, dan hubungan antar guna lahan.

2. Penduduk

Penduduk termasuk segi utama dalam perencanaan transportasi. Dalam seluruh lingkup perencanaan, penduduk tidak dapat diabaikan (Warpani, 1990). Pelaku pergerakan utama di jalanan adalah manusia, karena itulah pengetahuan akan tingkah laku dan perkembangan penduduk merupakan bagian pokok dalam proses perencanaan transportasi.

c. Ciri sosio ekonomi

Aktifitas manusia seringkali dipengaruhi oleh keadaan sosial ekonominya sehingga pergerakan manusia pun dipengaruhi sosial ekonominya. Pekerjaan, penghasilan, dan kepemilikan kendaraan seseorang akan mempengaruhi jumlah perjalanan yang dilakukan, jalur perjalanan yang digunakan, waktu perjalanan, dan kendaraan yang digunakan.

2.9 Perencanaan Transportasi

Menurut Warpani (1990) perencanaan transportasi adalah suatu proses yang tujuannya mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan manusia dan barang

bergerak / berpindah tempat dengan aman dan murah. Warpani (1981) menyatakan pada dasarnya perencanaan transportasi adalah meramalkan kebutuhan transportasi di masa depan dikaitkan dengan masalah ekonomi, sosial, dan aspek-aspek fisik lingkungan. Perencanaan transportasi merupakan suatu proses yang dinamis, dan tanggap terhadap perubahan tata guna tanah, keadaan ekonomi, dan pola lalu lintas.

Menurut Warpani (1990) perencanaan transportasi sangat dibutuhkan sebagai konsekuensi dari :

1. pertumbuhan
 - a. jika diketahui / diharapkan bahwa penduduk di suatu tempat akan bertambah dan berkembang dengan pesat.
 - b. jika tingkat pendapatan meningkat, karena hal ini mengakibatkan meningkatnya jumlah kendaraan, perumahan, penurunan kepadatan rumah yang berarti peningkatan jumlah rumah.
2. keadaan lalu lintas
 - a. bila kesesakan dan kemacetan di jalan meningkat.
 - b. bila sistem pemindahan massa tidak ekonomis lagi, dan dengan demikian perlu koordinasi.
3. perkembangan kota
 - a. bila pemerintahan kota menghendaki mempengaruhi perkembangan kota dengan perencanaan transportasi.

2.9.1 Konsep Perencanaan Transportasi

Untuk merencanakan sistem transportasi secara keseluruhan Kamarwan (1997) memperkenalkan Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap. Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap yang biasa dipakai adalah seperti berikut.

a. Bangkitan pergerakan (trip generation)

Bangkitan pergerakan adalah banyaknya lalu lintas yang ditimbulkan oleh suatu zone atau daerah per satuan waktu. Penelaahan bangkitan pergerakan sangat penting dalam proses perencanaan transportasi. Dengan mengetahui bangkitan pergerakan maka jumlah perjalanan tiap daerah atau zona pada masa sekarang dan masa yang akan datang dapat diperkirakan.

b. Sebaran pergerakan (*trip distribution*)

Lalu lintas yang dibangkitkan oleh suatu daerah atau zone akan disalurkan ke sejumlah zone lain, dan ini dikenal sebagai lalu lintas antar zone atau sebaran pergerakan. Tujuan utama permodelan sebaran pergerakan adalah untuk mendapatkan gambaran bagaimana seluruh pergerakan yang berasal dari zone asal akan terbagi ke semua zone tujuan. Setelah sebaran pergerakan diketahui, dapat diambil langkah-langkah kebijaksanaan untuk mempengaruhi atau mengubah sebaran yang tidak dikehendaki, atau merancang jaringan jalan guna menampung volume lalu lintas taksiran tersebut.

c. Pemilihan rute (*rute assignment*)

Permodelan ini berguna untuk mempelajari penyaluran pergerakan kendaraan pada jaringan jalan yang ada atau pembebanan jaringan jalan dengan lalu lintas antar zone yang kemungkinan lintasan lebih dari satu. Dengan permodelan ini dapat dicari agar beban lalu lintas yang dipikul oleh jaringan jalan menjadi seimbang, sehingga semua kapasitas jalan akan terpakai secara optimal.

d. Pemilihan moda (*modal split*)

Pemilihan moda biasanya merupakan permodelan terakhir dari empat tahap permodelan transportasi. Pemilihan moda digunakan untuk mengetahui bagaimana pelaku perjalanan memilih moda yang akan digunakan, dengan kata lain pemilihan moda dapat didefinisikan sebagai pembagian jumlah perjalanan ke dalam cara atau moda perjalanan yang berbeda-beda.

2.9.2 Perencanaan Kota dan Perencanaan Transportasi

Menurut Warpani (1981) dalam rangka perencanaan, khususnya perencanaan kota, perencanaan transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan. Perencanaan kota mempersiapkan kota untuk menghadapi perkembangan dan mencegah timbulnya persoalan-persoalan kota agar kota dapat menjadi suatu tempat kehidupan yang layak dan nyaman. Perencanaan transportasi mempunyai sasaran mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan orang maupun barang bergerak dengan aman, murah, cepat, dan nyaman.

Rencana kota tanpa mempertimbangkan keadaan pola transportasi, akan mengakibatkan kesemrawutan lalu lintas di kemudian hari. Apabila perkembangan kota dibiarkan saja, kota akan berkembang menurut arahnya masing-masing. Banyak kota,

terutama yang terlambat direncanakan, telah berkembang sedemikian rupa pesatnya sehingga akhirnya melahirkan berbagai persoalan baik secara fisik maupun sosial.

2.10 Pengujian Statistik

Untuk memudahkan dalam proses pengujian statistik, sekarang ini telah berkembang beberapa program *software* untuk pengolahan data statistik antara lain *Microsoft Excell*, *Microstat*, *SPSS (Statistical Product and Service Solution)* dan lain – lain. Untuk pengolahan data dalam pembuatan tesis ini menggunakan program *SPSS (Statistical Product and Service Solution)* Ver 11.0.

2.10.1 Analisis Kategori atau Klasifikasi Silang

Metode ini didasarkan pada adanya keterkaitan antara terjadinya pergerakan dengan atribut rumah tangga. Asumsi dasarnya adalah tingkat bangkitan pergerakan dapat dikatakan stabil dalam waktu untuk setiap stratifikasi rumah tangga tertentu. Metode analisis kategori sering digunakan untuk mendapatkan bangkitan lalu lintas untuk daerah pemukiman tetapi dapat juga dipakai untuk aplikasi lainnya. Variabel yang biasa digunakan dalam analisis kategori adalah ukuran keluarga (jumlah orang), kepemilikan kendaraan, dan pendapatan keluarga. Terdapat 4 tahapan dalam pendekatan kategori yaitu:

Tahap 1

Stratifikasi berdasarkan variabel – variabel yang ditentukan, misalnya struktur keluarga dan jumlah anggota keluarga, tingkat pendapatan keluarga, dan tingkat kepemilikan kendaraan.

Tahap 2

Setiap keluarga yang didapat dari *home interview* harus dicocokkan untuk masing – masing kategori, tergantung dari data untuk masing – masing keluarga tersebut (kepemilikan kendaraan, ukuran keluarga, dan pendapatan).

Tahap 3

Rata – rata tingkat bangkitan lalu lintas dihitung untuk setiap kategori dengan menggunakan data dari keluarga. Hal ini bisa didapat dengan jalan membagi jumlah pergerakan yang dihasilkan untuk setiap kategori dengan jumlah keluarga yang ada dalam kategori tersebut.

Tahap 4

Sejauh ini, rata – rata bangkitan lalu lintas dilakukan untuk setiap kategori, tetapi sudah cukup untuk digunakan dalam mengestimasi bangkitan lalu lintas per zona. Hal ini dapat

dilakukan untuk setiap zona dengan mengalikan jumlah keluarga pada zona tersebut untuk setiap kategori dari hasilnya dijumlahkan.

Secara matematis hubungan tersebut seperti dibawah ini :

$$P_i = \sum_{c=1}^n T_c H_c(i) \dots\dots\dots (2.6)$$

keterangan :

P_i = perkiraan jumlah trip yang dihasilkan oleh zona I

T_c = rata – rata bangkitan lalu lintas per keluarga dalam kategori c

H_c = jumlah keluarga dengan kategori c yang berlokasi di zona I

Metode ini pada dasarnya memiliki beberapa keuntungan, yaitu :

1. Pengelompokan klasifikasi silang tidak tergantung pada sistem zona di daerah kajian.
2. Tida ada asumsi awal yang harus diambil mengenai bentuk hubungan.
3. Hubungan tersebut berbeda – beda untuk setiap kategori.

Sedang kelemahan dari analisis kategori adalah :

1. Tidak diperbolehkan melakukan ekstrapolasi.
2. Tidak ada pengujian statistik untuk menguji keabsahan model.
3. Data yang dibutuhkan sangat banyak, sekurang – kurangnya dibutuhkan 50 pengamatan untuk setiap kategori agar dihasilkan sebaran frekuensi yang lebih merata.
4. Tidak ada cara yang efektif dalam memilih variabel.

2.10.2 Korelasi

Kolerasi berarti hubungan timbal balik (Hadi, 1995). Besar kecilnya korelasi selalu dinyatakan dalam bentuk angka yang kemudian disebut koefisien korelasi. Koefisien korelasi digunakan untuk mengetahui keeratan hubungan antara dua variabel dan arah hubungan antara dua variabel.

Persamaan korelasi yang digunakan :

$$r = \frac{N \sum X_i Y_i - (\sum X_i - Y_i)}{\sqrt{\{N \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2\} \{N \sum Y_i^2 - (\sum Y_i)^2 - (\sum Y_i)^2\}}} \dots\dots\dots (2.7)$$

keterangan :

- r = koefisien korelasi,
- N = jumlah responden,
- X_i = variabel bebas yang digunakan,
- Y_i = variabel terikat yang digunakan.

Interpretasi koefisien korelasi untuk mengetahui nilai r apakah tinggi atau rendah dapat dikelompokkan sebagai berikut :

Tabel 2.1 Interpretasi dari Nilai r

R	Interpretasi
0	Tidak berkorelasi
0,01 – 0,20	Sangat rendah
0,21 – 0,40	Rendah
0,41 – 0,60	Agak rendah
0,61 – 0,80	Cukup
0,81 – 0,99	Tinggi
1	Sangat tinggi

Sumber : Usman, 1995

2.11 Hipotesa

Hipotesa atau dugaan awal terkait dengan karakteristik pola pergerakan di daerah pinggiran (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang Semarang) adalah sebagai berikut :

1. Pemilihan tempat tinggal di kawasan pinggiran kota Semarang didasarkan atas kedekatan jarak dengan lokasi kerja sehingga akan memperpendek waktu perjalanan. Selain itu dengan adanya perumahan di pinggiran kota menciptakan lapangan kerja baru baik bagi penduduk perumahan itu sendiri maupun bagi penduduk asli (warga kampung), misalnya dengan membuka tempat usaha, menjadi pembantu rumah tangga dan lain – lain.
2. Penggunaan moda untuk melakukan perjalanan ke tempat aktifitas sehari – hari lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi daripada menggunakan angkutan umum.

2.12 Penelitian Sejenis

Penelitian serupa dilakukan oleh Kumara, D., yang mengambil lokasi penelitian di Perumahan Pucang Gading Demak yang merupakan perumahan di pinggiran Kota Semarang. Pada penelitian tersebut pengumpulan data untuk keperluan analisa dilakukan dengan menggunakan sampel. Metode pengambilan sampel dengan menggunakan *Stratified Random Sample*, artinya pengambilan sampel dilakukan secara acak dengan jumlah yang proporsional untuk setiap strata (tipe rumah) dari populasi.

Dari hasil analisa klasifikasi silang dengan memperhatikan nilai chi-square dan nilai *contingency coefficient* dapat disimpulkan 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. Penduduk perumahan Pucang Gading yang menggunakan angkutan umum untuk menuju ketempat aktifitasnya sehari – hari relatif sedikit (13,67% menggunakan MUP dan 13,02% menggunakan bis). Secara umum 33,92% penduduk Pucang Gading lebih memilih menggunakan sepeda motor, terutama bagi penduduk yang sudah bekerja. Sedangkan bagi warga yang bersekolah sebagian besar atau 30% nya berjalan kaki untuk menuju sekolah. Angkutan umum lebih penting peranannya bagi orang yang berbelanja (27 % menggunakan MUP dan 23,9 % menggunakan bis).

Dari hasil *traffic counting* diketahui waktu puncak terjadinya bangkitan perjalanan yaitu antara pukul 06.00 – 07.00 WIB. Sedangkan moda yang paling banyak digunakan adalah sepeda motor. Akses keluar dari perumahan yang paling banyak dilewati adalah di Jalan Pucang Gading Raya

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Uraian Umum

Brotowidjoyo, M.D. (1991) menyatakan bahwa sifat metodologi penelitian adalah semua hipotesa dicari jawabannya dan sedapat mungkin penyelesaiannya secara empiris. Yang dimaksud empiris adalah berdasar percobaan dan observasi, berdasar pengalaman praktis dan faktor obyektif dengan acuan prinsip – prinsip ilmiah. Sebelum melaksanakan penelitian, maka diperlukan perencanaan dan pemikiran yang matang serta pertimbangan-pertimbangan yang rasional. Agar diperoleh hasil yang maksimal dan dapat dipertanggungjawabkan perlu disusun langkah penelitian yang akan digunakan. Skema langkah penelitian yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 3.1.

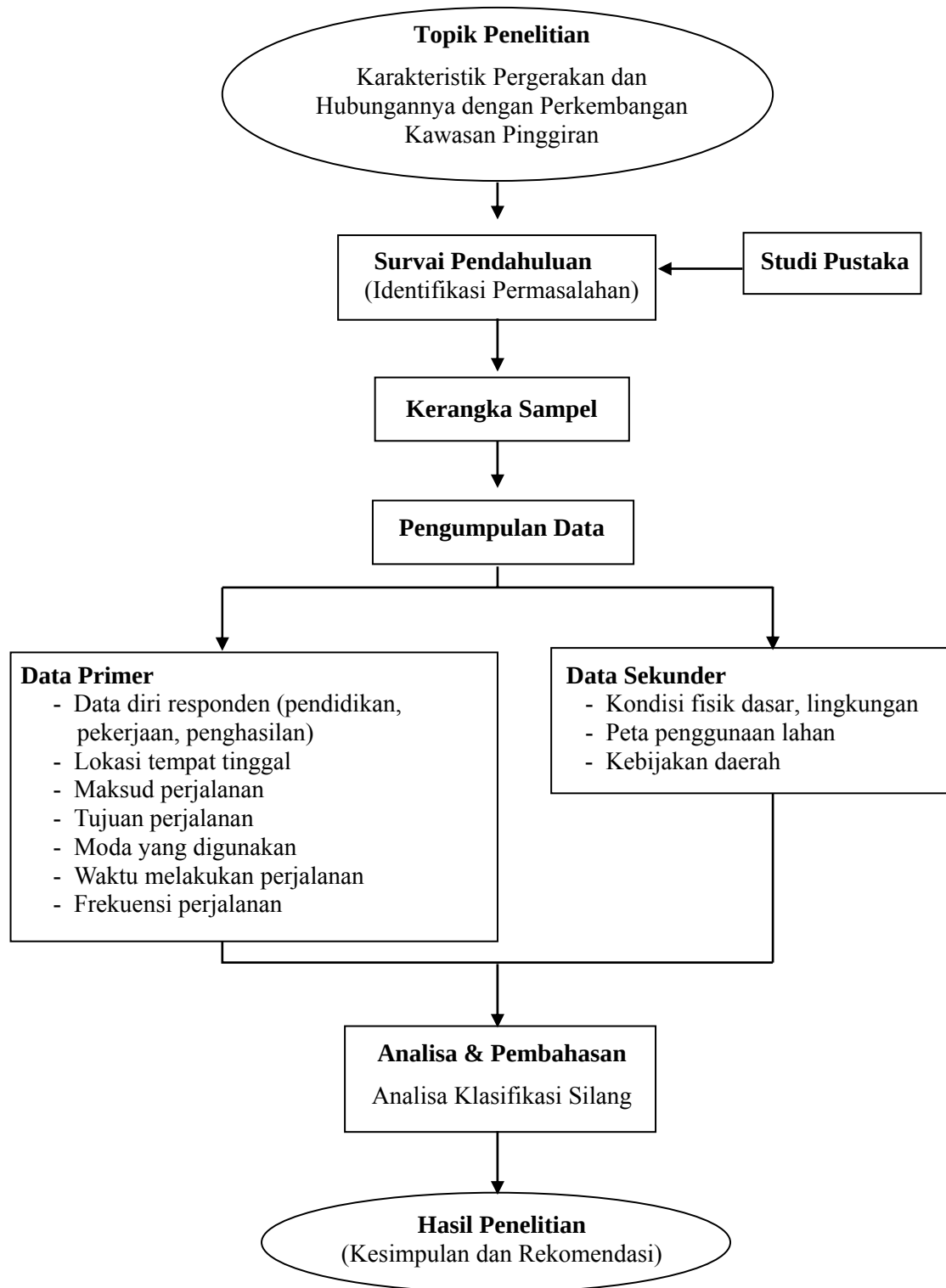
3.2 Topik Penelitian

Topik penelitian yang diambil adalah Karakteristik Pergerakan dan Hubungannya dengan Perkembangan Kawasan Pinggiran. Topik ini cukup menarik mengingat wilayah di daerah pinggiran Kota Semarang telah berkembang pesat menjadi kawasan permukiman, perkantoran, pendidikan dan pusat perbelanjaan. Konsekuensinya adanya bangkitan dan tarikan perjalanan menjadi besar. Hal ini akan mengakibatkan gangguan pergerakan di beberapa ruas jalan. Gangguan pergerakan lalu lintas berupa kemacetan, kecelakaan, berkurangnya kecepatan yang tidak sesuai dengan kecepatan rencana, pelanggaran lalu lintas dan lain sebagainya merupakan salah satu indikasi penurunan kinerja jalan.

3.3 Survei Pendahuluan

Survei pendahuluan dilakukan sebelum penelitian sebenarnya dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui kondisi dan karakteristik lokasi penelitian serta untuk dapat memperkirakan waktu dan biaya survei. Melalui survei pendahuluan diperoleh data sekunder yang berarti data yang diperoleh dari sumber-sumber luar bukan dari hasil penelitian sendiri. Data sekunder ini digunakan karena peneliti tidak dapat mengusahakan data-data yang diperlukan dengan melakukan penelitian ini.

BAGAN ALIR METODOLOGI PENELITIAN



Gambar 3.1 : Skema Langkah Penelitian

3.4 Studi Literatur

Melakukan studi literatur yang berhubungan dengan penelitian ini sangat diperlukan untuk melengkapi dan mendukung data-data yang dihasilkan dari penelitian di lapangan. Dalam studi literatur ini diperoleh teori-teori, rumus-rumus dan prinsip-prinsip yang akan digunakan dalam penelitian bangkitan perjalanan. Literatur yang digunakan adalah yang membahas mengenai teori bangkitan dan tarikan perjalanan, teori penganalisaan data, hasil-hasil penelitian serupa sebelumnya, teori yang menguraikan tentang lalu lintas dan transportasi secara umum. Hasil studi literatur ini diharapkan dapat menjadi pedoman dalam melakukan penelitian maupun membuat kesimpulan akhir dari penelitian tersebut.

3.5 Kebutuhan Data

Data yang dibutuhkan menyangkut data primer dan data sekunder. Data primer menyangkut data utama yang dibutuhkan untuk dianalisis yang berasal dari sumber langsung. Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari instansi atau sumber tak langsung dan digunakan sebagai pendukung untuk memperoleh data primer. Rincian kebutuhan data baik data primer maupun data sekunder beserta datanya disajikan pada tabel berikut.

Tabel 3.1 Kebutuhan Data dan Sumber Data

No	Jenis Data	Sifat Data	Sumber Data
1	Peta penggunaan lahan	sekunder	Bappeda Semarang
2	Kondisi fisik dasar dan lingkungan	sekunder	Bappeda Semarang
3	Kebijakan spasial kawasan	sekunder	Bappeda Semarang
4	Karakteristik Bangkitan Lalulintas dari perumahan	primer	Survei Kuesioner

Sumber : Hasil Analisa 2005

3.6 Sampel

Pengambilan sampel adalah mendapatkan sampel dengan jumlah relatif kecil dibandingkan dengan jumlah populasi tetapi mampu mempresentasikan seluruh populasi tersebut. Untuk itu sangat penting menentukan cara yang tepat dalam menarik sampel yang dimaksud agar benar-benar mampu mempresentasikan kondisi seluruh populasi (Uli, 1999). Untuk mendapatkan kesimpulan yang dapat dipertanggungjawabkan harus ditempuh metoda yang benar dalam pengambilan setiap langkah termasuk cara pengambilan sampelnya.

3.6.1 Prosedur Sampling

Sampel adalah sekumpulan unit yang merupakan bagian dari populasi yang sengaja dipilih untuk mempresentasikan seluruh populasi. Pada dasarnya sampling dilakukan untuk mengoptimalkan pengalokasian sumber daya manusia, waktu dan dana yang biasanya jumlahnya terbatas. Prosedur sampling didahului dengan klarifikasi sebagai berikut :

- a. Unit sampling atau satuan terkecil dari obyek yang disurvei, adalah unit dasar yang akan digunakan sebagai dasar penentuan besaran sampel. Biasanya unit sampling adalah agregasi dan elemen populasi.
- b. Lingkup objek (*sampling frame*) dimana sampel akan diambil, merupakan lingkup acuan dimana identifikasi elemen atau unit analisa dapat dilakukan dari populasi. Sampling frame berisi semua atau sebagian besar unit sampling dari populasi.
- c. Metode penarikan sampel. Penarikan sampel bertujuan untuk mendapatkan sampel dengan jumlah relatif kecil dari seluruh populasi yang mampu mempresentasikan seluruh populasi yang dimaksud. Terdapat beberapa metode penarikan sampel dari suatu populasi, yaitu :
 - *Simple Random Sampling*, dimana pengambilan sampel dilakukan secara acak dari seluruh populasi yang ada.
 - *Stratified Random Sampling*, dimana pengambilan sampel berdasarkan informasi awal berkaitan dengan stratifikasi dari populasi. Pengambilan sampel dilakukan secara acak dengan jumlah yang sama untuk setiap strata dari populasi.
 - *Variable Fraction Stratified Random Sampling*, dimana proporsi pengambilan sampel berbeda untuk setiap strata. Proporsi ini disesuaikan dengan berbagai faktor seperti tingkat akurasi, tingkat variabilitas, dan tingkat kesulitan dalam pengambilan sampel pada strata yang dimaksud.
 - *Multi stage Sampling*, adalah teknik penarikan sampel secara acak melalui tahapan – tahapan. Penarikan sampel pada setiap tahapnya dilakukan dengan metode dan teknik yang berlaku secara benar.
 - *ClusterSampling*, merupakan modifikasi dari metode multi stage sampling dengan didahului dengan membagi total populasi menjadi sekumpulan *cluster unit sampling*. Kemudian setiap *cluster* ditarik sampelnya secara acak.

- *Systematic Sampling*, dimana penarikan sampel dilakukan dengan memilih unit sampel berdasarkan list dan penarikannya dilakukan berdasarkan interval tertentu.
- *Non-random Sampling Method*, penarikan sampel tidak dilakukan secara acak, tetapi berdasarkan prinsip *quota* ataupun berdasarkan *expert*. Sampling dengan prinsip *quota* untuk setiap segmen atau cakupan wilayah yang disurvei. Sedangkan sampling dengan prinsip *expert* didasarkan pada saran dari *expert*.

3.6.2 Menentukan Ukuran Sampel

Menurut Richardson (1982) besar yang sebaiknya diambil dari suatu populasi agar mampu mempresentasikan kondisi seluruh populasi pada dasarnya dipengaruhi oleh tiga faktor utama :

1. Tingkat variabilitas dari parameter yang ditinjau dari seluruh populasi yang ada.
2. Tingkat ketelitian yang dibutuhkan untuk mengukur parameter yang dimaksud.
3. Besarnya populasi di mana parameter akan disurvei.

Teori limit pusat menyatakan bahwa perkiraan rerata dari suatu sampel cenderung terdistribusi secara normal ketika ukuran sampel n bertambah. Kenormalan rerata dari sampel berlaku dengan tidak memperhitungkan distribusi populasi dari mana sampel itu diambil asalkan ukuran sampel itu masih rasional ($n > 30$).

Menurut Sugiyono (2005) secara matematis besarnya sampel dari suatu populasi dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$n \geq \left[\frac{\sigma \cdot z}{b} \right]^2 \dots\dots\dots (3.1)$$

keterangan :

n = ukuran sampel yang diperlukan

b = perbedaan antara yang ditaksir dengan tolok ukur penafsiran

z = harganya tergantung pada taraf kepercayaan yang ditetapkan

misal pada taraf kepercayaan 95 % maka nilai $z = 1,96$; taraf kepercayaan 99%
maka nilai $z = 2,58$

σ = simpangan baku

3.7 Coding dan Editing

Setelah data yang diperlukan telah terkumpul perlu diadakan pengolahan data terlebih dahulu. Tujuannya adalah menyederhanakan seluruh data yang terkumpul, menyajikannya dalam susunan yang baik dan rapi untuk kemudian dianalisis. Dalam tahap pengolahan data ini dilakukan 2 kegiatan, yaitu *editing* (penyuntingan) dan *coding* (pengkodean).

1. Editing

Untuk hasil survai kegiatan yang dilakukan dalam *editing* ini adalah memeriksa seluruh daftar pertanyaan yang dikembalikan responden. Dalam pemeriksaan ini yang perlu diperhatikan yaitu :

- a. Kesesuaian jawaban responden dengan pertanyaan yang diajukan
- b. Kelengkapan pengisian daftar pertanyaan
- c. Keserasian jawaban responden.

2. Coding

Setelah pemeriksaan selesai, kegiatan selanjutnya adalah pengkodean (*coding*). Untuk hasil survai, *coding* dilakukan dengan memberi tanda (simbol) yang berupa angka pada jawaban responden yang diterima. Tujuan *coding* ini adalah untuk menyederhanakan jawaban responden supaya dapat dibaca dengan format komputer. *Coding* yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan ukuran nominal. Menurut Nazir (1983) ukuran nominal adalah ukuran yang paling sederhana, dimana angka yang diberikan kepada objek mempunyai arti sebagai label saja, dan tidak menunjukkan tingkatan apa-apa. Objek dikelompokkan dalam set-set, dan kepada semua anggota set diberikan angka. Set-set tersebut tidak boleh tumpang tindih.

3.8 Analisis dan Pembahasan

Untuk menganalisa data dengan menggunakan analisa klasifikasi silang. Analisa klasifikasi silang berguna untuk mengetahui pengaruh antara variabel tidak bebas yaitu jumlah perjalanan dengan variabel bebas dan juga pengaruh antar variabel bebas. Untuk kemudahan dan kecepatan dalam penganalisaan data menggunakan program SPSS (*Statistical Product and Service Solution*) Ver 11.0.

Dasar pengambilan keputusan untuk analisa klasifikasi silang adalah :

- a. Uji Chi-square

Uji chi-square untuk mengetahui pengaruh keterkaitan antara variabel yang ditinjau.

Dasar pengambilan keputusan adalah dari nilai chi-square _{hitung} terhadap chi-square

tabel. Jika $\chi^2_{hitung} > \chi^2_{tabel}$ berarti ada keterkaitan antara kedua variabel tersebut.

b. Uji korelasi

Uji korelasi untuk mengetahui hubungan kekuatan antara variabel yang ditinjau. Nilai korelasi berdasarkan nilai contingency coefficient. Jika nilai mendekati 1 atau -1 maka hubungan kedua variabel tersebut kuat jika mendekati nol maka hubungannya lemah.

3.9 Output

Dari hasil penelitian ini dapat diketahui karakteristik perjalanan penduduk di daerah pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan kecamatan Tembalang) dan karakteristik perjalanan penduduk yang tinggal di pusat kota (kecamatan Candisari), berupa sebaran pergerakan, jarak dan waktu tempuh perjalanan, moda yang digunakan dan biaya transportasi. Kemudian dari hasil tersebut akan diberikan rekomendasi alternatif pengembangan transportasi yang paling sesuai guna mengantisipasi kebutuhan akan transportasi di masa mendatang yang semakin berkembang.

Hasil dari penelitian ini juga dapat digunakan oleh pemerintah sebagai pengambil kebijakan untuk mendukung strategi perencanaan transportasi di Kota Semarang.

BAB IV

PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

4.1 Pengumpulan Data

Pada penelitian ini data untuk kepentingan analisa adalah berupa data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang didapat dari penelitian langsung. Data primer pada penelitian ini didapat dengan cara menyebar daftar pertanyaan / kuesioner kepada responden di Kecamatan Banyumanik, Kecamatan Tembalang dan Kecamatan Candisari. Responden yang diambil tidak menggunakan semua penduduk / populasi yang ada tetapi menggunakan sampel yang proporsional sehingga tetap mencerminkan kondisi yang sebenarnya.

Sebelum dilakukan pendataan yang lengkap, maka dilakukan survai pendahuluan untuk menentukan jumlah sampel yang akan diambil. Prinsip pengambilan sampel pada survai pendahuluan adalah dengan metode sampling yang maksudnya sampel diambil acak dan berada pada 3 kecamatan dimaksud dengan memperhatikan golongan I (menengah kebawah), golongan II (menengah) dan golongan III (menengah keatas). Hasil dari survai pendahuluan ini kemudian direkap dan dijumlah tiap komponen variabel (pertanyaannya), kemudian dihitung n sampling untuk survai yang mewakili 3 kecamatan.

Perhitungan n sampling adalah sebagai berikut :

(Referensi: Statistika untuk Penelitian, Prof. Dr. Sugiyono, Penerbit ALFABETA, Bandung, cetakan ketujuh, 2005)

Direncanakan perbedaan hasil penaksiran dengan tolok ukur penafsiran adalah 10% atau 0,1 ----- b

Z score untuk rancangan sampling dengan taraf kepercayaan 95%= 1,96 (Baca Tabel Z score) ----- z

Simpangan baku variabel ----- σ (dalam penelitian ini diambil simpangan baku terkecil dengan asumsi reliabilitasnya besar atau tinggi).

Kemudian dihitung n samplingnya dengan rumus:

$$n \geq \left[\frac{\sigma \cdot z}{b} \right]^2$$

$$n \geq \left[\frac{1.1,96}{0,1} \right]^2$$

$$n \geq 384$$

Jadi minimal sampling yang dibutuhkan adalah 384 responden, dari proporsi golongan yang diperoleh hasil sampling random, maka jumlah responden awal Golongan I = 11, Golongan II = 14 dan Golongan III = 8, kemudian berdasarkan prosentasenya dihitung jumlah minimal tiap sampling.

Misal dari Golongan I = $(11/33) * 384 = 128$

Begitu seterusnya untuk Golongan lainnya

Tabel 4.1 Jumlah Sampel

Golongan	DATA	Faktor n Sampling	n _{minimal}
I	11	0.33	128
II	14	0.42	163
III	8	0.24	93
JUMLAH	33	1	384

Sumber : Hasil Analisa 2006

Sedangkan data sekunder berupa data gambaran umum wilayah penelitian, berbagai kebijakan pemerintah tentang pengaturan tata ruang kota dan data – data lain yang berhubungan dengan penelitian yang didapat antara lain dari Bappeda Kota Semarang, kantor – kantor kecamatan dari lokasi penelitian dan berbagai instansi yang terkait. Data sekunder nantinya akan berguna sebagai pelengkap dari data primer pada saat analisa data.

4.2 Gambaran Umum Kecamatan Banyumanik

Berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang (RDTRK) Semarang tahun 2000 – 2010 Kecamatan Banyumanik terdiri dari 11 kelurahan dengan luas wilayah keseluruhan sebesar 2.509,084 Ha. Adapun batas – batas wilayah Kecamatan Banyumanik adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Kecamatan Gajah Mungkur dan Kecamatan Candisari
- Sebelah Timur : Kecamatan Tembalang
- Sebelah Selatan : Kecamatan Ungaran Kabupaten Semarang
- Sebelah Barat : Kecamatan Gunung pati

Tabel 4.2 Jumlah Penduduk Kecamatan Banyumanik

No.	Kelurahan	Luas Wilayah	Jumlah Rumah	Jumlah Penduduk Tahun		Pertumbuhan Penduduk (%)	Jumlah KK Tahun 2005
				1998	2005		
1	Pudak Payung	389.302	2277	8355	10179	4.02	2346
2	Gedawang	232.764	725	2661	3242	5.01	941
3	Jabungan	226.484	630	2313	2818	1.76	695
4	Padangsari	78.278	3409	12508	15239	1.01	2191
5	Banyumanik	364.253	1837	6739	8212	0.69	2551
6	Srondol Wetan	226.484	5176	18988	23135	2.13	2436
7	Pedalangan	235.877	2109	7729	9429	1.97	4820
8	Sumurboto	84.540	2057	7540	9193	7.10	2828
9	Srondol Kulon	232.746	3001	11010	13415	9.10	2276
10	Tinjomoyo	202.479	2116	7762	9457	1.60	3408
11	Ngesrep	235.877	3321	12160	14845	1.23	1714
JUMLAH		2509.084	26659	97765	119164	3.24	26206

Sumber : RDTRK Semarang Tahun 2000 - 2010

Berdasarkan Kebijakan yang tertuang dalam RDTRK Semarang, Kecamatan Banyumanik cenderung berfungsi sebagai daerah pinggiran Kota Semarang yang berfungsi menampung perkembangan penduduk dari pusat Kota Semarang. Kedudukan Kecamatan Banyumanik terhadap Kota Semarang adalah strategis. Hal ini dapat dilihat dari beberapa hal, yaitu :

- Fungsi sebagai penampung limpahan penduduk dari pusat Kota Semarang. Adanya fungsi ini membawa konsekuensi bahwa arus penduduk yang mengalir ke kawasan ini akan membutuhkan sarana dan prasarana pendukung yang akan berdampak terhadap percepatan perkembangan kawasan Banyumanik
- Secara geografis, Kecamatan Banyumanik adalah pintu masuk Kota Semarang dari arah selatan, sehingga keberadaannya merupakan pintu gerbang bagi Kota Semarang.
- Fenomena pemekaran kampus UNDIP disamping jelas berdampak terhadap kawasan Tembalang, dalam jangka panjang juga akan berdampak terhadap kawasan Banyumanik, karena kawasan ini letaknya berdekatan dengan kawasan Tembalang.

Berdasarkan intensitas pemanfaatan lahannya, kawasan Kecamatan Banyumanik dapat dikelompokkan menjadi :

- Kawasan Berkepadatan Tinggi

Kawasan ini terdapat di Kelurahan Srondol Wetan dan Padangsari, peruntukan lahan kawasan ini adalah kegiatan permukiman terencana dan perdagangan / jasa yang mendukung fungsi permukiman

b. Kawasan Berkepadatan Sedang

Kelurahan Srandol Kulon, Tinjomoyo, Ngesrep, Sumurboto dan Pedalangan. Peruntukan lahan di kawasan ini adalah pendidikan dan perumahan terutama untuk kos – kosan terletak di Kelurahan Sumurboto dan Pedalangan.

c. Kawasan Berkepadatan Rendah

Kelurahan Pudak payung, Gedawang, Jabungan dan Banyumanik. Peruntukan lahan di kawasan ini merupakan kegiatan permukiman (campuran permukiman terencana dan non terencana).

Sarana transportasi yang ada di Kecamatan Banyumanik terdiri dari angkutan pribadi dan angkutan umum. Berbagai moda sarana transportasi tersebut memiliki rute pergerakan baik lokal (di wilayah Kecamatan Banyumanik saja) maupun regional. Rute – rute angkutan umum di Kecamatan Banyumanik umumnya dapat menjangkau ke berbagai jurusan (aksesibilitas baik). Tetapi pada beberapa ruas jalan, angkutan umum masih menggunakan ojek karena keterbatasan rute / moda angkutan yang menuju kawasan tersebut.

Adanya sarana transportasi di Kecamatan Banyumanik menyebabkan timbulnya beberapa simpul kemacetan, antara lain terdapat di :

1. Simpul terminal Tipe C Banyumanik (di depan Jalan Karang Rejo)
2. Simpul kawasan pertigaan Jalan Tol Sukun
3. Simpul pertigaan Banyumanik – Jalan Sukun

Kemacetan yang ditimbulkan berbagai simpul kemacetan lalu lintas seperti tersebut diatas dapat diakibatkan oleh beberapa hal, yaitu :

1. Daya tampung jalan yang kurang ($Kapasitas\ LHR > Daya\ Dukung\ Jalan$)
2. Perilaku penumpang dan awak angkutan yang kurang benar, misalnya tidak menggunakan fasilitas halte, mencari penumpang (ngetem) disembarang tempat (terutama di depan Sub Terminal Banyumanik dan disekitar SPBU Banyumanik).

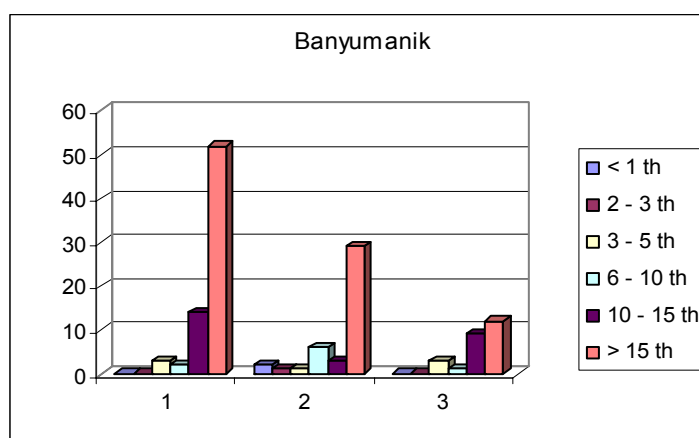
4.2.1 Lama Tinggal Penduduk Kec. Banyumanik

Lama tinggal penduduk di Kecamatan Banyumanik sebagian besar sudah lebih dari 15 tahun, terutama bagi penduduk golongan I yang jumlahnya mencapai 73,2 %, sedangkan penduduk golongan II yang sudah tinggal di Banyumanik lebih dari 15 tahun sebanyak 69 % dan golongan III sebanyak 48 %. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.3 berikut ini.

Tabel 4.3 Lama Tinggal

Lama Tinggal	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 1 th	0	0.0%	2	4.8%	0	0.0%	2	1.4%
2 - 3 th	0	0.0%	1	2.4%	0	0.0%	1	0.7%
3 - 5 th	3	4.2%	1	2.4%	3	12.0%	7	5.1%
6 - 10 th	2	2.8%	6	14.3%	1	4.0%	9	6.5%
10 - 15 th	14	19.7%	3	7.1%	9	36.0%	26	18.8%
> 15 th	52	73.2%	29	69.0%	12	48.0%	93	67.4%
JUMLAH	71	100%	42	100%	25	100%	138	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.1 Lama Tinggal

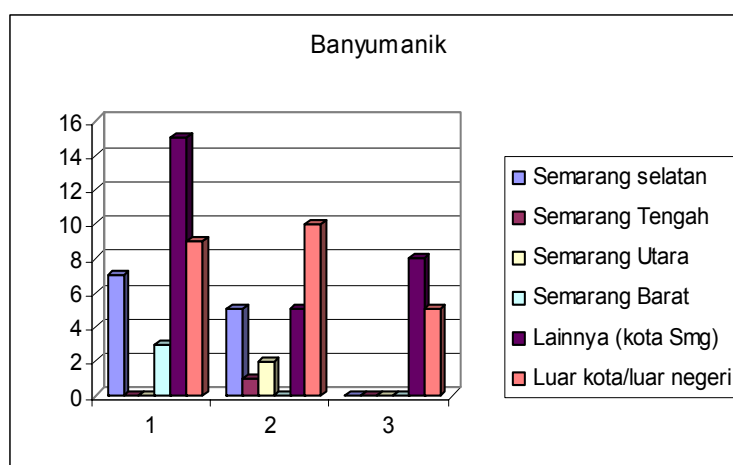
4.2.2 Daerah Asal Responden

Penduduk Banyumanik golongan I sebesar 44,1% merupakan penduduk pindahan dari daerah – daerah / kecamatan lain di Kota Semarang, sedangkan penduduk golongan II sebanyak 43,5% berasal dari luar kota / luar negeri. Dan untuk penduduk golongan III sebesar 61,5% merupakan pindahan dari wilayah kecamatan lain di Kota Semarang.

Tabel 4.4 Daerah Asal Responden

Daerah Asal Penduduk	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Kec Semarang selatan	7	20.6%	5	21.7%	0	0.0%	12	17.1%
Kec Semarang Tengah	0	0.0%	1	4.3%	0	0.0%	1	1.4%
Kec Semarang Utara	0	0.0%	2	8.7%	0	0.0%	2	2.9%
Kec Semarang Barat	3	8.8%	0	0.0%	0	0.0%	3	4.3%
Lainnya (masih kota Smg)	15	44.1%	5	21.7%	8	61.5%	28	40.0%
Luar kota/luar jawa/luar negeri	9	26.5%	10	43.5%	5	38.5%	24	34.3%
JUMLAH	34	100%	23	100%	13	100%	70	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.2 Daerah Asal Responden

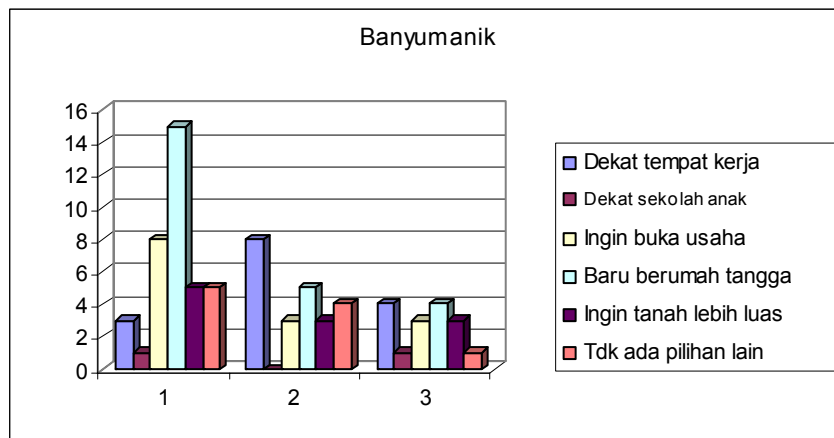
4.2.3 Alasan Kepindahan Ke Kecamatan Banyumanik

Alasan kepindahan penduduk ke Banyumanik bagi golongan I sebesar 40,5% karena baru berumah tangga. Bagi pasangan muda yang baru berumah tangga, mereka umumnya secara ekonomi belum mapan sehingga pemilihan tempat tinggal di daerah pinggiran kota Semarang lebih disebabkan karena faktor harga rumah yang relatif terjangkau. Untuk penduduk golongan II sebesar 34,8 % menjawab alasan kepindahan ke daerah pinggiran adalah supaya dekat dengan tempat kerja. Sedangkan bagi penduduk golongan III, alasan kepindahan supaya dekat dengan tempat kerja dan baru berumah tangga sama besarnya yaitu sebanyak 25 %.

Tabel 4.5 Alasan Kepindahan

Alasan Kepindahan	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Dekat dengan tempat kerja	3	8.1%	8	34.8%	4	25.0%	15	19.7%
Dekat dengan sekolah anak	1	2.7%	0	0.0%	1	6.3%	2	2.6%
Ingin membuka usaha	8	21.6%	3	13.0%	3	18.8%	14	18.4%
Baru berumah tangga	15	40.5%	5	21.7%	4	25.0%	24	31.6%
Ingin memperoleh tanah lebih luas	5	13.5%	3	13.0%	3	18.8%	11	14.5%
Tdk ada pilihan lain utk hidup dikota	5	13.5%	4	17.4%	1	6.3%	10	13.2%
JUMLAH	37	100%	23	100%	16	100%	76	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.3 Alasan Kepindahan

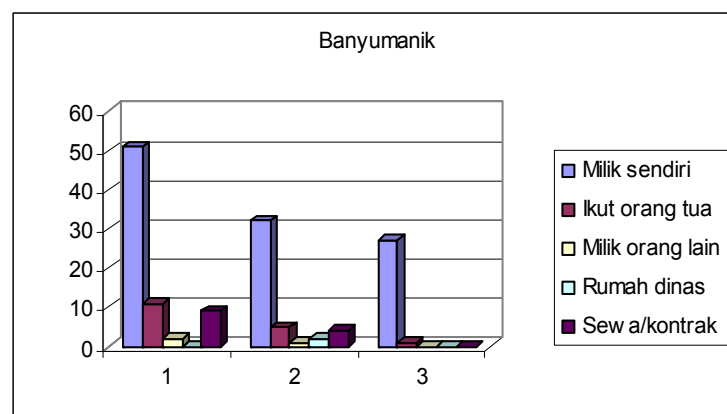
4.2.4 Status Rumah yang ditempati

Status rumah yang ditempati penduduk Kecamatan Banyumanik sebagian besar adalah milik sendiri, terutama bagi penduduk golongan III yang mencapai 96,4%. Jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi, maka penduduk Banyumanik yang memiliki rumah dengan status milik sendiri sebesar 75,9 %.

Tabel 4.6 Status Rumah

Status Rumah	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Milik sendiri	51	69.9%	32	72.7%	27	96.4%	110	75.9%
Masih ikut orang tua	11	15.1%	5	11.4%	1	3.6%	17	11.7%
Milik org lain (hanya ijin tinggal)	2	2.7%	1	2.3%	0	0.0%	3	2.1%
Milik kantor (rumah dinas)	0	0.0%	2	4.5%	0	0.0%	2	1.4%
Sewa/kontrak	9	12.3%	4	9.1%	0	0.0%	13	9.0%
JUMLAH	73	100%	44	100%	28	100%	145	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.4 Status Rumah

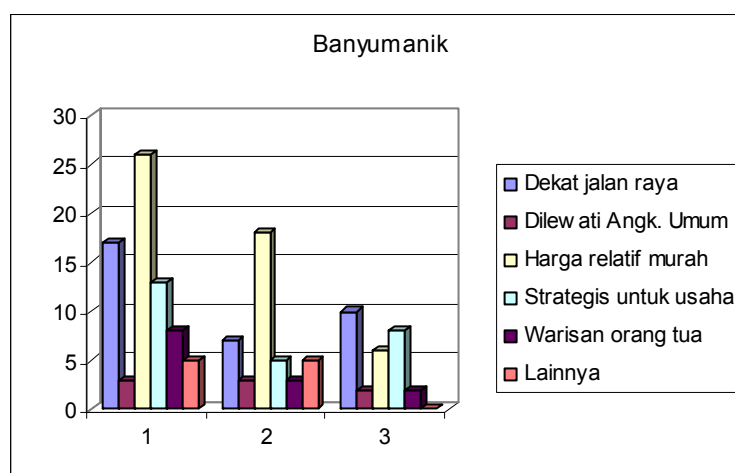
4.2.5 Alasan Memilih Tempat Tinggal

Berdasarkan hasil survai, alasan memilih tempat tinggal di Banyumanik bagi penduduk golongan I, sebesar 36,1 % karena harga rumah relatif lebih murah dan sebesar 23,6 % karena lokasinya dekat dengan jalan raya. Sedangkan bagi penduduk golongan II sebesar 43,9 % mereka memilih tempat tinggal di Banyumanik karena harganya relatif murah. Dan untuk golongan III sebanyak 35,7 % memilih tempat tinggal di Banyumanik karena lokasinya dekat dengan jalan raya dan sebesar 28,6 % memilih tinggal di Banyumanik karena tempatnya strategis untuk membuka usaha. Jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi, maka prosentase terbesar alasan memilih tempat tinggal di Banyumanik adalah karena rumah faktor harga rumah di Banyumanik yang relatif lebih murah yaitu sebesar 35,5 %.

Tabel 4.7 Alasan Memilih Tempat Tinggal

Alasan Memilih Tempat Tinggal	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Lokasi dekat dengan jalan raya	17	23.6%	7	17.1%	10	35.7%	34	24.1%
Dilewati rute Angkutan Umum	3	4.2%	3	7.3%	2	7.1%	8	5.7%
Harga relatif murah	26	36.1%	18	43.9%	6	21.4%	50	35.5%
Strategis untuk membuka usaha	13	18.1%	5	12.2%	8	28.6%	26	18.4%
Warisan/peninggalan orang tua	8	11.1%	3	7.3%	2	7.1%	13	9.2%
Lainnya	5	6.9%	5	12.2%	0	0.0%	10	7.1%
JUMLAH	72	100%	41	100%	28	100%	141	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.5 Alasan Memilih Tempat Tinggal

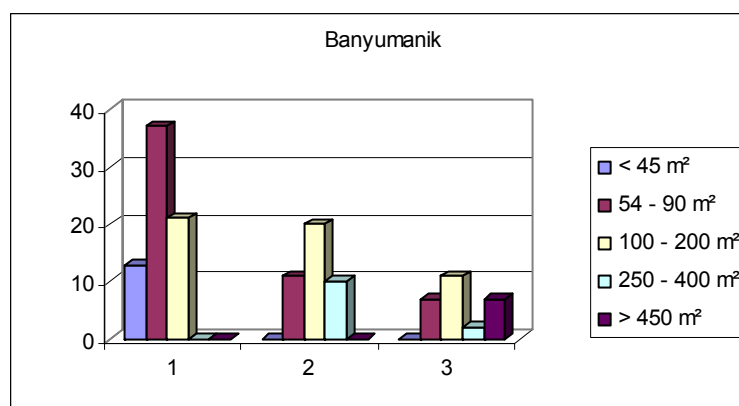
4.2.6 Luas Bangunan yang Ditempati

Bagi penduduk golongan I, luas bangunan dari rumah yang mereka tempati sebagian besar adalah antara 54 – 90 m² yaitu sebanyak 52,1 %. Sedangkan bagi penduduk golongan II sebesar 48,8% menempati rumah dengan luas bangunan antara 100 – 200 m². Dan untuk penduduk golongan III sebesar 40,7% menempati rumah dengan luas bangunan antara 100 - 200 m², tetapi yang perlu diperhatikan dalam hal ini yang menempati rumah dengan luas bangunan lebih dari 450 m² juga cukup besar yaitu sebanyak 25,9 %. Dari Tabel 4.8 dapat dilihat bahwa semakin tinggi tingkat ekonomi penduduk, maka prosentase luas bangunan yang ditempati juga semakin besar.

Tabel 4.8 Luas Bangunan

Luas Bangunan Tempat Tinggal	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 45 m ²	13	18.3%	0	0.0%	0	0.0%	13	9.4%
54 - 90 m ²	37	52.1%	11	26.8%	7	25.9%	55	39.6%
100 - 200 m ²	21	29.6%	20	48.8%	11	40.7%	52	37.4%
250 - 400 m ²	0	0.0%	10	24.4%	2	7.4%	12	8.6%
> 450 m ²	0	0.0%	0	0.0%	7	25.9%	7	5.0%
JUMLAH	71	100%	41	100%	27	100%	139	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.6 Luas Bangunan

4.2.7 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

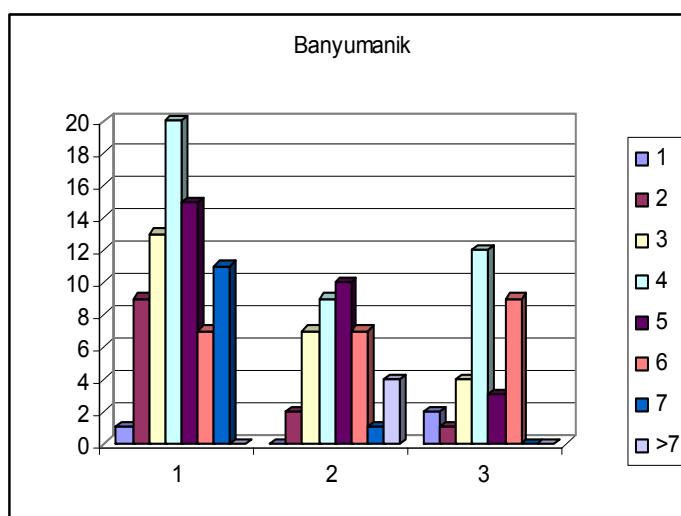
Dalam penelitian ini anggota keluarga yang lebih diperhatikan adalah anggota keluarga yang berusia ≥ 7 tahun karena pada usia 7 tahun dianggap orang tersebut sudah dapat melakukan perjalanan sendiri. Berdasarkan hasil survai, untuk keluarga di Kecamatan Banyumanik golongan I sebanyak 26,3% mempunyai 4 orang anggota keluarga usia ≥ 7

tahun dan 19,7% mempunyai 5 orang anggota keluarga usia ≥ 7 tahun. Sedangkan untuk keluarga golongan II, terdapat 25% yang mempunyai 5 orang anggota keluarga usia ≥ 7 tahun dan 22,5% mempunyai 4 orang anggota keluarga usia ≥ 7 tahun. Untuk keluarga golongan III terdapat 38,7% yang mempunyai 4 orang anggota keluarga usia ≥ 7 tahun dan 29% mempunyai 6 orang anggota keluarga usia ≥ 7 tahun. Dari data seperti tertera pada Tabel 4.9 tersebut juga dapat diketahui jumlah anggota keluarga rata – rata di Kecamatan Banyumanik adalah sebesar 4,47 orang.

Tabel 4.9 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

Anggota Keluarga (usia ≥ 7 tahun)	Banyumanik						Σ	Jumlah Orang
	I	%	II	%	III	%		
1	1	1.3%	0	0.0%	2	6.5%	3	3
2	9	11.8%	2	5.0%	1	3.2%	12	24
3	13	17.1%	7	17.5%	4	12.9%	24	72
4	20	26.3%	9	22.5%	12	38.7%	41	164
5	15	19.7%	10	25.0%	3	9.7%	28	140
6	7	9.2%	7	17.5%	9	29.0%	23	138
7	11	14.5%	1	2.5%	0	0.0%	12	84
>7	0	0.0%	4	10.0%	0	0.0%	4	32
JUMLAH	76	100%	40	100%	31	100%	147	657
RATA - RATA								4.47

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.7 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

4.2.8 Tingkat Pendidikan Anggota Keluarga

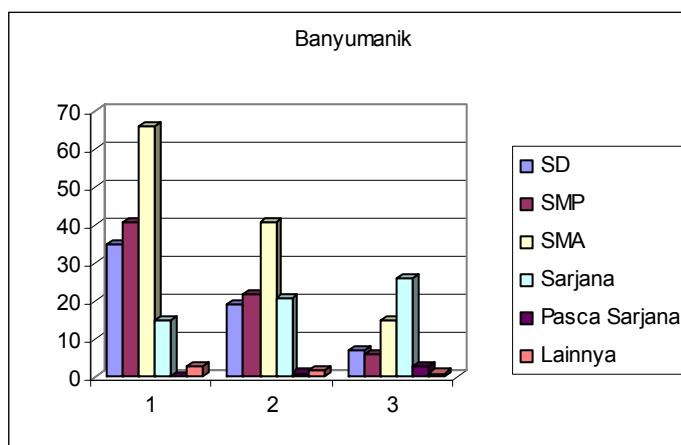
Tingkat pendidikan anggota keluarga bagi penduduk golongan I dan II sebagian besar sampai tingkat SMA yaitu untuk golongan I sebanyak 41,3 % dan golongan II sebanyak

38,7%. Sedangkan untuk penduduk Banyumanik golongan III sebagian besar tingkat pendidikannya sampai sarjana yaitu sebanyak 44,8 %. Jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi maka tingkat pendidikan anggota keluarga di Kecamatan Banyumanik prosentase terbesarnya adalah SMA yaitu sebanyak 37,7 %.

Tabel 4.10 Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
SD	35	21.9%	19	17.9%	7	12.1%	61	18.8%
SMP	41	25.6%	22	20.8%	6	10.3%	69	21.3%
SMA	66	41.3%	41	38.7%	15	25.9%	122	37.7%
Sarjana	15	9.4%	21	19.8%	26	44.8%	62	19.1%
Pasca Sarjana	0	0.0%	1	0.9%	3	5.2%	4	1.2%
Lainnya	3	1.9%	2	1.9%	1	1.7%	6	1.9%
JUMLAH	160	100%	106	100%	58	100%	324	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.8 Tingkat Pendidikan

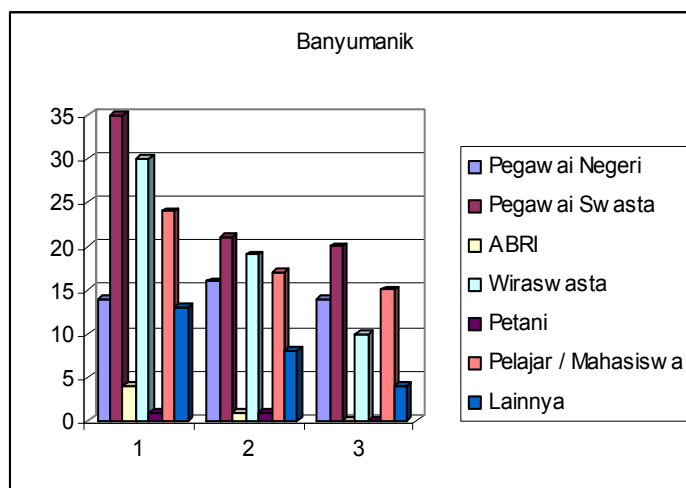
4.2.9 Jenis Pekerjaan Penduduk

Jenis pekerjaan penduduk di Kecamatan Banyumanik bermacam – macam. Untuk memudahkan dalam menganalisa data maka jenis pekerjaan penduduk digolongkan dalam beberapa kategori seperti tertera pada Tabel 4.11. Berdasarkan hasil survai, untuk penduduk Banyumanik golongan I sebagian besar bekerja sebagai pegawai swasta yaitu sebanyak 28,9% dan prosentase terkecil bekerja sebagai petani (0,8%). Sedangkan untuk penduduk golongan II sebagian besar (25,3%) bekerja sebagai pegawai swasta dan prosentase terkecil bekerja sebagai petani dan ABRI (1,2%). Dan untuk penduduk golongan III sebagian besar (31,7%) pegawai swasta dan prosentase terkecil bekerja sebagai petani dan ABRI (0%).

Tabel 4.11 Jenis Pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Pegawai Negeri	14	11.6%	16	19.3%	14	22.2%	44	16.5%
Pegawai Swasta	35	28.9%	21	25.3%	20	31.7%	76	28.5%
ABRI	4	3.3%	1	1.2%	0	0.0%	5	1.9%
Wiraswasta	30	24.8%	19	22.9%	10	15.9%	59	22.1%
Petani	1	0.8%	1	1.2%	0	0.0%	2	0.7%
Pelajar / Mahasiswa	24	19.8%	17	20.5%	15	23.8%	56	21.0%
Lainnya	13	10.7%	8	9.6%	4	6.3%	25	9.4%
JUMLAH	121	100%	83	100%	63	100%	267	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.9 Jenis Pekerjaan

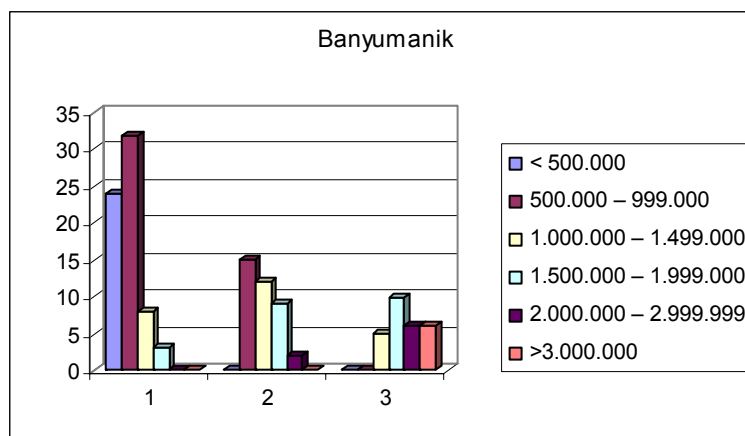
4.2.10 Jumlah Pendapatan Per Bulan

Jumlah pendapatan keluarga tergantung dari tingkat ekonominya. Untuk penduduk golongan I, sebesar 47,8 % mempunyai penghasilan antara 500.000 s/d 999.000 rupiah per bulan, tetapi yang harus diperhatikan disini penduduk yang berpenghasilan kurang dari 500.000 per bulan juga cukup besar yaitu sebanyak 35,8 %. Sedangkan untuk penduduk golongan II sebanyak 39,5 % berpenghasilan antara 500.000 sampai 999.000 rupiah per bulan dan sebanyak 31,6 % berpenghasilan antara 1.000.000 sampai 1.499.999 rupiah per bulan. Dan untuk penduduk golongan III sebagian besar berpenghasilan antara 1.500.000 sampai 1.999.000 rupiah per bulan yaitu sebesar 37 %. Yang perlu diperhatikan disini jumlah penduduk yang berpenghasilan lebih dari 3.000.000 rupiah per bulan juga cukup besar yaitu sebanyak 22,2 %.

Tabel 4.12 Jumlah Pendapatan

Jumlah Pendapatan	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 500.000	24	35.8%	0	0.0%	0	0.0%	24	18.2%
500.000 – 999.000	32	47.8%	15	39.5%	0	0.0%	47	35.6%
1.000.000 – 1.499.000	8	11.9%	12	31.6%	5	18.5%	25	18.9%
1.500.000 – 1.999.000	3	4.5%	9	23.7%	10	37.0%	22	16.7%
2.000.000 – 2.999.999	0	0.0%	2	5.3%	6	22.2%	8	6.1%
>3.000.000	0	0.0%	0	0.0%	6	22.2%	6	4.5%
JUMLAH	67	100%	38	100%	27	100%	132	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.10 Jumlah Pendapatan

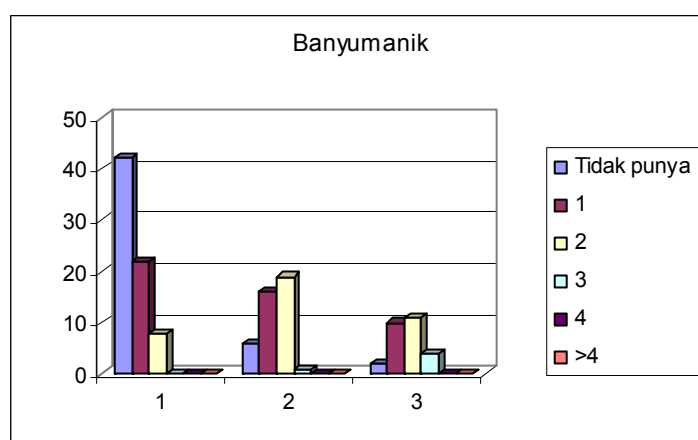
4.2.11 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor

Berdasarkan hasil survai, penduduk Banyumanik golongan I sebanyak 58,3% belum memiliki sepeda motor, sedangkan yang memiliki 1 buah sepeda motor sebanyak 30,6%. Untuk penduduk golongan II sebanyak 45,2% memiliki 2 buah sepeda motor dan 38,1% memiliki 1 buah sepeda motor. Sedangkan untuk penduduk golongan III sebanyak 40,7% memiliki 2 buah sepeda motor dan sebanyak 37 % memiliki 1 buah sepeda motor. Jika dilihat dari keseluruhan penduduk maka sebanyak 35,5 % tidak memiliki sepeda motor dan 34 % memiliki 1 buah sepeda motor.

Tabel 4.13 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor

Jumlah Kendaraan Roda Dua	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	42	58.3%	6	14.3%	2	7.4%	50	35.5%
1	22	30.6%	16	38.1%	10	37.0%	48	34.0%
2	8	11.1%	19	45.2%	11	40.7%	38	27.0%
3	0	0.0%	1	2.4%	4	14.8%	5	3.5%
4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
>4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
JUMLAH	72	100%	42	100%	27	100%	141	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.11 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor

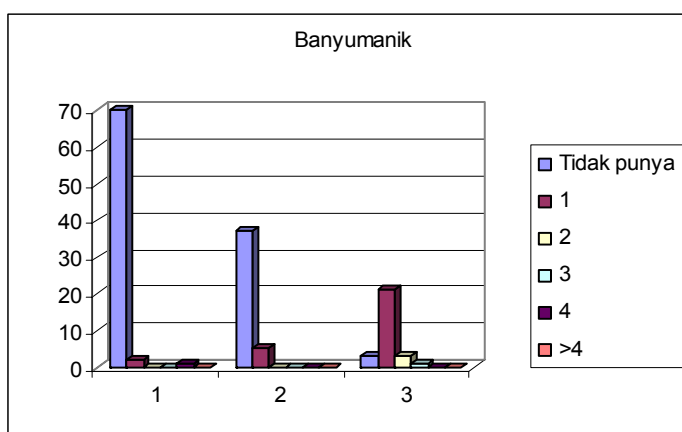
4.2.12 Jumlah Kepemilikan Mobil

Berdasarkan hasil survai, penduduk Banyumanik golongan I sebesar 95,9 % belum memiliki mobil sedangkan yang memiliki 1 buah mobil hanya sebesar 2,7 %. Untuk penduduk golongan II sebesar 88,1 % belum memiliki mobil dan sebesar 11,9 % memiliki 1 buah mobil. Sedangkan penduduk golongan III sebagian besar (75 %) memiliki 1 buah mobil.

Tabel 4.14 Jumlah Kepemilikan Mobil

Jumlah Mobil	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	70	95.9%	37	88.1%	3	10.7%	110	76.9%
1	2	2.7%	5	11.9%	21	75.0%	28	19.6%
2	0	0.0%	0	0.0%	3	10.7%	3	2.1%
3	0	0.0%	0	0.0%	1	3.6%	1	0.7%
4	1	1.4%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.7%
>4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
JUMLAH	73	100%	42	100%	28	100%	143	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.12 Jumlah Kepemilikan Mobil

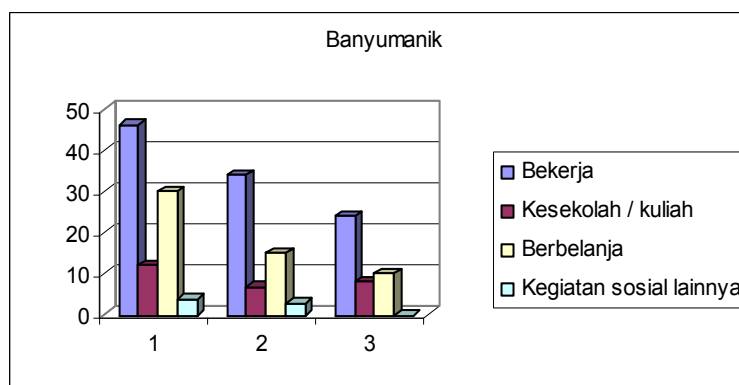
4.2.13 Maksud Perjalanan Sehari – hari yang Utama

Maksud perjalanan sehari – hari yang utama bagi sebagian besar penduduk Kecamatan Banyumanik adalah pergi ke tempat kerja. Untuk penduduk golongan I prosentase penduduk yang maksud perjalanan ke tempat kerja sebesar 50%, sedangkan golongan II sebesar 57,6 % dan golongan III 57,1 %. Selain bekerja, prosentase tujuan perjalanan yang besar berikutnya adalah perjalanan dengan tujuan berbelanja, yaitu untuk penduduk golongan I sebesar 32,6 %, golongan II sebesar 25,4 % dan golongan III (23,8 %).

Tabel 4.15 Maksud Perjalanan

Maksud Perjalanan	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bekerja	46	50.0%	34	57.6%	24	57.1%	104	53.9%
Kesekolah / kuliah	12	13.0%	7	11.9%	8	19.0%	27	14.0%
Berbelanja	30	32.6%	15	25.4%	10	23.8%	55	28.5%
Kegiatan sosial lainnya	4	4.3%	3	5.1%	0	0.0%	7	3.6%
JUMLAH	92	100%	59	100%	42	100%	193	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.13 Maksud Perjalanan

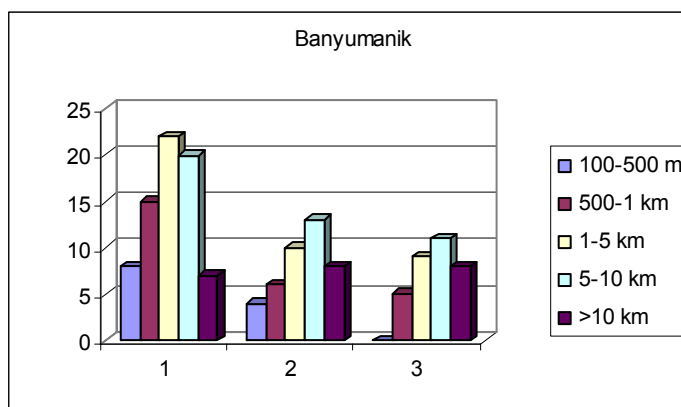
4.2.14 Jarak dari rumah ke tempat Bekerja / Sekolah

Sebagian besar penduduk di Kecamatan Banyumanik menempuh jarak perjalanan dari rumah ke tempat bekerja / sekolah sejauh antara 5 – 10 km, yaitu sebanyak 30,1% tetapi dalam hal ini jumlah penduduk Banyumanik yang menempuh jarak perjalanan sehari – hari antara 1 – 5 km juga cukup besar yaitu sebanyak 28,1%.

Tabel 4.16 Jarak dari Rumah ke Tempat Kerja / Sekolah

Jarak dari rumah ke tmp kerja/sekolah	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
100-500 m	8	11.1%	4	9.8%	0	0.0%	12	8.2%
500-1 km	15	20.8%	6	14.6%	5	15.2%	26	17.8%
1-5 km	22	30.6%	10	24.4%	9	27.3%	41	28.1%
5-10 km	20	27.8%	13	31.7%	11	33.3%	44	30.1%
>10 km	7	9.7%	8	19.5%	8	24.2%	23	15.8%
JUMLAH	72	100%	41	100%	33	100%	146	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.14 Jarak dari Rumah ke Tempat Kerja / Sekolah

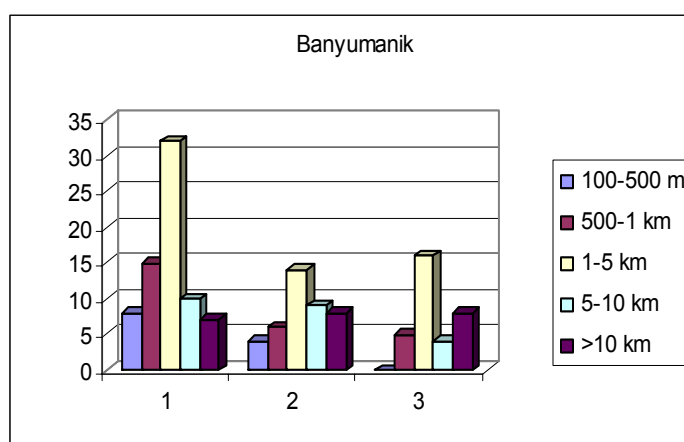
4.2.15 Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja / Sekolah

Lama waktu perjalanan dipengaruhi oleh jarak yang ditempuh dan moda yang digunakan. Penduduk golongan I, sebesar 30,1% menempuh perjalanan selama 10 – 20 menit dan 20,5 % menempuh perjalanan selama 20 – 30 menit. Penduduk golongan II, sebesar 35 % menempuh perjalanan selama 20 – 30 menit dan 22,5 % menempuh perjalanan selama 10 – 20 menit. Sedangkan penduduk golongan III sebesar 31 % menempuh perjalanan selama 20 – 30 menit dan 27,6 % menempuh perjalanan selama 30 – 40 menit.

Tabel 4.17 Lama Waktu Perjalanan

Lama waktu dari rmh ke lokasi kerja / sekolah	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 10 menit	9	12.3%	4	10.0%	2	6.9%	15	10.6%
10 - 20 menit	22	30.1%	9	22.5%	6	20.7%	37	26.1%
20 - 30 menit	15	20.5%	14	35.0%	9	31.0%	38	26.8%
30 - 40 menit	18	24.7%	7	17.5%	8	27.6%	33	23.2%
40 - 60 menit	8	11.0%	6	15.0%	3	10.3%	17	12.0%
Lainnya	1	1.4%	0	0.0%	1	3.4%	2	1.4%
JUMLAH	73	100%	40	100%	29	100%	142	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.15 Lama Waktu Perjalanan

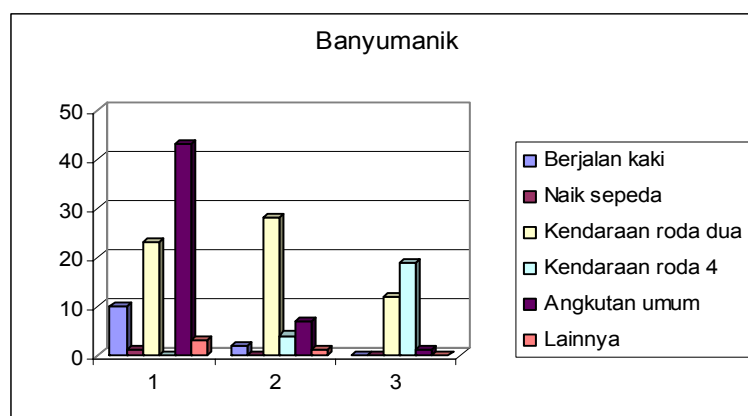
4.2.16 Moda yang Digunakan

Moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan bagi penduduk golongan I, sebesar 53,8% menggunakan angkutan umum dan 28,8% menggunakan sepeda motor. Untuk penduduk golongan II sebesar 66,7% menggunakan sepeda motor. Sedangkan untuk penduduk golongan III sebesar 59,4 % menggunakan mobil pribadi dan 37,5 % menggunakan sepeda motor.

Tabel 4.18 Moda yang Digunakan

Moda yang Digunakan	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Berjalan kaki	10	12.5%	2	4.8%	0	0.0%	12	7.8%
Naik sepeda	1	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%
Kendaraan roda dua	23	28.8%	28	66.7%	12	37.5%	63	40.9%
Kendaraan roda 4	0	0.0%	4	9.5%	19	59.4%	23	14.9%
Angkutan umum	43	53.8%	7	16.7%	1	3.1%	51	33.1%
Lainnya	3	3.8%	1	2.4%	0	0.0%	4	2.6%
JUMLAH	80	100%	42	100%	32	100%	154	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.16 Moda yang Digunakan

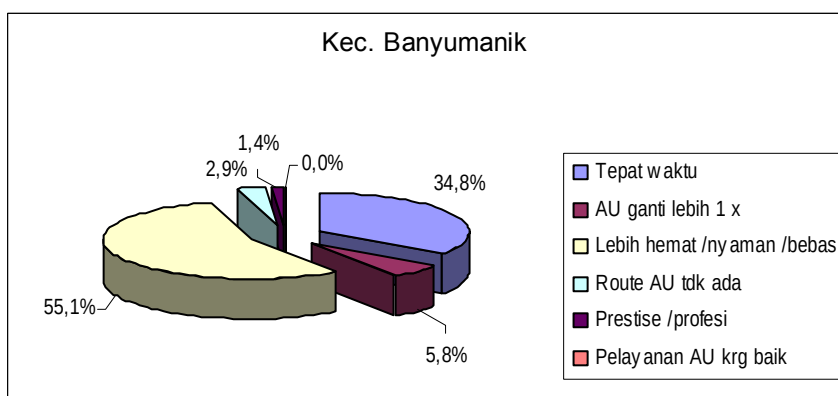
4.2.17 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

Sebagian besar penduduk Banyumanik memilih menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor untuk melakukan perjalanan ke tempat aktifitasnya sehari – hari. Alasan menggunakan kendaraan pribadi bagi penduduk Banyumanik baik untuk golongan I, golongan II dan golongan III sebagian besar karena menggunakan kendaraan pribadi lebih hemat, nyaman, aman dan lebih bebas.

Tabel 4.19 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bisa tepat waktu	8	34,8%	10	37,0%	6	31,6%	24	34,8%
Angkutan umum ganti lebih dari 1 x	2	8,7%	2	7,4%	0	0,0%	4	5,8%
Lebih hemat /nyaman /aman /bebas	13	56,5%	12	44,4%	13	68,4%	38	55,1%
Route angk. tdk ada yg ke tempat tujuan	0	0,0%	2	7,4%	0	0,0%	2	2,9%
Prestise/profesi	0	0,0%	1	3,7%	0	0,0%	1	1,4%
Pelayanan angkutan umum kurang baik	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
JUMLAH	23	100%	27	100%	19	100%	69	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.17 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

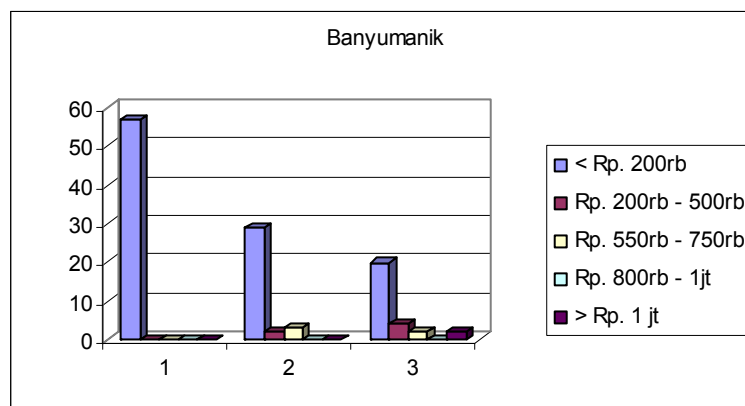
4.2.18 Biaya Transportasi

Biaya transportasi yang dikeluarkan tergantung dari moda yang digunakan dan jarak perjalanan yang ditempuh. Berdasarkan hasil survai sebagian besar penduduk Kecamatan Banyumanik mengeluarkan biaya transportasi kurang dari Rp 200.000 per bulan terutama bagi penduduk golongan I yang prosentasenya mencapai 100 %. Sedangkan bagi penduduk golongan III terdapat sebesar 7,1 % penduduk yang mengeluarkan biaya transportasi lebih dari Rp 1.000.000 per bulan.

Tabel 4.20 Biaya Transportasi

Biaya Transport	Banyumanik						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< Rp. 200rb	57	100%	29	85,3%	20	71,4%	106	89,1%
Rp. 200rb - 500rb	0	0,0%	2	5,9%	4	14,3%	6	5,0%
Rp. 550rb - 750rb	0	0,0%	3	8,8%	2	7,1%	5	4,2%
Rp. 800rb - 1jt	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
> Rp. 1 jt	0	0,0%	0	0,0%	2	7,1%	2	1,7%
JUMLAH	57	100%	34	100%	28	100%	119	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.18 Biaya Transportasi

4.3 Gambaran Umum Kecamatan Tembalang

Berdasarkan RDTRK Semarang Tahun 2000 – 2010 Kecamatan Tembalang terdiri dari 12 (dua belas) kelurahan dengan luas wilayah keseluruhan sebesar 4.420,057 Ha. Adapun batas – batas wilayah Kecamatan Tembalang adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Kecamatan Pedurungan dan Kecamatan Gayamsari
- Sebelah Timur : Kecamatan Mranggen, Kabupaten Demak
- Sebelah Selatan : Kecamatan Ungaran, Kabupaten Semarang
- Sebelah Barat : Kecamatan Candisari dan Kecamatan Banyumanik

Tabel 4.21 Jumlah Penduduk Kecamatan Tembalang

No.	Kelurahan	Luas Wilayah	Jumlah Rumah	Jumlah Penduduk Tahun		Pertumbuhan Penduduk (%)	Jumlah KK Tahun 2005
				1998	2005		
1	Tembalang	268	1069	3591	4703	1.54	953
2	Mangunharjo	304	1243	4177	5471	6.84	1682
3	Bulusan	216	757	2543	3331	2.82	736
4	Kramas	230	506	1700	2227	4.76	2256
5	Meteseh	304	2051	4177	9024	4.49	2366
6	Rowosari	870	2492	8373	10966	2.92	2132
7	Kedungmundu	495	1990	6685	8756	4.31	1973
8	Sedangmulyo	461	4923	16539	21662	2.51	6508
9	Sedanguwo	328	4061	13644	17870	3.06	3261
10	Tandang	376	4237	14233	18642	-0.13	4960
11	Jangli	206	1395	46858	6136	2.96	1207
12	Sambiroto	318	2383	8006	10486	3.22	2740
JUMLAH		4376	27108	130526	119274	3.28	30774

Sumber : RDTRK Semarang Tahun 2000 - 2010

Berdasarkan kebijaksanaan yang ada dalam RDTRK Semarang, Kecamatan Tembalang dalam konstelasi Kota Semarang adalah sebagai kawasan pengembangan permukiman dan pendidikan (perguruan tinggi). Kedudukan ini dapat dilihat dari beberapa hal sbb:

- a. Fungsi perumahan sebagai penampung limpahan penduduk dari pusat kota Semarang. Adanya fungsi ini membawa konsekuensi bahwa arus yang ke kawasan ini akan membutuhkan sarana prasarana pendukung yang akan berdampak terhadap percepatan perkembangan Kawasan Tembalang.
- b. Terdapat kecenderungan perkembangan Kota Semarang ke arah selatan menjangkau kawasan Tembalang dan sekitarnya. Kecenderungan tersebut didukung oleh faktor pendorong berasal dari pusat kota Semarang. Sedangkan faktor penarik berasal dari kawasan Tembalang kampus UNDIP yang merupakan fasilitas pendidikan tinggi

yang ada di Kecamatan Tembalang yang memiliki skala pendidikan regional, nasional dan internasional.

Berdasarkan intensitas pemanfaatan lahan, kawasan – kawasan di Kecamatan Tembalang dapat dikelompokkan menjadi :

a. Kawasan Berkepadatan Tinggi

Kawasan ini terdapat di kelurahan Sedangmulyo, Sedangguwo, Tandang, Jangli, Sambiroto, di sekitar kawasan Undip dan sepanjang Jalan Kedungmundu yang berkembang menjadi kawasan campuran (permukiman, perdagangan dan jasa).

b. Kawasan Berkepadatan Sedang

Kawasan ini terdapat di Kelurahan Kedung Mundu, Meteseh, Mangun Harjo, Tembalang, dan Bulusan. Kegiatan dominan pada kawasan yang berkepadatan sedang utamanya untuk kegiatan perumahan/ permukiman.

c. Kawasan Berkepadatan Rendah

Terdapat di kawasan Kramas dan Rowosari. Kegiatan dominan kawasan yang berkepadatan rendah utamanya untuk kegiatan non urban (pertanian dan tegalan).

Sarana transportasi yang ada di Kecamatan Banyumanik terdiri dari angkutan pribadi dan angkutan umum. Berbagai moda sarana transportasi tersebut memiliki rute pergerakan baik lokal (di wilayah Kecamatan Tembalang saja) dmaupun regional (kawasan Tembalang dan sekitarnya dan kawasan Temablang – Pusat Kota). Aksesibilitas angkutan di Kecamatan Tembalang dari pusat kota pada umumnya melewati jalan – jalan utama yang ada di Kecamatan Tembalang, diantaranya :

1. Terminal Terboyo – Sendangmulyo
2. Klipang – PRPP
3. Terminal Terboyo – Jl. Prof Sudharto – Bukit Kencana Jaya
4. Mangkang – Prof Sudharto – Banyumanik

Ruas – ruas kemacetan yang ada di Kecamatan Tembalang terjadi di sekitar Jl. Raya Kedungmundu yang menuju pusat kota (ke arah barat) dan menuju Peudurangan – Ketileng (kearah timur). Ruas ruas kemacetan tersebut terutama disebabkan oleh adanya aktifitas perdagangan dan jasa di sepanjang jalan tersebut. Disamping itu lokasi Jl. Raya Kedungmundu dekat dengan berbagai fasilitas perkotaan Kota Semarang.

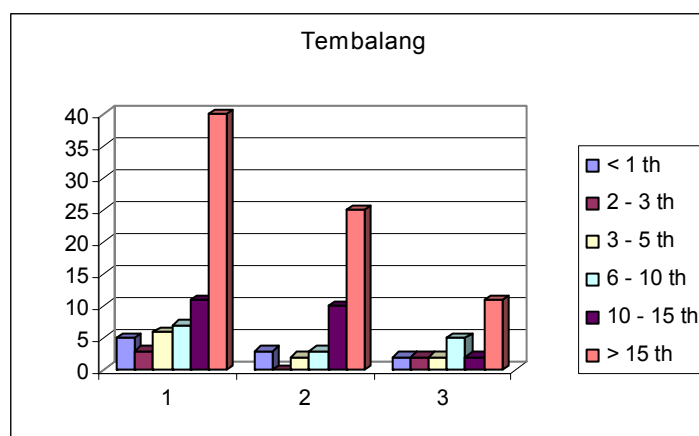
4.3.1 Lama Tinggal Penduduk di Kec. Tembalang

Berdasarkan hasil survai, sebagian besar penduduk di kecamatan Tembalang sudah menempati daerah tersebut lebih dari 15 tahun. Untuk penduduk golongan I sebesar 55,6 % sudah tinggal di Tembalang selama lebih dari 15 tahun dan 15,3 % sudah tinggal selama 10 – 15 tahun, sedangkan penduduk golongan II sebesar 58,1 % sudah tinggal di Tembalang lebih dari 15 tahun dan sebesar 23,3 % sudah tinggal selama 10 – 15 tahun. Dan untuk penduduk golongan III sebesar 45,8 % sudah tinggal di Tembalang lebih dari 15 tahun dan sebesar 20,8% sudah tinggal selama 6 – 10 tahun. Jika dilihat secara umum sebesar 54,7% penduduk Tembalang sudah tinggal di kawasan tersebut lebih dari 15 tahun.

Tabel 4.22 Lama Tinggal Penduduk

Lama Tinggal	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 1 th	5	6.9%	3	7.0%	2	8.3%	10	7.2%
2 - 3 th	3	4.2%	0	0.0%	2	8.3%	5	3.6%
3 - 5 th	6	8.3%	2	4.7%	2	8.3%	10	7.2%
6 - 10 th	7	9.7%	3	7.0%	5	20.8%	15	10.8%
10 - 15 th	11	15.3%	10	23.3%	2	8.3%	23	16.5%
> 15 th	40	55.6%	25	58.1%	11	45.8%	76	54.7%
JUMLAH	72	100%	43	100%	24	100%	139	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.19 Lama Tinggal Penduduk

4.3.2 Daerah Asal Responden

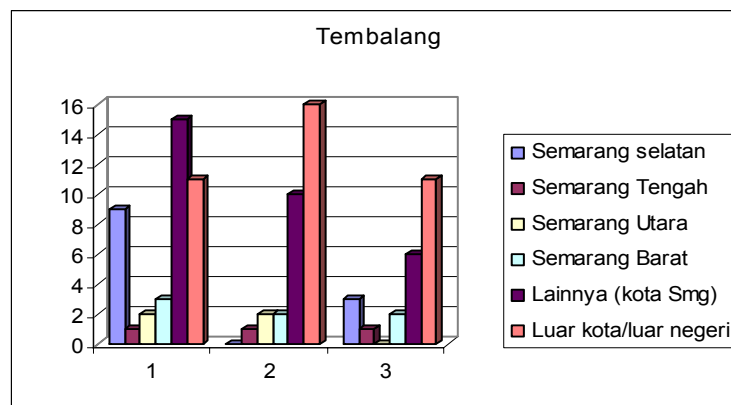
Sebesar 36,6 % penduduk Tembalang golongan I berasal dari wilayah kecamatan – kecamatan lain di Kota Semarang, sedangkan untuk penduduk golongan II sebesar 51,6 %

berasal dari luar kota / luar negeri. Untuk penduduk golongan III sebesar 47,8 % berasal dari luar kota / luar negeri.

Tabel 4.23 Daerah Asal Responden

Daerah Asal Penduduk	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Kec Semarang selatan	9	22.0%	0	0.0%	3	13.0%	12	12.6%
Kec Semarang Tengah	1	2.4%	1	3.2%	1	4.3%	3	3.2%
Kec Semarang Utara	2	4.9%	2	6.5%	0	0.0%	4	4.2%
Kec Semarang Barat	3	7.3%	2	6.5%	2	8.7%	7	7.4%
Lainnya (masih kota Smg)	15	36.6%	10	32.3%	6	26.1%	31	32.6%
Luar kota/luar jawa/luar negeri	11	26.8%	16	51.6%	11	47.8%	38	40.0%
JUMLAH	41	100%	31	100%	23	100%	95	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.20 Daerah Asal Responden

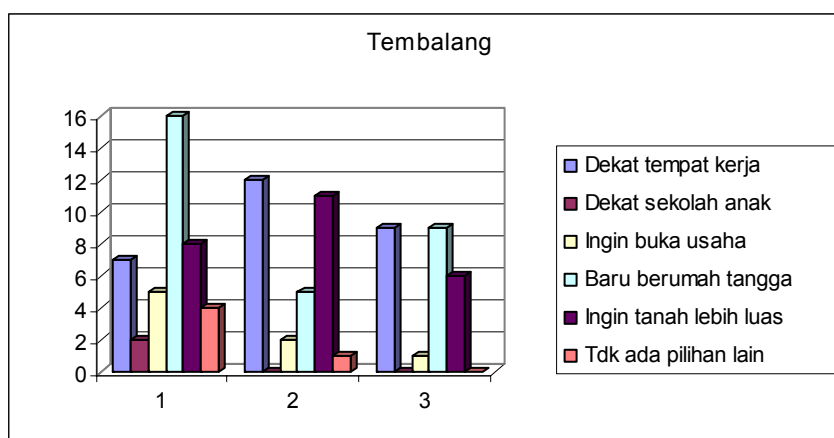
4.3.3 Alasan Kepindahan

Alasan kepindahan penduduk ke Kecamatan Tembalang untuk golongan I sebesar 38,1% karena baru berumah tangga. Sedangkan untuk penduduk golongan II sebesar 38,7 % karena ingin dekat dengan tempat kerja dan 35,5 % karena ingin memperoleh tanah yang lebih luas. Untuk penduduk golongan III, jumlah penduduk yang pindah ke Kecamatan Tembalang karena alasan ingin dekat dengan tempat kerja dan baru berumah tangga jumlahnya sama yaitu sebesar 36 %. Jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan maka sebesar 30,6 % alasan kepindahan penduduk ke Kecamatan Tembalang karena baru berumah tangga, 28,6 % karena ingin dekat dengan tempat kerja dan 25,5 % karena ingin memperoleh tanah yang lebih luas.

Tabel 4.24 Alasan Kepindahan Ke Kecamatan Tembalang

Alasan Kepindahan	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Dekat dengan tempat kerja	7	16.7%	12	38.7%	9	36.0%	28	28.6%
Dekat dengan sekolah anak	2	4.8%	0	0.0%	0	0.0%	2	2.0%
Ingin membuka usaha	5	11.9%	2	6.5%	1	4.0%	8	8.2%
Baru berumah tangga	16	38.1%	5	16.1%	9	36.0%	30	30.6%
Ingin memperoleh tanah lebih luas	8	19.0%	11	35.5%	6	24.0%	25	25.5%
Tdk ada pilihan lain utk hidup dikota	4	9.5%	1	3.2%	0	0.0%	5	5.1%
JUMLAH	42	100%	31	100%	25	100%	98	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.21 Alasan Kepindahan

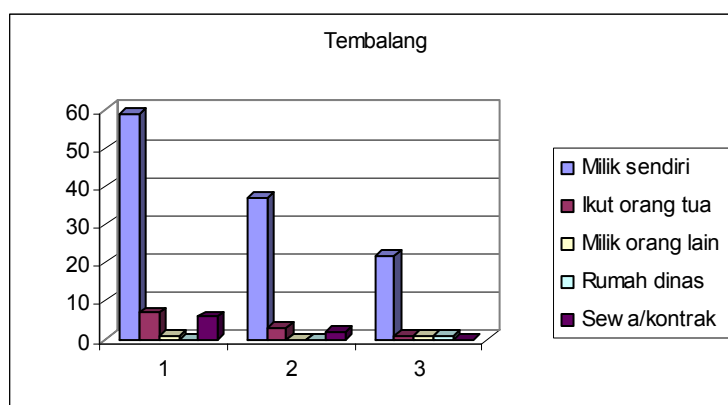
4.3.4 Status Rumah yang ditempati

Berdasarkan hasil survai, status rumah yang dihuni sekarang sebagian besar adalah milik sendiri, dimana penduduk golongan II mempunyai prosentase terbesar kepemilikan rumah sendiri yaitu sebanyak 88,1 %. Jika dilihat secara keseluruhan jumlah penduduk Tembalang yang menempati rumah dengan status miliki sendiri jumlahnya mencapai 84,3 %.

Tabel 4.25 Status Rumah

Status Rumah	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Milik sendiri	59	80.8%	37	88.1%	22	88.0%	118	84.3%
Masih ikut orang tua	7	9.6%	3	7.1%	1	4.0%	11	7.9%
Milik org lain (hanya ijin tinggal)	1	1.4%	0	0.0%	1	4.0%	2	1.4%
Milik kantor (rumah dinas)	0	0.0%	0	0.0%	1	4.0%	1	0.7%
Sewa/kontrak	6	8.2%	2	4.8%	0	0.0%	8	5.7%
JUMLAH	73	100%	42	100%	25	100%	140	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.22 Status Rumah

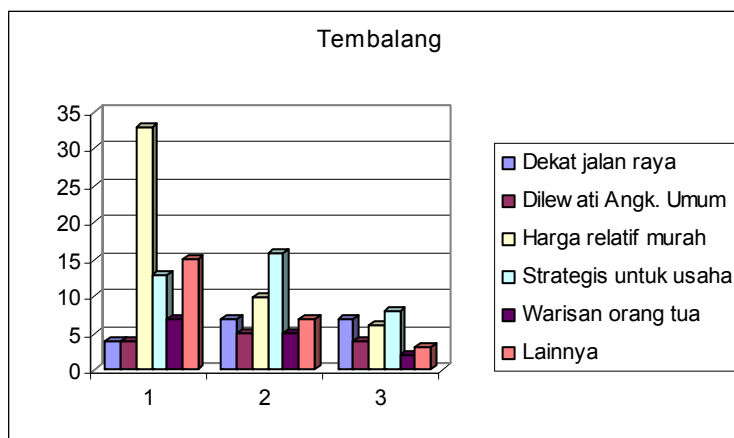
4.3.5 Alasan Memilih Tempat Tinggal

Bagi penduduk Tembalang golongan I sebesar 43,4 % memilih tinggal di wilayah Kecamatan Tembalang karena harga rumahnya relatif lebih murah. Sedangkan penduduk golongan II sebesar 32 % memilih rumah di Tembalang karena letaknya strategis untuk membuka usaha. Dan untuk penduduk golongan III sebesar 26,7 % memilih tinggal di Tembalang karena letaknya strategis untuk usaha dan sebesar 23,3 % memilih tinggal di Tembalang karena lokasinya dekat dengan jalan raya.

Tabel 4.26 Alasan Memilih Tempat Tinggal

Alasan Memilih Tempat Tinggal	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Lokasi dekat dengan jalan raya	4	5.3%	7	14.0%	7	23.3%	18	11.5%
Dilewati rute Angkutan Umum	4	5.3%	5	10.0%	4	13.3%	13	8.3%
Harga relatif murah	33	43.4%	10	20.0%	6	20.0%	49	31.4%
Strategis untuk membuka usaha	13	17.1%	16	32.0%	8	26.7%	37	23.7%
Warisan/peninggalan orang tua	7	9.2%	5	10.0%	2	6.7%	14	9.0%
Lainnya	15	19.7%	7	14.0%	3	10.0%	25	16.0%
JUMLAH	76	100%	50	100%	30	100%	156	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.23 Alasan Memilih Tempat Tinggal

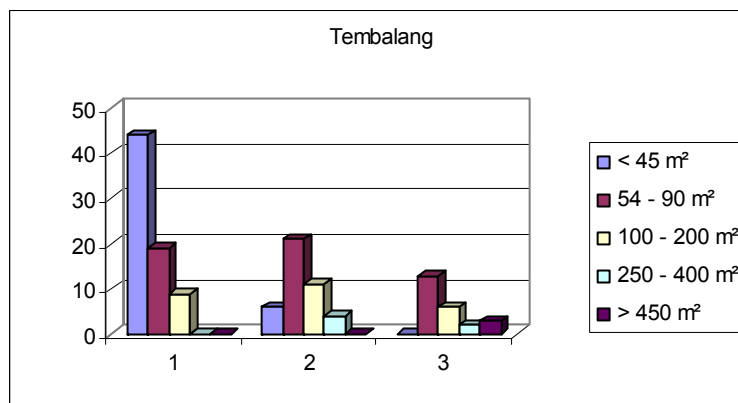
4.3.6 Luas Bangunan yang ditempati

Sebesar 61,1 % penduduk Tembalang golongan I menempati rumah dengan luas bangunan kurang dari 45 m², sedangkan penduduk golongan II sebesar 50 % menempati rumah dengan luas bangunan antara 54 – 90 m². Dan untuk penduduk golongan III sebesar 54,2 % menempati rumah dengan luas bangunan 54 – 90 m².

Tabel 4.27 Luas Bangunan

Luas Bangunan Tempat Tinggal	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 45 m ²	44	61.1%	6	14.3%	0	0.0%	50	36.2%
54 - 90 m ²	19	26.4%	21	50.0%	13	54.2%	53	38.4%
100 - 200 m ²	9	12.5%	11	26.2%	6	25.0%	26	18.8%
250 - 400 m ²	0	0.0%	4	9.5%	2	8.3%	6	4.3%
> 450 m ²	0	0.0%	0	0.0%	3	12.5%	3	2.2%
JUMLAH	72	100%	42	100%	24	100%	138	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.24 Luas Bangunan

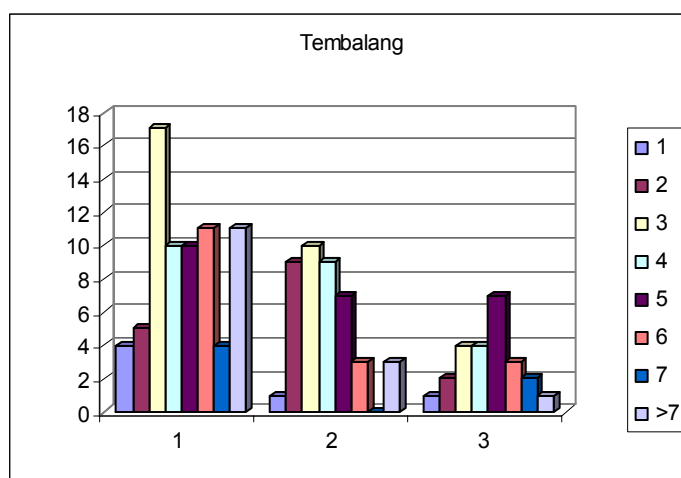
4.3.7 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

Berdasarkan hasil survai, untuk keluarga di Kecamatan Tembalang golongan I sebanyak 23,6 % mempunyai 3 orang anggota keluarga usia ≥ 7 tahun. Sedangkan untuk keluarga golongan II, terdapat 23,8 % yang mempunyai 3 orang anggota keluarga usia ≥ 7 tahun. Untuk keluarga golongan III terdapat 29,2 % yang mempunyai 5 orang anggota keluarga usia ≥ 7 tahun. Dari data seperti tertera pada Tabel 4.27 juga dapat diketahui jumlah anggota keluarga rata – rata di Kecamatan Tembalang adalah sebesar 4,4 orang.

Tabel 4.28 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

Anggota Keluarga (usia ≥ 7 tahun)	Tembalang						Σ	Jumlah Orang
	I	%	II	%	III	%		
1	4	5.6%	1	2.4%	1	4.2%	6	6
2	5	6.9%	9	21.4%	2	8.3%	16	32
3	17	23.6%	10	23.8%	4	16.7%	31	93
4	10	13.9%	9	21.4%	4	16.7%	23	92
5	10	13.9%	7	16.7%	7	29.2%	24	120
6	11	15.3%	3	7.1%	3	12.5%	17	102
7	4	5.6%	0	0.0%	2	8.3%	6	42
>7	11	15.3%	3	7.1%	1	4.2%	15	120
JUMLAH	72	100%	42	100%	24	100%	138	607
RATA - RATA								4.4

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.25 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

4.3.8 Tingkat Pendidikan Anggota Keluarga

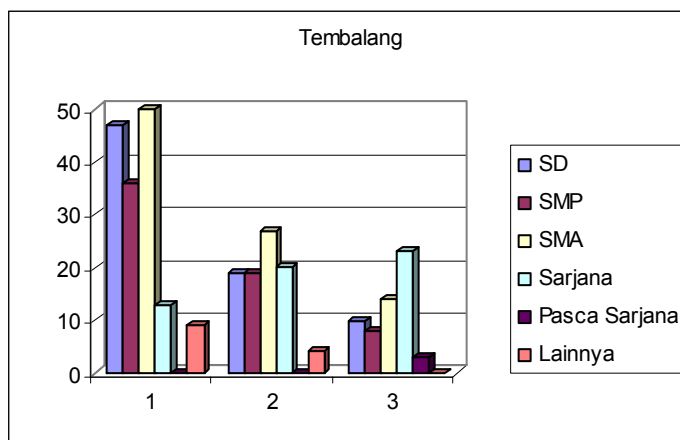
Tingkat pendidikan anggota keluarga bagi penduduk Tembalang golongan I sebagian besar sampai tingkat SMA yaitu sebanyak 32,3 %. Sedangkan bagi penduduk golongan II

sebagian besar tingkat pendidikannya juga sampai SMA yaitu sebanyak 30,3 %. Dan untuk penduduk Tembalang golongan III sebagian besar tingkat pendidikannya sampai sarjana yaitu sebanyak 39,7 %. Jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi maka tingkat pendidikan anggota keluarga di Kecamatan Tembalang prosentase terbesarnya adalah SMA yaitu sebanyak 30,1 %.

Tabel 4.29 Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
SD	47	30.3%	19	21.3%	10	17.2%	76	25.2%
SMP	36	23.2%	19	21.3%	8	13.8%	63	20.9%
SMA	50	32.3%	27	30.3%	14	24.1%	91	30.1%
Sarjana	13	8.4%	20	22.5%	23	39.7%	56	18.5%
Pasca Sarjana	0	0.0%	0	0.0%	3	5.2%	3	1.0%
Lainnya	9	5.8%	4	4.5%	0	0.0%	13	4.3%
JUMLAH	155	100%	89	100%	58	100%	302	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.26 Tingkat Pendidikan

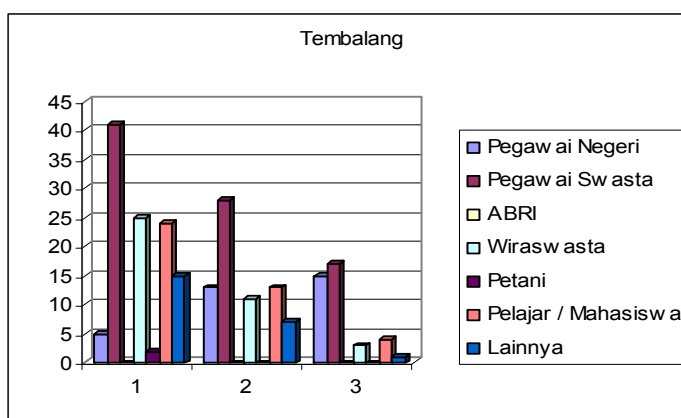
4.3.9 Jenis Pekerjaan Penduduk

Berdasarkan hasil survai, penduduk golongan I sebesar 36,6 % bekerja sebagai pegawai swasta dan sebesar 22,3 % bekerja wiraswasta. Sedangkan untuk penduduk golongan II sebagian besar (38,9 %) bekerja sebagai pegawai swasta. Dan untuk penduduk golongan III sebesar 42,5 % bekerja sebagai pegawai swasta dan 37,5 % bekerja sebagai pegawai negeri. Jika dilihat secara keseluruhan dari penduduk Tembalang maka sebesar 38,4 % penduduk, pekerjaannya adalah pegawai swasta.

Tabel 4.30 Jenis Pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Pegawai Negeri	5	4.5%	13	18.1%	15	37.5%	33	14.7%
Pegawai Swasta	41	36.6%	28	38.9%	17	42.5%	86	38.4%
ABRI	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Wiraswasta	25	22.3%	11	15.3%	3	7.5%	39	17.4%
Petani	2	1.8%	0	0.0%	0	0.0%	2	0.9%
Pelajar / Mahasiswa	24	21.4%	13	18.1%	4	10.0%	41	18.3%
Lainnya	15	13.4%	7	9.7%	1	2.5%	23	10.3%
JUMLAH	112	100%	72	100%	40	100%	224	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.27 Jenis Pekerjaan

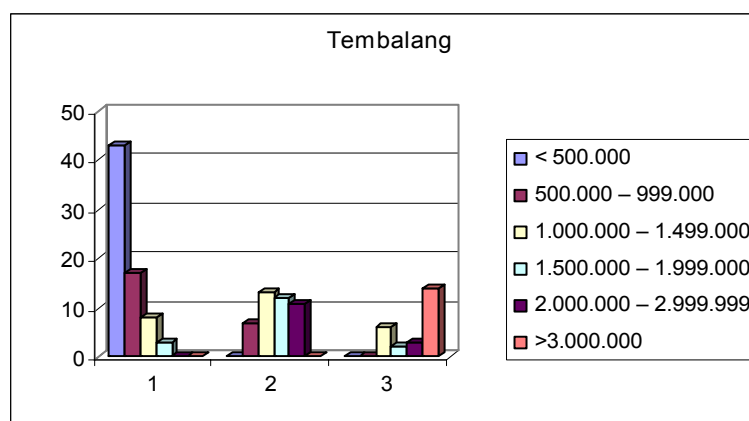
4.3.10 Jumlah Pendapatan Per Bulan

Penduduk golongan I, sebesar 60,6 % berpenghasilan kurang dari 500.000 rupiah per bulan. Sedangkan untuk penduduk golongan II sebanyak 30,2 % berpenghasilan antara 1.000.000 sampai 1.499.000 rupiah per bulan. Dan untuk penduduk golongan III sebesar 56 % berpenghasilan lebih dari 3 juta rupiah per bulan.

Tabel 4.31 Jumlah Pendapatan

Jumlah Pendapatan	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 500.000	43	60.6%	0	0.0%	0	0.0%	43	30.9%
500.000 – 999.000	17	23.9%	7	16.3%	0	0.0%	24	17.3%
1.000.000 – 1.499.000	8	11.3%	13	30.2%	6	24.0%	27	19.4%
1.500.000 – 1.999.000	3	4.2%	12	27.9%	2	8.0%	17	12.2%
2.000.000 – 2.999.999	0	0.0%	11	25.6%	3	12.0%	14	10.1%
>3.000.000	0	0.0%	0	0.0%	14	56.0%	14	10.1%
JUMLAH	71	100%	43	100%	25	100%	139	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.28 Jumlah Pendapatan

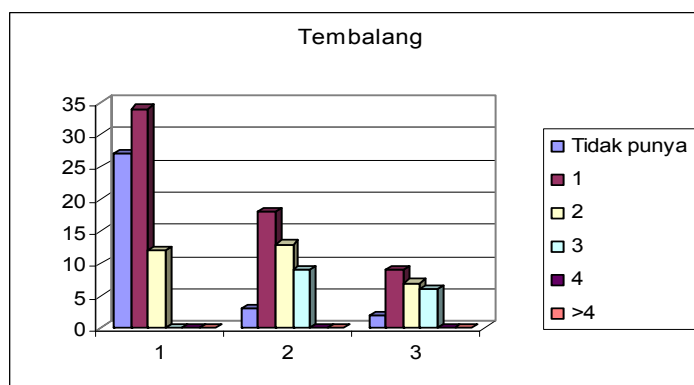
4.3.11 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor

Sebanyak 46,6 % penduduk Tembalang golongan I memiliki 1, buah sepeda motor dan sebanyak 37 % belum memiliki sepeda motor. Untuk penduduk golongan II sebanyak 41,9 % memiliki 1 buah sepeda motor dan sebanyak 30,2 % memiliki 2 buah sepeda motor. Sedangkan untuk penduduk golongan III sebanyak 37,5 % memiliki 1 buah sepeda motor dan sebanyak 29,2 % memiliki 2 buah sepeda motor.

Tabel 4.32 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor

Jumlah Kendaraan Roda Dua	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	27	37.0%	3	7.0%	2	8.3%	32	22.9%
1	34	46.6%	18	41.9%	9	37.5%	61	43.6%
2	12	16.4%	13	30.2%	7	29.2%	32	22.9%
3	0	0.0%	9	20.9%	6	25.0%	15	10.7%
4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
>4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
JUMLAH	73	100%	43	100%	24	100%	140	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.29 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor

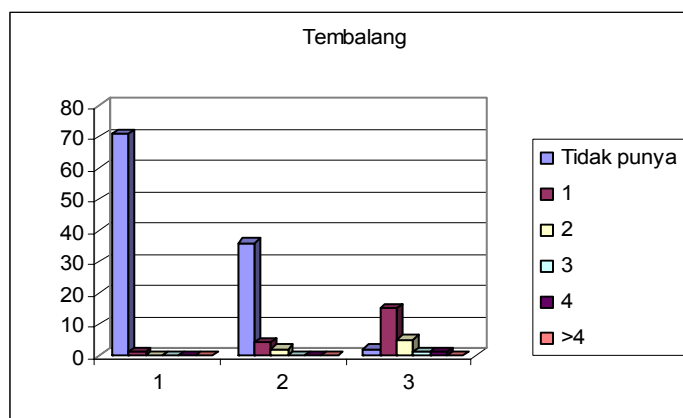
4.3.12 Jumlah Kepemilikan Mobil

Berdasarkan hasil survai, untuk penduduk golongan I sebesar 98,6 % belum memiliki mobil sedangkan yang memiliki 1 buah mobil hanya sebesar 1,4 %. Untuk penduduk golongan II sebesar 85,7 % belum memiliki mobil dan untuk penduduk golongan III sebesar 62,5 % memiliki 1 buah mobil dan 20,8 % memiliki 2 buah mobil.

Tabel 4.33 Jumlah Kepemilikan Mobil

Jumlah Mobil	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	71	98.6%	36	85.7%	2	8.3%	109	79.0%
1	1	1.4%	4	9.5%	15	62.5%	20	14.5%
2	0	0.0%	2	4.8%	5	20.8%	7	5.1%
3	0	0.0%	0	0.0%	1	4.2%	1	0.7%
4	0	0.0%	0	0.0%	1	4.2%	1	0.7%
>4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
JUMLAH	72	100%	42	100%	24	100%	138	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.30 Jumlah Kepemilikan Mobil

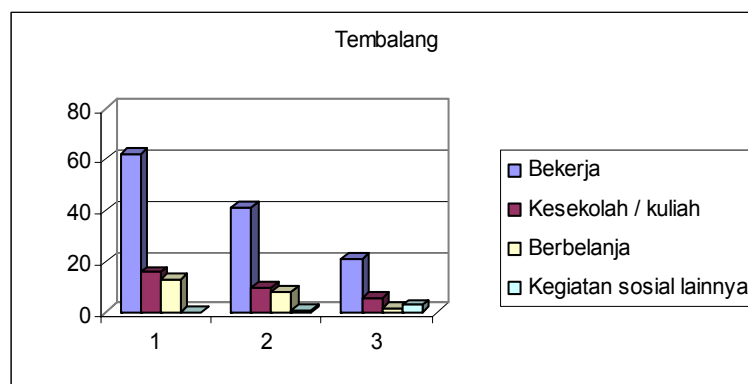
4.3.13 Maksud Perjalanan Sehari – hari yang Utama

Maksud perjalanan sehari – hari yang utama bagi sebagian besar penduduk Kecamatan Tembalang adalah pergi ke tempat kerja. Untuk penduduk golongan I prosentase penduduk yang maksud perjalanan sehari – harinya ke tempat kerja adalah sebesar 68,1 %, sedangkan golongan II sebesar 68,3 % dan golongan III 65,6 %.

Tabel 4.34 Maksud Perjalanan

Maksud Perjalanan	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bekerja	62	68.1%	41	68.3%	21	65.6%	124	67.8%
Kesekolah / kuliah	16	17.6%	10	16.7%	6	18.8%	32	17.5%
Berbelanja	13	14.3%	8	13.3%	2	6.3%	23	12.6%
Kegiatan sosial lainnya	0	0.0%	1	1.7%	3	9.4%	4	2.2%
JUMLAH	91	100%	60	100%	32	100%	183	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.31 Maksud Perjalanan

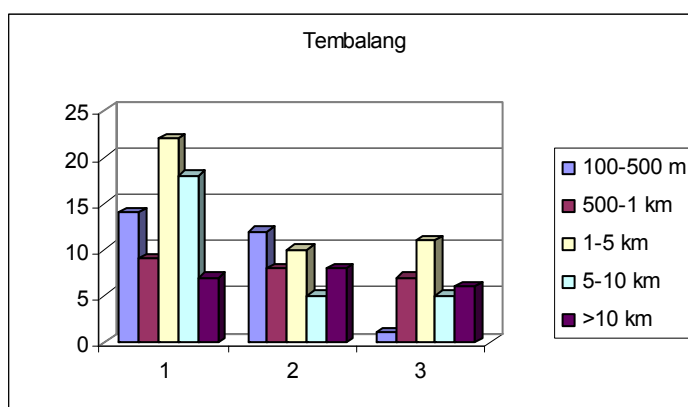
4.3.14 Jarak dari rumah ke Tempat Bekerja / Sekolah

Penduduk Tembalang golongan I, sebesar 31,4 % menempuh perjalanan ke tempat kerja / sekolah sejauh 1 – 5 km dan 25,7 % menempuh jarak sejauh 5 – 10 km. Sedangkan penduduk golongan II, sebesar 27,9 % menempuh jarak 100 – 500 m dan sebesar 23,3 % menempuh jarak 1 – 5 km. Dan untuk penduduk golongan III sebesar 36,7 % jarak menempuh perjalanan antara 1 – 5 km.

Tabel 4.35 Jarak dari Rumah ke Tempat Kerja / Sekolah

Jarak dari rumah ke tmp kerja/sekolah	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
100-500 m	14	20.0%	12	27.9%	1	3.3%	27	18.9%
500-1 km	9	12.9%	8	18.6%	7	23.3%	24	16.8%
1-5 km	22	31.4%	10	23.3%	11	36.7%	43	30.1%
5-10 km	18	25.7%	5	11.6%	5	16.7%	28	19.6%
>10 km	7	10.0%	8	18.6%	6	20.0%	21	14.7%
JUMLAH	70	100%	43	100%	30	100%	143	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.32 Jarak dari Rumah Ke Tempat Kerja / Sekolah

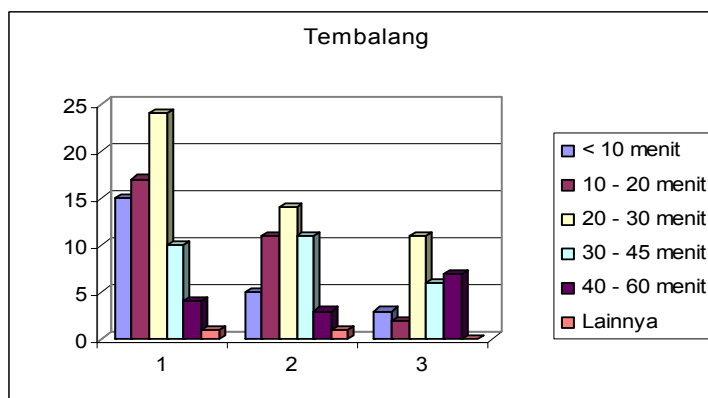
4.3.15 Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja / Sekolah

Penduduk golongan I, sebesar 33,8 % menempuh perjalanan selama 20 – 30 menit dan 23,9 % menempuh perjalanan selama 10 – 20 menit. Penduduk golongan II, sebesar 31,1 % menempuh perjalanan selama 20 – 30 menit dan 24,4 % menempuh perjalanan selama 10 – 20 menit. Sedangkan penduduk golongan III sebesar 37,9 % menempuh perjalanan selama 20 – 30 menit dan 24,1 % menempuh perjalanan selama 40 – 60 menit.

Tabel 4.36 Lama Waktu Perjalanan

Lama waktu dari rmh ke lokasi kerja / sekolah	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 10 menit	15	21.1%	5	11.1%	3	10.3%	23	15.9%
10 - 20 menit	17	23.9%	11	24.4%	2	6.9%	30	20.7%
20 - 30 menit	24	33.8%	14	31.1%	11	37.9%	49	33.8%
30 - 40 menit	10	14.1%	11	24.4%	6	20.7%	27	18.6%
40 - 60 menit	4	5.6%	3	6.7%	7	24.1%	14	9.7%
Lainnya	1	1.4%	1	2.2%	0	0.0%	2	1.4%
JUMLAH	71	100%	45	100%	29	100%	145	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.33 Lama Waktu Perjalanan

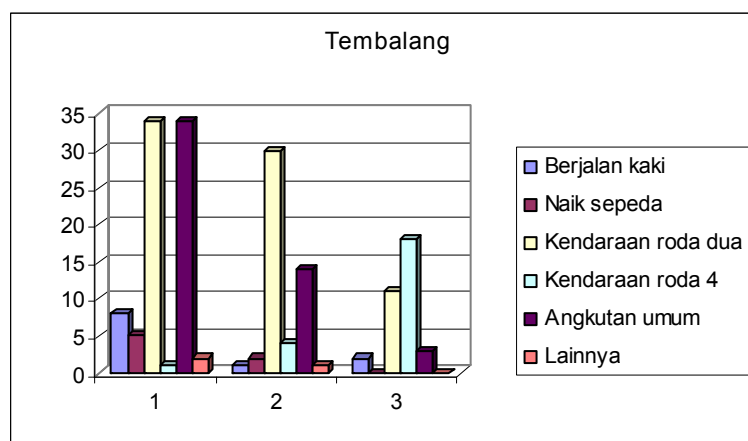
4.3.16 Moda yang Digunakan

Penduduk Tembalang golongan I, yang menggunakan angkutan umum dan menggunakan sepeda motor sama besar jumlahnya yaitu sebesar 40,5 %. Untuk penduduk golongan II, sebesar 57,7 % menggunakan sepeda motor dan 26,9 % menggunakan angkutan umum. Sedangkan untuk penduduk golongan III sebesar 52,9 % menggunakan mobil dan 32,4 % menggunakan sepeda motor. Jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi maka sebesar 44,1 % penduduk menggunakan sepeda motor dan 30 % menggunakan angkutan umum.

Tabel 4.37 Moda yang Digunakan

Moda yang Digunakan	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Berjalan kaki	8	9.5%	1	1.9%	2	5.9%	11	6.5%
Naik sepeda	5	6.0%	2	3.8%	0	0.0%	7	4.1%
Kendaraan roda dua	34	40.5%	30	57.7%	11	32.4%	75	44.1%
Kendaraan roda 4	1	1.2%	4	7.7%	18	52.9%	23	13.5%
Angkutan umum	34	40.5%	14	26.9%	3	8.8%	51	30.0%
Lainnya	2	2.4%	1	1.9%	0	0.0%	3	1.8%
JUMLAH	84	100%	52	100%	34	100%	170	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.34 Moda yang Digunakan

4.3.17 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

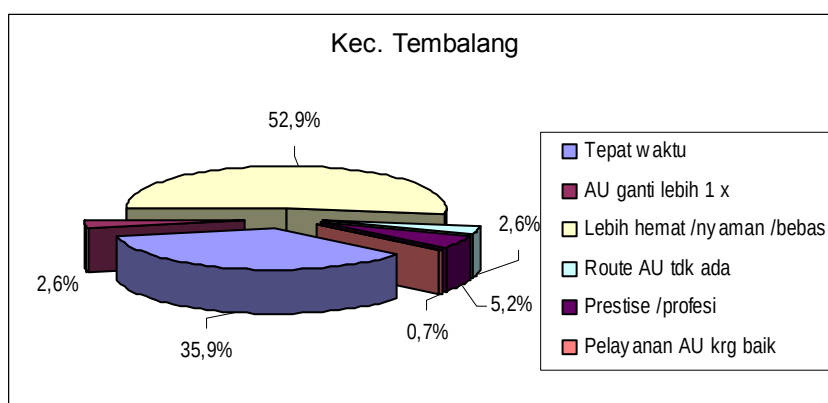
Sebagian besar penduduk Kecamatan Tembalang memilih menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor untuk melakukan perjalanan ke tempat aktifitasnya sehari – hari. Alasan menggunakan kendaraan pribadi bagi penduduk Tembalang untuk golongan I dan golongan II sebagian besar karena menggunakan kendaraan pribadi lebih hemat,

nyaman, aman dan lebih bebas. Sedangkan untuk golongan III sebagian besar memilih menggunakan kendaraan pribadi karena bisa tepat waktu.

Tabel 4.38 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bisa tepat waktu	17	28,8%	21	36,8%	17	45,9%	55	35,9%
Angkutan umum ganti lebih dari 1 x	0	0,0%	3	5,3%	1	2,7%	4	2,6%
Lebih hemat /nyaman /aman /bebas	36	61,0%	29	50,9%	16	43,2%	81	52,9%
Route angk. tdk ada yg ke tempat tujuan	1	1,7%	1	1,8%	2	5,4%	4	2,6%
Prestise/profesi	5	8,5%	3	5,3%	0	0,0%	8	5,2%
Pelayanan angkutan umum kurang baik	0	0,0%	0	0,0%	1	2,7%	1	0,7%
JUMLAH	59	100%	57	100%	37	100%	153	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.35 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

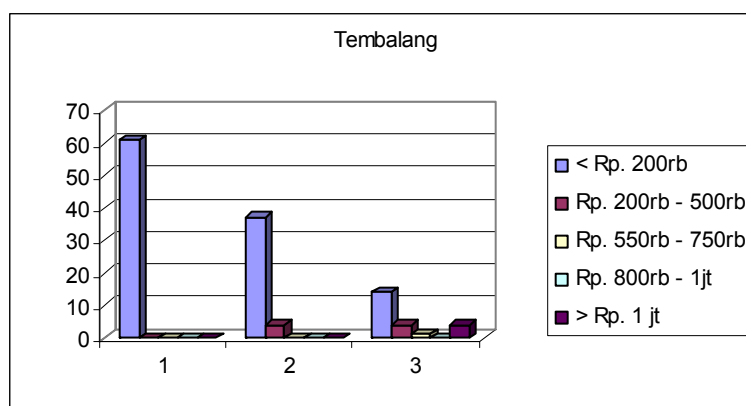
4.3.18 Biaya Transportasi

Sebesar 100 % penduduk Tembalang golongan I mengeluarkan biaya transportasi kurang dari Rp 200.000 per bulan, sedangkan penduduk golongan II sebesar 90,2 % mengeluarkan biaya transportasi kurang dari Rp 200.000 per bulan. Dan untuk penduduk golongan III, sebesar 60,9 % mengeluarkan biaya transportasi kurang dari Rp 200.000 per bulan dan 17,4 % mengeluarkan lebih dari 1 juta rupiah per bulan.

Tabel 4.39 Biaya Transportasi

Biaya Transport	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< Rp. 200rb	65	100%	37	90,2%	14	60,9%	116	89,9%
Rp. 200rb - 500rb	0	0,0%	4	9,8%	4	17,4%	8	6,2%
Rp. 550rb - 750rb	0	0,0%	0	0,0%	1	4,3%	1	0,8%
Rp. 800rb - 1jt	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
> Rp. 1 jt	0	0,0%	0	0,0%	4	17,4%	4	3,1%
JUMLAH	65	100%	41	100%	23	100%	129	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.36 Biaya Tansportasi

4.4 Gambaran Umum Kecamatan Candisari

Berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang (RDTRK) Tahun 2000 – 2010, Kecamatan Candisari terdiri dari 7 kelurahan dengan luas wilayah 555,512 Ha. Adapun batas – batas administratif Kecamatan Candisari yaitu :

- Sebelah Utara : Kecamatan Semarang Selatan
- Sebelah Selatan : Kecamatan Banyumanik
- Sebelah Barat : Kecamatan Gajahmungkur
- Sebelah Timur : Kecamatan Tembalang

Tabel 4.40 Jumlah Penduduk Kecamatan Candisari

No.	Kelurahan	Luas Wilayah	Jumlah Rumah	Jumlah Penduduk Tahun		Jumlah KK Tahun 2005
				1998	2005	
1	Candi	45.923	2369	11221	11411	11411
2	Kaliwiru	60.535	796	4150	4220	4220
3	Wonotinggal	44.879	1938	7422	7548	7548
4	Tegalsari	88.715	3090	15551	15814	15814
5	Jatingaleh	212.133	2370	11459	11653	11653
6	Karanganyar Gunung	80.365	2187	9170	9325	9325
7	Jomblang	22.962	3673	17709	18009	18009
	JUMLAH	555.512	16423	76682	77980	77980

Sumber : RDTRK Semarang Tahun 2000 - 2010

Kecamatan Candisari dalam hubungannya dengan peranan di Kota Semarang memiliki beberapa potensi – potensi sebagai berikut :

- a. Secara geografis, kecamatan Candisari terletak berbatasan langsung dengan pusat kota Semarang, sehingga memiliki lokasi yang cukup strategis dalam menghubungkan daerah – daerah yang berada disekitarnya khususnya antara pusat kota dengan daerah pinggiran kota.
- b. Kecamatan Candisari memiliki fungsi sebagai kawasan permukiman perkotaan, kawasan perkantoran, kawasan perdagangan dan jasa, kawasan campuran perdagangan dan jasa kawasan olah raga dan rekreasi, kawasan kesehatan serta kawasan perguruan tinggi.

Kecenderungan perkembangan Kecamatan Candisari sebagai kawasan pusat perdagangan dan perkantoran yang diikuti juga perkembangan sektor informal akan menimbulkan pengaruh terhadap keberadaan sistem transportasi. Sarana transportasi yang berupa sarana angkutan umum di Kecamatan Candisari secara umum pola pergerakannya

adalah pergerakan regional dan lokal. Angkutan umum regional berupa minibus dan bus kota sedangkan angkutan lokal menggunakan angkutan non bus.

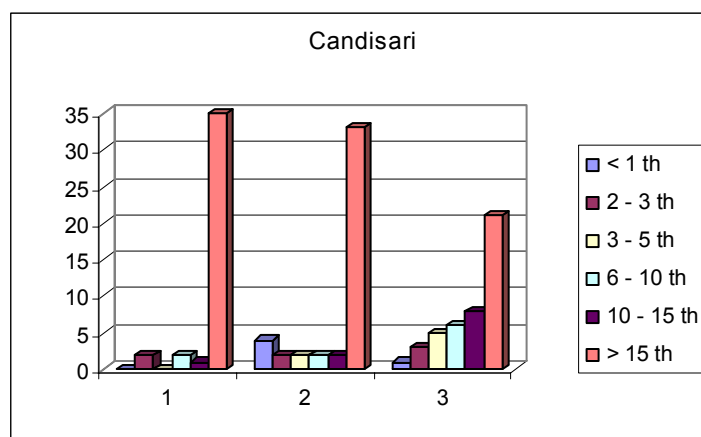
4.4.1 Lama Tinggal Penduduk di Kecamatan Candisari

Lama tinggal penduduk di Kecamatan Candisari sebagian besar sudah lebih dari 15 tahun. Penduduk golongan I yang tinggal di Kecamatan Candisari sudah lebih dari 15 tahun jumlahnya mencapai 87,5 %, sedangkan penduduk golongan II yang sudah tinggal di Candisari lebih dari 15 tahun sebanyak 73,3 % dan golongan III sebanyak 47,7 %.

Tabel 4.41 Lama Tinggal

Lama Tinggal	Tembalang						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 1 th	5	6.9%	3	7.0%	2	8.3%	10	7.2%
2 - 3 th	3	4.2%	0	0.0%	2	8.3%	5	3.6%
3 - 5 th	6	8.3%	2	4.7%	2	8.3%	10	7.2%
6 - 10 th	7	9.7%	3	7.0%	5	20.8%	15	10.8%
10 - 15 th	11	15.3%	10	23.3%	2	8.3%	23	16.5%
> 15 th	40	55.6%	25	58.1%	11	45.8%	76	54.7%
JUMLAH	72	100%	43	100%	24	100%	139	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.37 Lama Tinggal

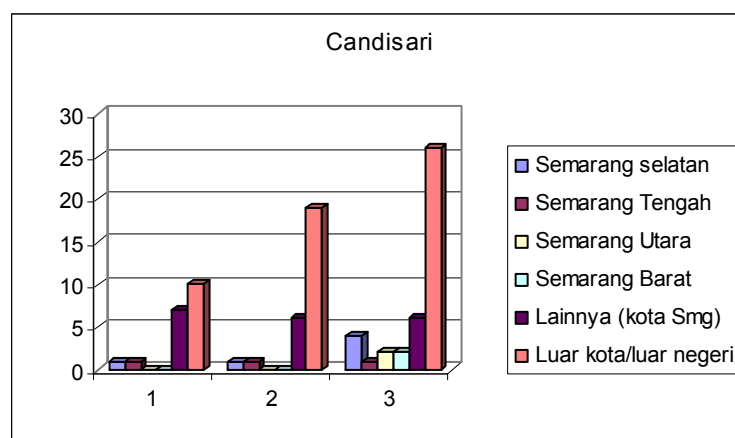
4.4.2 Daerah Asal Responden

Sebagian besar penduduk Kecamatan Candisari berasal dari luar kota / luar negeri. Untuk penduduk golongan I yang berasal dari luar kota / luar negeri sebesar 52,6%, sedangkan penduduk golongan II sebesar 70,4 % dan penduduk golongan III sebesar 63,4 %.

Tabel 4.42 Daerah Asal Responden

Daerah Asal Penduduk	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Kec Semarang selatan	1	5.3%	1	3.7%	4	9.8%	6	6.9%
Kec Semarang Tengah	1	5.3%	1	3.7%	1	2.4%	3	3.4%
Kec Semarang Utara	0	0.0%	0	0.0%	2	4.9%	2	2.3%
Kec Semarang Barat	0	0.0%	0	0.0%	2	4.9%	2	2.3%
Lainnya (masih kota Smg)	7	36.8%	6	22.2%	6	14.6%	19	21.8%
Luar kota/luar jawa/luar negeri	10	52.6%	19	70.4%	26	63.4%	55	63.2%
JUMLAH	19	100%	27	100%	41	100%	87	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.38 Daerah Asal Responden

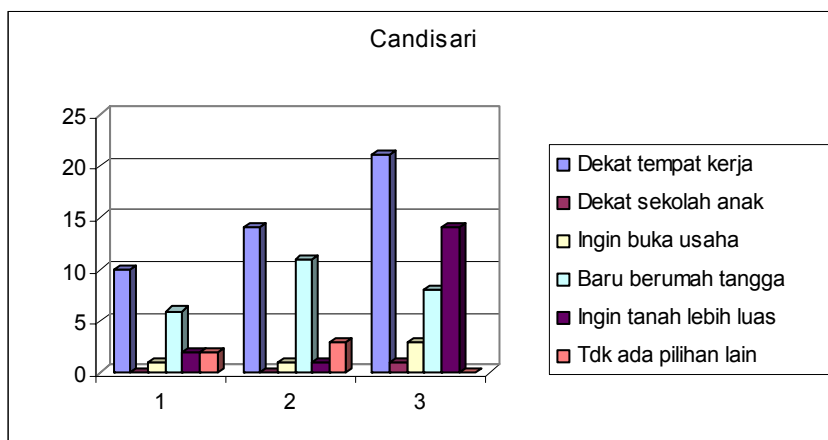
4.4.3 Alasan Kepindahan Penduduk Ke Kecamatan Candisari

Alasan kepindahan penduduk ke Kecamatan Candisari bagi golongan I sebesar 47,6 % supaya dekat dengan tempat kerja dan 28,6 % baru berumah tangga. Sedangkan bagi penduduk golongan II, 46,7 % supaya dekat dengan kerja dan 36,7 % baru berumah tangga. Dan untuk penduduk golongan III sebesar 44,7 % supaya dekat dengan tempat kerja dan 29,8% ingin memperoleh tanah lebih luas.

Tabel 4.43 Alasan Kepindahan

Alasan Kepindahan	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Dekat dengan tempat kerja	10	47.6%	14	46.7%	21	44.7%	45	45.9%
Dekat dengan sekolah anak	0	0.0%	0	0.0%	1	2.1%	1	1.0%
Ingin membuka usaha	1	4.8%	1	3.3%	3	6.4%	5	5.1%
Baru berumah tangga	6	28.6%	11	36.7%	8	17.0%	25	25.5%
Ingin memperoleh tanah lebih luas	2	9.5%	1	3.3%	14	29.8%	17	17.3%
Tdk ada pilihan lain utk hidup dikota	2	9.5%	3	10.0%	0	0.0%	5	5.1%
JUMLAH	21	100%	30	100%	47	100%	98	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.39 Alasan Kepindahan

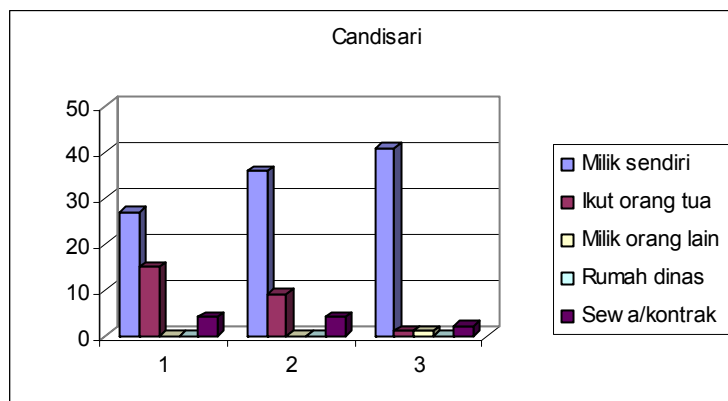
4.4.4 Status Rumah yang ditempati

Status rumah yang ditempati bagi penduduk Kecamatan Candisari sebagian besar adalah milik sendiri. Bagi penduduk golongan I sebesar 58,7 % status rumahnya adalah milik sendiri dan 32,6% masih ikut orang tua. Sedangkan penduduk golongan II, 73,5 % status rumahnya adalah milik sendiri dan 18,4 % masih ikut orang tua. Dan bagi penduduk golongan III, status rumah yang milik sendiri mencapai 91,1 %.

Tabel 4.44 Status Rumah

Status Rumah	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Milik sendiri	27	58.7%	36	73.5%	41	91.1%	104	74.3%
Masih ikut orang tua	15	32.6%	9	18.4%	1	2.2%	25	17.9%
Milik org lain (hanya ijin tinggal)	0	0.0%	0	0.0%	1	2.2%	1	0.7%
Milik kantor (rumah dinas)	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Sewa/kontrak	4	8.7%	4	8.2%	2	4.4%	10	7.1%
JUMLAH	46	100%	49	100%	45	100%	140	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.40 Status Rumah

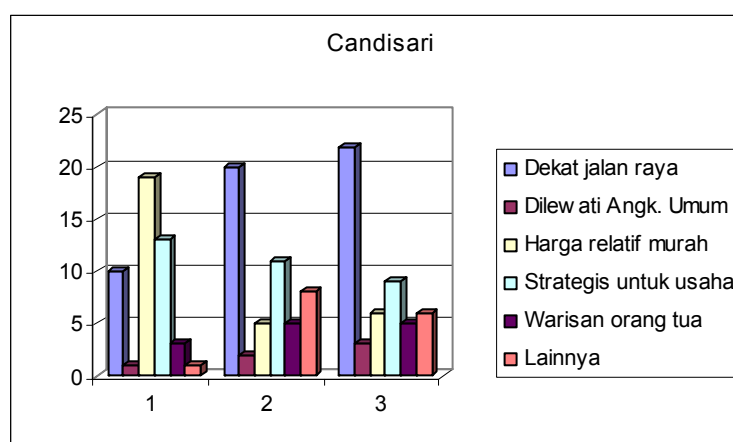
4.4.5 Alasan Memilih Tempat Tinggal

Berdasarkan hasil survai, alasan memilih tempat tinggal di Kecamatan Candisari untuk penduduk golongan I, sebesar 40,4 % memilih tinggal di wilayah kecamatan Candisari karena harga rumahnya yang relatif lebih murah. Sedangkan bagi penduduk golongan II sebesar 39,2% memilih tinggal di Candisari karena lokasinya dekat jalan raya. Dan untuk golongan III sebanyak 43,1 % memilih tempat tinggal di Candisari karena lokasinya dekat dengan jalan raya. Jika dilihat secara keseluruhan dari penduduk, maka sebesar 34,9 % memilih tinggal di wilayah kecamatan Candisari karena lokasinya dekat dengan jalan raya dan sebesar 22,1 % karena letaknya strategis untuk usaha.

Tabel 4.45 Alasan Memilih Tempat Tinggal

Alasan Memilih Tempat Tinggal	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Lokasi dekat dengan jalan raya	10	21.3%	20	39.2%	22	43.1%	52	34.9%
Dilewati rute Angkutan Umum	1	2.1%	2	3.9%	3	5.9%	6	4.0%
Harga relatif murah	19	40.4%	5	9.8%	6	11.8%	30	20.1%
Strategis untuk membuka usaha	13	27.7%	11	21.6%	9	17.6%	33	22.1%
Warisan/peninggalan orang tua	3	6.4%	5	9.8%	5	9.8%	13	8.7%
Lainnya	1	2.1%	8	15.7%	6	11.8%	15	10.1%
JUMLAH	47	100%	51	100%	51	100%	149	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.41 Alasan Memilih Tempat Tinggal

4.4.6 Luas Bangunan yang ditempati

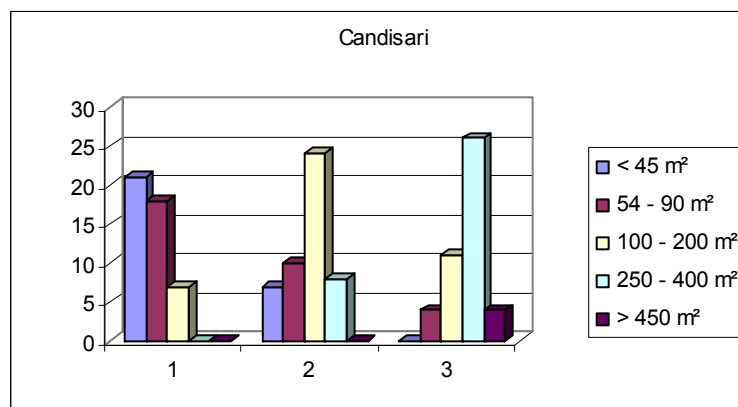
Bagi penduduk golongan I, sebesar 45,7 % luas bangunan dari rumah yang mereka tempati kurang dari 45 m² dan 39,1 % luasnya antara 54 – 90 m². Sedangkan bagi penduduk golongan II sebagian besar mereka menempati rumah dengan luas bangunan antara 100 –

200 m² yaitu sebanyak 49 %. Dan untuk penduduk golongan III sebagian besar menempati rumah dengan luas bangunan antara 250 – 400 m² yaitu sebanyak 57,8 %. Pada Tabel 4.44 dapat dilihat bahwa semakin tinggi tingkat ekonomi penduduk, maka prosentase luas bangunan yang ditempati juga semakin besar.

Tabel 4.46 Luas Bangunan

Luas Bangunan Tempat Tinggal	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 45 m ²	21	45.7%	7	14.3%	0	0.0%	28	20.0%
54 - 90 m ²	18	39.1%	10	20.4%	4	8.9%	32	22.9%
100 - 200 m ²	7	15.2%	24	49.0%	11	24.4%	42	30.0%
250 - 400 m ²	0	0.0%	8	16.3%	26	57.8%	34	24.3%
> 450 m ²	0	0.0%	0	0.0%	4	8.9%	4	2.9%
JUMLAH	46	100%	49	100%	45	100%	140	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.42 Luas Bangunan

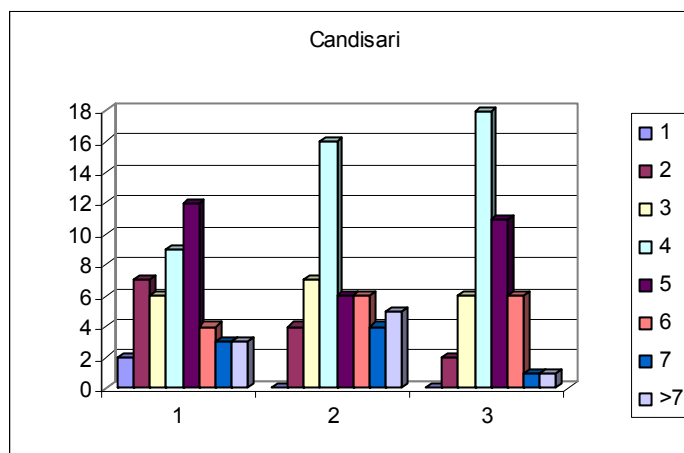
4.4.7 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

Berdasarkan hasil survai, keluarga di Kecamatan Candisari golongan I sebanyak 26,1% mempunyai 5 orang anggota keluarga usia ≥ 7 tahun dan 19,6 % mempunyai 4 orang anggota keluarga usia ≥ 7 tahun. Sedangkan untuk keluarga golongan II, terdapat 33,3 % yang mempunyai 4 orang anggota keluarga usia ≥ 7 tahun dan 14,6 % mempunyai 3 orang anggota keluarga usia ≥ 7 tahun. Untuk keluarga golongan III terdapat 40 % yang mempunyai 4 orang anggota keluarga usia ≥ 7 tahun dan 24,4 % mempunyai 5 orang anggota keluarga usia ≥ 7 tahun. Dari data seperti tertera pada Tabel 4.45 tersebut juga dapat diketahui jumlah anggota keluarga rata – rata di Kecamatan Candisari adalah sebesar 4,5 orang.

Tabel 4.47 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

Anggota Keluarga (usia ≥ 7 tahun)	Candisari						Σ	Jumlah Orang
	I	%	II	%	III	%		
1	2	4.3%	0	0.0%	0	0.0%	2	2
2	7	15.2%	4	8.3%	2	4.4%	13	26
3	6	13.0%	7	14.6%	6	13.3%	19	57
4	9	19.6%	16	33.3%	18	40.0%	43	172
5	12	26.1%	6	12.5%	11	24.4%	29	145
6	4	8.7%	6	12.5%	6	13.3%	16	96
7	3	6.5%	4	8.3%	1	2.2%	8	56
>7	3	6.5%	5	10.4%	1	2.2%	9	72
JUMLAH	46	100%	48	100%	45	100%	139	626
RATA - RATA								4.5

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Gambar 4.43 Jumlah Anggota Keluarga Usia ≥ 7 Tahun

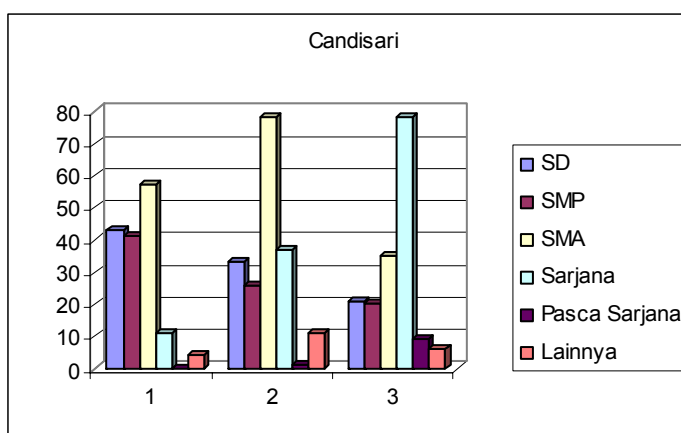
4.4.8 Tingkat Pendidikan Anggota Keluarga

Tingkat pendidikan anggota keluarga bagi penduduk golongan I sebagian besar sampai tingkat SMA yaitu sebanyak 36,5 %. Sedangkan bagi penduduk golongan II sebagian besar tingkat pendidikannya juga sampai SMA yaitu sebanyak 41,9 %. Dan untuk penduduk Candisari golongan III sebagian besar tingkat pendidikannya sampai sarjana yaitu sebanyak 46,2 %. Jika dilihat secara keseluruhan tanpa memperhatikan golongan ekonomi maka tingkat pendidikan anggota keluarga di Kecamatan Candisari sebagian besar adalah SMA (33,3 %).

Tabel 4.48 Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
SD	43	27.6%	33	17.7%	21	12.4%	97	19.0%
SMP	41	26.3%	26	14.0%	20	11.8%	87	17.0%
SMA	57	36.5%	78	41.9%	35	20.7%	170	33.3%
Sarjana	11	7.1%	37	19.9%	78	46.2%	126	24.7%
Pasca Sarjana	0	0.0%	1	0.5%	9	5.3%	10	2.0%
Lainnya	4	2.6%	11	5.9%	6	3.6%	21	4.1%
JUMLAH	156	100%	186	100%	169	100%	511	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.44 Tingkat Pendidikan

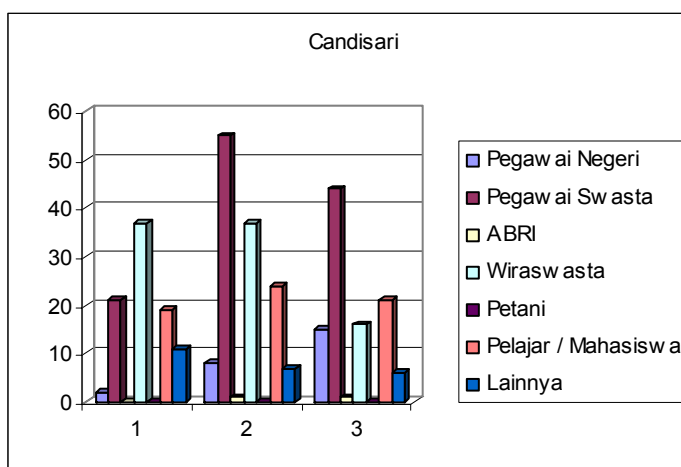
4.4.9 Jenis Pekerjaan Penduduk

Berdasarkan hasil survai, penduduk Kecamatan Candisari golongan I, sebesar 41,1 % bekerja sebagai wiraswasta dan 23,3 % bekerja sebagai pegawai swasta. Sedangkan penduduk golongan II sebesar 41,7 % bekerja sebagai pegawai swasta dan 28 % bekerja wiraswasta. Dan untuk penduduk golongan III sebesar 42,7 % bekerja sebagai pegawai swasta dan 20,4 % masih pelajar / mahasiswa. Jika dilihat secara keseluruhan maka sebesar 36,9 % pekerjaan penduduk di Kecamatan Candisari adalah pegawai swasta dan 27,7 % bekerja wiraswasta.

Tabel 4.49 Jenis Pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Pegawai Negeri	2	2.2%	8	6.1%	15	14.6%	25	7.7%
Pegawai Swasta	21	23.3%	55	41.7%	44	42.7%	120	36.9%
ABRI	0	0.0%	1	0.8%	1	1.0%	2	0.6%
Wiraswasta	37	41.1%	37	28.0%	16	15.5%	90	27.7%
Petani	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Pelajar / Mahasiswa	19	21.1%	24	18.2%	21	20.4%	64	19.7%
Lainnya	11	12.2%	7	5.3%	6	5.8%	24	7.4%
JUMLAH	90	100%	132	100%	103	100%	325	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.45 Jenis Pekerjaan

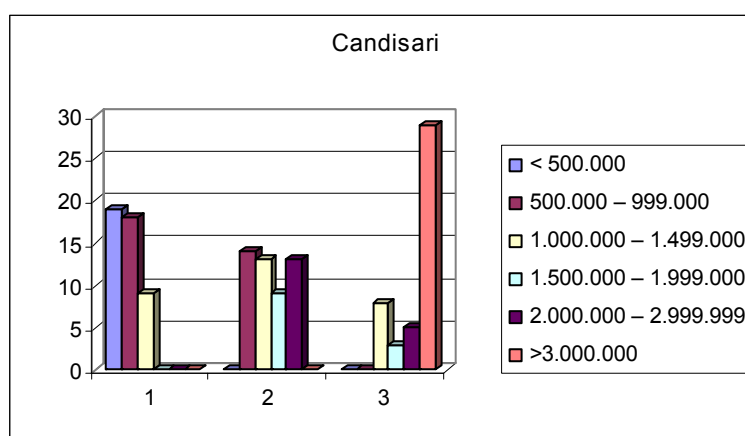
4.4.10 Jumlah Pendapatan Per Bulan

Berdasarkan hasil survai untuk penduduk golongan I, sebesar 41,3 % mempunyai penghasilan kurang dari 500.000 rupiah per bulan dan 39,1 % berpenghasilan antara 500.000 – 999.000 rupiah per bulan. Sedangkan penduduk golongan II sebanyak 28,6 % berpenghasilan antara 500.000 sampai 999.000 rupiah per bulan dan sebesar 26,5 % berpenghasilan antara 1.000.000 sampai 1.499.999 rupiah per bulan. Dan untuk penduduk golongan III sebagian besar (64,4 %) berpenghasilan lebih dari 3 juta rupiah per bulan.

Tabel 4.50 Jumlah Pendapatan

Jumlah Pendapatan	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 500.000	19	41.3%	0	0.0%	0	0.0%	19	13.6%
500.000 – 999.000	18	39.1%	14	28.6%	0	0.0%	32	22.9%
1.000.000 – 1.499.000	9	19.6%	13	26.5%	8	17.8%	30	21.4%
1.500.000 – 1.999.000	0	0.0%	9	18.4%	3	6.7%	12	8.6%
2.000.000 – 2.999.999	0	0.0%	13	26.5%	5	11.1%	18	12.9%
>3.000.000	0	0.0%	0	0.0%	29	64.4%	29	20.7%
JUMLAH	46	100%	49	100%	45	100%	140	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.46 Jumlah Pendapatan

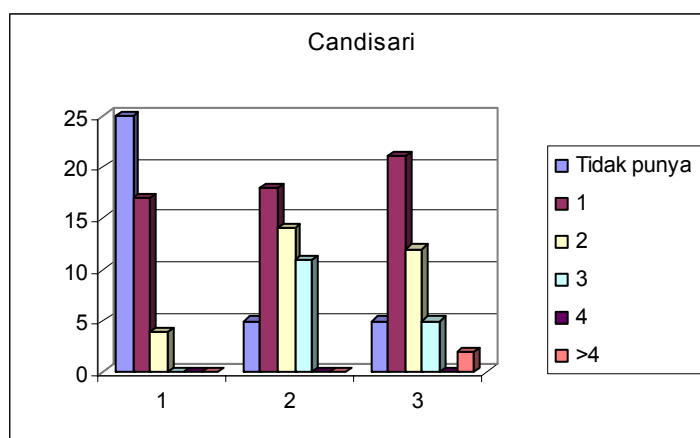
4.4.11 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor

Berdasarkan hasil survai, penduduk golongan I sebanyak 54,3 % belum memiliki sepeda motor, sedangkan yang memiliki 1 buah sepeda motor sebanyak 37 %. Untuk penduduk golongan II sebanyak 37,5 % memiliki 1 buah sepeda motor dan sebanyak 29,2 % memiliki 2 buah sepeda motor. Sedangkan untuk penduduk golongan III sebanyak 46,7 % memiliki 1 buah sepeda motor dan sebanyak 26,7 % memiliki 2 buah sepeda motor. Jika dilihat dari keseluruhan penduduk maka sebanyak 40,3 % memiliki 1 buah sepeda motor dan 25,2 % tidak memiliki sepeda motor.

Tabel 4.51 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor

Jumlah Kendaraan Roda Dua	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	25	54.3%	5	10.4%	5	11.1%	35	25.2%
1	17	37.0%	18	37.5%	21	46.7%	56	40.3%
2	4	8.7%	14	29.2%	12	26.7%	30	21.6%
3	0	0.0%	11	22.9%	5	11.1%	16	11.5%
4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
>4	0	0.0%	0	0.0%	2	4.4%	2	1.4%
JUMLAH	46	100%	48	100%	45	100%	139	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.47 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor

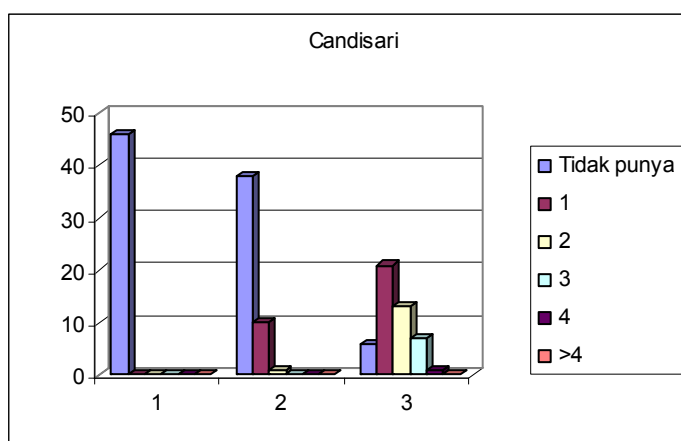
4.4.12 Jumlah Kepemilikan Mobil

Berdasarkan hasil survai, untuk penduduk golongan I sebesar 100 % belum memiliki mobil sedangkan untuk penduduk golongan II sebesar 77,6 % belum memiliki mobil dan sebesar 20,4 % memiliki 1 buah mobil. Sedangkan penduduk golongan III sebesar 43,8 % memiliki 1 buah mobil dan 27,1 % memiliki 2 buah mobil.

Tabel 4.52 Jumlah Kepemilikan Mobil

Jumlah Mobil	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Tidak punya	46	100%	38	77.6%	6	12.5%	90	62.9%
1	0	0.0%	10	20.4%	21	43.8%	31	21.7%
2	0	0.0%	1	2.0%	13	27.1%	14	9.8%
3	0	0.0%	0	0.0%	7	14.6%	7	4.9%
4	0	0.0%	0	0.0%	1	2.1%	1	0.7%
>4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
JUMLAH	46	100%	49	100%	48	100%	143	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.48 Jumlah Kepemilikan Mobil

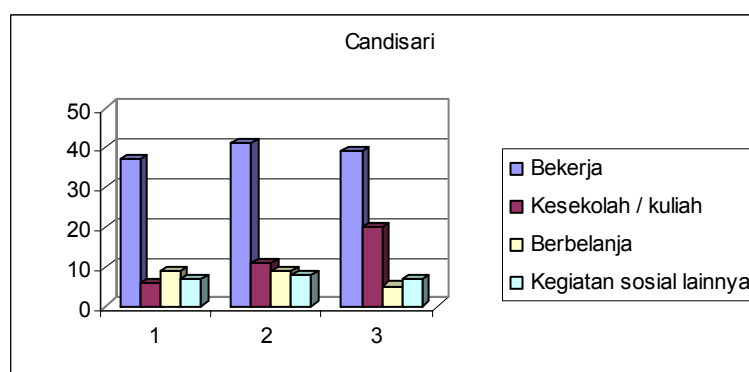
4.4.13 Maksud Perjalanan Sehari – hari yang Utama

Maksud perjalanan sehari – hari yang utama bagi sebagian besar penduduk Kecamatan Candisari adalah pergi ke tempat kerja. Untuk penduduk golongan I prosentase penduduk yang maksud perjalanan sehari – harinya ke tempat kerja adalah sebesar 62,7 %, sedangkan golongan II sebesar 59,4 % dan golongan III sebesar 54,9 %.

Tabel 4.53 Maksud Perjalanan

Maksud Perjalanan	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bekerja	37	62.7%	41	59.4%	39	54.9%	117	58.8%
Kesekolah / kuliah	6	10.2%	11	15.9%	20	28.2%	37	18.6%
Berbelanja	9	15.3%	9	13.0%	5	7.0%	23	11.6%
Kegiatan sosial lainnya	7	11.9%	8	11.6%	7	9.9%	22	11.1%
JUMLAH	59	100%	69	100%	71	100%	199	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.49 Maksud Perjalanan

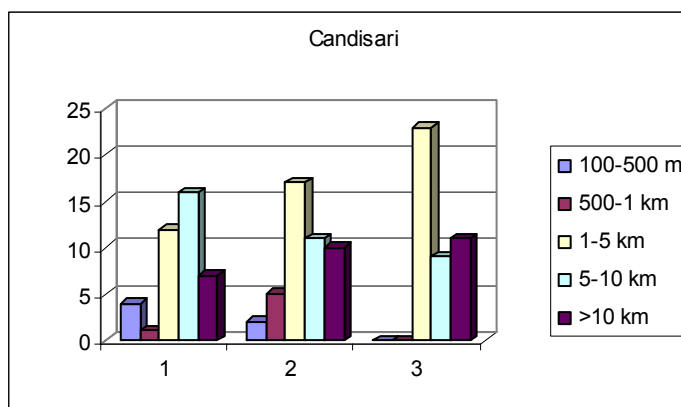
4.4.14 Jarak dari rumah ke tempat Bekerja / Sekolah

Penduduk Kecamatan Candisari golongan I sebesar 40% menempuh jarak perjalanan ketempat kerja / sekolah sejauh 5 – 10 km dan untuk penduduk golongan II sebagian besar (37,8%) menempuh jarak perjalanan sejauh 1 – 5 km. Sedangkan untuk penduduk golongan III sebesar 53,5% menempuh jarak perjalanan ke tempat kerja / sekolah sejauh 1 – 5 km.

Tabel 4.54 Jarak dari Rumah ke Tempat Kerja / Sekolah

Jarak dari rumah ke tmp kerja/sekolah	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
100-500 m	4	10.0%	2	4.4%	0	0.0%	6	4.7%
500-1 km	1	2.5%	5	11.1%	0	0.0%	6	4.7%
1-5 km	12	30.0%	17	37.8%	23	53.5%	52	40.6%
5-10 km	16	40.0%	11	24.4%	9	20.9%	36	28.1%
>10 km	7	17.5%	10	22.2%	11	25.6%	28	21.9%
JUMLAH	40	100%	45	100%	43	100%	128	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.50 Jarak dari Rumah ke Tempat Kerja / Sekolah

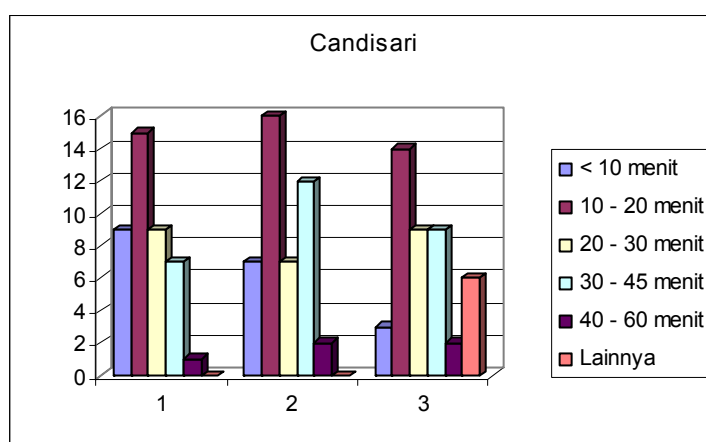
4.4.15 Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja / Sekolah

Penduduk golongan I, sebesar 36,6 % menempuh perjalanan selama 10 – 20 menit dan 22 % menempuh perjalanan selama 20 – 30 menit. Penduduk golongan II, sebesar 36,4 % menempuh perjalanan selama 10 – 20 menit dan 27,3 % menempuh perjalanan selama 30 – 40 menit. Sedangkan penduduk golongan III sebesar 32,6 % menempuh perjalanan selama 10 – 20 menit dan 20,9 % menempuh perjalanan selama 20 – 30 menit dan 30 – 40 menit.

Tabel 4.55 Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja / Sekolah

Lama waktu dari rmh ke lokasi kerja / sekolah	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< 10 menit	9	22.0%	7	15.9%	3	7.0%	19	14.8%
10 - 20 menit	15	36.6%	16	36.4%	14	32.6%	45	35.2%
20 - 30 menit	9	22.0%	7	15.9%	9	20.9%	25	19.5%
30 - 40 menit	7	17.1%	12	27.3%	9	20.9%	28	21.9%
40 - 60 menit	1	2.4%	2	4.5%	2	4.7%	5	3.9%
Lainnya	0	0.0%	0	0.0%	6	14.0%	6	4.7%
JUMLAH	41	100%	44	100%	43	100%	128	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.51 Lama Waktu Perjalanan ke Tempat Kerja / Sekolah

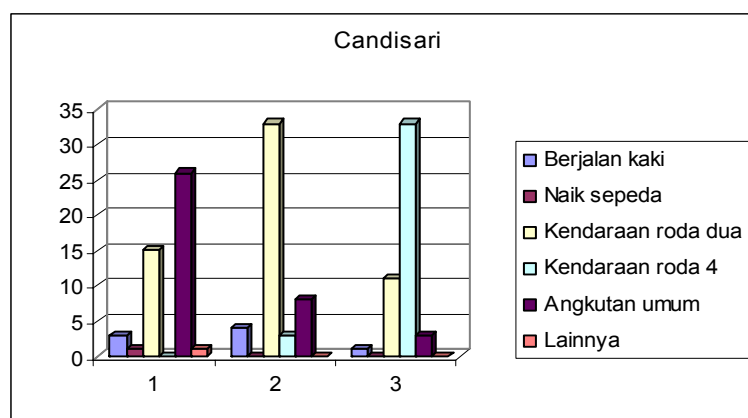
4.4.16 Moda yang Digunakan

Moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan bagi penduduk golongan I, sebesar 56,5 % menggunakan angkutan umum dan 32,6 % menggunakan sepeda motor. Untuk penduduk golongan II sebagian besar menggunakan sepeda motor yaitu sebanyak 68,8 %. Sedangkan untuk penduduk golongan III sebesar 68,8 % menggunakan mobil dan 22,9 % menggunakan sepeda motor.

Tabel 4.56 Moda yang Digunakan

Moda yang Digunakan	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Berjalan kaki	3	6.5%	4	8.3%	1	2.1%	8	5.6%
Naik sepeda	1	2.2%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.7%
Kendaraan roda dua	15	32.6%	33	68.8%	11	22.9%	59	41.5%
Kendaraan mobil	0	0.0%	3	6.3%	33	68.8%	36	25.4%
Angkutan umum	26	56.5%	8	16.7%	3	6.3%	37	26.1%
Lainnya	1	2.2%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.7%
JUMLAH	46	100%	48	100%	48	100%	142	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.52 Moda yang Digunakan

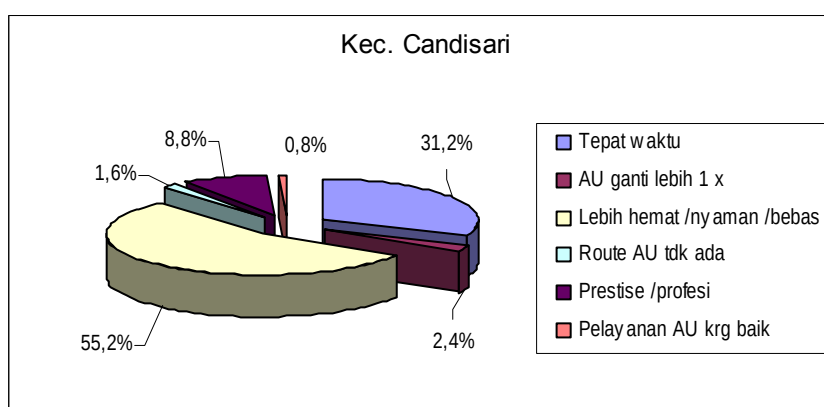
4.4.17 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

Sebagian besar penduduk Kecamatan Candisari memilih menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor untuk melakukan perjalanan ke tempat aktifitasnya sehari – hari. Alasan menggunakan kendaraan pribadi bagi penduduk Candisari sebagian besar karena menggunakan kendaraan pribadi lebih hemat, nyaman, aman dan lebih bebas.

Tabel 4.57 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
Bisa tepat waktu	8	30,8%	18	34,6%	13	27,7%	39	31,2%
Angkutan umum ganti lebih dari 1 x	0	0,0%	3	5,8%	0	0,0%	3	2,4%
Lebih hemat /nyaman /aman /bebas	16	61,5%	27	51,9%	26	55,3%	69	55,2%
Route angk. tdk ada yg ke tempat tujuan	0	0,0%	2	3,8%	0	0,0%	2	1,6%
Prestise/profesi	2	7,7%	2	3,8%	7	14,9%	11	8,8%
Pelayanan angkutan umum kurang baik	0	0,0%	0	0,0%	1	2,1%	1	0,8%
JUMLAH	26	100%	52	100%	47	100%	125	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.53 Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi

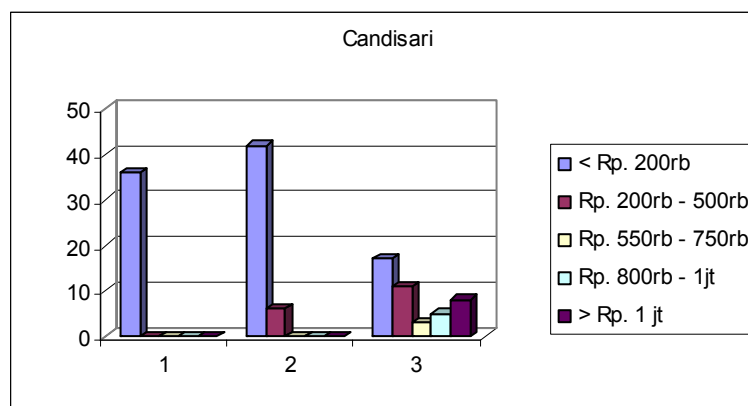
4.4.18 Biaya Transportasi

Sebagian besar penduduk Kecamatan Candisari mengeluarkan biaya transportasi kurang dari Rp 200.000 per bulan terutama bagi penduduk golongan I yang prosentasenya mencapai 100 %. Sedangkan penduduk golongan II yang mengeluarkan biaya transportasi kurang dari 200.000 rupiah per bulan sebesar 87,5 % dan golongan III sebesar 38,6 %. Yang menarik disini bagi penduduk golongan III terdapat 18,2 % yang mengeluarkan biaya transportasi lebih dari Rp 1.000.000 per bulan.

Tabel 4.58 Biaya Transportasi

Biaya Transport	Candisari						Σ	%
	I	%	II	%	III	%		
< Rp. 200rb	36	100%	42	87,5%	17	38,6%	95	74,2%
Rp. 200rb - 500rb	0	0%	6	12,5%	11	25,0%	17	13,3%
Rp. 550rb - 750rb	0	0%	0	0,0%	3	6,8%	3	2,3%
Rp. 800rb - 1jt	0	0%	0	0,0%	5	11,4%	5	3,9%
> Rp. 1 jt	0	0%	0	0,0%	8	18,2%	8	6,3%
JUMLAH	36	100%	48	100%	44	100%	128	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006



Gambar 4.54 Biaya Transportasi

BAB V

ANALISA DAN PEMBAHASAN

5.1 Analisis Pemilihan Hunian di Daerah Pinggiran dan Pusat Kota

Untuk mengetahui mengapa orang pindah tempat tinggal, baik yang memilih di daerah pinggiran Kota Semarang (dalam hal ini data sebagai daerah pinggiran diambil dari Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun yang ke pusat kota (Kecamatan Candisari) dimulai dengan penentuan variabel bebas yang mempunyai pengaruh kuat terhadap perpindahan penduduk. Variabel-variabel tersebut adalah hubungan antara alasan utama pindah dengan alasan utama memilih hunian di daerah pinggiran dan hubungan antara alasan pindah dengan jenis pekerjaan. Untuk mengetahui seberapa besar nilai hubungan dari masing – masing variabel, maka dilakukan analisa klasifikasi silang.

5.1.1 Analisis Hub. Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Hunian Bagi Golongan I

Hasil analisa klasifikasi silang antara alasan utama perpindahan dan alasan utama memilih tempat tinggal dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.1 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Banyumanik Gol. I

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian						TOTAL
	Dekat jalan raya	Dilewati Angk. Umum	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
Dekat tempat kerja	4 5.7%			2 2.9%			6 8.6%
Dekat sekolah anak				2 2.9%			2 2.9%
Ingin buka usaha	6 8.6%			9 12.9%			15 21.4%
Baru berumah tangga	7 10.0%	3 4.3%	19 27.1%				29 41.4%
Ingin tanah lebih luas			7 10.0%		2 2.9%		9 12.9%
Tidak ada pilihan lain					6 8.6%	3 4.3%	9 12.9%
TOTAL	17 24.3%	3 4.3%	26 37.1%	13 18.6%	8 11.4%	3 4.3%	70 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.2 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Tembalang Gol. I

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian						TOTAL
	Dekat jalan raya	Dilewati Angk. Umum	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
Dekat tempat kerja	4 5.6%	4 5.6%	4 5.6%				12 16.7%
Dekat sekolah anak			2 2.8%	1 1.4%			3 4.2%
Ingin buka usaha				9 12.5%			9 12.5%
Baru berumah tangga			24 33.3%	3 4.2%			27 37.5%
Ingin tanah lebih luas					7 9.7%	7 9.7%	14 19.4%
Tdk ada pilihan lain						7 9.7%	7 9.7%
TOTAL	4 5.6%	4 5.6%	30 41.7%	13 18.1%	7 9.7%	14 19.4%	72 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.3 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Candisari Gol. I

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian						TOTAL
	Dekat jalan raya	Dilewati Angk. Umum	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
Dekat tempat kerja	9 22.5%	1 2.5%	5 12.5%	4 10.0%			19 47.5%
Ingin buka usaha				2 5.0%			2 5.0%
Baru berumah tangga			6 15.0%	5 12.5%			11 27.5%
Ingin tanah lebih luas			4 10.0%				4 10.0%
Tdk ada pilihan lain			1 2.5%		2 5.0%	1 2.5%	4 10.0%
TOTAL	9 22.5%	1 2.5%	16 40.0%	11 27.5%	2 5.0%	1 2.5%	40 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk yang tinggal di daerah pinggiran golongan I dengan menetapkan nilai $\alpha = 5\%$, didapatkan sebanyak 27,1 % penduduk Banyumanik mengemukakan alasan pada waktu mereka pindah karena baru berumah tangga dan memilih tempat tinggal di wilayah Kecamatan Banyumanik karena harga rumahnya relatif murah. Hal ini karena biasanya harga rumah di daerah pinggiran,

apalagi untuk daerah yang masih sepi dan belum berkembang relatif lebih murah bila dibandingkan dengan harga rumah disekitar pusat kota. Hubungan antara alasan pindah dengan alasan memilih hunian di wilayah Banyumanik tersebut cukup kuat, yang dibuktikan dengan nilai korelasi $r = 0,793$ dan nilai chi-square $_{hitung} 118,892 > 37,652$; $df = 25$ (Nilai chi-square $_{hitung} > chi-square_{tabel}$ berarti ada keterkaitan antara kedua variabel tersebut). Bagi penduduk Tembalang, sebanyak 33,3 % mengemukakan alasan pada saat mereka pindah karena baru berumah tangga dan memilih hunian di wilayah kecamatan Tembalang karena harga rumahnya relatif murah, dengan hubungan antara variabel alasan pindah dan alasan memilih hunian tersebut cukup kuat (nilai $r = 0,843$ dan nilai chi-square $_{hitung} 177,138 > 37,652$; $df = 25$). Sedangkan bagi penduduk yang tinggal di pusat kota, dalam hal ini penduduk Kecamatan Candisari, alasan pindah sebagian besar penduduknya (22,5%) adalah supaya dekat dengan tempat kerja dan memilih hunian di pusat kota karena dekat dengan jalan raya, dengan nilai $r = 0,751$ dan nilai chi-square $_{hitung} 51,748 > 31,410$; $df = 20$.

5.1.2 Analisis Hub. Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Hunian Bagi Golongan II

Untuk mengetahui alasan penduduk pindah, baik yang pindah ke daerah pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun yang memilih pindah ke pusat kota (Kecamatan Candisari) bagi penduduk golongan II maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan utama kepindahan dan alasan utama memilih tempat tinggal yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.4 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Banyumanik Gol. II

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian						TOTAL
	Dekat jalan raya	Dilewati Angk. Umum	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
Dekat tempat kerja	7 16.7%	3 7.1%	5 11.9%				15 35.7%
Ingin buka usaha				5 11.9%			5 11.9%
Baru berumah tangga			9 21.4%				9 21.4%
Ingin tanah lebih luas			4 9.5%		1 2.4%		5 11.9%
Tidak ada pilihan lain					3 7.1%	5 11.9%	8 19.0%
TOTAL	7 16.7%	3 7.1%	18 42.9%	5 11.9%	4 9.5%	5 11.9%	42 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.5 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Tembalang Gol. II

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian						TOTAL
	Dekat jalan raya	Dilewati angk. umum	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
Dekat tempat kerja	6 14.0%	4 9.3%	2 4.7%	5 11.6%			17 39.5%
Ingin buka usaha				3 7.0%			3 7.0%
Baru berumah tangga			1 2.3%	6 14.0%			7 16.3%
Ingin tanah lebih luas			6 14.0%		4 9.3%	5 11.6%	15 34.9%
Tdk ada pilihan lain						1 2.3%	1 2.3%
TOTAL	6 14.0%	4 9.3%	9 20.9%	14 32.6%	4 9.3%	6 14.0%	43 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.6 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Candisari Gol. II

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian						TOTAL
	Dekat jalan raya	Dilewati Angk. Umum	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
Dekat tempat kerja	15 33.3%			6 13.3%			21 46.7%
Ingin buka usaha				2 4.4%			2 4.4%
Baru berumah tangga	2 4.4%	1 2.2%	4 8.9%	1 2.2%	4 8.9%	5 11.1%	17 37.8%
Ingin tanah lebih luas				1 2.2%		1 2.2%	2 4.4%
Tdk ada pilihan lain	1			1 2.2%		1 2.2%	3 6.7%
TOTAL	18 40.0%	1 2.2%	4 8.9%	11 24.4%	4 8.9%	7 15.6%	45 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk yang memilih pindah ke daerah pinggiran dengan menetapkan nilai $\alpha = 5\%$ untuk penduduk golongan II, didapatkan sebanyak 21,4 % penduduk Banyumanik mengemukakan alasan pindah karena baru berumah tangga dan alasan memilih hunian di wilayah Banyumanik karena harga rumahnya relatif murah. Hubungan antara kedua variabel tersebut kuat yang dibuktikan dengan nilai korelasi $r = 0,840$ dan nilai chi-square $_{hitung} 100,518 > 31,410$; $df = 20$. Bagi penduduk Tembalang,

sebanyak 14 % mengemukakan alasan pindah karena baru berumah tangga dengan alasan memilih hunian di wilayah kecamatan Tembalang karena tempatnya strategis untuk usaha dan sebanyak 14 % mengemukakan alasan pindah supaya dekat dengan tempat kerja dengan alasan memilih hunian di Tembalang karena dekat dengan jalan raya dengan nilai korelasi $r = 0,751$ dan nilai chi-square $_{hitung} 55,672 > 31,410$; $df = 20$. Sedangkan bagi penduduk yang memilih pindah ke pusat kota yaitu di wilayah Kecamatan Candisari sebanyak 33,3 % mengemukakan alasan pindah supaya dekat dengan tempat kerja dan alasan memilih hunian di pusat kota karena dekat dengan jalan raya. Hubungan antara kedua variabel tersebut cukup kuat yang dibuktikan dengan nilai korelasi $r = 0,689$ dan nilai chi-square $_{hitung} 40,686 > 31,410$; $df = 20$.

5.1.3 Analisis Hub. Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Hunian Bagi Golongan III

Untuk mengetahui alasan penduduk pindah, baik yang pindah ke daerah pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun yang memilih pindah ke pusat kota (Kecamatan Candisari) bagi penduduk golongan III maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan utama kepindahan dan alasan utama memilih tempat tinggal yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.7 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Banyumanik Gol. III

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian					TOTAL
	Dekat jalan raya	Dilewati Angk. Umum	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	
Dekat tempat kerja	5 20.0%			1 4.0%		6 24.0%
Dekat sekolah anak				1 4.0%		1 4.0%
Ingin buka usaha	1 4.0%			4 16.0%		5 20.0%
Baru berumah tangga	2 8.0%	2 8.0%	1 4.0%	1 4.0%		6 24.0%
Ingin tanah lebih luas			4 16.0%		1 4.0%	5 20.0%
Tidak ada pilihan lain	1 4.0%				1 4.0%	2 8.0%
TOTAL	9 36.0%	2 8.0%	5 20.0%	7 28.0%	2 8.0%	25 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.8 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Tembalang Gol. III

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian						TOTAL
	Dekat jalan raya	Dilewati Angk. Umum	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
Dekat tempat kerja	4 16.7%	1 4.2%	1 4.2%	3 12.5%			9 37.5%
Ingin buka usaha						1 4.2%	1 4.2%
Baru berumah tangga	2 8.3%	2 8.3%	1 4.2%	3 12.5%			8 33.3%
Ingin tanah lebih luas			3 12.5%		2 8.3%	1 4.2%	6 25.0%
TOTAL	6 25.0%	3 12.5%	5 20.8%	6 25.0%	2 8.3%	2 8.3%	24 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.9 Alasan Pindah dengan Alasan Memilih Tempat Tinggal
Penduduk Candisari Gol. III

Alasan Pindah	Alasan Memilih Hunian						TOTAL
	Dekat jalan raya	Dilewati Angk. Umum	Harga murah	Strategis utk usaha	Warisan	Lainnya	
IDkt tempat kerja	17 38.6%			1 2.3%		2 4.5%	20 45.5%
Dekat sekolah anak				1 2.3%			1 2.3%
Ingin buka usaha				3 6.8%			3 6.8%
Baru berumah tangga	2 4.5%	2 4.5%		3 6.8%			7 15.9%
Ingin tanah lebih luas			6 13.6%		4 9.1%	3 6.8%	13 29.5%
TOTAL	19 43.2%	2 4.5%	6 13.6%	8 18.2%	4 9.1%	5 11.4%	44 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk yang memilih pindah ke daerah pinggiran, dengan menetapkan $\alpha = 5\%$ untuk penduduk golongan III, didapatkan sebanyak 20 % penduduk Banyumanik mengemukakan alasan pindah supaya dekat dengan tempat kerja dan alasan memilih hunian di wilayah Banyumanik karena lokasinya dekat dengan jalan raya. Hubungan antara kedua variabel tersebut cukup kuat yang dibuktikan dengan nilai korelasi $r = 0,786$ dan nilai chi-square $_{hitung} 40,478 > 31,410$; $df = 20$. Bagi penduduk Tembalang, sebanyak 16,7 % mengemukakan alasan pindah supaya dekat dengan

tempat kerja dan alasan memilih hunian di Tembalang karena dekat jalan raya. Hubungan antara kedua variabel tersebut cukup kuat yang dibuktikan dengan nilai korelasi $r = 0,739$ dan nilai chi-square _{hitung} $28,833 > 24,998$; $df = 15$. Sedangkan bagi penduduk yang memilih pindah ke pusat kota yaitu di wilayah Kecamatan Candisari sebanyak 38,6 % pindah supaya dekat dengan tempat kerja dan alasan memilih hunian di pusat kota karena dekat dengan jalan raya. Hubungan antara kedua variabel tersebut cukup kuat yang dibuktikan dengan nilai korelasi $r = 0,793$ dan nilai chi-square _{hitung} $74,403 > 31,410$; $df = 20$.

5.1.4 Analisis Hub. Alasan Pindah dengan Jenis Pekerjaan Bagi Golongan I

Untuk mengetahui alasan orang pindah terkait dengan jenis pekerjaannya, baik yang pindah ke daerah pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun yang memilih pindah ke pusat kota (Kecamatan Candisari) bagi penduduk golongan I maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan utama kepindahan dengan jenis pekerjaan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.10 Alasan Pindah dengan Jenis Pekerjaan
Penduduk Banyumanik Gol. I

Alasan Pindah	Jenis Kerja					TOTAL
	Pegawai Negeri	Pegawai Swasta	Wiraswasta	Petani	Lainnya	
Dekat tempat kerja	6 8.6%					6 8.6%
Dekat sekolah anak	2 2.9%					2 2.9%
Ingin buka usaha			15 21.4%			15 21.4%
Baru berumah tangga		21 30.0%	3 4.3%	1 1.4%		29 41.4%
Ingin tanah lebih luas						9 12.9%
Tidak ada pilihan lain					8 11.4%	9 12.9%
TOTAL	8 11.4%	21 30.0%	18 25.7%	1 1.4%	8 11.4%	70 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.11 Alasan Pindah dengan Jenis Pekerjaan
Penduduk Tembalang Gol. I

Alasan Pindah	Jenis Kerja					TOTAL
	Pegawai Negeri	Pegawai Swasta	Wiraswasta	Petani	Lainnya	
Dekat tempat kerja	3 4.2%	9 12.5%				12 16.7%
Dekat sekolah anak		3 4.2%				3 4.2%
Ingin buka usaha			9 12.5%			9 12.5%
Baru berumah tangga		14 19.4%	7 9.7%	1 1.4%		27 37.5%
Ingin tanah lebih luas					3 4.2%	14 19.4%
Tdk ada pilihan lain					7 9.7%	7 9.7%
TOTAL	3 4.2%	26 36.1%	16 22.2%	1 1.4%	10 13.9%	72 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.12 Alasan Pindah dengan Jenis Pekerjaan
Penduduk Candisari Gol. I

Alasan Pindah	Jenis Kerja				TOTAL
	Pegawai Negeri	Pegawai Swasta	Wiraswasta	Lainnya	
Dekat tempat kerja	1 2.5%	9 22.5%	5 12.5%		19 47.5%
Ingin buka usaha			2 5.0%		2 5.0%
Baru berumah tangga			9 22.5%		11 27.5%
Ingin tanah lebih luas				2 5.0%	4 10.0%
Tidak ada pilihan lain				4 10.0%	4 10.0%
TOTAL	1 2.5%	9 22.5%	16 40.0%	6 15.0%	40 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk yang memilih pindah ke daerah pinggiran, dengan menetapkan nilai $\alpha = 5\%$ bagi penduduk golongan I, didapatkan sebanyak 30 % penduduk Banyumanik dengan jenis pekerjaan adalah pegawai swasta pindah karena baru berumah tangga. Hubungan antara kedua variabel tersebut kuat yang dibuktikan

dengan nilai korelasi $r = 0,872$ dan chi-square $_{hitung} 233,180 > 37,652$; $df = 25$. Bagi penduduk Tembalang, sebanyak 19,4 % penduduk dengan jenis pekerjaan pegawai swasta pindah karena baru berumah tangga. Hubungan antara kedua variabel tersebut kuat yang dibuktikan dengan nilai korelasi $r = 0,815$ dan chi-square $_{hitung} 142,524 > 37,652$; $df = 25$. Sedangkan bagi penduduk yang pindah ke pusat kota yaitu di wilayah Kecamatan Candisari sebanyak 22,5 % penduduk dengan jenis pekerjaan wiraswasta mengemukakan alasan pindah karena baru berumah tangga. Hubungan antara kedua variabel tersebut cukup kuat yang dibuktikan dengan nilai korelasi $r = 0,752$ dan chi-square $_{hitung} 52,113 > 26,296$; $df = 16$.

5.1.5 Analisis Hub. Alasan Pindah dengan Jenis Pekerjaan Bagi Golongan II

Untuk mengetahui alasan penduduk pindah terkait dengan jenis pekerjaannya, baik yang pindah ke daerah pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun yang memilih pindah ke pusat kota (Kecamatan Candisari) bagi penduduk golongan II maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan utama kepindahan dengan jenis pekerjaan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.13 Alasan Pindah dengan Jenis Pekerjaan
Penduduk Banyumanik Gol. II

Alasan Pindah	Jenis Kerja						TOTAL
	Pegawai Negeri	Pegawai Swasta	ABRI	Wiraswasta	Petani	Lainnya	
Dekat tempat kerja	8 19.0%	7 16.7%					15 35.7%
Ingin buka usaha				5 11.9%			5 11.9%
Baru berumah tangga		4 9.5%		5 11.9%			9 21.4%
Ingin tanah lebih luas			1 2.4%		1 2.4%		5 11.9%
Tidak ada pilihan lain						2 4.8%	8 19.0%
TOTAL	8 19.0%	11 26.2%	1 2.4%	10 23.8%	1 2.4%	2 4.8%	42 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.14 Alasan Pindah dengan Jenis Pekerjaan
Penduduk Tembalang Gol. II

Alasan Pindah	Jenis Kerja				TOTAL
	Pegawai Negeri	Pegawai Swasta	Wiraswasta	Lainnya	
Dekat tempat kerja	8 18.6%	9 20.9%			17 39.5%
Ingin buka usaha			3 7.0%		3 7.0%
Baru berumah tangga		3 7.0%	4 9.3%		7 16.3%
Ingin tanah lebih luas		5 11.6%		2 4.7%	15 34.9%
Tdk ada pilihan lain				1 2.3%	1 2.3%
TOTAL	8 18.6%	17 39.5%	7 16.3%	3 7.0%	43 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.15 Alasan Pindah dengan Jenis Pekerjaan
Penduduk Candisari Gol. II

Alasan Pindah	Jenis Kerja				TOTAL
	Pegawai Negeri	Pegawai Swasta	Wiraswasta	Lainnya	
Dekat tempat kerja	3 6.7%	12 26.7%	6 13.3%		21 46.7%
Ingin buka usaha			2 4.4%		2 4.4%
Baru berumah tangga		7 15.6%	5 11.1%		17 37.8%
Ingin tanah lebih luas					2 4.4%
Tdk ada pilihan lain				2 4.4%	3 6.7%
TOTAL	3 6.7%	19 42.2%	13 28.9%	2 4.4%	45 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk yang memilih pindah ke daerah pinggiran, dengan menetapkan $\alpha = 5\%$ bagi penduduk golongan II, didapatkan sebanyak 19% penduduk Banyumanik dengan jenis pekerjaan pegawai negeri mengemukakan alasan pindah supaya dekat dengan tempat kerja. Hubungan antara kedua variabel tersebut kuat yang dibuktikan dengan nilai korelasi $r = 0,824$ dan chi-square hitung $89,027 > 36,415$; $df = 24$. Bagi penduduk Tembalang, sebanyak 20,9 % penduduk dengan

jenis pekerjaan pegawai swasta mengemukakan alasan pindah supaya dekat dengan tempat kerja. Hubungan antara kedua variabel tersebut cukup kuat yang dibuktikan dengan nilai korelasi $r = 0,788$ dan chi-square _{hitung} $70,313 > 26,296$; $df = 16$. Sedangkan bagi penduduk yang pindah ke pusat kota yaitu di wilayah Kecamatan Candisari sebanyak 26,7% penduduk dengan jenis pekerjaan pegawai swasta mengemukakan alasan pindah supaya dekat dengan tempat kerja dengan nilai $r = 0,738$ dan chi-square _{hitung} $53,840 > 26,296$; $df = 16$.

5.1.6 Analisis Hub. Alasan Pindah dengan Jenis Pekerjaan Bagi Golongan III

Untuk mengetahui alasan penduduk pindah terkait dengan jenis pekerjaannya, baik yang pindah ke daerah pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun yang memilih pindah ke pusat kota (Kecamatan Candisari) bagi penduduk golongan III maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan utama kepindahan dengan jenis pekerjaan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.16 Alasan Pindah dengan Jenis Pekerjaan
Penduduk Banyumanik Gol. III

Alasan Pindah	Jenis Kerja				TOTAL
	Pegawai Negeri	Pegawai Swasta	Wiraswasta	Lainnya	
Dekat tempat kerja	6 24.0%				6 24.0%
Dekat sekolah anak		1 4.0%			1 4.0%
Ingin buka usaha		1 4.0%	4 16.0%		5 20.0%
Baru berumah tangga		6 24.0%			6 24.0%
Ingin tanah lebih luas					5 20.0%
Tidak ada pilihan lain				1 4.0%	2 8.0%
TOTAL	6 24.0%	8 32.0%	4 16.0%	1 4.0%	25 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.17 Alasan Pindah dengan Jenis Pekerjaan
Penduduk Tembalang Gol. III

Alasan Pindah	Jenis Kerja				TOTAL
	Pegawai Negeri	Pegawai Swasta	Wiraswasta	Lainnya	
Dekat tempat kerja	9 37.5%				9 37.5%
Ingin buka usaha			1 4.2%		1 4.2%
Baru berumah tangga		7 29.2%	1 4.2%		8 33.3%
Ingin tanah lebih luas		3 12.5%		1 4.2%	6 25.0%
TOTAL	9 37.5%	10 41.7%	2 8.3%	1 4.2%	24 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.18 Alasan Pindah dengan Jenis Pekerjaan
Penduduk Candisari Gol. III

Alasan Pindah	Jenis Kerja				TOTAL
	Pegawai Negeri	Pegawai Swasta	Wiraswasta	Lainnya	
Dekat tempat kerja	6 13.6%	13 29.5%	1 2.3%		20 45.5%
Dekat sekolah anak			1 2.3%		1 2.3%
Ingin buka usaha			3 6.8%		3 6.8%
Baru berumah tangga		5 11.4%	2 4.5%		7 15.9%
Ingin tanah lebih luas		1 2.3%		3 6.8%	13 29.5%
TOTAL	6 13.6%	19 43.2%	7 15.9%	3 6.8%	44 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil klasifikasi silang dari penduduk yang pindah ke daerah pinggiran, dengan menetapkan nilai $\alpha = 5\%$ bagi penduduk golongan III, didapatkan sebanyak 24 % penduduk Banyumanik dengan pekerjaan pegawai negeri pindah supaya dekat tempat kerja dan sebanyak 24 % penduduk dengan pekerjaan pegawai swasta pindah karena baru berumah tangga. Hubungan antara kedua variabel tersebut kuat yang dibuktikan dengan nilai $r = 0,870$ dan $\chi^2_{hitung} = 77,917 > 31,410$; $df = 20$. Bagi penduduk Tembalang, sebanyak 37,5% penduduk dengan pekerjaan pegawai negeri pindah supaya dekat tempat kerja. Hubungan

antara kedua variabel tersebut kuat yang dibuktikan dengan nilai $r = 0,804$ dan chi-square hitung $43,800 > 21,026$; $df = 12$. Sedangkan bagi penduduk yang pindah ke pusat kota yaitu di wilayah Kecamatan Candisari sebanyak 29,5 % penduduk dengan jenis pekerjaan pegawai swasta pindah supaya dekat dengan tempat kerja. Hubungan antara kedua variabel tersebut kuat yang dibuktikan dengan nilai $r = 0,777$ dan chi-square hitung $66,882 > 26,296$; $df = 16$.

5.2 Analisis Pola Perjalanan Transportasi Penduduk

Untuk mengetahui pola perjalanan transportasi penduduk baik yang berada di daerah pinggiran kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun penduduk di pusat kota Semarang (Kecamatan Candisari) dilakukan dengan melakukan analisa klasifikasi silang terhadap variabel - variabel bebas yang mempunyai pengaruh kuat terhadap pola perjalanan transportasi. Variabel – variabel tersebut yaitu sebaran perjalanan, jumlah pendapatan, kepemilikan kendaraan, moda yang digunakan, jarak perjalanan, waktu tempuh dan biaya transportasi yang akan dihubungkan dengan alasan pemilihan hunian.

5.2.1 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Perjalanan Bagi Golongan I

Untuk mengetahui sebaran pergerakan dari penduduk baik yang tinggal di daerah pinggiran maupun penduduk yang tinggal di pusat kota bagi penduduk golongan I, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan pemilihan hunian dengan lokasi tujuan perjalanan sehari - hari yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.19 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan Penduduk Banyumanik Gol. I

Alasan Memilih Hunian	Sebaran Pergerakan							TOTAL
	By.manik	Tembalang	Candisari	Gn.pati	Kec. Lain	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya	3 4.3%				5 7.1%	8 11.4%	1 1.4%	17 24.3%
Dilewati angkutan umum	1 1.4%				1 1.4%	1 1.4%		3 4.3%
Harga relatif murah	5 7.1%	7 10.0%		3 4.3%	5 7.1%	5 7.1%	1 1.4%	26 37.1%
Strategis utk usaha	3 4.3%		2 2.9%		1 1.4%	7 10.0%		13 18.6%
Warisan	3 4.3%		4 5.7%				1 1.4%	8 11.4%
Lainnya	3 4.3%							3 4.3%
TOTAL	18 25.7%	7 10.0%	6 8.6%	3 4.3%	12 17.1%	21 30.0%	3 4.3%	70 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.20 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Tembalang Gol. I

Alasan Memilih Hunian	Sebaran Pergerakan							TOTAL
	By.manik	Tembalang	Candisari	Pedurungan	Kec. Lain	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya		2 2.8%	1 1.4%				1 1.4%	4 5.6%
Dilewati angkutan umum		1 1.4%	1 1.4%		1 1.4%	1 1.4%		4 5.6%
Harga relatif murah	2 2.8%	14 19.4%		6 8.3%	7 9.7%	1 1.4%		30 41.7%
Strategis utk usaha		7 9.7%	1 1.4%	2 2.8%	3 4.2%			13 18.1%
Warisan	2 2.8%	3 4.2%			2 2.8%			7 9.7%
Lainnya		4 5.6%	1 1.4%	1 1.4%	5 6.9%	2 2.8%	1 1.4%	14 19.4%
TOTAL	4 5.6%	31 43.1%	4 5.6%	9 12.5%	18 25.0%	4 5.6%	2 2.8%	72 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.21 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Candisari Gol. I

Alasan Memilih Hunian	Sebaran Pergerakan					TOTAL
	Candisari	Pedurungan	Kec. Lain	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya	4 10.0%	1 2.5%	3 7.5%	1 2.5%		9 22.5%
Dilewati angkutan umum	1 2.5%					1 2.5%
Harga relatif murah	5 12.5%	2 5.0%	2 5.0%	5 12.5%	2 5.0%	16 40.0%
Strategis utk usaha	5 12.5%		3 7.5%	3 7.5%		11 27.5%
Warisan	2 5.0%					2 5.0%
Lainnya		1 2.5%				1 2.5%
TOTAL	17 42.5%	4 10.0%	8 20.0%	9 22.5%	2 5.0%	40 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk yang tinggal di daerah pinggiran, dengan menetapkan $\alpha = 5\%$ untuk golongan I, terdapat sebanyak 30 % penduduk Banyumanik dengan berbagai alasan pemilihan hunian, tujuan perjalanan sehari – harinya adalah menuju ke pusat kota dan sebanyak 25,7 % lainnya tujuan perjalanan sehari – harinya

hanya disekitar wilayah Kecamatan Banyumanik dengan nilai korelasi $r = 0,682$. Bagi penduduk Tembalang, sebanyak 43,1 % penduduk dengan berbagai alasan pemilihan hunian, pergerakan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Tembalang, dengan nilai korelasi $r = 0,593$. Sedangkan bagi penduduk yang tinggal di pusat kota yaitu penduduk Kecamatan Candisari sebanyak 42,5 % penduduk dengan berbagai alasan pemilihan hunian, pergerakan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Candisari dengan nilai korelasi $r = 0,580$.

5.2.2 Jenis Pekerjaan dengan Sebaran Perjalanan Bagi Golongan II

Untuk mengetahui sebaran pergerakan dari penduduk baik yang tinggal di daerah pinggiran maupun penduduk yang tinggal di pusat kota bagi penduduk golongan II, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan memilih hunian dengan lokasi tujuan perjalanan sehari - hari yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.22 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Banyumanik Gol. II

Alasan Memilih Hunian	Sebaran Pergerakan						TOTAL
	By.manik	Tembalang	Candisari	Kec. Lain	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya		1 2.4%	1 2.4%	2 4.8%	2 4.8%	1 2.4%	7 16.7%
Dilewati angkutan umum		1 2.4%		1 2.4%	1 2.4%		3 7.1%
Harga relatif murah	4 9.5%			8 19.0%	3 7.1%	3 7.1%	18 42.9%
Strategis utk usaha	2 4.8%				2 4.8%	1 2.4%	5 11.9%
Warisan	3 7.1%	1 2.4%					4 9.5%
Lainnya	2 4.8%	1 2.4%		2 4.8%			5 11.9%
TOTAL	11 26.2%	4 9.5%	1 2.4%	13 31.0%	8 19.0%	5 11.9%	42 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.23 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Tembalang Gol. II

Alasan Memilih Hunian	Sebaran Pergerakan							TOTAL
	By.manik	Tembalang	Candisari	Gj.mungkur	Kec. Lain	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya		2 4.7%		1 2.3%	1 2.3%	1 2.3%	1 2.3%	6 14.0%
Dilewati angkutan umum		1 2.3%			2 4.7%		1 2.3%	4 9.3%
Harga relatif murah		7 16.3%			1 2.3%	1 2.3%		9 20.9%
Strategis utk usaha	1 2.3%	2 4.7%	1 2.3%	2 4.7%	4 9.3%	3 7.0%	1 2.3%	14 32.6%
Warisan		3 7.0%				1 2.3%		4 9.3%
Lainnya		6 14.0%						6 14.0%
TOTAL	1 2.3%	21 48.8%	1 2.3%	3 7.0%	8 18.6%	6 14.0%	3 7.0%	43 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.24 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Candisari Gol. II

Alasan Memilih Hunian	Sebaran Pergerakan						TOTAL
	By. Manik	Candisari	Gajahmungkur	Kec. Lain	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya		7 15.6%		2 4.4%	8 17.8%	1 2.2%	18 40.0%
Dilewati angkutan umum		1 2.2%					1 2.2%
Harga relatif murah		2 4.4%		2 4.4%			4 8.9%
Strategis utk usaha		6 13.3%	1 2.2%	1 2.2%	3 6.7%		11 24.4%
Warisan	1 2.2%	2 4.4%		1 2.2%			4 8.9%
Lainnya		1 2.2%		3 6.7%	2 4.4%	1 2.2%	7 15.6%
TOTAL	1 2.2%	19 42.2%	1 2.2%	9 20.0%	13 28.9%	2 4.4%	45 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk yang tinggal di daerah pinggiran, dengan menetapkan $\alpha = 5\%$ untuk golongan II, terdapat sebanyak 31 % penduduk Banyumanik dari berbagai alasan pemilihan hunian, tujuan perjalanan sehari – harinya adalah tersebar ke berbagai kecamatan di kota Semarang dan sebanyak 26,2 % lainnya tujuan

perjalanan sehari – harinya hanya disekitar wilayah Kecamatan Banyumanik dengan nilai korelasi $r = 0,629$. Bagi penduduk Tembalang, sebanyak 48,8 % penduduk dengan berbagai alasan pemilihan hunian, tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Tembalang dengan nilai korelasi $r = 0,632$. Sedangkan bagi penduduk yang tinggal di pusat kota yaitu penduduk Kecamatan Candisari sebanyak 42,2 % penduduk dengan berbagai alasan pemilihan hunian, tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Candisari dengan nilai korelasi $r = 0,618$.

5.2.3 Jenis Pekerjaan dengan Sebaran Perjalanan Bagi Golongan III

Untuk mengetahui sebaran pergerakan dari penduduk baik yang tinggal di daerah pinggiran maupun penduduk yang tinggal di pusat kota bagi penduduk golongan III, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara jenis pekerjaan dengan lokasi tujuan perjalanan sehari - hari yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.25 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Banyumanik Gol. III

Alasan Memilih Hunian	Sebaran Pergerakan					TOTAL
	By.manik	Tembalang	Kec. Lain	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya	4 16.0%		1 4.0%	2 8.0%	2 8.0%	9 36.0%
Dilewati angkutan umum	2 8.0%					2 8.0%
Harga relatif murah	2 8.0%			3 12.0%		5 20.0%
Strategis utk usaha	2 8.0%	1 4.0%			4 16.0%	7 28.0%
Warisan	2 8.0%					2 8.0%
TOTAL	12 48.0%	1 4.0%	1 4.0%	5 20.0%	6 24.0%	25 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.26 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Tembalang Gol. III

Alasan Memilih Hunian	Sebaran Pergerakan						TOTAL
	Banyumanik	Tembalang	Candisari	Kec. Lain	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya	1 4.2%	2 8.3%			3 12.5%		6 25.0%
Dilewati angkutan umum		1 4.2%		1 4.2%	1 4.2%		3 12.5%
Harga relatif murah		1 4.2%	1 4.2%		1 4.2%	2 8.3%	5 20.8%
Strategis utk usaha		1 4.2%		2 8.3%	1 4.2%	2 8.3%	6 25.0%
Warisan		1 4.2%		1 4.2%			2 8.3%
Lainnya		1 4.2%				1 4.2%	2 8.3%
TOTAL	1 4.2%	7 29.2%	1 4.2%	4 16.7%	6 25.0%	5 20.8%	24 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.27 Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan
Penduduk Candisari Gol. III

Alasan Memilih Hunian	Sebaran Pergerakan					TOTAL
	Banyumanik	Candisari	Kec. Lain	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya		5 11.4%	5 11.4%	8 18.2%	1 2.3%	19 43.2%
Dilewati angkutan umum		1 2.3%	1 2.3%			2 4.5%
Harga relatif murah		4 9.1%		2 4.5%		6 13.6%
Strategis utk usaha	1 2.3%		1 2.3%	5 11.4%	1 2.3%	8 18.2%
Warisan		1 2.3%	2 4.5%	1 2.3%		4 9.1%
Lainnya		2 4.5%	3 6.8%			5 11.4%
TOTAL	1 2.3%	13 29.5%	12 27.3%	16 36.4%	2 4.5%	44 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk yang tinggal di daerah pinggiran, dengan menetapkan $\alpha = 5\%$ untuk penduduk golongan III, terdapat sebanyak 48% penduduk Banyumanik dengan berbagai alasan pemilihan hunian, tujuan perjalanan sehari – harinya hanya disekitar wilayah Kecamatan Banyumanik dengan nilai korelasi $r = 0,656$. Bagi penduduk Tembalang, sebanyak 29,2 % penduduk dengan berbagai alasan pemilihan

hunian, tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Tembalang dengan nilai korelasi $r = 0,676$. Sedangkan bagi penduduk yang tinggal di pusat kota yaitu penduduk Kecamatan Candisari golongan III sebanyak 29,5 % penduduk dengan berbagai alasan pemilihan hunian, tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Candisari dan sebesar 27,3 % lainnya tujuan perjalanan sehari – harinya tersebar ke berbagai kecamatan di Kota Semarang dengan nilai korelasi $r = 0,576$.

5.2.4 Sebaran Pergerakan

Berdasarkan hasil analisa dari golongan I, golongan II dan golongan III, maka diketahui sebaran pergerakan penduduk Banyumanik, yaitu sebesar 27,4 % pergerakan penduduk hanya disekitar wilayah Banyumanik, tetapi penduduk Banyumanik yang menuju ke pusat kota jumlahnya juga cukup besar yaitu sebanyak 24,4%. Sedangkan penduduk Tembalang, sebanyak 42,5 % pergerakannya hanya di sekitar wilayah Tembalang dan sebesar 21,6 % pergerakan penduduk tersebar ke berbagai kecamatan di Kota Semarang. Untuk penduduk Candisari sebesar 35,9% pergerakan penduduknya hanya di sekitar wilayah Candisari, tetapi penduduk Candisari yang menuju ke pusat kota jumlahnya juga cukup besar yaitu sebanyak 27,5%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 5.28 dan Gambar 5.1, Gambar 5.2 dan Gambar 5.3..

Tabel 5.28 Sebaran Pergerakan

Sebaran Pergerakan (Kecamatan)	Penduduk Banyumanik	%	Penduduk Tembalang	%	Penduduk Candisari	%
Banyumanik	37	27.4%	8	6.0%	3	2.3%
Tembalang	14	10.4%	57	42.5%	0	0.0%
Candisari	7	5.2%	6	4.5%	47	35.9%
Gunungpati	3	2.2%	0	0.0%	0	0.0%
Gajahmungkur	0	0.0%	3	2.2%	0	0.0%
Pedurungan	0	0.0%	9	6.7%	8	6.1%
Ke Kec. Lain (dlm kota Smg)	26	19.3%	29	21.6%	29	22.1%
Pusat kota (sekitar Simpang Lima)	33	24.4%	15	11.2%	36	27.5%
Luar kota	15	11.1%	7	5.2%	8	6.1%
JUMLAH	135	100%	134	100%	131	100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

5.2.5 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda yang Digunakan Bagi Penduduk Golongan I

Untuk mengetahui moda yang digunakan, berdasarkan jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan baik penduduk pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun penduduk pusat kota (Kecamatan Candisari) bagi penduduk golongan I, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara jumlah pendapatan, kepemilikan kendaraan dan moda yang digunakan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.29 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Banyumanik Gol. I

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA					TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Motor	Angk. umum	Lainnya	
< 500	Tidak punya	3 4.3%	1 1.4%	1 1.4%	8 11.4%	1 1.4%	14 20.0%
	Motor			7 10.0%	1 1.4%		8 11.4%
500 - 999	Tidak punya	6 8.6%			16 22.9%		22 31.4%
	Motor			9 12.9%	2 2.9%		11 15.7%
1.000 - 1.499	Tidak punya				6 8.6%	1 1.4%	7 10.0%
	Motor			2 2.9%	2 2.9%		4 5.7%
1.500 - 1.999	Tidak punya				1 1.4%		1 1.4%
	Motor			1 1.4%	2 2.9%		3 4.3%
TOTAL		9 12.9%	1 1.4%	20 28.6%	38 54.3%	2 2.9%	70 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.30 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Tembalang Gol. I

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA						TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Motor	Mobil	Angk. umum	Lainnya	
< 500	Tidak punya	4 5.6%	4 5.6%	2 2.8%		17 23.6%	1 1.4%	28 38.9%
	Motor	2 2.8%		10 13.9%		2 2.8%		14 19.4%
500 - 999	Tidak punya					3 4.2%	1 1.4%	4 5.6%
	Motor	1 1.4%		11 15.3%				12 16.7%

Tabel 5.30 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Tembalang Gol. I (Lanjutan)

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA						TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Motor	Mobil	Angk. umum	Lainnya	
1.000 - 1.499	Tidak punya					6 8.3%		6 8.3%
	Motor			2 2.8%				2 2.8%
1.500 - 1.999	Tidak punya					1 1.4%		1 1.4%
	Motor			4 5.6%				4 5.6%
	Mobil				1 1.4%			1 1.4%
TOTAL		7 9.7%	4 5.6%	29 40.3%	1 1.4%	29 40.3%	2 2.8%	72 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.31 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Candisari Gol. I

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA					TOTAL
		Jalan kaki	Naik Sepeda	Motor	Angk. umum	Lainnya	
< 500	Tidak punya			1 2.5%	13 32.5%		14 35.0%
	Motor			2 5.0%	1 2.5%		3 7.5%
500 - 999	Tidak punya	2 5.0%		1 2.5%	7 17.5%		10 25.0%
	Motor		1 2.5%	4 10.0%	1 2.5%		6 15.0%
1.000 - 1.499	Tidak punya					1 2.5%	1 2.5%
	Motor			5 12.5%			5 12.5%
	Motor & Mobil				1 2.5%		1 2.5%
TOTAL		2 5.0%	1 2.5%	13 32.5%	23 57.5%	1 2.5%	40 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk di daerah pinggiran yaitu penduduk Banyumanik golongan I, terdapat sebanyak 22,9 % penduduk dengan jumlah pendapatan antara Rp. 500.000,- s/d Rp. 999.000,- dan tidak memiliki kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan angkutan umum, dengan nilai korelasi $r = 0,657$. Bagi penduduk Tembalang golongan I, terdapat sebanyak 23,6 % penduduk dengan jumlah pendapatan kurang dari Rp. 500.000,- dan tidak memiliki kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan angkutan umum

dengan nilai korelasi $r = 0,816$. Sedangkan bagi penduduk Candisari golongan I, terdapat sebanyak 32,5 % penduduk dengan jumlah pendapatan kurang dari Rp. 500.000,- dan tidak memiliki kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan angkutan umum, dengan nilai korelasi $r = 0,816$.

5.2.6 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda yang Digunakan Bagi Penduduk Golongan II

Untuk mengetahui moda yang digunakan, berdasarkan jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan baik penduduk pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun penduduk pusat kota (Kecamatan Candisari) bagi penduduk golongan II, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara jumlah pendapatan, kepemilikan kendaraan dan moda yang digunakan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.32 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Banyumanik Gol. II

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA					TOTAL
		Jalan kaki	Motor	Mobil	Angk. umum	Lainnya	
< 500	Tidak punya				4 9.5%	1 2.4%	5 11.9%
	Motor	2 4.8%	10 23.8%				12 28.6%
500 - 999	Tidak punya				1 2.4%		1 2.4%
	Motor		8 19.0%		1 2.4%		9 21.4%
	Mobil			1 2.4%			1 2.4%
	Motor & Mobil		1 2.4%	1 2.4%			2 4.8%
1.000 - 1.499	Tidak punya					1 2.4%	1 2.4%
	Motor			6 14.3%			6 14.3%
	Mobil				1 2.4%		1 2.4%
	Motor & Mobil			1 2.4%	1 2.4%		2 4.8%
1.500 - 1.999	Motor			1 2.4%			1 2.4%
	Motor & Mobil			1 2.4%			1 2.4%
TOTAL		2 4.8%	19 45.2%	11 26.2%	8 19.0%	2 4.8%	42 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.33 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Tembalang Gol. II

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA						TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Motor	Mobil	Angk. umum	Lainnya	
500 - 999	Tidak punya					1 2.3%		1 2.3%
	Motor	1 2.3%		4 9.3%		1 2.3%		6 14.0%
1.000 - 1.499	Tidak punya					1 2.3%		1 2.3%
	Motor			9 20.9%		3 7.0%		12 27.9%
1.500 - 1.999	Tidak punya		1 2.3%			3 7.0%		4 9.3%
	Motor		1 2.3%	3 7.0%		1 2.3%		5 11.6%
	Motor & Mobil			2 4.7%	1 2.3%			3 7.0%
2.000 - 2.999	Tidak punya					2 4.7%	1 2.3%	3 7.0%
	Motor			6 14.0%				6 14.0%
	Mobil				1 2.3%			1 2.3%
	Motor & Mobil				1 2.3%			1 2.3%
TOTAL		1 2.3%	2 4.7%	24 55.8%	3 7.0%	12 27.9%	1 2.3%	43 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.34 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Candisari Gol. II

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Motor	Mobil	Angk. umum	
500 - 999	Tidak punya		1 2.2%		4 8.9%	5 11.1%
	Motor		6 13.3%		1 2.2%	7 15.6%
	Mobil			1 2.2%		1 2.2%
	Motor & Motor		1 2.2%			1 2.2%
1.000 - 1.499	Tidak punya	1 2.2%	1 2.2%		1 2.2%	3 6.7%
	Motor		9 20.0%			9 20.0%
	Motor & Motor		1 2.2%			1 2.2%

Tabel 5.34 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Candisari Gol. II (Lanjutan)

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Motor	Mobil	Angk. umum	
1.500 - 1.999	Tidak punya				1 2.2%	1 2.2%
	Motor		4 8.9%	1 2.2%		5 11.1%
	Mobil	1 2.2%				1 2.2%
	Motor & Motor		1 2.2%			1 2.2%
2.000 - 2.999	Motor		3 6.7%			3 6.7%
	Motor & Mobil	2 4.4%	4 8.9%	1 2.2%		7 15.6%
TOTAL		4 8.9%	31 68.9%	3 6.7%	7 15.6%	45 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk di daerah pinggiran yaitu penduduk Banyumanik golongan II, terdapat sebanyak 23,8 % penduduk dengan jumlah pendapatan kurang dari Rp. 500.000,- dan memiliki sepeda motor, dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan sepeda motor, dengan nilai korelasi $r = 0,792$. Bagi penduduk Tembalang golongan II, terdapat sebanyak 20,9 % penduduk dengan jumlah pendapatan antara Rp. 1.000.000,- s/d Rp. 1.499.000,- dan memiliki sepeda motor dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan sepeda motor dengan nilai korelasi $r = 0,816$. Sedangkan bagi penduduk Candisari golongan II, terdapat sebanyak 13,3 % penduduk dengan jumlah pendapatan antara Rp. 500.000,- s/d Rp. 999.000,- dan memiliki sepeda motor dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan sepeda motor, dengan nilai korelasi $r = 0,819$.

5.2.7 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda yang Digunakan Bagi Penduduk Golongan III

Untuk mengetahui moda yang digunakan, berdasarkan jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan baik penduduk pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun penduduk pusat kota (Kecamatan Candisari) bagi penduduk golongan III, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara jumlah pendapatan, kepemilikan kendaraan dan moda yang digunakan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.35 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Banyumanik Gol. III

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	TOTAL			TOTAL
		Motor	Mobil	Angk. umum	
500 - 999	Motor	1 4.0%			1 4.0%
1.000 - 1.499	Motor	1 4.0%			1 4.0%
	Mobil		2 8.0%		2 8.0%
1.500 - 1.999	Motor	5 20.0%		1 4.0%	6 24.0%
	Motor & Mobil		3 12.0%		3 12.0%
2.000 - 2.999	Motor	1 4.0%			1 4.0%
	Mobil		3 12.0%		3 12.0%
	Motor & Mobil		2 8.0%		2 8.0%
> 3.000	Mobil		1 4.0%		1 4.0%
	Motor & Mobil	1 4.0%	4 16.0%		5 20.0%
TOTAL		9 36.0%	15 60.0%	1 4.0%	25 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.36 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Tembalang Gol. III

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Motor	Mobil	Angk. umum	
500 - 999	Tidak punya				1 4.2%	1 4.2%
1.000 - 1.499	Motor	1 4.2%	1 4.2%			2 8.3%
	Mobil			2 8.3%		2 8.3%
	Motor & Mobil			2 8.3%		2 8.3%
1.500 - 1.999	Motor & Mobil		1 4.2%			1 4.2%
2.000 - 2.999	Motor		1 4.2%		1 4.2%	2 8.3%
	Motor & Mobil		1 4.2%			1 4.2%
> 3.000	Motor		2 8.3%			2 8.3%
	Mobil			1 4.2%		1 4.2%
	Motor & Mobil		2 8.3%	8 33.3%		10 41.7%
TOTAL		1 4.2%	8 33.3%	13 54.2%	2 8.3%	24 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.37 Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda
Penduduk Candisari Gol. III

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Motor	Mobil	Angk. umum	
1.000 - 1.499	Tidak punya	1 2.3%				1 2.3%
	Motor		1 2.3%		3 6.8%	4 9.1%
	Mobil			2 4.5%		2 4.5%
	Motor & Mobil			1 2.3%		1 2.3%
1.500 - 1.999	Mobil			1 2.3%		1 2.3%
	Motor & Mobil			2 4.5%		2 4.5%
2.000 - 2.999	Motor		2 4.5%			2 4.5%
	Mobil			2 4.5%		2 4.5%
	Motor & Mobil			1 2.3%		1 2.3%
> 3.000	Motor		7 15.9%	1 2.3%	1 2.3%	9 20.5%
	Mobil			6 13.6%		6 13.6%
	Motor & Mobil			13 29.5%		13 29.5%
TOTAL		1 2.3%	10 22.7%	29 65.9%	4 9.1%	44 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk di daerah pinggiran yaitu penduduk Banyumanik golongan III, terdapat sebanyak 16 % penduduk dengan jumlah pendapatan lebih dari Rp. 3.000.000,- dan memiliki sepeda motor dan mobil, dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan mobil, dengan nilai korelasi $r = 0,707$. Bagi penduduk Tembalang golongan III, terdapat sebanyak 33,3 % penduduk dengan jumlah pendapatan lebih dari Rp. 3.000.000,- dan memiliki sepeda motor dan mobil dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan mobil dengan nilai korelasi $r = 0,707$. Sedangkan bagi penduduk Candisari golongan III, terdapat sebanyak 29,5 % penduduk dengan jumlah pendapatan lebih dari Rp. 3.000.000,- dan memiliki sepeda motor dan mobil dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan mobil, dengan nilai korelasi $r = 0,816$.

5.2.8 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak ke Tempat Kerja dan Lama Waktu Perjalanan Bagi Penduduk Golongan I

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian, berdasarkan jarak dan lama waktu perjalanan ke tempat aktifitas sehari – hari, baik penduduk pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun penduduk pusat kota (Kecamatan Candisari) bagi penduduk golongan I, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan pemilihan hunian, jarak ketempat kerja / sekolah dan lama waktu perjalanan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.38 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Lama Perjalanan
Penduduk Banyumanik Gol. I

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Dekat jalan raya	100-500 m	1 1.4%				1 1.4%		2 2.9%
	500-1 km	3 4.3%		2 2.9%		1 1.4%		6 8.6%
	1-5 km		2 2.9%	3 4.3%		1 1.4%		6 8.6%
	5-10 km			1 1.4%				1 1.4%
	>10 km				1 1.4%	1 1.4%		2 2.9%
Dilewati Angk. Umum	1-5 km					2 2.9%		2 2.9%
	5-10 km					1 1.4%		1 1.4%
Harga rumah murah	100-500 m	2 2.9%						2 2.9%
	500-1 km	1 1.4%	2 2.9%					3 4.3%
	1-5 km		6 8.6%	3 4.3%	5 7.1%			14 20.0%
	5-10 km		1 1.4%		1 1.4%	1 1.4%		3 4.3%
	>10 km			1 1.4%	2 2.9%		1 1.4%	4 5.7%
Strategis utk usaha	100-500 m		1 1.4%	1 1.4%	1 1.4%			3 4.3%
	500-1 km		1 1.4%			1 1.4%		2 2.9%
	1-5 km		2 2.9%		2 2.9%	1 1.4%		5 7.1%
	5-10 km		1 1.4%		1 1.4%			2 2.9%
	>10 km				1 1.4%			1 1.4%

Tabel 5.38 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Lama Perjalanan
Penduduk Banyumanik Gol. I (Lanjutan)

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Warisan	500-1 km		2 2.9%	1 1.4%				3 4.3%
	1-5 km		2 2.9%	2 2.9%				4 5.7%
	5-10 km			1 1.4%				1 1.4%
Lainnya	100-500 m	1 1.4%						1 1.4%
	1-5 km		1 1.4%					1 1.4%
	5-10 km					1 1.4%		1 1.4%
TOTAL		8 11.4%	21 30.0%	15 21.4%	14 20.0%	11 15.7%	1 1.4%	70 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.39 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Lama Perjalanan
Penduduk Tembalang Gol. I

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Dekat jalan raya	1-5 km	2 2.8%						2 2.8%
	>10 km				1 1.4%	1 1.4%		2 2.8%
Dilewati Angk. Umum	500-1 km	1 1.4%		1 1.4%				2 2.8%
	1-5 km			2 2.8%				2 2.8%
Harga rumah murah	100-500 m	5 6.9%	1 1.4%					6 8.3%
	500-1 km		2 2.8%	1 1.4%				3 4.2%
	1-5 km		2 2.8%	3 4.2%				5 6.9%
	5-10 km		6 8.3%	5 6.9%	3 4.2%	1 1.4%		15 20.8%
	>10 km		1 1.4%					1 1.4%
Strategis utk usaha	100-500 m	2 2.8%						2 2.8%
	500-1 km	2 2.8%						2 2.8%
	1-5 km			8 11.1%				8 11.1%
	>10 km				1 1.4%			1 1.4%

Tabel 5.39 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Lama Perjalanan
Penduduk Tembalang Gol. I (Lanjutan)

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Warisan	100-500 m	1 1.4%	1 1.4%					2 2.8%
	500-1 km		1 1.4%					1 1.4%
	1-5 km		2 2.8%					2 2.8%
	>10 km					1 1.4%	1 1.4%	2 2.8%
Lainnya	100-500 m	2 2.8%	2 2.8%					4 5.6%
	500-1 km			1 1.4%				1 1.4%
	1-5 km			3 4.2%	1 1.4%			4 5.6%
	5-10 km				2 2.8%	1 1.4%		3 4.2%
	>10 km				2 2.8%			2 2.8%
TOTAL		15 20.8%	18 25.0%	24 33.3%	10 13.9%	4 5.6%	1 1.4%	72 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.40 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Lama Perjalanan
Penduduk Candisari Gol. I

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	LAMA WAKTU PERJALANAN					TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	
Dekat jalan raya	500-1 km	1 2.5%					1 2.5%
	1-5 km	2 5.0%	1 2.5%	2 5.0%			5 12.5%
	5-10 km				2 5.0%		2 5.0%
	>10 km				1 2.5%		1 2.5%
Dilewati Angk. Umum	1-5 km		1 2.5%				1 2.5%
Harga rumah murah	100-500 m	3 7.5%	1 2.5%				4 10.0%
	1-5 km		2 5.0%	3 7.5%			5 12.5%
	5-10 km		2 5.0%	1 2.5%	1 2.5%		4 10.0%
	>10 km			1 2.5%	2 5.0%		3 7.5%

Tabel 5.40 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Lama Perjalanan
Penduduk Candisari Gol. I (Lanjutan)

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	LAMA WAKTU PERJALANAN					TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	
Strategis utk usaha	1-5 km		6 15.0%				6 15.0%
	5-10 km		1 2.5%	2 5.0%	1 2.5%		4 10.0%
	>10 km					1 2.5%	1 2.5%
Warisan	5-10 km		1 2.5%				1 2.5%
	>10 km					1 2.5%	1 2.5%
Lainnya	>10 km					1 2.5%	1 2.5%
TOTAL		6 15.0%	15 37.5%	9 22.5%	7 17.5%	3 7.5%	40 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk di daerah pinggiran yaitu penduduk Banyumanik golongan I, terdapat sebanyak 8,6 % penduduk yang memilih hunian di Banyumanik karena harga rumah relative murah dengan jarak perjalanan sehari – hari antara 1 – 5 km memerlukan waktu 10 – 20 menit untuk sampai di tempat tujuan, dengan nilai korelasi $r = 0,816$. Di kecamatan Tembalang, terdapat sebanyak 6,9 % penduduk golongan I dengan jarak perjalanan sehari – hari 100 m s/d 500 m membutuhkan waktu kurang dari 10 menit untuk sampai di tempat tujuan dengan nilai korelasi $r = 0,816$. Sedangkan di Kecamatan Candisari, terdapat sebanyak 15 % penduduk golongan I yang memilih tinggal di Candisari karena strategis untuk usaha dengan jarak perjalanan sehari – hari 1 – 5 km memerlukan waktu 10 – 20 menit untuk sampai di tempat tujuan dengan nilai korelasi $r = 0,788$.

5.2.9 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak ke Tempat Kerja dan Lama Waktu Perjalanan Bagi Penduduk Golongan II

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian, berdasarkan jarak dan lama waktu perjalanan ke tempat aktifitas sehari – hari, baik penduduk pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun penduduk pusat kota (Kecamatan Candisari) bagi penduduk golongan II, maka dilakukan analisa klasifikasi silang

antara alasan pemilihan hunian, jarak ketempat kerja / sekolah dan lama waktu perjalanan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.41 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Lama Perjalanan
Penduduk Banyumanik Gol. II

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	LAMA WAKTU PERJALANAN					TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	
Dekat jalan raya	100-500 m	1 2.4%					1 2.4%
	500-1 km		1 2.4%				1 2.4%
	1-5 km			1 2.4%	1 2.4%		2 4.8%
	5-10 km			2 4.8%	1 2.4%		3 7.1%
Dilewati Angk. Umum	1-5 km		1 2.4%	1 2.4%			2 4.8%
	5-10 km				1 2.4%		1 2.4%
Harga rumah murah	100-500 m	1 2.4%					1 2.4%
	500-1 km		1 2.4%	1 2.4%			2 4.8%
	1-5 km		4 9.5%	1 2.4%	3 7.1%		8 19.0%
	5-10 km				2 4.8%	2 4.8%	4 9.5%
	>10 km			1 2.4%		2 4.8%	3 7.1%
Strategis utk usaha	500-1 km		2 4.8%				2 4.8%
	1-5 km			2 4.8%			2 4.8%
	>10 km					1	1 2.4%
Warisan	500-1 km	2 4.8%					2 4.8%
	5-10 km			1 2.4%			1 2.4%
	>10 km			1 2.4%			1 2.4%
Lainnya	500-1 km			1 2.4%			1 2.4%
	1-5 km			1 2.4%			1 2.4%
	>10 km			2 4.8%		1 2.4%	3 7.1%
TOTAL		4 9.5%	9 21.4%	15 35.7%	8 19.0%	6 14.3%	42 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.42 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Lama Perjalanan
Penduduk Tembalang Gol. II

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Dekat jalan raya	100-500 m	1 2.3%						1 2.3%
	5-10 km				1 2.3%			1 2.3%
	>10 km				3 7.0%		1 2.3%	4 9.3%
Dilewati Angk. Umum	500-1 km			1 2.3%				1 2.3%
	5-10 km			1 2.3%	1 2.3%			2 4.7%
	>10 km			1 2.3%				1 2.3%
Harga rumah murah	100-500 m	2 4.7%	1 2.3%	1 2.3%				4 9.3%
	500-1 km			2 4.7%				2 4.7%
	1-5 km		1 2.3%	1 2.3%				2 4.7%
	5-10 km				1 2.3%			1 2.3%
Strategis utk usaha	100-500 m	1 2.3%	1 2.3%	1 2.3%				3 7.0%
	500-1 km		1 2.3%	4 9.3%				5 11.6%
	1-5 km				2 4.7%	1 2.3%		3 7.0%
	5-10 km				1 2.3%			1 2.3%
	>10 km		1 2.3%		1 2.3%			2 4.7%
Warisan	100-500 m	1 2.3%	1 2.3%					2 4.7%
	1-5 km		1 2.3%	1 2.3%				2 4.7%
Lainnya	100-500 m		2 4.7%					2 4.7%
	1-5 km		2 4.7%		1 2.3%			3 7.0%
	>10 km					1 2.3%		1 2.3%
TOTAL		5 11.6%	11 25.6%	13 30.2%	11 25.6%	2 4.7%	1 2.3%	43 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.43 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Lama Perjalanan
Penduduk Candisari Gol. II

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	LAMA WAKTU PERJALANAN					TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	
Dekat jalan raya	500-1 km	1 2.2%					1 2.2%
	1-5 km		7 15.6%				7 15.6%
	5-10 km		1 2.2%	1 2.2%	2 4.4%	1 2.2%	5 11.1%
	>10 km		2 4.4%	1 2.2%	1 2.2%	1 2.2%	5 11.1%
Dilewati Angk. Umum	>10 km					1 2.2%	1 2.2%
Harga rumah murah	100-500 m	1 2.2%					1 2.2%
	500-1 km	2 4.4%					2 4.4%
	5-10 km			1 2.2%			1 2.2%
Strategis utk usaha	100-500 m	1 2.2%					1 2.2%
	500-1 km	1 2.2%					1 2.2%
	1-5 km		3 6.7%				3 6.7%
	5-10 km		1 2.2%	2 4.4%	2 4.4%		5 11.1%
	>10 km				1 2.2%		1 2.2%
Warisan	500-1 km	1 2.2%					1 2.2%
	5-10 km			2 4.4%			2 4.4%
	>10 km				1 2.2%		1 2.2%
Lainnya	1-5 km		1 2.2%				1 2.2%
	5-10 km		1 2.2%		3 6.7%		4 8.9%
	>10 km				2 4.4%		2 4.4%
TOTAL		7 15.6%	16 35.6%	7 15.6%	12 26.7%	3 6.7%	45 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk di daerah pinggiran yaitu penduduk Banyumanik golongan II, terdapat sebanyak 7,1 % penduduk yang memilih hunian di Banyumanik karena harga rumah relative murah dengan jarak perjalanan sehari – hari antara 1 – 5 km memerlukan waktu 30 – 40 menit untuk sampai di tempat tujuan, dengan nilai

korelasi $r = 0,816$. Di kecamatan Tembalang, terdapat sebanyak 7 % penduduk golongan II yang memilih tinggal di Tembalang karena dekat dengan jalan raya dengan jarak perjalanan sehari – hari lebih dari 10 km membutuhkan waktu 30 – 40 menit untuk sampai di tempat tujuan dengan nilai korelasi $r = 0,781$. Sedangkan di Kecamatan Candisari, terdapat sebanyak 15,6 % penduduk golongan II yang memilih tinggal di Candisari karena dekat jalan raya dengan jarak perjalanan sehari – hari 1 – 5 km memerlukan waktu 10 – 20 menit untuk sampai di tempat tujuan dengan nilai korelasi $r = 0,816$.

5.2.10 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak ke Tempat Kerja dan Lama Waktu Perjalanan Bagi Penduduk Golongan III

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian, berdasarkan jarak dan lama waktu perjalanan ke tempat aktifitas sehari – hari, baik penduduk pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun penduduk pusat kota (Kecamatan Candisari) bagi penduduk golongan III, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan pemilihan hunian, jarak ketempat kerja / sekolah dan lama waktu perjalanan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.44 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Lama Perjalanan
Penduduk Banyumanik Gol. III

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Dekat jalan raya	500-1 km	1 4.0%				1 4.0%		2 8.0%
	1-5 km		1 4.0%	2 8.0%				3 12.0%
	>10 km				1 4.0%	2 8.0%	1 4.0%	4 16.0%
Dilewati Angk. Umum	1-5 km				1 4.0%			1 4.0%
	5-10 km				1 4.0%			1 4.0%
Harga rumah murah	500-1 km		1 4.0%					1 4.0%
	1-5 km		3 12.0%					3 12.0%
	5-10 km			1 4.0%				1 4.0%

Tabel 5.44 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Lama Perjalanan
Penduduk Banyumanik Gol. III (Lanjutan)

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Strategis utk usaha	500-1 km	1 4.0%						1 4.0%
	1-5 km			1 4.0%	2 8.0%			3 12.0%
	5-10 km				1 4.0%			1 4.0%
	>10 km			1 4.0%	1 4.0%			2 8.0%
Warisan	1-5 km			2 8.0%				2 8.0%
TOTAL		2 8.0%	5 20.0%	7 28.0%	7 28.0%	3 12.0%	1 4.0%	25 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.45 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Lama Perjalanan
Penduduk Tembalang Gol. III

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	LAMA WAKTU PERJALANAN					TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	
Dekat jalan raya	500-1 km	1 4.2%					1 4.2%
	1-5 km			3 12.5%			3 12.5%
	5-10 km		1 4.2%				1 4.2%
	>10 km				1 4.2%		1 4.2%
Dilewati Angk. Umum	1-5 km			1 4.2%	1 4.2%		2 8.3%
	5-10 km				1 4.2%		1 4.2%
Harga rumah murah	100-500 m	1 4.2%					1 4.2%
	500-1 km			1 4.2%			1 4.2%
	1-5 km			2 8.3%			2 8.3%
	>10 km				1 4.2%		1 4.2%
Strategis utk usaha	500-1 km	1 4.2%					1 4.2%
	1-5 km			1 4.2%		1 4.2%	2 8.3%
	5-10 km				1 4.2%		1 4.2%
	>10 km				1 4.2%	1 4.2%	2 8.3%

Tabel 5.45 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Lama Perjalanan
Penduduk Tembalang Gol. III (Lanjutan)

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	LAMA WAKTU PERJALANAN					TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	
Warisan	5-10 km					1 4.2%	1 4.2%
	>10 km		1 4.2%				1 4.2%
Lainnya	500-1 km			2 8.3%			2 8.3%
TOTAL		3 12.5%	2 8.3%	10 41.7%	6 25.0%	3 12.5%	24 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.46 Alasan Pemilihan Hunian, Jarak dan Lama Perjalanan
Penduduk Candisari Gol. III

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	JARAK KE TMPT KERJA	LAMA WAKTU PERJALANAN						TOTAL
		< 10 menit	10 - 20. menit	20 - 30 menit	30 - 40 menit	40 - 60 menit	Lainnya	
Dekat jalan raya	1-5 km		2 4.5%	1 2.3%				3 6.8%
	5-10 km		4 9.1%	2 4.5%	4 9.1%		3 6.8%	13 29.5%
	>10 km				1 2.3%	2 4.5%		3 6.8%
Dilewati Angk. Umum	>10 km				1 2.3%		1 2.3%	2 4.5%
Harga rumah murah	5-10 km	1 2.3%	1 2.3%	1 2.3%				3 6.8%
	>10 km	1 2.3%		1 2.3%	1 2.3%			3 6.8%
Strategis utk usaha	1-5 km		3 6.8%					3 6.8%
	5-10 km			2 4.5%	2 4.5%			4 9.1%
	>10 km						1 2.3%	1 2.3%
Warisan	5-10 km		1 2.3%					1 2.3%
	>10 km	1 2.3%	1 2.3%				1 2.3%	3 6.8%
Lainnya	1-5 km		2 4.5%	1 2.3%				3 6.8%
	5-10 km			1 2.3%	1 2.3%			2 4.5%
TOTAL		3 6.8%	14 31.8%	9 20.5%	10 22.7%	2 4.5%	6 13.6%	44 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk di daerah pinggiran yaitu penduduk Banyumanik golongan III, terdapat sebanyak 12 % penduduk yang memilih hunian di Banyumanik karena harga rumah relative murah dengan jarak perjalanan sehari – hari antara 1 – 5 km memerlukan waktu 10 – 20 menit untuk sampai di tempat tujuan, dengan nilai korelasi $r = 0,775$. Di kecamatan Tembalang, terdapat sebanyak 12,5 % penduduk golongan III yang memilih tinggal di Tembalang karena dekat dengan jalan raya dengan jarak perjalanan sehari – hari lebih 1 – 5 km membutuhkan waktu 20 – 30 menit untuk sampai di tempat tujuan dengan nilai korelasi $r = 0,866$. Sedangkan di Kecamatan Candisari, terdapat sebanyak 9,1 % penduduk golongan III yang memilih tinggal di Candisari karena dekat jalan raya dengan jarak perjalanan sehari – hari 5 – 10 km memerlukan waktu 30 – 40 menit untuk sampai di tempat tujuan dengan nilai korelasi $r = 0,816$.

5.2.11 Alasan Pemilihan Hunian, Moda Yang Digunakan dan Biaya Transport Bagi Penduduk Golongan I

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian, berdasarkan moda yang digunakan dan biaya transportasi untuk melakukan perjalanan ke tempat aktifitas sehari – hari, baik penduduk pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun penduduk pusat kota (Kecamatan Candisari) bagi penduduk golongan I, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan pemilihan hunian, jarak ketempat kerja / sekolah dan lama waktu perjalanan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.47 Alasan Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi Penduduk Banyumanik Gol. I

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT	TOTAL
		< 200rb	
Dekat jalan raya	Jalan kaki	2 2.9%	2 2.9%
	Motor	6 8.6%	6 8.6%
	Mobil	5 7.1%	5 7.1%
	Angk. Umum	4 5.7%	4 5.7%
Dilewati Angk. Umum	Motor	1 1.4%	1 1.4%
	Angk. Umum	2 2.9%	2 2.9%

Tabel 5.47 Alasan Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Banyumanik Gol. I (Lanjutan)

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT	TOTAL
		< 200rb	
Harga rumah murah	Jalan kaki	3 4.3%	3 4.3%
	Naik sepeda	1 1.4%	1 1.4%
	Motor	8 11.4%	8 11.4%
	Angk. Umum	14 20.0%	14 20.0%
Strategis utk usaha	Jalan kaki	1 1.4%	1 1.4%
	Motor	4 5.7%	4 5.7%
	Mobil	3 4.3%	3 4.3%
	Angk. Umum	5 7.1%	5 7.1%
Warisan	Jalan kaki	2 2.9%	2 2.9%
	Motor	1 1.4%	1 1.4%
	Angk. Umum	5 7.1%	5 7.1%
Lainnya	Jalan kaki	1 1.4%	1 1.4%
	Lainnya	2 2.9%	2 2.9%
TOTAL		70 100%	70 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.48 Alasan Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Tembalang Gol. I

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT	TOTAL
		< 200rb	
Dekat jalan raya	Motor	1 1.4%	1 1.4%
	Angk. Umum	3 4.2%	3 4.2%
Dilewati Angk. Umum	Jalan kaki	1 1.4%	1 1.4%
	Motor	2 2.8%	2 2.8%
	Angk. Umum	1 1.4%	1 1.4%

Tabel 5.48 Alasan Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Tembalang Gol. I (Lanjutan)

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT	TOTAL
		< 200rb	
Harga rumah murah	Jalan kaki	4 5.6%	4 5.6%
	Naik sepeda	2 2.8%	2 2.8%
	Motor	14 19.4%	14 19.4%
	Mobil	1 1.4%	1 1.4%
	Angk. Umum	9 12.5%	9 12.5%
Strategis utk usaha	Jalan kaki	1 1.4%	1 1.4%
	Naik sepeda	1 1.4%	1 1.4%
	Motor	5 6.9%	5 6.9%
	Angk. Umum	6 8.3%	6 8.3%
Warisan	Jalan kaki	1 1.4%	1 1.4%
	Motor	3 4.2%	3 4.2%
	Angk. Umum	3 4.2%	3 4.2%
Lainnya	Jalan kaki	1 1.4%	1 1.4%
	Motor	4 5.6%	4 5.6%
	Angk. Umum	9 12.5%	9 12.5%
TOTAL		72 100.0%	72 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.49 Alasan Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Candisari Gol. I

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT	TOTAL
		< 200rb	
Dekat jalan raya	Motor	4 10.0%	4 10.0%
	Angk. Umum	5 12.5%	5 12.5%
Dilewati Angk. Umum	Motor	1 2.5%	1 2.5%

Tabel 5.49 Alasan Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Candisari Gol. I (Lanjutan)

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT	TOTAL
		< 200rb	
Harga rumah murah	Jalan kaki	2 5.0%	2 5.0%
	Naik sepeda	1 2.5%	1 2.5%
	Motor	3 7.5%	3 7.5%
	Angk. Umum	9 22.5%	9 22.5%
	Lainnya	1 2.5%	1 2.5%
Strategis utk usaha	Motor	3 7.5%	3 7.5%
	Angk. Umum	8 20.0%	8 20.0%
Warisan	Motor	1 2.5%	1 2.5%
	Angk. Umum	1 2.5%	1 2.5%
Lainnya	Motor	1 2.5%	1 2.5%
TOTAL		40 100%	40 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk di daerah pinggiran yaitu penduduk Banyumanik golongan I, terdapat sebanyak 20 % penduduk yang memilih hunian di Banyumanik karena harga rumah relative murah dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan angkutan umum, menghabiskan biaya transportasi kurang dari Rp. 200.000 setiap bulan dengan nilai korelasi $r = 0,707$. Di kecamatan Tembalang, terdapat sebanyak 19,4 % penduduk golongan I yang memilih tinggal di Tembalang karena harga rumah relative murah dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan sepeda motor menghabiskan biaya transportasi kurang dari Rp. 200.000,- setiap bulan dengan nilai korelasi $r = 0,707$. Sedangkan di Kecamatan Candisari, terdapat sebanyak 22,5 % penduduk golongan I yang memilih tinggal di Candisari karena harga rumah relative murah dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan angkutan umum, menghabiskan biaya transportasi kurang dari Rp. 200.000,- setiap bulan dengan nilai korelasi $r = 0,707$.

5.2.12 Alasan Pemilihan Hunian, Moda Yang Digunakan dan Biaya Transport Bagi Penduduk Golongan II

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian, berdasarkan moda yang digunakan dan biaya transportasi untuk melakukan perjalanan ke tempat aktifitas sehari – hari, baik penduduk pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun penduduk pusat kota (Kecamatan Candisari) bagi penduduk golongan II, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan pemilihan hunian, jarak ketempat kerja / sekolah dan lama waktu perjalanan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 5.50 Alasan Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Banyumanik Gol. II

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT			TOTAL
		< 200rb	200rb - 500rb	550rb – 750rb	
Dekat jalan raya	Motor	5 11.9%			5 11.9%
	Mobil			2 4.8%	2 4.8%
Dilewati Angk. Umum	Angk. Umum	3 7.1%			3 7.1%
Harga rumah murah	Motor	14 33.3%		1 2.4%	15 35.7%
	Mobil		1 2.4%		1 2.4%
	Angk. Umum	2 4.8%			2 4.8%
Strategis utk usaha	Motor	3 7.1%			3 7.1%
	Mobil		1 2.4%		1 2.4%
	Angk. Umum	1 2.4%			1 2.4%
Warisan	Jalan kaki	2 4.8%			2 4.8%
	Motor	2 4.8%			2 4.8%
Lainnya	Motor	3 7.1%			3 7.1%
	Angk. Umum	1 2.4%			1 2.4%
	Lainnya	1 2.4%			1 2.4%
TOTAL		37 88.1%	2 4.8%	3 7.1%	42 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.51 Alasan Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Tembalang Gol. II

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT			TOTAL
		< 200rb	200rb - 500rb	550rb – 750rb	
Dekat jalan raya	Motor	4 9.3%	2 4.7%		6 14.0%
Dilewati Angk. Umum	Motor	2 4.7%		1 2.3%	3 7.0%
	Angk. Umum	1 2.3%			1 2.3%
Harga rumah murah	Jalan kaki	1 2.3%			1 2.3%
	Motor	5 11.6%			5 11.6%
	Angk. Umum	3 7.0%			3 7.0%
Strategis utk usaha	Motor	7 16.3%			7 16.3%
	Mobil		1 2.3%	1 2.3%	2 4.7%
	Angk. Umum	5 11.6%			5 11.6%
Warisan	Naik Sepeda	2 4.7%			2 4.7%
	Motor	1 2.3%			1 2.3%
	Angk. Umum	1 2.3%			1 2.3%
Lainnya	Motor	2 4.7%			2 4.7%
	Angk. Umum	3 7.0%			3 7.0%
	Lainnya	1 2.3%			1 2.3%
TOTAL		38 88.4%	3 7.0%	2 4.7%	43 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.52 Alasan Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Candisari Gol. II

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT		TOTAL
		< 200rb	200rb - 500rb	
Dekat jalan raya	Jalan kaki		2 4.4%	2 4.4%
	Motor	11 24.4%	1 2.2%	12 26.7%
	Mobil	1 2.2%		1 2.2%
	Angk. Umum	3 6.7%		3 6.7%

Tabel 5.52 Alasan Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Candisari Gol. II (Lanjutan)

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT		TOTAL
		< 200rb	200rb - 500rb	
Dilewati Angk. Umum	Angk. Umum	1 2.2%		1 2.2%
Harga rumah murah	Motor	3 6.7%	1 2.2%	4 8.9%
Strategis utk usaha	Jalan kaki	1 2.2%		1 2.2%
	Motor	8 17.8%		8 17.8%
	Mobil		1 2.2%	1 2.2%
	Angk. Umum	1 2.2%		1 2.2%
Warisan	Motor	1 2.2%	2 4.4%	3 6.7%
	Mobil	1 2.2%		1 2.2%
Lainnya	Jalan kaki	1 2.2%		1 2.2%
	Motor	3 6.7%		3 6.7%
	Angk. Umum	3 6.7%		3 6.7%
TOTAL		38 84.4%	7 15.6%	45 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk di daerah pinggiran yaitu penduduk Banyumanik golongan II, terdapat sebanyak 33,3 % penduduk yang memilih hunian di Banyumanik karena harga rumah relative murah dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan sepeda motor, menghabiskan biaya transportasi kurang dari Rp. 200.000,- setiap bulan dengan nilai korelasi $r = 0,709$. Di kecamatan Tembalang, terdapat sebanyak 11,6 % penduduk golongan II yang memilih tinggal di Tembalang karena strategis untuk usaha dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan angkutan umum menghabiskan biaya transportasi kurang dari Rp. 200.000,- setiap bulan dengan nilai korelasi $r = 0,707$. Sedangkan di Kecamatan Candisari, terdapat sebanyak 24,4 % penduduk golongan II yang memilih tinggal di Candisari karena dekat jalan raya dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan sepeda motor, menghabiskan biaya transportasi kurang dari Rp. 200.000,- setiap bulan dengan nilai korelasi $r = 0,707$.

5.2.13 Alasan Pemilihan Hunian, Moda Yang Digunakan dan Biaya Transport Bagi Penduduk Golongan III

Untuk mengetahui alasan pemilihan hunian, berdasarkan moda yang digunakan dan biaya transportasi untuk melakukan perjalanan ke tempat aktifitas sehari – hari, baik penduduk pinggiran Kota Semarang (Kecamatan Banyumanik dan Kecamatan Tembalang) maupun penduduk pusat kota (Kecamatan Candisari) bagi penduduk golongan III, maka dilakukan analisa klasifikasi silang antara alasan pemilihan hunian, jarak ketempat kerja / sekolah dan lama waktu perjalanan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini

Tabel 5.53 Alasan Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Banyumanik Gol. III

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT				TOTAL
		< 200rb	200rb - 500rb	550rb - 750	> 1 jt	
Dekat jalan raya	Motor	1 4.0%				1 4.0%
	Mobil	4 16.0%	4 16.0%			8 32.0%
Dilewati Angk. Umum	Mobil				1 4.0%	1 4.0%
	Angk. Umum	1 4.0%				1 4.0%
Harga rumah murah	Motor	1 4.0%				1 4.0%
	Mobil	3 12.0%				3 12.0%
	Angk. Umum	1 4.0%				1 4.0%
Strategis utk usaha	Motor	5 20.0%				5 20.0%
	Mobil		1 4.0%		1 4.0%	2 8.0%
Warisan	Motor			1 4.0%		1 4.0%
	Mobil	1 4.0%				1 4.0%
TOTAL		17 68.0%	5 20.0%	1 4.0%	2 8.0%	25 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.54 Alasan Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Tembalang Gol. III

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT				TOTAL
		< 200rb	200rb - 500rb	550rb – 750rb	>1 jt	
Dekat jalan raya	Motor	1 4.2%				1 4.2%
	Mobil	4 16.7%	1 4.2%			5 20.8%
Dilewati Angk. Umum	Motor	3 12.5%				3 12.5%
Harga rumah murah	Motor	1 4.2%				1 4.2%
	Mobil	1 4.2%	1 4.2%	1 4.2%		3 12.5%
	Angk. Umum	1 4.2%				1 4.2%
Strategis utk usaha	Motor	1 4.2%	2 8.3%			3 12.5%
	Mobil				3 12.5%	3 12.5%
Warisan	Mobil	1 4.2%				1 4.2%
	Angk. Umum	1 4.2%				1 4.2%
Lainnya	Jalan kaki	1 4.2%				1 4.2%
	Mobil				1 4.2%	1 4.2%
TOTAL		15 62.5%	4 16.7%	1 4.2%	4 16.7%	24 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Tabel 5.55 Alasan Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Candisari Gol. III

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT					TOTAL
		< 200rb	200rb - 500rb	550rb – 750rb	800rb - 1 jt	> 1 jt	
Dekat jalan raya	Motor	2 4.5%					2 4.5%
	Mobil	4 9.1%	7 15.9%	1 2.3%	2 4.5%	3 6.8%	17 38.6%
Dilewati Angk. Umum	Mobil	1 2.3%					1 2.3%
	Angk. Umum	1 2.3%					1 2.3%
Harga rumah murah	Motor	1 2.3%	2 4.5%				3 6.8%
	Mobil				2 4.5%		2 4.5%
	Angk. Umum	1 2.3%					1 2.3%

Tabel 5.55 Alasan Pemilihan Hunian, Moda dan Biaya Transportasi
Penduduk Candisari Gol. III (Lanjutan)

ALASAN PEMILIHAN HUNIAN	MODA	BIAYA TRANSPORT					TOTAL
		< 200rb	200rb - 500rb	550rb – 750rb	800rb - 1 jt	> 1 jt	
Strategis utk usaha	Jalan Kaki	1 2.3%					1 2.3%
	Motor	1 2.3%					1 2.3%
	Mobil	3 6.8%		2 4.5%			5 11.4%
	Angk. Umum	1 2.3%					1 2.3%
Warisan	Motor		1 2.3%				1 2.3%
	Mobil	1 2.3%				2 4.5%	3 6.8%
Lainnya	Motor	3 6.8%					3 6.8%
	Mobil					1 2.3%	1 2.3%
	Angk. Umum		1 2.3%				1 2.3%
TOTAL		20 45.5%	11 25.0%	3 6.8%	4 9.1%	6 13.6%	44 100%

Sumber : Hasil Analisa Data 2006

Berdasarkan hasil analisa klasifikasi silang dari penduduk di daerah pinggiran yaitu penduduk Banyumanik golongan III, terdapat sebanyak 16 % penduduk yang memilih hunian di Banyumanik karena dekat jalan raya dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan mobil, menghabiskan biaya transportasi antara Rp. 200.000 s/d Rp. 500.000,- setiap bulan dengan nilai korelasi $r = 0,707$. Di kecamatan Tembalang, terdapat sebanyak 16,7 % penduduk golongan III yang memilih tinggal di Tembalang karena strategis untuk usaha dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan mobil menghabiskan biaya transportasi kurang dari Rp. 200.000,- setiap bulan dengan nilai korelasi $r = 0,707$. Sedangkan di Kecamatan Candisari, terdapat sebanyak 15,9 % penduduk golongan III yang memilih tinggal di Candisari karena dekat jalan raya dan dalam melakukan perjalanan sehari – hari menggunakan mobil, menghabiskan biaya transportasi antara Rp. 200.000,- s/d Rp. 500.000,- setiap bulan dengan nilai korelasi $r = 0,816$.

5.2.14 Pola Pemilihan Hunian di Daerah Pinggiran

Dari analisis pada sub bab sebelumnya diketahui bahwa sebagian besar penduduk pinggiran memilih tinggal di daerah tersebut karena pada saat itu mereka baru berumah

tangga dan mereka menginginkan tempat tinggal sendiri yang terpisah dari orang tua. Hal ini karena umumnya orang setelah menikah akan belajar hidup mandiri, sehingga berusaha untuk memiliki rumah sendiri, walaupun bagi yang belum cukup dana, mereka akan menyewa / kontrak rumah atau membeli rumah secara kredit. Sedangkan alasan sebagian besar penduduk untuk memilih hunian di daerah pinggiran karena harga rumah di daerah pinggiran umumnya lebih murah daripada harga rumah disekitar pusat kota, terutama rumah yang terletak di daerah pinggiran yang masih sepi dan belum berkembang. Bagi pasangan muda mereka umumnya secara finansialnya belum kuat sehingga dalam membeli rumah, faktor harga merupakan faktor utama, dan yang dicari adalah rumah dengan kondisi rumah dan kondisi lingkungan yang lumayan dan dengan harga yang paling murah dan tentunya rumah dengan harga yang relatif murah tersebut terletak di daerah pinggiran kota. Dari hasil analisa diketahui sebagian besar penduduk yang pindah ke daerah pinggiran adalah penduduk dengan jenis pekerjaan pegawai negeri dan pegawai swasta.

5.2.15 Karakteristik Pergerakan Penduduk Daerah Pinggiran

Berdasarkan hasil sebaran pergerakan dari penduduk di kecamatan Banyumanik diketahui sebagian besar (27,4%) penduduk kecamatan Banyumanik tujuan perjalanan sehari – harinya hanya disekitar wilayah Banyumanik terutama bagi penduduk golongan III. Tetapi perlu diperhatikan juga bahwa jumlah penduduk yang tujuan perjalanan menuju pusat kota juga cukup besar yaitu sebanyak 24,4%. Dilihat dari jarak perjalanan dari rumah ke tempat tujuan sehari – hari sebagian besar penduduk Banyumanik menempuh jarak antara 5 – 10 km dengan lama waktu perjalanan rata – rata antara 20 – 30 menit. Penduduk Banyumanik lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor (pengguna sepeda motor mencapai 40,9%) karena kendaraan pribadi dinilai lebih hemat, nyaman, aman, dan bebas. Para pengguna sepeda motor sebagian besar berpenghasilan antara Rp 500.000,- s/d Rp 999.000,- sedangkan penduduk yang menggunakan angkutan umum sebagian besar berpenghasilan kurang dari Rp. 500.000,-. Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan transportasi dari penduduk Banyumanik rata – rata kurang dari Rp. 200.000,- per bulan.

Untuk penduduk kecamatan Tembalang, sebagian besar (42,5%) tujuan perjalanan penduduk sehari – hari hanya di sekitar wilayah kecamatan Tembalang. Hal ini karena wilayah kecamatan Tembalang terdapat banyak pusat – pusat kegiatan sehingga banyak dari penduduk Tembalang yang beraktifitas hanya disekitar wilayah Tembalang. Dilihat dari jarak perjalanan dari rumah ke tempat tujuan sehari – hari, sebagian besar atau sebanyak 30,1%

penduduk Tembalang menempuh jarak perjalanan antara 1 – 5 km dengan lama waktu perjalanan rata – rata antara 20 – 30 menit. Dalam melakukan perjalanan sebanyak 44,1% penduduk Tembalang menggunakan sepeda motor dan sebanyak 30% menggunakan angkutan umum. Para pengguna sepeda motor umumnya adalah penduduk dengan penghasilan antara Rp 1.000.000,- s/d Rp 1.499.000,- sedangkan penduduk yang menggunakan angkutan umum sebagian besar berpenghasilan kurang dari Rp 200.000,- per bulan. Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan transportasi dari penduduk Tembalang rata – rata kurang dari Rp. 200.000,- per bulan.

5.2.16 Pola Pemilihan Hunian di Pusat Kota

Penduduk yang memilih tinggal di pusat kota dalam hal ini penduduk Kecamatan Candisari, karena mereka ingin dekat dengan tempat kerja, terutama bagi penduduk dengan jenis pekerjaan wiraswasta dan pegawai swasta. Kepindahan di sekitar pusat kota ini karena bagi sebagian besar penduduk, lokasi tempat kerja mereka terletak di pusat kota, sehingga untuk memudahkan dan mempercepat ke tempat kerja, mereka mencari tempat tinggal di sekitar tempat kerjanya dan tentu dengan harapan dapat menghemat biaya transportasi. Sedangkan alasan penduduk memilih hunian di daerah pusat kota adalah karena letaknya yang dekat dengan jalan raya dan strategis untuk membuka usaha. Daerah disekitar pusat kota tentunya lebih ramai orang yang berlalu lalang, sehingga daerah tersebut cocok untuk membuka suatu usaha terutama bagi penduduk dengan jenis pekerjaan wiraswasta.

5.2.17 Karakteristik Pergerakan Penduduk Pusat Kota

Berdasarkan hasil sebaran pergerakan dari penduduk di kecamatan Candisari diketahui sebagian besar (35,9%) penduduk kecamatan Candisari tujuan perjalanan sehari – harinya hanya disekitar wilayah kecamatan Candisari dan sebanyak 27,5% menuju pusat kota (sekitar Simpang Lima). Dilihat dari jarak perjalanan dari rumah ke tempat tujuan sehari – hari sebagian besar (40,6%) penduduk Candisari menempuh jarak antara 1 – 5 km dengan lama waktu perjalanan rata – rata antara 10 – 20 menit. Dalam melakukan perjalanan sebesar 41,5% penduduk menggunakan sepeda motor. Para pengguna sepeda motor sebagian besar berpenghasilan antara Rp 500.000,- s/d Rp 999.000,- sedangkan penduduk yang menggunakan angkutan umum sebagian besar berpenghasilan kurang dari Rp. 500.000,-. Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan transportasi dari penduduk Banyumanik rata – rata kurang dari Rp. 200.000,- per bulan.

BAB VI

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa dari penduduk yang tinggal di daerah pinggiran kota Semarang yaitu penduduk Kecamatan Banyumanik dan Tembalang dan penduduk yang tinggal di pusat kota Semarang yaitu penduduk Kecamatan Candisari maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

6.1.1 Penduduk di Daerah Pinggiran Kota

Orang yang pindah ke daerah pinggiran kebanyakan merupakan pasangan muda yang baru berumah tangga. Hal ini karena umumnya orang setelah menikah akan belajar hidup mandiri, sehingga berusaha untuk memiliki rumah sendiri, walaupun bagi yang belum cukup dana, mereka akan menyewa / kontrak rumah atau membeli rumah secara kredit. Sedangkan alasan utama mereka memilih rumah di daerah pinggiran terutama bagi penduduk Banyumanik adalah karena faktor harga rumah di daerah pinggiran relatif lebih murah dibandingkan dengan rumah di daerah pusat kota sehingga harganya lebih terjangkau oleh pasangan muda. Dan bagi penduduk Tembalang mereka memilih tinggal di daerah tersebut karena letaknya yang dinilai cukup strategis untuk membuka usaha.

6.1.2 Penduduk di Daerah Pusat Kota

Penduduk yang memilih tinggal di pusat kota dalam hal ini penduduk Kecamatan Candisari, karena mereka ingin dekat dengan tempat kerja, terutama bagi penduduk dengan jenis pekerjaan wiraswasta dan pegawai swasta. Kepindahan di sekitar pusat kota ini karena bagi sebagian besar penduduk, lokasi tempat kerja mereka terletak di pusat kota, sehingga untuk memudahkan dan mempercepat ke tempat kerja, mereka mencari tempat tinggal di sekitar tempat kerjanya dan tentu dengan harapan dapat menghemat biaya transportasi. Sedangkan alasan penduduk memilih hunian di daerah pusat kota adalah karena letaknya yang dekat dengan jalan raya dan strategis untuk membuka usaha. Daerah disekitar pusat kota tentunya lebih ramai orang yang berlalu lalang, sehingga daerah tersebut cocok untuk membuka suatu usaha terutama bagi penduduk dengan jenis pekerjaan wiraswasta.

6.1.3 Pola perjalanan transportasi

6.1.3.1 Karakteristik Perjalanan Penduduk Daerah Pinggiran

Berdasarkan hasil sebaran pergerakan dari penduduk di kecamatan Banyumanik diketahui sebagian besar (27,4%) penduduk kecamatan Banyumanik tujuan perjalanan sehari – harinya hanya disekitar wilayah Banyumanik terutama bagi penduduk golongan III. Tetapi perlu diperhatikan juga bahwa jumlah penduduk yang tujuan perjalanan menuju pusat kota juga cukup besar yaitu sebanyak 24,4%. Dilihat dari jarak perjalanan dari rumah ke tempat tujuan sehari – hari sebagian besar penduduk Banyumanik menempuh jarak antara 5 – 10 km dengan lama waktu perjalanan rata – rata antara 20 – 30 menit. Selain bekerja, prosentase penduduk dengan tujuan berbelanja juga cukup tinggi. Hal ini menunjukkan penduduk Banyumanik merupakan penduduk konsumtif. Penduduk Banyumanik lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor (pengguna sepeda motor mencapai 40,9%) karena kendaraan pribadi dinilai lebih hemat, nyaman, aman, dan bebas. Para pengguna sepeda motor sebagian besar berpenghasilan antara Rp 500.000,- s/d Rp 999.000,- sedangkan penduduk yang menggunakan angkutan umum sebagian besar berpenghasilan kurang dari Rp. 500.000,-. Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan transportasi dari penduduk Banyumanik rata – rata kurang dari Rp. 200.000,- per bulan.

Untuk penduduk kecamatan Tembalang, sebagian besar (42,5%) tujuan perjalanan penduduk sehari – hari hanya di sekitar wilayah kecamatan Tembalang. Hal ini karena wilayah kecamatan Tembalang terdapat banyak pusat – pusat kegiatan sehingga banyak dari penduduk Tembalang yang beraktifitas hanya disekitar wilayah Tembalang. Dilihat dari jarak perjalanan dari rumah ke tempat tujuan sehari – hari, sebagian besar atau sebanyak 30,1% penduduk Tembalang menempuh jarak perjalanan antara 1 – 5 km dengan lama waktu perjalanan rata – rata antara 20 – 30 menit. Dalam melakukan perjalanan sebanyak 44,1% penduduk Tembalang menggunakan sepeda motor dan sebanyak 30% menggunakan angkutan umum. Para pengguna sepeda motor umumnya adalah penduduk dengan penghasilan antara Rp 1.000.000,- s/d Rp 1.499.000,- sedangkan penduduk yang menggunakan angkutan umum sebagian besar berpenghasilan kurang dari Rp 200.000,- per bulan. Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan transportasi dari penduduk Tembalang rata – rata kurang dari Rp. 200.000,- per bulan.

Kecenderungan dari penduduk pinggiran yaitu penduduk memilih daerah pinggiran dengan tetap mempertimbangkan faktor aksesibilitas, karena itu mereka memilih daerah pinggiran yang sudah tertata yang memperhatikan aksesibilitas / kemudahan dalam perjalanan.

Untuk aksesibilitas penduduk pinggiran lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi karena kendaraan pribadi mempunyai aksesibilitas tinggi dan dinilai lebih aman, nyaman, bebas dan tepat waktu

5.1.3.2 Karakteristik Perjalanan Penduduk Daerah Pusat Kota

Berdasarkan hasil sebaran pergerakan dari penduduk di kecamatan Candisari diketahui sebagian besar (35,9%) penduduk kecamatan Candisari tujuan perjalanan sehari – harinya hanya disekitar wilayah kecamatan Candisari dan sebanyak 27,5% menuju pusat kota (sekitar Simpang Lima). Dilihat dari jarak perjalanan dari rumah ke tempat tujuan sehari – hari sebagian besar (40,6%) penduduk Candisari menempuh jarak antara 1 – 5 km dengan lama waktu perjalanan rata – rata antara 10 – 20 menit. Dalam melakukan perjalanan sebesar 41,5% penduduk menggunakan sepeda motor. Para pengguna sepeda motor sebagian besar berpenghasilan antara Rp 500.000,- s/d Rp 999.000,- sedangkan penduduk yang menggunakan angkutan umum sebagian besar berpenghasilan kurang dari Rp. 500.000,-. Biaya yang dikeluarkan untuk keperluan transportasi dari penduduk Banyumanik rata – rata kurang dari Rp. 200.000,- per bulan.

Kecenderungan penduduk pusat kota yaitu penduduk memilih hunian di pinggir jalan, tetapi pergerakannya disekitar tempat tersebut karena mereka ingin membuka usaha di pinggir jalan dan bukan karena untuk faktor kemudahan aksesibilitas perjalanannya.

6.2 Rekomendasi

Berdasarkan pada hasil penelitian yang telah dilakukan ini maka dapat diberikan beberapa rekomendasi sebagai berikut :

1. Hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan pendukung untuk pengembangan kawasan hunian terutama yang berada didaerah pinggiran kota, karena dari penelitian ini diketahui bahwa terdapat kecenderungan alasan penduduk pindah ke daerah pinggiran kota karena harga rumahnya relatif lebih murah, sedangkan alasan penduduk pindah ke daerah pusat kota supaya dekat dengan tempat kerjanya
2. Hasil penelitian ini juga dapat dijadikan bahan pendukung dalam bidang transportasi, yang mana dari penelitian ini diketahui penduduk cenderung menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan karena mempunyai aksesibilitas yang tinggi.

3. Dampak dari adanya kecenderungan penggunaan kendaraan pribadi tersebut adalah timbulnya kemacetan di beberapa ruas jalan menuju pusat kota. Dan untuk mengatasi hal tersebut salah satunya adalah dengan lebih meningkatkan penggunaan angkutan umum untuk melakukan perjalanan ke tempat kerja atau sekolah. Hal ini menjadi tantangan tersendiri bagi penyedia jasa angkutan umum untuk dapat menyediakan angkutan umum yang nyaman dan tepat waktu.

DAFTAR PUSTAKA

- Alvinsyah & Soehodho, S., 1997, *Dasar – Dasar Sistem Transportasi*, Laboratorium Transportasi Jurusan Sipil Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Jakarta.
- Brotowidjoyo, M.D., 1991, *Metodologi Penelitian dan Penulisan Karangan Ilmiah*, Liberty, Yogyakarta.
- Hadi, S., 1995, *Metodologi Research*, Jilid 3 Andi Offset, Yogyakarta.
- Kamarwan, S.S., 1997, *Sistem Transportasi*, Gunadarma, Jakarta
- Kumara, D., 2002, *Analisa Karakteristik Bangkitan dan Pola Perjalanan Penduduk Perumahan Pinggiran Kota*, Tesis Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro, Semarang
- Marzuki, 1997, *Metodologi Riset*, Penerbit Fakultas Ekonomi UII, Yogyakarta.
- Morlok, E.K., 1988, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta Pusat.
- Nazir, M., 1983, *Metodologi Penelitian*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Ortuzar, 1994, *Modelling Transport*, John Wiley & Sons, Chichester
- Pemerintah Kota Semarang, 2004, *Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang BWK II (Kecamatan Gajahmungkur dan Candisari) Tahun 2000 – 2010*.
- Pemerintah Kota Semarang, 2004, *Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang BWK VI (Kecamatan Tembalang) Tahun 2000 – 2010*.
- Pemerintah Kota Semarang, 2004, *Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang BWK VII (Kecamatan Banyumanik) Tahun 2000 – 2010*.
- Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro, 2003, *Pedoman Penulisan Tesis Magister Teknik Sipil*, Semarang.
- Richardson, A.J., 1982, *Transport Survey Methods*, Departmen of Civil Engineering Monash University
- Salter, R. J., 1974, *Highway Traffic Analysis and Design*, The Macmillan Press LTD, London and Basing Stoke.
- Sugiarti, 2001, *Teknik Sampling*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Sugiyono, 2005, *Statistika untuk Penelitian*, Alfabeta, Bandung.
- Tamin, O.Z., 1997, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Institut Teknologi Bandung.

Usman, H. & Akbar, R.P.S., 1995, *Pengantar Statistika*, PT. Bumi Aksara, Jakarta.

Uli, H.D., 1999, *Analisis Ability to Pay dan Willingness to Pay Tarif Angkutan Kota (Tesis Magister Studi kasus : kotamadya Medan)*, Program Pasca Sarjana, Institut Teknologi Bandung.

Warpani, S., 1981, *Perencanaan Transport*, Institut Teknologi Bandung.

Warpani, S., 1988, *Rekayasa Lalu Lintas*, Bhratara, Jakarta.

Warpani, S., 1990, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Institut Teknologi Bandung.