



**HUBUNGAN  
KEPADATAN PEMUKIMAN DAN POLA PERGERAKAN**

TESIS

Disusun Dalam Rangka Memenuhi  
Salah Satu Persyaratan Dalam Menyelesaikan Studi  
Program Magister Teknik Sipil

Disusun oleh :

**ADELINA SEKAR WARDHANA**  
**NIM : L4A 005127**

**PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG**

**2007**  
**HUBUNGAN**  
**KEPADATAN PEMUKIMAN DAN POLA PERGERAKAN**

Disusun oleh :

**ADELINA SEKAR WARDHANA**

**NIM : L4A 005127**

Dipertahankan di depan Tim Penguji pada tanggal :

31 Agustus 2007

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

Tim Penguji

- |               |                                |       |
|---------------|--------------------------------|-------|
| 1. Ketua      | : Dr. Ir. Bambang Riyanto, DEA | ..... |
| 2. Sekretaris | : Ir. Ismiyati, MS             | ..... |
| 3. Anggota 1  | : Kami Hari Basuki, ST, MT     | ..... |
| 4. Anggota 2  | : Ir. Y.I. Wicaksono, MS       | ..... |

Semarang, September 2007  
Universitas Diponegoro  
Program Pascasarjana  
Magister Teknik Sipil  
Ketua,

Dr. Ir. Suripin, M. Eng  
NIP. 131 668 51

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL.....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>II</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>III</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>IV</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>V</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>VI</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>IX</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>XI</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Batasan Masalah .....	5
1.3 Identifikasi Permasalahan .....	9
1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian.....	10
1.5 Sistematika Penulisan .....	11
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>12</b>
2.1 Kepadatan .....	12
2.2 Pemukiman .....	13
2.2.1. Perumahan dan Pemukiman Menurut para Pakar .....	15
2.2.2. Pola Pemukiman .....	17
2.2.3. Pola Penggunaan Ruang / Lahan Kota.....	18
1. Pendekatan Ekologikal.....	19
2. Pendekatan Ekonomi .....	23
3. Pendekatan Morfologi Kota.....	23
4. Pendekatan Sistem Kegiatan.....	24
5. Pendekatan-pendekatan Ekologi Faktorial .....	28
2.2.4. Perumahan Formal dan Informal .....	29
2.3 Kepadatan Pemukiman .....	29
2.4 Pola Pergerakan .....	30
2.5 Karakteristik Pergerakan Berdasarkan pada Permintaan Transportasi.....	35
2.6 Karakteristik Pergerakan.....	37
2.7 Karakteristik Pelaku Pergerakan.....	38
2.8 Pengujian Statistik .....	39

<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....</b>	<b>42</b>
3.1 Pendekatan Penelitian .....	42
3.2 Wilayah Studi.....	43
3.3 Hipotesis Penelitian .....	44
3.4 Operasionalisasi Variabel Penelitian .....	44
3.5 Pengumpulan Data .....	48
3.6 Diagram Alir Penelitian .....	53
3.7 <i>Coding</i> dan <i>Editing</i> .....	54
3.8 Skala pengukuran.....	55
3.9 Rekomendasi.....	55
<b>BAB IV PENYAJIAN DAN PENGOLAHAN DATA.....</b>	<b>56</b>
4.1. Gambaran Umum Wilayah.....	58
4.1.1 Kelurahan Pesantren.....	58
4.1.2 Kelurahan Ngesrep.....	60
4.1.3 Kelurahan Kuningan.....	63
4.2. Identitas Responden .....	65
4.2.1 Identitas Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan.....	65
4.2.2 Identitas Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	66
4.2.3 Identitas Responden Berdasarkan Ukuran Keluarga.....	68
4.3. Karakteristik Responden .....	69
4.3.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Status Kepemilikan Rumah.....	69
4.3.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Tinggal.....	71
4.3.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Rumah Sebelumnya .....	72
4.3.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Status Rumah Sebelumnya .....	73
4.3.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Alasan Pemilihan Rumah.....	75
4.3.6 Karakteristik Responden Berdasarkan Jarak Perjalanan .....	76
4.3.7 Karakteristik Responden Berdasarkan Waktu Tempuh Perjalanan.....	77
4.3.8 Karakteristik Responden Berdasarkan Kendaraan yang Digunakan .....	79
4.3.9 Karakteristik Responden Berdasarkan Alasan Pemilihan Kendaraan.....	80
4.3.10 Karakteristik Responden Berdasarkan Biaya Transportasi Tiap Bulan.....	81
4.3.11 Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Kepemilikan Kendaraan .....	83
<b>BAB V PEMBAHASAN DAN ANALISA.....</b>	<b>85</b>
5.1. Analisa Kondisi Eksisting .....	85
5.1.1. Analisa Kondisi Fisik Kota .....	85
5.1.2. Analisa Kependudukan.....	85

5.1.3. Analisa Tata Guna Lahan.....	86
5.1.4. Analisa Angkatan Kerja dan Mata Pencaharian Penduduk.....	86
5.1.5. Analisa Kondisi Sosial, Budaya dan Ekonomi.....	86
5.1.6. Analisa Sarana dan Prasarana Transportasi.....	86
5.2. Analisa Kepadatan Pemukiman .....	87
5.2.1. Status Sosial Ekonomi.....	89
5.2.2. Status Tempat Tinggal.....	92
5.3. Analisa Pola Pergerakan.....	96
5.4. Analisa Hubungan Kepadatan Pemukiman dengan Pola Pergerakan.....	100

<b>BAB VI PENUTUP.....</b>	<b>106</b>
6.1. Kesimpulan.....	106
6.2. Saran.....	110

<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>XII</b>
----------------------------	------------

<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>XI</b>
----------------------	-----------

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Peta Lokasi Studi.....	3
Gambar 1.2	Peta Lokasi Studi Kelurahan Kuningan.....	6
Gambar 1.3	Peta Lokasi Studi Kelurahan Ngesrep.....	7
Gambar 1.4	Peta Lokasi Studi Kelurahan Pesantren.....	8
Gambar 2.1	Model Zone Konsentris ( Burgess ).....	20
Gambar 2.2	Model Teori Sektor ( Homer Hoyt ).....	21
Gambar 2.3	Model Pusat Kegiatan Banyak ( <i>Multiple Nuclai</i> Model).....	22
Gambar 2.4	Siklus Tata Guna Lahan dan Pola Pergerakan.....	30
Gambar 2.5	Model Tahapan Perencanaan Transportasi.....	31
Gambar 3.1	Diagram Alir Penelitian.....	53
Gambar 4.1	Identitas Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan.....	66
Gambar 4.2	Identitas Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	67
Gambar 4.3	Identitas Responden Berdasarkan Ukuran Keluarga.....	69
Gambar 4.4	Karakteristik Responden Berdasarkan Status Kepemilikan Rumah.....	70
Gambar 4.5	Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Tinggal.....	72
Gambar 4.6	Karakteristik Responden Berdasarkan Rumah Sebelumnya.....	73
Gambar 4.7	Karakteristik Responden Berdasarkan Status Rumah Sebelumnya.....	74
Gambar 4.8	Karakteristik Responden Berdasarkan Alasan Pemilihan Rumah.....	76
Gambar 4.9	Karakteristik Responden Berdasarkan Jarak Perjalanan.....	77
Gambar 4.10	Karakteristik Responden Berdasarkan Waktu Tempuh.....	78
Gambar 4.11	Karakteristik Responden Berdasarkan Kendaraan yang Digunakan.....	80
Gambar 4.12	Karakteristik Responden Berdasarkan Alasan Pemilihan Kendaraan.....	81
Gambar 4.13	Karakteristik Responden Berdasarkan Biaya Transportasi.....	82
Gambar 4.14	Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Kepemilikan Kendaraan.....	84

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Hasil Uji Validitas .....	50
Tabel 3.2	Jumlah Minimum Sampel.....	52
Tabel 4.1	Pengelompokan Berdasarkan Penghasilan .....	57
Tabel 4.2	Mata Pencaharian Penduduk Kelurahan Pesantren.....	59
Tabel 4.3	Mata Pencaharian Penduduk Kelurahan Ngesrep.....	61
Tabel 4.4	Mata Pencaharian Penduduk Kelurahan Kuningan.....	64
Tabel 4.5	Identitas Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan.....	66
Tabel 4.6	Identitas Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	67
Tabel 4.7	Identitas Responden Berdasarkan Ukuran Keluarga.....	68
Tabel 4.8	Karakteristik Responden Berdasarkan Status Kepemilikan Rumah.....	70
Tabel 4.9	Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Tinggal.....	71
Tabel 4.10	Karakteristik Responden Berdasarkan Tempat Tinggal Sebelumnya.....	73
Tabel 4.11	Karakteristik Responden Berdasarkan Status Rumah Sebelumnya.....	74
Tabel 4.12	Karakteristik Responden Berdasarkan Alasan Pemilihan Rumah.....	75
Tabel 4.13	Karakteristik Responden Berdasarkan Jarak Rumah ke Tempat Aktivitas .....	77
Tabel 4.14	Karakteristik Responden Berdasarkan Waktu Tempuh Perjalanan .....	78
Tabel 4.15	Karakteristik Responden Berdasarkan Kendaraan yang Digunakan .....	79
Tabel 4.16	Karakteristik Responden Berdasarkan Alasan Pemilihan Kendaraan .....	81
Tabel 4.17	Karakteristik Responden Berdasarkan Biaya Transportasi.....	82
Tabel 4.18	Karakteristik Responden Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan.....	84
Tabel 5.1	Kepadatan dan Penyebaran Penduduk Kota Semarang tahun 2005	88
Tabel 5.2	Moda yang digunakan.....	97
Tabel 5.3	Hasil <i>Crosstab</i> Dan <i>Chi Square Test</i> Dari Variabel Berpengaruh di Kepadatan Tinggi.....	102
Tabel 5.4	Hasil <i>Crosstab</i> Dan <i>Chi Square Test</i> Dari Variabel Berpengaruh di Kepadatan Sedang.....	103
Tabel 5.5	Hasil <i>Crosstab</i> Dan <i>Chi Square Test</i> Dari Variabel Berpengaruh di Kepadatan Rendah.....	104
Tabel 5.6	Hasil <i>Crosstab</i> Dan <i>Chi Square Test</i> Dari Variabel Berpengaruh.....	104

# HUBUNGAN KEPADATAN PEMUKIMAN DAN POLA PERGERAKAN

Oleh:

Bambang Riyanto\* , Ismiyati\*\* , Adelina Sekar Wardhana\*\*\*

## ABSTRAK

Adanya peningkatan jumlah penduduk akan menyebabkan terjadinya peningkatan kegiatan sosial ekonomi, juga peningkatan kebutuhan pelayanan, dan selaras dengan itu akan terjadi peningkatan prasarana. Sebagai Sistem Kota, Prasarana (infrastruktur) merupakan kelengkapan dasar lingkungan, kawasan, kota, atau wilayah (ruang / *spatial*). Dimana dengan perkembangan tersebut akan mempengaruhi tingkat kepadatan dan juga pola pergerakan penduduk di suatu wilayah.

Maksud dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan kepadatan pemukiman dengan pola pergerakan. Pendekatan yang digunakan adalah dengan metode Analisa Klasifikasi Silang (*Crosstabs*). Dengan wilayah studi di tiga Kelurahan dengan tingkat kepadatan yang berbeda yaitu di kelurahan Pesantren mewakili wilayah kepadatan rendah, kelurahan Ngesrep untuk wilayah kepadatan sedang dan kelurahan Kuningan untuk wilayah kepadatan tinggi. Pemilihan wilayah didasarkan pada data kependudukan tiap kelurahan dalam "Kota Semarang Dalam Angka" tahun 2005 yang diurutkan, mulai dari kelurahan dengan kepadatan paling rendah hingga kelurahan yang kepadatannya paling tinggi.

Berdasarkan pada penelitian terdahulu diketahui ada beberapa faktor yang mempengaruhi terbentuknya pola pergerakan, seperti yang diklasifikasikan oleh Tamin (1997), yaitu bahwa faktor penentu bangkitan pergerakan dari lingkungan perumahan adalah : Pendapatan, Pemilikan kendaraan, Struktur rumah tangga, Ukuran rumah tangga, Nilai lahan, Kepadatan daerah pemukiman dan Aksesibilitas.

Dari hasil penelitian diperoleh bahwa kepadatan pada sebuah pemukiman dan pola pergerakan sangat dipengaruhi oleh status sosial ekonomi penduduk. Kelurahan Kuningan dengan kepadatan tinggi dihuni oleh penduduk yang tingkat sosial ekonominya tinggi dibanding dua kelurahan lain, Kelurahan Ngesrep dengan tingkat kepadatan sedang dihuni oleh penduduk yang tingkat ekonominya lebih baik daripada penduduk yang tinggal di kelurahan Pesantren dengan kepadatan paling rendah. Variasi tingkat sosial ekonomi ini yang menyebabkan perbedaan pola pergerakan di masing-masing kelurahan. Kelurahan Kuningan lebih sensitif terhadap waktu, tidak begitu sensitif terhadap biaya transportasi yang tinggi namun mereka sensitif terhadap tingkat kenyamanan dan privasi yang diperoleh. Di kelurahan Ngesrep sensitif terhadap waktu dengan tingkat ekonomi sedang, membuat penduduk disana mulai sensitif terhadap biaya transportasi. Di kelurahan Pesantren tidak begitu sensitif terhadap waktu, sensitif terhadap jarak dengan tingkat ekonomi rendah, penduduk disana lebih sensitif terhadap biaya transportasi.

*Kata kunci : Kepadatan, Pola Pergerakan, Hubungan, Crosstabs*

- 
- \* Dosen Magister Teknik Sipil Universitas Diponegoro  
\*\* Dosen Magister Teknik Sipil Universitas Diponegoro  
\*\*\* Mahasiswa Magister Teknik Sipil Universitas Diponegoro



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

KOTA MERUPAKAN SUATU SISTEM DENGAN UNSUR-UNSUR YANG KOMPLEKS, DINAMIS, DAN SALING TERKAIT. UNSUR-UNSUR INTI PEMBENTUK SISTEM KOTA TERDIRI DARI :

- \* UNSUR PELAKU (*ACTING ELEMENTS*),  
YAITU MASYARAKAT, PENDUDUK, DAN ORANG / INDIVIDU.
- \* UNSUR KEGIATAN (*FUNCTIONAL ELEMENTS*),  
YAITU BEKERJA, BERUSAHA, REKREASI, DAN IBADAH.
- \* UNSUR PENGHUBUNG (*COMMUNICATING ELEMENTS*),  
YAITU JARINGAN JALAN, MEDIA, WAHANA, SARANA, PRASARANA (*INFRASTRUCTURE*).

ADANYA PENINGKATAN JUMLAH PENDUDUK AKAN MENYEBABKAN TERJADINYA PENINGKATAN KEGIATAN SOSIAL-EKONOMI, JUGA PENINGKATAN KEBUTUHAN PELAYANAN, DAN SELARAS DENGAN ITU AKAN TERJADI PENINGKATAN PRASARANA. SEBAGAI SISTEM KOTA, PRASARANA (*INFRASTRUKTUR*) MERUPAKAN KELENGKAPAN DASAR LINGKUNGAN, KAWASAN, KOTA, ATAU WILAYAH (*RUANG / SPATIAL*).

RENCANA TATA RUANG WILAYAH (RTRW) KOTA SEMARANG 2000 – 2010 MENYEBUTKAN BAHWA JUMLAH PENDUDUK KOTA SEMARANG PADA TAHUN 2005 SEBESAR 1.419.478 JIWA DENGAN NILAI PERTUMBUHAN PENDUDUK TAHUN 2005 SEBESAR 1,45%. SEKITAR 68,97% PENDUDUK MASUK DALAM KRITERIA PENDUDUK USIA PRODUKTIF (15 – 64 TAHUN). DENGAN LUAS WILAYAH KOTA SEMARANG 373,70 km<sup>2</sup>, DIKETAHUI TINGKAT KEPADATAN PENDUDUK SEBESAR 3,798 JIWA/KM<sup>2</sup>. SEKITAR 68,97% PENDUDUK MASUK DALAM KRITERIA PENDUDUK USIA PRODUKTIF (15 – 64 TAHUN). DALAM KURUN WAKTU 5 TAHUN KEPADATAN PENDUDUK

CENDERUNG NAIK SEIRING DENGAN PERTAMBAHAN JUMLAH PENDUDUK  
(2001–2005).

BERKEMBANGNYA SUATU KOTA PASTI AKAN DIKUTI OLEH PERTAMBAHAN JUMLAH PENDUDUK. SALAH SATU PERMASALAHAN YANG MUNCUL SEIRING DENGAN PERKEMBANGAN SUATU KOTA ADALAH MASALAH PERUMAHAN DAN PEMUKIMAN. PEMUKIMAN MENEMPATI AREAL PALING LUAS DALAM PENATAAN RUANG, MENGALAMI PERKEMBANGAN YANG SELARAS DENGAN PERKEMBANGAN PENDUDUK DAN MEMPUNYAI POLA-POLA TERTENTU YANG MENCIPTAKAN BENTUK DAN STRUKTUR SUATU KOTA YANG BERBEDA DENGAN KOTA LAINNYA. PERKEMBANGAN PEMUKIMAN PADA BAGIAN-BAGIAN KOTA TIDAKLAH SAMA, TERGANTUNG PADA KARAKTERISTIK KEHIDUPAN MASYARAKAT, POTENSIAL SUMBER DAYA ( KESEMPATAN KERJA ) YANG TERSEDIA, KONDISI FISIK ALAMI SERTA FASILITAS KOTA YANG TERUTAMA BERKAITAN DENGAN TRANSPORTASI.

KOTA SEMARANG DIBAGI MENJADI 16 KECAMATAN DAN 177 KELURAHAN, SEBAGAI SALAH SATU KOTA BESAR DI INDONESIA MEMILIKI PALING SEDIKIT 114 KAWASAN PERUMAHAN FORMAL, YANG DIBEDAKAN MENJADI PEMUKIMAN YANG DIKELOLA PEMERINTAH DAN PEMUKIMAN PENDUDUK YANG DIKELOLA SWASTA. KAWASAN PEMUKIMAN INI JUGA TERMASUK RUMAH SUSUN DAN RUMAH SEDERHANA YANG DIBANGUN GUNA MEMENUHI KEBUTUHAN PEMUKIMAN BAGI MASYARAKAT MENENGAH KE BAWAH. SELAIN PERUMAHAN FORMAL JUGA BANYAK TERDAPAT PERUMAHAN INFORMAL YANG DIBANGUN OLEH KELUARGA ATAU INDIVIDU SECARA MENDIRI.

BERDASARKAN RENCANA UMUM TATA RUANG KOTA ( RUTRK ) SEMARANG TAHUN 2000 - 2005 PENGEMBANGAN PEMUKIMAN TERUTAMA DIARAHKAN KE WILAYAH PENGEMBANGAN KOTA. BISA DIKETAHUI PENGEMBANGAN KOTA SEMARANG KE ARAH TIMUR TERDAPAT DI WILAYAH KECAMATAN PEDURUNGAN DAN KECAMATAN GENUK, KE ARAH SELATAN DI WILAYAH KECAMATAN TEMBALANG DAN KECAMATAN BANYUMANIK, KE ARAH TENGGARA DI WILAYAH KECAMATAN GUNUNGPATI, DAN KE ARAH BARAT DI WILAYAH KECAMATAN NGALIYAN DAN KECAMATAN MIJEN.

PENGELOMPOKKAN PEMUKIMAN DI WILAYAH KOTA SEMARANG YANG SEBAGIAN BESAR TERSEBAR DI DAERAH PENGEMBANGAN KOTA, MENYEBABKAN TIMBULNYA VARIASI-VARIASI ATAU KEKHUSUSAN YANG MEMBENTUK SUATU POLA ANTARA SATU LINGKUNGAN PEMUKIMAN DENGAN PEMUKIMAN YANG LAIN, MISALNYA :

- a. LOKASI YANG BERBEDA, MENYEBABKAN JARAK DARI PEMUKIMAN KE PUSAT KOTA, KE TEMPAT KERJA, KE SEKOLAH, KE FASILITAS UMUM SEPERTI PASAR, RUMAH SAKIT, TEMPAT IBADAH, POM BENSIN, DAN LAIN-LAINNYA BERBEDA.
- b. TIPE DAN KUALITAS RUMAH BERBEDA, MENGINDIKASIKAN PERBEDAAN TINGKAT SOSIAL EKONOMI PENGHUNINYA.
- c. KOMPONEN SARANA UMUM (FASILITAS PEMERINTAHAN, FASILITAS PENDIDIKAN, FASILITAS PERIBADATAN, FASILITAS PERDAGANGAN DAN JASA, FASILITAS OLAHRAGA DAN REKREASI, FASILITAS TRANSPORTASI, DLL) YANG TERSEDIA, SEPERTI SEKOLAHAN, PASAR DAN LAIN-LAINNYA, ANTARA SATU LINGKUNGAN PEMUKIMAN DENGAN PEMUKIMAN YANG LAIN PASTI TIDAK SAMA.
- d. KOMPONEN PRASARANA DASAR YANG TIDAK SAMA, MISALNYA ADANYA JARINGAN JALAN, ADANYA JARINGAN ANGKUTAN UMUM, ADANYA ANGKUTAN INFORMAL, JARINGAN AIR BERSIH, JARINGAN DRAINASE, AIR LIMBAH, PERSAMPAHAN, JARINGAN LISTRIK, DAN JARINGAN TELEPON.
- e. TOPOGRAFI LOKASI LINGKUNGAN PERUMAHAN YANG BERBEDA, AKAN MEMBERIKAN VARIASI DALAM KEBUTUHAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI.

VARIASI-VARIASI ATAU KEKHUSUSAN ANTARA SATU LINGKUNGAN PEMUKIMAN DENGAN PEMUKIMAN YANG LAIN SEPERTI DIATASLAH PERTIMBANGAN MASYARAKAT DALAM MEMUTUSKAN UNTUK BERTEMPAT TINGGAL DI SUATU KAWASAN PEMUKIMAN. DARI SISI TRANSPORTASI PADA UMUMNYA MASYARAKAT AKAN MEMILIH LINGKUNGAN PERUMAHAN DAN PEMUKIMAN YANG PALING MUDAH DIJANGKAU DARI LOKASI – LOKASI

AKTIVITAS HARIAN. NAMUN DEMIKIAN TIDAK SEMUA ORANG DAPAT MEMILIH YANG TERBAIK. BAGI MEREKA YANG MEMILIKI KENDARAAN PRIBADI DAN FASILITAS JARINGAN JALAN TERSEDIA DENGAN BAIK, MAKA MESKIPUN LINGKUNGAN PEMUKIMAN TEMPAT TINGGALNYA JAUH DARI FASILITAS ANGKUTAN UMUM, HAL INI TIDAK MENJADI MASALAH. SEBALIKNYA BAGI PENGHUNI YANG TIDAK MEMPUNYAI KENDARAAN PRIBADI DAN LINGKUNGAN PEMUKIMANNYA MINIM SARANA PRASARANA TRANSPORTASI, MASALAH TRANSPORTASI MUNGKIN AKAN MENJADI KENDALA DALAM MELAKSANAKAN KEGIATAN SEHARI-HARI.

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 BAHWA LEBIH DARI 90% PERJALANAN BERBASIS TEMPAT TINGGAL, ARTINYA MEREKA MEMULAI PERJALANAN DARI TEMPAT TINGGAL (RUMAH) DAN MENGAKHIRI PERJALANANNYA KEMBALI KE RUMAH. OLEH KARENA ITU MODA TRANSPORTASI YANG DIGUNAKAN UNTUK MENGHUBUNGKAN ANTARA TEMPAT TINGGAL DENGAN TEMPAT BEKERJA ATAU SEKOLAH AKAN SANGAT MENENTUKAN KARAKTERISTIK PERGERAKAN PENDUDUK.

## **1.2 Batasan Masalah**

PEMBATASAN MASALAH DIPERLUKAN SUPAYA PENELITIAN INI TIDAK MENYIMPANG DARI PERMASALAHAN YANG TELAH DITETAPKAN. DENGAN

MEMPERTIMBANGKAN LUASNYA KAJIAN YANG DAPAT DIAMBIL DALAM PENELITIAN, DAN KARENA KETERBATASAN YANG ADA PADA PELAKSANAAN PENELITIAN MAKA DIGUNAKAN BATASAN-BATASAN SEBAGAI BERIKUT :

1. POPULASI PENELITIAN INI DIBATASI PADA PENDUDUK YANG TINGGAL DI KELURAHAN YANG MEWAKILI TINGKAT KEPADATAN TERTINGGI (KELURAHAN KUNINGAN), TINGKAT KEPADATAN SEDANG (KELURAHAN NGESREP) DAN TINGKAT KEPADATAN TERENDAH (KELURAHAN PESANTREN).
2. SAMPEL YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN ANALISA DIAMBIL DARI POPULASI DENGAN MEMPRIORITASKAN PENDUDUK YANG SUDAH MEMPUNYAI PENGHASILAN.
3. KEPADATAN PEMUKIMAN DIBATASI PADA UKURAN KELUARGA, STATUS RUMAH TINGGAL DAN ALASAN PEMILIHAN RUMAH.
4. POLA PERGERAKAN DIBATASI PADA TUJUAN PERJALANAN, MODA YANG DIGUNAKAN, JARAK, WAKTU DAN BIAYA TRANSPORTASI YANG DIKELUARKAN SERTA ALASAN PEMILIHAN MODA YANG DIGUNAKAN.

### **1.3 Identifikasi Permasalahan**

PERTAMBAHAN PENDUDUK DI KOTA 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 AKTIVITASNYA 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 pengembangan kota Semarang dengan harapan bisa mendapatkan tempat tinggal

DENGAN HARGA YANG RELATIF LEBIH MURAH. NAMUN DISISI LAIN MEREKA HARUS MELAKUKAN PERJALANAN YANG LEBIH JAUH UNTUK MENUJU KE TEMPAT AKTIVITASNYA SEHARI-HARI.

PERKEMBANGAN PEMUKIMAN PADA BAGIAN-BAGIAN KOTA TIDAKLAH SAMA, TERGANTUNG PADA KARAKTERISTIK KEHIDUPAN MASYARAKAT, POTENSIAL SUMBER DAYA ( KESEMPATAN KERJA ) YANG TERSEDIA, KONDISI FISIK ALAMI SERTA FASILITAS KOTA YANG TERUTAMA BERKAITAN DENGAN TRANSPORTASI. PENGELOMPOKKAN PEMUKIMAN DI WILAYAH KOTA SEMARANG YANG SEBAGIAN BESAR TERSEBAR DI DAERAH PENGEMBANGAN KOTA, MENYEBABKAN TIMBULNYA VARIASI-VARIASI ATAU KEKHUSUSAN ANTARA SATU LINGKUNGAN PEMUKIMAN DENGAN PEMUKIMAN YANG LAIN. DI DALAM PENGELOMPOKKAN PEMUKIMAN INI TERDAPAT KEPADATAN PEMUKIMAN YANG BERBEDA-BEDA SESUAI DENGAN KARAKTERISTIKNYA MASING-MASING.

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 YANG SESUAI DENGAN POLA PERGERAKAN DI KAWASAN TERTENTU.

#### **1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian**

MAKSUD DARI PENELITIAN INI ADALAH UNTUK MENDAPATKAN OUTPUT YANG DIHARAPKAN DAPAT DIGUNAKAN SEBAGAI PERTIMBANGAN OLEH PEMERINTAH KOTA SEMARANG UNTUK MEMBUAT PERENCANAAN PENGEMBANGAN PEMUKIMAN DAN PERENCANAAN TRANSPORTASI YANG LEBIH EFEKTIF.

SEDANGKAN TUJUAN YANG INGIN DICAPAI DALAM PENELITIAN INI ADALAH :

1. MENGIDENTIFIKASI KARAKTERISTIK KEPADATAN PEMUKIMAN (TERKAIT DENGAN KARAKTERISTIK SOSIAL DAN EKONOMI PENDUDUK) PADA KAWASAN PEMUKIMAN YANG ADA DI KOTA SEMARANG DITINJAU DARI WILAYAH DENGAN TINGKAT KEPADATAN YANG BERBEDA - BEDA.
2. MENGIDENTIFIKASI POLA PERGERAKAN MASYARAKAT (TERKAIT DENGAN KEPADATAN DALAM PEMUKIMAN) DI KOTA SEMARANG
3. MENGANALISA HUBUNGAN KEPADATAN PEMUKIMAN DENGAN POLA PERGERAKAN DILIHAT DARI HUBUNGAN ANTARA VARIABEL – VARIABEL YANG BERPENGARUH.

## **1.5 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 POLA KEPADATAN PEMUKIMAN DAN KARAKTERISTIK PERGERAKAN YANG MELANDASI DAN BERHUBUNGAN DENGAN PENELITIAN INI. BAB INI JUGA MENULIS MENGENAI LANDASAN TEORI YANG BERISI TENTANG RUMUS, PRINSIP-PRINSIP, KONSEP SERTA ASUMSI YANG DIGUNAKAN.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

PADA BAB INI DITULIS MENGENAI LANGKAH-LANGKAH YANG DIGUNAKAN PENELITI DALAM MENYELESAIKAN LAPORAN PENELITIAN.



## BAB IV PENYAJIAN DATA

BAB INI MENGURAIKAN DATA-DATA YANG SUDAH TERKUMPUL, BAIK BERUPA DATA PRIMER MAUPUN DATA SEKUNDER.

## BAB V ANALISA DAN PEMBAHASAN

PADA BAB INI DIURAIKAN MENGENAI HASIL PENGOLAHAN DATA, DAN HASIL ANALISA BESERTA 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.

<b>BAB I</b> .....	9
<b>PENDAHULUAN</b> .....	9
1.1    LATAR BELAKANG .....	9
1.2    BATASAN MASALAH .....	13
1.3    IDENTIFIKASI PERMASALAHAN .....	14
1.4    MAKSUD DAN TUJUAN PENELITIAN .....	15
1.5    SISTEMATIKA PENULISAN .....	16

## 2 BAB II

### 3 TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Kepadatan

MENURUT AMIR KHOSIM DAN KUN MARLINA (2007), KEPADATAN ADALAH HASIL BAGI JUMLAH OBJEK TERHADAP LUAS DAERAH. DENGAN DEMIKIAN SATUAN YANG DIGUNAKAN ADALAH SATUAN/LUAS DAERAH, MISALNYA: BUAH/M<sup>2</sup>.

SEBAGAI CONTOH, KEPADATAN PENDUDUK / DENSITAS PENDUDUK :

↳ DENSITAS PENDUDUK (*DENSITY RATIO*) YAITU RASIO YANG MENYATAKAN PERBANDINGAN ANTARA BANYAKNYA PENDUDUK TERHADAP LUAS WILAYAH ATAU BERAPA BANYAKNYA PENDUDUK PER KILOMETER PERSEGI PADA TAHUN TERTENTU, DENSITAS PENDUDUK DAPAT DIGOLONGKAN DUA MACAM SEBAGAI BERIKUT :

##### 1) KEPADATAN PENDUDUK UMUM / BRUTTO

KEPADATAN PENDUDUK UMUM, YAITU BANYAKNYA PENDUDUK RATA-RATA DI SETIAP 1KM<sup>2</sup>.

*CONTOH:*

DAERAH X LUASNYA 152.188 KM<sup>2</sup>. PADA AKHIR TAHUN 1991 JUMLAH PENDUDUKNYA 81, 6JUTA JIWA. BERAPA KEPADATAN PENDUDUK DAERAH X TERSEBUT?

$$JAWAB: \frac{81600000}{152188} = 536,18 \text{JIWA/KM}^2$$

##### 2) KEPADATAN PENDUDUK NETTO

KEPADATAN PENDUDUK NETTO ADALAH BANYAKNYA PENDUDUK RATA-RATA DI SETIAP 1KM<sup>2</sup> DITINJAU DARI TINGKAT PERKEMBANGAN AREA. MISALKAN KEPADATAN PENDUDUK AGRARIS,

KEPADATAN PENDUDUK AGRARIS, YAITU BANYAKNYA PENDUDUK RATA-RATA SETIAP  $\text{KM}^2$  TANAH PRODUKTIF YANG DAPAT DIBUDI DAYAKAN UNTUK PERTANIAN.

*CONTOH:*

DAERAH X PADA TAHUN 1991 BERPENDUDUK 38,5 JUTA JIWA DAN LUAS LAHAN PERTANIAN PRODUKTIF 1.425.020 HEKTARE. BERAPA KEPADATAN PENDUDUK AGRARISNYA?

$$JAWAB: \frac{38500000}{1425020} = 27,02 \text{ JIWA/HA}$$

↳ KERAPATAN PENDUDUK / KEPADATAN PENDUDUK / DENSITAS PENDUDUK PENYEBARAN PENDUDUK DI SUATU DAERAH TIDAK SAMA DAN DIPENGARUHI OLEH FAKTOR-FAKTOR LOKASI, IKLIM, TOPOGRAFI, SUMBER ALAM, DAN FAKTOR MANUSIA SENDIRI. DEMIKIAN PULA FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KERAPATAN PENDUDUK TIAP-TIAP DAERAH ATAU NEGARA BERBEDA-BEDA. PERBEDAAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KERAPATAN PENDUDUK ANTARA LAIN :

1) FAKTOR FISIOGRAFI.

PENDUDUK SELALU MEMILIH TEMPAT TINGGAL YANG BAIK, TANAH SUBUR, RELIEF BAIK, CUKUP AIR, DAERAH AMAN, DAN LAIN-LAIN.

2) FAKTOR BIOLOGI.

TIAP-TIAP DAERAH TINGKAT KESUBURAN PENDUDUK BERBEDA-BEDA, MISALNYA KEMATIANNYA, KELAHIRANNYA, ATAU ANGKA PERKAWINANNYA.

3) FAKTOR KEBUDAYAAN

DAERAH YANG MAJU, PANDANGAN MENGENAI RELASI JUMLAH PENDUDUK BERBEDA DENGAN DAERAH YANG TERBELAKANG. KARENA PENYEBARAN PENDUDUK, LUAS DAERAH DAN JUMLAH PENDUDUK TIDAK SAMA MAKA KEPADATAN PENDUDUK / DENSITAS PENDUDUK SETIAP DAERAH BERBEDA-BEDA.

## 2.2 Pemukiman

PERUMAHAN DAN PEMUKIMAN BOLEH DISAMAKAN DENGAN SARANG DAN HABITAT KALAU MELIHATNYA HANYA SEBAGAI SUATU SISTEM BIOLOGI

(TJUK KUSWARTOJO,DKK, 2005). SARANG ADALAH TEMPAT TINGGAL MAKHLUK HIDUP, TEMPAT IA SELALU KEMBALI, MEMBESARKAN KETURUNAN, MENYIMPAN MAKANAN, DAN MUNGKIN TEMPAT BERORGANISASI KALAU MAKHLUK ITU MERUPAKAN MAKHLUK SOSIAL SEPERTI LEBAH. SEMENTARA HABITAT ADALAH LINGKUNGAN TEMPAT MAKHLUK ITU BEREDAR, MENCARI MAKAN, DAN BARANGKALI BERTEMU SERTA BERGAUL DENGAN LAWAN JENISNYA ATAU MAKHLUK YANG LAIN. TENTU SAJA PERUMAHAN BUKAN SEKADAR SARANG, KARENA MANUSIA BUKAN SEKEDAR MAKHLUK BIOLOGI. MANUSIA ADALAH MAKHLUK BERBUDAYA YANG MEMPUNYAI KEHENDAK YANG TERUS BERKEMBANG, YANG MEMPUNYAI BUDI DAN DAYA UNTUK SELALU MENGUBAH DAN MENCARI BENTUK BARU ATAS SARANGNYA. SEDANGKAN HABITAT MANUSIA MENJADI SEPERTI TIDAK TERBATAS DAN TIDAK LAGI BISA DIDEFINISIKAN SEPERTI HALNYA HABITAT LEBAH. MANUSIA BISA BEREDAR DI MANA SAJA DI SELURUH DUNIA, BUKAN HANYA UNTUK BERTAHAN HIDUP TETAPI JUGA MENGEMBANGKAN KEHIDUPANNYA. DARI TEMPAT TINGGALNYA NUN JAUH DI PELOSOK KAKI GUNUNG DIA BISA MENCARI SUMBER PENGHIDUPANNYA DI PADANG PASIR YANG RIBUAN KILOMETER JARAKNYA. MANUSIA SEPERTI TIDAK TERHALANG UNTUK MENCARI SUMBER PENGHIDUPAN DI KAWASAN SEDINGIN ES ATAU UDARA SEPANAS AIR TERMOS. DENGAN DEMIKIAN YANG DISEBUT HABITAT MANUSIA ADALAH MEMANG KESELURUHAN BUMI INI. KARENA ITULAH ISTILAH "HABITAT" DIGUNAKAN SEBAGAI NAMA ORGANISASI DUNIA DI BAWAH NAUNGAN PBB YANG MEMUSATKAN PERHATIANNYA PADA PEMUKIMAN. ISTILAH HABITAT INI DALAM PERGAULAN DUNIA DIGUNAKAN UNTUK MENANDAI PERMASALAHAN HUBUNGAN ANTARA MANUSIA DENGAN LINGKUNGAN HIDUPNYA.

KETIKA PERHATIAN DAN PEMIKIRAN SAMPAI PADA SUATU UPAYA UNTUK MERUMUSKAN KEBIJAKAN DAN RENCANA TINDAK, PADA UMUMNYA TIDAK LAGI MENGGUNAKAN ISTILAH HABITAT TETAPI YANG DIGUNAKAN ADALAH ISTILAH PEMUKIMAN. PEMUKIMAN DIARTIKAN SEBAGAI PERUMAHAN ATAU KUMPULAN TEMPAT TINGGAL DENGAN

SEGALA UNSUR SERTA KEGIATAN YANG BERKAITAN DAN YANG ADA DI DALAM PEMUKIMAN. PERUMAHAN HARUS DIARTIKAN SEBAGAI WADAH FISIKNYA, SEDANGKAN PEMUKIMAN HARUS DIBAYANGKAN SEBAGAI PADUAN ANTARA WADAH DENGAN ISINYA, YAITU MANUSIA YANG HIDUP BERMASYARAKAT DAN BERBUDAYA.

KEHADIRAN PEMUKIMAN BISA DIRASAKAN, TETAPI AGAKNYA MEMANG TIDAK MUDAH UNTUK BISA MENDIFINISIKANNYA SECARA TEPAT APA ARTI PEMUKIMAN ITU. UNDANG-UNDANG PEMUKIMAN DI INDONESIA MENDEFINISIKAN PEMUKIMAN SEBAGAI KAWASAN DI LUAR KAWASAN LINDUNG. INI MENGANDUNG ARTI BAHWA UNTUK MEMAHAMI APA YANG DISEBUT DENGAN PEMUKIMAN, HARUS MENDEFINISIKAN TERLEBIH DAHULU PENGERTIAN BATASAN KAWASAN LINDUNG ITU. PADAHAL BATASAN KAWASAN LINDUNG MUNGKIN BERSIFAT NISKALA (ABSTRAK) YANG SERING TERPAKSA HARUS DITENTUKAN MENURUT PIKIRAN ATAU PERASAAN MASING-MASING INDIVIDU ATAU DIDEUKSI SECARA KOLEKTIF ATAU DITENTUKAN SECARA ARBITRER. MEMANG UNDANG-UNDANG ITU KEMUDIAN MENYATAKAN BAHWA PEMUKIMAN MERUPAKAN KAWASAN YANG BERFUNGSI SEBAGAI TEMPAT TINGGAL DAN TEMPAT YANG MENDUKUNG PERIKEHIDUPAN (*LIVE*) DAN PENGHIDUPAN (*LIVELIHOOD*), TETAPI HAL INI PUN BELUM MEMBUAT PEMUKIMAN MENJADI JELAS.

### **2.2.1. Perumahan dan Pemukiman Menurut para Pakar**

TJUK KUSWARTOJO,DKK; DALAM BUKUNYA *PERUMAHAN DAN PEMUKIMAN DI INDONESIA*, MENGEMUKAKAN ADANYA ANGGAPAN BAHWA DALAM ISTILAH PERUMAHAN SESUNGGUHNYA SUDAH MENGANDUNG KOMPLEKSITAS PERMASALAHAN DAN HUBUNGAN SEBAB AKIBAT YANG PELIK. HAL INI ANTARA LAIN DIKEMUKAKAN OLEH CHARLES ABRAMS, AHLI PERUMAHAN PBB TAHUN LIMPULUHAN. KETIKA IA MENUANGKAN PENGALAMANNYA SEBAGAI AHLI PERUMAHAN PBB DALAM SEBUAH BUKU YANG DISUSUN SEKITAR LIMA PULUH TAHUN YANG LALU, IA TIDAK MELIHAT PERUMAHAN HANYA SEBAGAI WADAH FISIK. DARI

PENGALAMANNYA MENJELAJAH SEKITAR EMPAT PULUH NEGARA DI DUNIA, DIA MENYIMPULKAN BAHWA PERUMAHAN BUKAN HANYA LINDUNGAN, TETAPI MERUPAKAN BAGIAN DARI KEHIDUPAN KOMUNITAS DAN KESELURUHAN LINGKUNGAN SOSIAL. PERUMAHAN SESUNGGUHNYA BERKAITAN ERAT DENGAN INDUSTRIALISASI, AKTIVITAS EKONOMI, DAN PEMBANGUNAN. KEBERADAAN PERUMAHAN JUGA DITENTUKAN OLEH PERUBAHAN SOSIAL, KETIDAKMATANGAN SARANA HUKUM, POLITIK, DAN ADMINISTRATIF SERTA BERKAITAN PULA DENGAN KEBUTUHAN AKAN PENDIDIKAN. PERUMAHAN JUGA MENGHADAPI PERSOALAN PENEMPATAN PERANAN PIHAK SWASTA, PERANAN PEMERINTAH, PEMBIAYAAN, DAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI. INTINYA, CHARLES ABRAMS MENYIMPULKAN BAHWA MASALAH PERUMAHAN TIDAKLAH SEDERHANA, TIDAK ADA OBAT MUJARAB YANG DAPAT DIGUNAKAN DAN COCOK UNTUK MENGATASI MASALAH DI SEMUA NEGARA (ABRAMS, 1964). MESKIPUN ABRAMS MENGEMUKAKAN KOMPLEKSITAS PERUMAHAN, TETAPI TIDAK ADA ISTILAH PEMUKIMAN YANG MUNCUL DALAM INDEKS BUKUNYA. MUNGKIN PADA MASA ITU PERHATIAN MEMANG TERTUJU PADA PERUMAHAN KARENA TERPENGARUH OLEH PEMBANGUNAN PERUMAHAN YANG DILAKUKAN SECARA BESAR-BESARAN DI EUROPA DALAM RANGKA MEMBANGUN KEMBALI PEMUKIMAN YANG TELAH HANCUR OLEH PERANG DUNIA KE-2. ISTILAH PEMUKIMAN JUSTRU MUNCUL DI AKHIR TAHUN ENAMPULUHAN, YANG DIARTIKAN SEBAGAI PADUAN PERUMAHAN DAN KEHIDUPAN MANUSIA YANG MENEMPATINYA. DENGAN PENGERTIAN INI BISA DIPASTIKAN BAHWA PEMUKIMAN SESUNGGUHNYA SUDAH ADA SEJAK ADANYA MASYARAKAT YANG BERBUDAYA. DAPAT DIKATAKAN BAHWA PEMUKIMAN TELAH HADIR BERSAMAAN DENGAN KEHADIRAN PERADABAN DAN KEBUDAYAAN MANUSIA ITU SENDIRI. BAHKAN BANYAK YANG KEMUDIAN MENGAJI DAN MENGEMBANGKAN TEORI KAITAN ANTARA WUJUD PEMUKIMAN INI DENGAN KEBUDAYAAN. SUSUNAN DAN BENTUK RUMAH DIANGGAP SEBAGAI PERWUJUDAN SUATU NILAI DAN PERILAKU BUDAYA KOMUNITAS YANG MENEMPATI DAN MENGGUNAKANNYA

(RAPPOPORT, 1969). MESKI KOMUNITAS TERUS BERKEMBANG MENJADI MASYARAKAT YANG TIDAK SELALU SALING MENGENAL DAN TIDAK LAGI MENGIKATKAN DIRI PADA NILAI TURUN TEMURUN YANG TERBENTUK SELAMA RATUSAN TAHUN, UPAYA UNTUK MENELAAH POLA PEMUKIMAN DAN SEGI NILAI SERTA PERILAKU BUDAYA TIDAK BERHENTI. PROSES KEBUDAYAAN DICoba DIGUNAKAN UNTUK MENERANGKAN PERTIKAIAN DALAM SUATU SATUAN PEMUKIMAN, PERILAKU YANG TERBENTUK OLEH SUATU KONDISI DAN TATANAN PERUMAHAN, REAKSI ATAS SUATU KEBIJAKAN PERUMAHAN, DAN NILAI YANG TUMBUH DI DALAM KANTONG PEMUKIMAN DAN SEBAGAINYA (LOW DAN CHAMBERS *EDITOR*, 1989). BAGAIMANAPUN, TELAHAH PEMUKIMAN DARI PERSPEKTIF PROSES KEBUDAYAAN MENGHADAPI KESULITAN UNTUK BISA MENAFSIRKAN, MENERANGKAN, APALAGI UNTUK MENENTUKAN KEBIJAKAN DAN RENCANA ATAS SUATU PERKEMBANGAN YANG MAKIN PELIK. OLEH KARENA ITU, ADA YANG MENCoba MELIHAT PEMUKIMAN DENGAN CARA MEMBEBAHKAN DIRI DARI PERKEMBANGAN NILAI DAN PERILAKU SERTA MENCoba MENERANGKAN TERBENTUKNYA POLA PEMUKIMAN DARI SEGI YANG LAIN.

UNTUK MENELAAH BERBAGAI PERMASALAHAN PEMUKIMAN TERSEBUT, DOXIADIS MENCoba MENGURAIKAN PEMUKIMAN DALAM LIMA UNSUR, YAITU: ALAM (TANAH, AIR, UDARA, HEWAN, DAN TETUMBUHAN), LINDUNGAN (*SHELLS*), JEJARING (*NETWORKS*), MANUSIA, DAN MASYARAKAT (DOXIADIS, 1971). ALAM MERUPAKAN UNSUR DASAR. DI ALAM ITULAH DICIPTAKAN LINDUNGAN (RUMAH DAN GEDUNG LAINNYA) SEBAGAI TEMPAT MANUSIA TINGGAL SERTA BERBAGAI KEGIATAN LAIN DAN JEJARING (JALAN, JARINGAN UTILITAS) YANG MEMFASILITASI HUBUNGAN ANTARSESAMA MAUPUN ANTARUNSUR YANG SATU DENGAN YANG LAIN. DENGAN DEMIKIAN SECARA RINGKAS DAPAT DIKATAKAN BAHWA PEMUKIMAN ADALAH PADUAN ANTARA UNSUR MANUSIA DENGAN MASYARAKATNYA, ALAM DAN UNSUR BUATAN. DENGAN KERANGKA PIKIRNYA, DOXIADIS MEMILAH DAN MENELAHAH PEMUKIMAN BERDASARKAN SKALA RUANG, MULAI DAN SEBUAH KAMAR, SEBUAH



KELOMPOK RUMAH SAMPAI DENGAN KOTA BESAR, METROPOLITAN SAMPAI JARINGAN ANTARKOTA DI DUNIA.

BEGITULAH KEADAAN DAN KEJADIANNYA SEHINGGA AKHIRNYA BEGITU BANYAK TIPE PERUMAHAN DAN TIDAK ADA SATU TEORI YANG BISA DIGUNAKAN UNTUK MENERANGKAN SELURUH PROSES DAN TERWUJUDNYA PEMUKIMAN.

### **2.2.2. Pola Pemukiman**

TJUK KUSWARTOJO,DKK; DALAM BUKUNYA *PERUMAHAN DAN PEMUKIMAN DI INDONESIA* MENULISKAN, TERHADAP POLA PEMUKIMAN INI DAPAT DICATAT ADANYA PENDEKATAN EKOLOGI, YAITU PROSES TERBENTUKNYA RELUNG (*NICHE*) DAN *GHETO* DALAM PROSES BIOLOGI YANG MENCOBA MENERANGKAN TERBENTUKNYA POLA PEMUKIMAN. PENDEKATAN INI BERUSAHA MENERANGKAN MENGAPA SUATU KOMUNITAS LEBIH SUKA TINGGAL DI SATU TEMPAT DAN TIDAK DI TEMPAT LAIN. PENDEKATAN EKOLOGI MENCOBA MENERANGKAN PROSES SUKSESI, KOMPETISI, DAN DOMINANSI YANG TERJADI DALAM PEMBENTUKAN DAN PERKEMBANGAN PEMUKIMAN. SELAIN ITU JUGA ADA YANG MENERANGKAN HAL INI DENGAN PENDEKATAN EKONOMI KLASIK. PENDEKATAN INI MENCOBA MENERANGKAN BAHWA TERBENTUKMYA SUATU POLA PEMUKIMAN ADALAH KARENA PERTIMBANGAN PEMBIAYAAN. PREFERENSI DAN PUTUSAN MASYARAKAT DALAM MEMILIH RUMAHNYA DIANGGAP KARENA PERTIMBANGAN BIAYA SEMATA. ADA PULA YANG MENGANGGAP BAHWA TATANAN PEMUKIMAN YANG TERBENTUK TIDAK LAIN ADALAH PRODUK PENGATURAN ATAU KEMAMPUAN INSTITUSI (BASSET AND SHORT; 1980). PANDANGAN MARX JUGA DIGUNAKAN UNTUK MENELAHAH TERBENTUKNYA SUSUNAN PEMUKIMAN. MENURUT PANDANGAN INI POLA PEMUKIMAN ADALAH PRODUK PERJUANGAN KELAS, HASIL KEMENANGAN ATAU KEKALAHAN KELAS BURUH ATAS PERJUANGANNYA MELAWAN PARA KAPITALIS. BAGIAN LAIN PANDANGAN MARX YANG JUGA DIGUNAKAN UNTUK MENERANGKAN PEMUKIMAN,

ADALAH PROSES MANIPULASI YANG DILAKUKAN PARA KAPITALIS DALAM MEMBUAT NILAI GUNA MENJADI NILAI TUKAR ( LOGAN, AND MOLOTCH,1987; CASTELLS, 1983).

KOMPOSISI UNSUR PEMUKIMAN TERSEBUT JELAS BERANEKA RAGAM. ADA SATUAN PEMUKIMAN YANG UNSUR ALAMNYA DOMINAN, TETAPI JUGA ADA YANG UNSUR BUATANNYA LEBIH BERPERAN. KEGIATAN YANG DITAMPUNG JUGA BERANEKA RAGAM, ADA PEMUKIMAN YANG HANYA UNTUK TINGGAL, TETAPI ADA YANG MENGHASILKAN SUATU PRODUK (PEMUKIMAN INDUSTRI), DAN ADA PULA YANG MEMBERIKAN JASA PELAYANAN. PROSES PEMBENTUKAN DAN PERKEMBANGANNYA JUGA MENGHASILKAN BERANEKA TIPE PEMUKIMAN. ADA YANG PEMBANGUNAN DAN PERKEMBANGANNYA DIORGANISASIKAN, TETAPI JUGA ADA PEMUKIMAN YANG TUMBUH KARENA PRAKARSA PERORANGAN. ADA YANG KEMUDIAN MANDEG TIDAK BERUBAH SELAMA PULUHAN BAHKAN RATUSAN TAHUN, TETAPI JUGA ADA PEMUKIMAN YANG BEGITU CEPAT BERUBAH.

PEMBAHASAN MENGENAI POLA PEMUKIMAN SANGAT BERKAITAN DENGAN PENGGUNAAN LAHAN KOTA.

### **2.2.3. Pola Penggunaan Ruang / Lahan Kota**

PENGGUNAAN LAHAN KOTA MERUPAKAN “PRODUK” MAUPUN “PROSES” DARI KAJIAN GEOGRAFI PADA UMUMNYA DAN GEOGRAFI KOTA PADA KHUSUSNYA. DALAM KAPASITASNYA SEBAGAI ILMU YANG MEMPUNYAI OBJEK STUDI PERMUKAAN BUMI, GEOGRAFI MENYOROT PENGGUNAAN LAHANNYA SEBAGAI SUATU ASPEK PERBEDAAN AREAL. BANYAK SEKALI ASPEK-ASPEK YANG BERPERAN DALAM MENGHASILKAN SUATU POLA PERSEBARAN JENIS PENGGUNAAN LAHAN TERSEBUT. INTERAKSI YANG BERJALAN ANTAR BERBAGAI ELEMEN LINGKUNGAN TELAH MENCIPTAKAN KEKHASAN POLA.

HADI SABARI YUNUS DALAM BUKUNYA *STRUKTUR TATA RUANG KOTA* MENGURAIKAN BAHWA TERDAPAT BANYAK SEKALI JENIS MODEL

PENDEKATAN YANG TELAH DILONTARKAN UNTUK MENYOROTI DINAMIKA KEHIDUPAN SUATU KOTA KHUSUSNYA PENGGUNAAN LAHAN KOTANYA. SECARA GARIS BESAR, PENDEKATAN-PENDEKATAN TERSEBUT DAPAT DIKATEGORIKAN MENJADI LIMA (5), YAITU :

### 1. **PENDEKATAN EKOLOGIKAL**

PENDEKATAN INI MULA-MULA DIKEMBANGKAN PADA TAHUN 1916-1940 OLEH MASYARAKAT ILMIAH DI *CHICAGO SCHOOL OF URBAN SOCIOLOGY*. IDE ANALISIS UNTUK SEBUAH KOTA, PERTAMA KALI DIILHAMI OLEH PROSES PERSAINGAN ALAMI YANG TERJADI PADA TUMBUHAN DAN BINATANG. DALAM MASYARAKAT BINATANG DAN TUMBUHAN INI TERLIHAT ADANYA INTERRELASI ANTARA BERBAGAI JENIS SPESIES DENGAN LINGKUNGAN DAN PROSES INTERRELASI INI TELAH MENIMBULKAN PERIMBANGAN KUALITAS DAN KUANTITAS SPESIES YANG KEMUDIAN PADA JANGKA WAKTU TERTENTU AKAN MEMBENTUK POLA PERSEBARAN SPESIES YANG KHAS. IDE INI MENDORONG PENGEMBANGAN “*HUMAN ECOLOGY*” YANG KEMUDIAN OLEH MCKENZIE (1925) DIARTIKANNYA SEBAGAI SUATU STUDI HUBUNGAN *SPATIAL* DAN *TEMPORAL* DARI MANUSIA YANG DIPENGARUHI OLEH KEKUATAN, SELEKTIF, DISTRIBUTIF, DAN AKOMODATIF DARI LINGKUNGANNYA. PENDEKATAN EKOLOGIKAL INI DIDUKUNG OLEH SEPULUH TEORI.

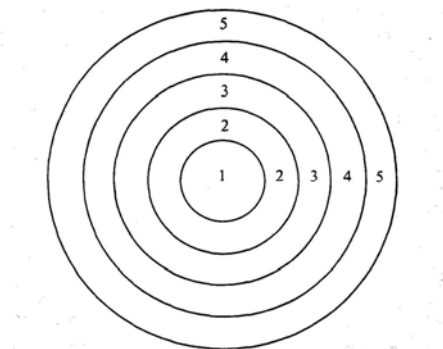
DALAM PENDEKATAN EKOLOGIKAL DIKENAL 3 (TIGA) TEORI DASAR YANG, YAITU:

#### 1. TEORI KONSENTRIS

PARA PEMERHATI EKOLOGI PADA KOTA CHICAGO MELIHAT ADANYA KETERATURAN POLA PENGGUNAAN LAHAN YANG TERCIPTA SEBAGAI PRODUK DAN SEKALIGUS PROSES INTERRELASI ANTAR ELEMEN-ELEMEN WILAYAH KOTANYA. ORANG YANG PERTAMA KALI MENUANGKAN PENGAMATANNYA DALAM SUATU TESIS ADALAH E.W. BURGESS (1925). TESIS BURGESS INI TERKENAL SEBAGAI TEORI KONSENTRIS ( *CONCENTRIC THEORY* ). TEORI E. W. BURGESS

DIDASARKAN PADA KONSEP “*NATURAL AREAS*” PADA DUNIA BINATANG DAN TUMBUHAN YANG MERUPAKAN WILAYAH ALAMI DAN DIDOMINASI OLEH SPESIES TERTENTU YANG TERCIPTA SEBAGAI AKIBAT PERSAINGAN DALAM MENGEMBANGKAN KEHIDUPANNYA TERMASUK JUGA UNTUK Mencari MAKAN. MENURUT PENGAMATAN BURGESS, SUATU KOTA TERDIRI DARI ZONA-ZONA YANG KONSENTRIS DAN MASING-MASING ZONA INI MENCERMINKAN TIPE PENGGUNAAN LAHAN YANG BERBEDA.

DAERAH PUSAT KEGIATAN (*CENTRAL BUSINESS DISTRICT*) MERUPAKAN PUSAT KEHIDUPAN SOSIAL, EKONOMI, BUDAYA DAN POLITIK. RUTE-RUTE TRANSPORTASI DARI SEGALA PENJURU MEMUSAT KE ZONA INI, SEHINGGA ZONA INI MERUPAKAN ZONA DENGAN



**GAMBAR 2.1**  
**MODEL ZONE KONSENTRIS ( BURGESS )**

PENJELASAN:

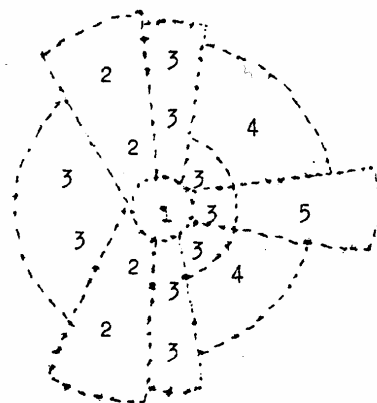
1. DAERAH PUSAT KEGIATAN (*CENTRAL BUSINESS DISTRICT*)
2. ZONA PERALIHAN (*TRANSITION ZONE*)
3. ZONA PERUMAHAN PARA PEKERJA (*ZONE OF WORKING MEN 'S HOMES*)
4. ZONA PERMUKIMAN YANG LEBIH BAIK (*ZONE OF BETTER RESIDENCES*)
5. ZONA PARA PENGLAJU (*ZONE OF COMMUTERS*)

## 2. TEORI SEKTOR

MUNCULNYA IDE UNTUK MEMPERTIMBANGKAN VARIABEL SEKTOR INI PERTAMA KALI DIKEMUKAKAN OLEH HOYT (1939) DALAM PENELITIANNYA YANG BERJUDUL “*THE STRUCTURE AND GROWTH OF RESIDENTIAL NEIGHBOURHOODS IN AMERICAN CITIES*” .

DENGAN MENUANGKAN HASIL PENELITIANNYA PADA POLA KONSENTRIS SEBAGAIMANA DIKEMUKAKAN BURGESS, TERNYATA POLA SEWA TEMPAT TINGGAL PADA KOTA-KOTA DI AMERIKA CENDERUNG TERBENTUK SEBAGAI “*PATTERN OF SECTORS*” (POLA SEKTOR-SEKTOR) DAN BUKANNYA POLA ZONA KONSENTRIS. HAL INILAH YANG MENYEBABKAN TERKENALNYA TEORI HOMER HOYT SEBAGAI TEORI SEKTOR.

KECENDERUNGAN PEMBENTUKAN SEKTOR-SEKTOR INI BUKAN TERJADI SECARA KEBETULAN TETAPI TERLIHAT ADANYA ASOSIASI KERUANGAN YANG KUAT DENGAN BEBERAPA VARIABEL. KECENDERUNGAN PENDUDUK UNTUK BERTEMPAT TINGGAL ADALAH PADA DAERAH-DAERAH YANG DIANGGAP “NYAMAN” DALAM ARTI YANG LUAS.



**GAMBAR 2.2**  
**MODEL TEORI SEKTOR ( HOMER HOYT )**

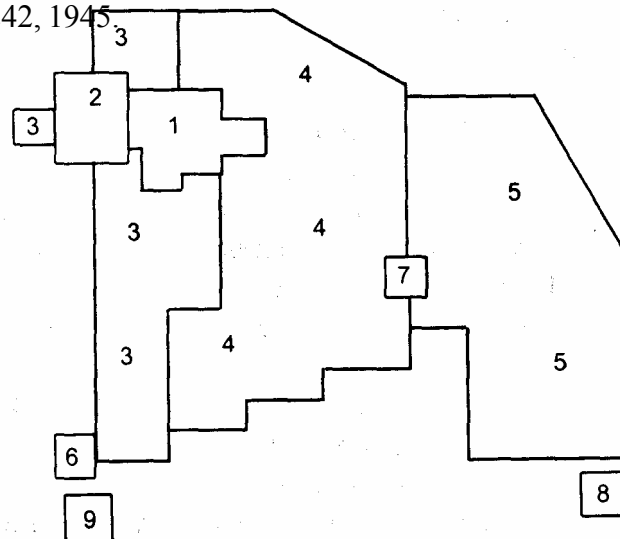
KETERANGAN :

1. CBD = *CENTRAL BUSINESS DISTRICT*

2. *ZONE OF WHOLESALE LIGHT MANUFACTURING*
3. ZONA PEMUKIMAN KELAS RENDAH
4. ZONA PEMUKIMAN KELAS MENENGAH
5. ZONA PEMUKIMAN KELAS TINGGI

### 3. TEORI PUSAT KEGIATAN BANYAK

PERTAMA KALI DIUSULKAN OLEH C. D. HARRIS DAN F. L. ULLMAN (1945) DALAM ARTIKELNYA YANG BERJUDUL "*THE NATURE OF CITIES*" DAN DIMUAT DALAM, "*THE ANALS OF THE AMERICAN ACADEMY OF POLITICAL AND SOCIAL SCIENCE*" VOLUME 242, 1945



**GAMBAR 2.3**  
**MODEL PUSAT KEGIATAN BANYAK (*MULTIPLE NUCLAI MODEL*)**

KETERANGAN :

1. CBD = *CENTRAL BUSINESS DISTRICT*
2. *WHOLE-SALE LIGHTMANUFACTURING*
3. *LOW-CLASS RESIDENTIAL*
4. *MEDIUM CLASS RESIDENTIAL*
5. *HIGH CLASS RESIDENTIAL*
6. *HEAVY MANUFACTURING*

7. *OUTLYING BUSINESS DISTRICT (OBD)*

8. *RESIDENTIAL SUB-URB*

9. *INDUSTRIAL SUB-URB*

## 2. **PENDEKATAN EKONOMI**

PENDEKATAN EKONOMI UNTUK STUDI STRUKTUR KERUANGAN KOTA/STRUKTUR PENGGUNAAN LAHAN KOTA SEBENARNYA BARU MULAI MENDAPAT PERHATIAN BESAR PADA TAHUN 60-AN. NAMUN DEMIKIAN IDE-IDE YANG MENGARAH KE PENDEKATAN INI SUDAH MULAI MUNCUL JAUH SEBELUMNYA. BEBERAPA DI ANTARANYA DAPAT DIKEMUKAKAN DI SINI YAITU COALY (1894) DAN WEBER (1895) YANG MENGEMUKAKAN BAHWA JALUR TRANSPORTASI DAN TITIK SIMPUL (PERTEMUAN BEBERAPA JALUR TRANSPORTASI) DALAM SUATU SISTEM TRANSPORTASI, MEMPUNYAI PERAN YANG CUKUP BESAR TERHADAP PERKEMBANGAN KOTA (HERBERT AND THOMAS, 1982). SEMENTARA ITU PADA PERMULAAN ABAD 20 IDE RICHARD M. HURD (1903) MULAI MENYINGGUNG MASALAH “*LAND VALUES*” (NILAI LAHAN) *RENTS* (SEWA) DAN *COSTS* (BIAYA) DI DALAM SUATU KOTA YANG DIANGGAP MEMPUNYAI KAITAN YANG ERAT DENGAN POLA PENGGUNAAN LAHAN. DALAM HAL INI DIA MENGATAKAN BAHWA “*THE PATTERNS OF LAND USES AND LAND VALUES WILL BE MUTUALLY DETERMINING*” (HURD, 1924) DALAM CARTER (1975). SEBENARNYA HURD MENCETUSKAN IDENYA BERDASARKAN STATEMENT RICARDO YANG MEMASUKKAN “*AGRICULTURAL LAND*” (LAHAN PERTANIAN) KE DALAM “*URBAN SETTING*”. DUA TEORI YANG TERKENAL DALAM PENDEKATAN EKONOMI ADALAH TEORI SEWA LAHAN DAN TEORI NILAI LAHAN.

## 3. **PENDEKATAN MORFOLOGI KOTA**

SUATU KOTA SELALU BERKEMBANG DARI WAKTU KE WAKTU. PERKEMBANGAN DALAM HAL INI MENYANGKUT ASPEK-ASPEK POLITIK, SOSIAL, BUDAYA, TEKNOLOGI, EKONOMI DAN FISIK. KHUSUS MENGENAI ASPEK YANG BERKAITAN LANGSUNG DENGAN

PENGGUNAAN LAHAN KOTA MAUPUN PENGGUNAAN LAHAN DESA ADALAH PERKEMBANGAN FISIK, KHUSUSNYA PERUBAHAN AREALNYA.

BEBERAPA SUMBER MENGEMUKAKAN BAHWA TINJAUAN TERHADAP MORFOLOGI KOTA DITEKANKAN PADA BENTUK-BENTUK FISIK DAN LINGKUNGAN KEKOTAAN DAN HAL INI DAPAT DIAMATI DARI KENAMPAKAN KOTA SECARA FISIK YANG ANTARA LAIN TERCERMIN PADA SISTEM JALAN-JALAN YANG ADA, BLOK-BLOK BANGUNAN BAIK DAERAH HUNIAN ATAUPUN BUKAN (PERDAGANGAN/INDUSTRI) DAN JUGA BANGUNAN-BANGUNAN INDIVIDUAL (HERBERT, 1973).

#### **4. PENDEKATAN SISTEM KEGIATAN**

PENDEKATAN INI SECARA KOMPREHENSIF DAPAT DIARTIKAN SEBAGAI SUATU UPAYA UNTUK MEMAHAMI POLA-POLA PERILAKU DARI PERORANGAN, LEMBAGA-LEMBAGA DAN FIRMA-FIRMA YANG MENGAKIBATKAN TERCIPTANYA POLA-POLA KERUANGAN DI DALAM KOTA (*"BEHAVIOUR PATTERNS OF INDIVIDUALS, INSTITUTIONS AND FIRMS WHICH OCCUR IN SPATIAL PATTERNS"*) (CHAPIN, 1965)). DALAM HAL INI YANG MENJADI PENEKANAN ANALISIS ADALAH UNSUR-UNSUR UTAMA PERILAKU MANUSIA SERTA DINAMIKA PERILAKU MANUSIA YANG KEMUDIAN DI DALAM PROSES IMBAL DAYANYA TELAH MENGAKIBATKAN TERCIPTANYA POLA-POLA KERUANGAN TERTENTU DI DALAM SUATU KOTA. STUART CHAPIN MENGEMUKAKAN BAHWA BAIK PERORANGAN ATAUPUN KELOMPOK MASYARAKAT SELALU MEMPUNYAI NILAI-NILAI TERTENTU TERHADAP PENGGUNAAN SETIAP JENKAL LAHAN. MENURUT CHAPIN PERILAKU MANUSIA YANG TIMBUL KARENA ADANYA NILAI-NILAI YANG HIDUP DI DALAM PERSEPSI PERORANGAN ATAU KELOMPOK TERSEBUT, TERCERMIN DI DALAM SUATU SIKLUS YANG TERDIRI DARI 4 TAHAP / FASE, YAITU:

(1) FASE MERUMUSKAN KEBUTUHAN (*NEEDS*) DAN KEINGINAN (*EXPERIENCING NEEDS AND WANTS*).



(2) FASE MERUMUSKAN TUJUAN-TUJUAN YANG BERKAITAN DENGAN “NEEDS” DAN “WANTS” TERSEBUT (*DEFINING GOALS*).

(3) FASE MEMBUAT ALTERNATIF PERENCANAAN (*PLANNING ALTERNATIVES*).

(4) FASE MEMUTUSKAN MEMILIH PERENCANAAN YANG DIANGGAP SESUAI DAN MELAKUKAN TINDAKAN (*DECIDING AND ACTING*).

BAIK DISADARI ATAU TIDAK DISADARI, SECARA EKSPLISIT ATAU IMPLISIT, BAGI INDIVIDU ATAUPUN KELOMPOK INDIVIDU, DI DALAM KIPRAHNYA DI DAERAH PERKOTAAN AKAN SELALU MENYEBABKAN TERJADINYA POLA PENGGUNAAN LAHAN TERTENTU. POLA PERILAKU MANUSIA DAPAT DIAMATI DARI SISTEM-SISTEM KEGIATAN YANG DILAKSANAKAN BAIK OLEH PERORANGAN MAUPUN BADAN-BADAN SWASTA DAN PEMERINTAH. RAONELS (DALAM CARTER, 1975) MENGGOLONGKAN SISTEM-SISTEM KEGIATAN TERSEBUT MENJADI 3, YAITU :

1. SISTEM KEGIATAN RUTIN (*ROUTINE ACTIVITIES*)

YAITU ASPEK KEGIATAN UTAMA INDIVIDU YANG DILAKSANAKAN.

2. SISTEM KEGIATAN TERLEMBAGA (*INSTITUTIONALIZED ACTIVITIES*)

YAITU KEGIATAN KELEMBAGAAN BAIK ITU LEMBAGA SWASTA MAUPUN LEMBAGA PEMERINTAH YANG DIFOKUSKAN PADA “PARTICULAR POINTS”.

3. SISTEM KEGIATAN YANG MENYANGKUT ORGANISASI DARI PROSES-

PROSESNYA

(*ORGANIZATION OF PROCESS*) MENYANGKUT HUBUNGAN YANG LEBIH KOMPLEKS (*CROSS RELATIONSHIPS*) DENGAN BERBAGAI SISTEM KEGIATAN YANG LAIN.

JOHN TURNER (1968) MENGEMUKAKAN TEORI MOBILITAS TEMPAT TINGGAL (*RESIDENTIAL MOBILITY*). ADA 4 MACAM DIMENSI YANG BERGERAK PARALEL DENGAN MOBILITAS TEMPAT TINGGAL, YAITU :

A. DIMENSI LOKASI

DIMENSI INI MENGACU PADA TEMPAT-TEMPAT TERTENTU PADA SUATU KOTA YANG OLEH SESEORANG / SEKELOMPOK ORANG

DIANGGAP PALING COCOK UNTUK TEMPAT TINGGAL. KONDISI INI LEBIH DITEKANKAN PADA PENGHASILAN DAN SIKLUS KEHIDUPANNYA. LOKASI DALAM KONTEKS INI BERKAITAN ERAT DENGAN JARAK TERHADAP TEMPAT KERJA (*ACCESSIBILITY TO EMPLOYMENT*).

B. DIMENSI PERUMAHAN

DIMENSI PERUMAHAN DIKAITKAN DENGAN ASPIRASI PERORANGAN / SEKELOMPOK ORANG TERHADAP MACAM, TIPE PERUMAHAN YANG ADA. PANDANGAN SESEORANG TERHADAP ASPEK PENGUASAAN TEMPAT TINGGAL SELALU DIKAITKAN DENGAN TINGKAT PENGHASILAN DAN SIKLUS KEHIDUPANNYA.

C. DIMENSI SIKLUS KEHIDUPAN

MEMBAHAS TAHAP-TAHAP SESEORANG MULAI MENAPAK DALAM KEHIDUPAN MANDIRINYA, DALAM ARTIAN BAHWA SEMUA KEBUTUHAN HIDUPNYA SERATUS PERSEN DITOPANG OLEH PENGHASILANNYA SENDIRI. SECARA UMUM MAKIN LANJUT TAHAP SIKLUS KEHIDUPANNYA, MAKA MAKIN TINGGI *INCOME* SEHINGGA KAITANNYA DENGAN DUA DIMENSI TERDAHULU MENJADI SEMAKIN JELAS.

D. DIMENSI PENGHASILAN

DIMENSI INI MENEKANKAN PEMBAHASANNYA PADA BESAR KECILNYA PENGHASILAN YANG DIPEROLEH PER SATUAN WAKTU. DENGAN ASUMSI BAHWA MAKIN LAMA SESEORANG MENETAP DI SUATU KOTA, MAKIN MANTAP POSISI KEPEGAWAIANNYA / DALAM PEKERJAANNYA SEHINGGA MAKIN TINGGI PULA TINGKAT PENGHASILAN YANG DIPEROLEHNYA PER SATUAN WAKTU TERTENTU.

DINAMIKA TEORI TERSEBUT DIDASARI OLEH ASAS KESEIMBANGAN DIMANA MENGANDUNG PENGERTIAN BAHWA MEREKA YANG LEBIH KUAT EKONOMINYA MEMPEROLEH SESUATU YANG LEBIH BAIK DALAM HAL PEMILIHAN LOKASI TEMPAT TINGGAL. KONDISI INI MERUPAKAN HASIL PENENTUAN PRIORITAS LINGKUNGAN TEMPAT TINGGAL, YAITU:

1. MASALAH PENGUASAAN TEMPAT TINGGAL (*TENURE*)

DISINI SESEORANG HARUS MEMILIH ANTARA MENYEWA (*RENTING*) DENGAN MEMILIKI (*OWNERSHIP*). DENGAN MELIHAT KEMAMPUAN EKONOMI, SESEORANG AKAN MAMPU MEMUTUSKAN YANG TERBAIK BUAT DIRINYA, APAKAH MENYEWA ATAU MEMILIKI.

2. MASALAH LOKASI (*LOCATION*)

DISINI SESEORANG HARUS MENENTUKAN LOKASI TEMPAT TINGGAL YANG DIANGGAP PALING SESUAI. APAKAH DEKAT DENGAN PUSAT KOTA, YANG NOTA BENE DEKAT DENGAN TEMPAT KERJA TETAPI SEWA MAHAL, ATAUKAH DI PINGGIRAN KOTA YANG JAUH DAN HARUS MENGELUARKAN ONGKOS TRANSPORTASI YANG CUKUP BESAR TETAPI SEWA RELATIF LEBIH MURAH.

3. MASALAH RUMAHNYA *SENDIRI*

DALAM HAL INI SESEORANG JUGA HARUS MENENTUKAN APAKAH JENIS RUMAH YANG SANGAT SEDERHANA SAJA, SEDERHANA, MENENGAH, ATAU TINGGI. SEMUA TERGANTUNG DARI MASING-MASING ORANG DALAM MENENTUKAN YANG PALING BAIK BAGI DIRINYA SESUAI DENGAN KEMAMPUANNYA.

↪ **PERSEBARAN RUANG SOSIAL KONSENTRIS**

PERSEBARAN INI MENUNJUKKAN DISTRIBUSI KERUANGAN TENTANG JENJANG SOSIAL. TERNYATA MEMANG TERDAPAT PREFERENSI BERANEKA RAGAM DARI KELOMPOK-KELOMPOK PENDUDUK TERHADAP LOKASI UNTUK TEMPAT TINGGAL. MENURUT

BELL DALAM YUNUS (2004), PREFERENSI INI SANGAT BERKAITAN DENGAN GAYA HIDUP SESEORANG. SECARA GARIS BESAR ADA 3 MACAM GAYA HIDUP, YAITU :

#### 1. FAMILISME

ORANG YANG BELUM MENIKAH AKAN MEMPUNYAI SELERA LOKASI DAN JENIS TEMPAT TINGGAL YANG BERBEDA DENGAN ORANG YANG SUDAH MENIKAH. ORANG YANG SUDAH MENIKAH, TETAPI BELUM PUNYA ANAK AKAN BERBEDA PULA DENGAN YANG SUDAH MENIKAH DAN PUNYA ANAK. PERTIMBANGAN DEKATNYA TERHADAP SEKOLAH, TEMPAT BERMAIN, MISALNYA, AKAN SANGAT MEMPENGARUHI PREFERENSI LOKASI TEMPAT TINGGAL BAGI ORANG YANG SUDAH MENIKAH DAN PUNYA ANAK.

#### 2. KONSUMERISME

VARIASI KEMAMPUAN UNTUK MEMBAYAR TERNYATA SEJALAN PULA DENGAN PREFERENSI LOKASI DAN JENIS TEMPAT TINGGAL. BAGI MEREKA YANG BERKEMAMPUAN RENDAH MISALNYA, AKAN MENYESUAIKAN DENGAN BESARNYA SEWA LOKASI LAHAN (*LAND RENT*), YANG RENDAH PULA DAN *LAND RENT* YANG RENDAH INI BERADA PADA DAERAH-DAERAH YANG AKSESIBILITASNYA RENDAH.

#### 3. KARIRISME

BAGI MEREKA YANG CENDERUNG MENEKANKAN GAYA HIDUPNYA PADA KERJA (KARIRISME) AKAN LEBIH MENYUKAI LOKASI TEMPAT TINGGAL DEKAT DENGAN PUSAT KOTA KARENA DAERAH INILAH YANG MERUPAKAN PUSAT KEGIATAN KOTA DAN IDENTIK DENGAN LAPANGAN KERJA.

### 5. PENDEKATAN-PENDEKATAN EKOLOGI FAKTORIAL

ISTILAH “*FACTORIAL ECOLOGY*” TERMASUK ISTILAH BARU DI DALAM STUDI KOTA DAN DIGUNAKAN UNTUK MENGANALISIS STRUKTUR KERUANGAN KOTA (*URBAN SPATIAL STRUCTURE*) DENGAN

MENGGUNAKAN ANALISIS FAKTOR SEBAGAI TEKNIKNYA. DALAM BEBERAPA HAL, TEKNIK INI DAPAT DIANALOGIKAN DENGAN “*SOCIAL AREAS ANALYSIS*” KARYA SHEVKY DAN BELL (1955) YANG MELALUI METODE DEDUKTIF MENGIDENTIFIKASI PERUBAHAN-PERUBAHAN DI DALAM MASYARAKAT DAN MENGUBAH PERUBAHAN-PERUBAHAN INI KE BENTUK “*CONSTRUCTS*” DAN MEMILIH VARIABEL-VARIABEL YANG DIANGGAP MEWAKILI MASING-MASING “*CONSTRUCTS*” TERSEBUT.

DARI *PENDEKATAN*-*PENDEKATAN* DAN *TEORI*-*TEORI* DIATAS DAPAT DISIMPULKAN BAHWA PEMUKIMAN MENEMPATI SEBAGIAN BESAR PENGGUNAAN LAHAN KOTA. KENYATAAN INI BISA DIPAHAMI KARENA PERUMAHAN ADALAH SALAH SATU KEBUTUHAN DASAR MANUSIA. UNTUK MEMENUHI KEBUTUHAN DASAR AKAN PERUMAHAN, MAKA SAAT INI BANYAK BERMUNCULAN PEMUKIMAN-PEMUKIMAN BARU, BAIK BERUPA PERUMAHAN FORMAL YANG DIKELOLA PEMERINTAH DAN SWASTA; MAUPUN PERUMAHAN INFORMAL. PEMUKIMAN-PEMUKIMAN INI MEMBENTUK SUATU POLA KEPADATAN PEMUKIMAN YANG BERBEDA ANTARA PEMUKIMAN YANG SATU DAN YANG LAIN.

#### **2.2.4. Perumahan Formal dan Informal**

TJUK KUSWARTOJO,DKK; DALAM BUKUNYA *PERUMAHAN DAN PEMUKIMAN DI INDONESIA* MENULISKAN BAHWA PERUMAHAN FORMAL DIBANGUN DENGAN SUATU ATURAN YANG JELAS KARENA ITULAH TERBENTUK SUATU POLA YANG TERATUR. KETIKA MEMASUKI KAWASAN SEMACAM INI, JUGA DITEMUKAN PELAYANAN DAN KELENGKAPAN PEMUKIMAN YANG MEMANG TELAH DIRANCANG SEBELUM DIHUNI, ARTINYA SEBELUM MENJADI PEMUKIMAN. BISA JADI PERUMAHAN FORMAL INI DIBANGUN SECARA SEREMPAK DENGAN SUATU PENGORGANISASIAN PEMBANGUNAN, BISA JUGA DIBANGUN BERUNTUN ATAUPUN SATU PER

SATU SECARA INDIVIDUAL TETAPI SEMUANYA TERTATA DAN TERKENDALI DENGAN SUATU ATURAN.

PERUMAHAN INFORMAL MERUPAKAN AKUMULASI RUMAH YANG DIBANGUN OLEH KELUARGA ATAU INDIVIDU TANPA MENGIKUTI SUATU ATURAN ATAU PERENCANAAN FORMAL YANG DITERBITKAN OLEH SUATU OTORITAS. PELAYANAN DAN KELENGKAPAN PEMUKIMAN SEPERTI JALAN, DRAINASE, SANITASI, SERTA SISTEM PASOKAN AIR BERSIH TIDAK DIRANCANG DAN TIDAK DISIAPKAN SEBELUMNYA.

### 2.3 Kepadatan Pemukiman

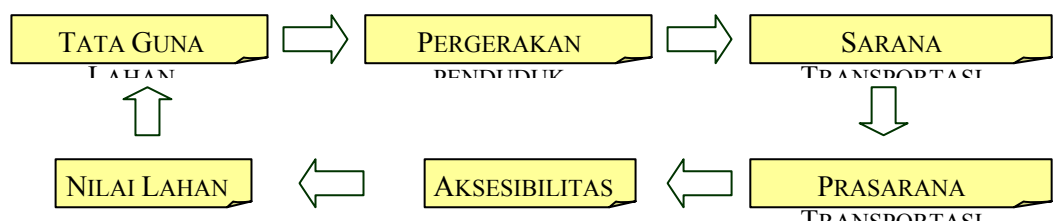
KEPADATAN PEMUKIMAN ADALAH PERBANDINGAN ANTARA JUMLAH PENDUDUK DENGAN LUASANNYA DI SUATU WILAYAH PEMUKIMAN, DIMANA PENDUDUKNYA MENGELOMPOK MEMBENTUK SUATU POLA TERTENTU YANG SESUAI DENGAN FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI, YAITU :

- ❖ PERTUMBUHAN PENDUDUK
- ❖ KONDISI ALAM SUATU WILAYAH
- ❖ SOSIAL EKONOMI PENDUDUK
- ❖ SARANA DAN PRASARANA YANG TERSEDIA
- ❖ PENGGUNAAN RUANG

SEBAGAI CONTOH KEPADATAN PEMUKIMAN DI KAWASAN INDUSTRI, BIASANYA MEMBENTUK SUATU POLA YANG MEMUSAT, PENDUDUK YANG BERMUKIM DI PEMUKIMAN KAWASAN ITU SEBAGIAN BESAR ADALAH PEKERJA, SEHINGGA MEREKA CENDERUNG Mencari rumah dengan lokasi yang paling dekat dengan tempatnya bekerja.

### 2.4 Pola Pergerakan

POLA PENGGUNAAN RUANG / LAHAN SUATU KOTA BERHUBUNGAN ERAT DENGAN POLA PERGERAKAN YANG ADA. HUBUNGAN SEDERHANA ANTARA POLA PENGGUNAAN RUANG / TATA GUNA LAHAN DAN POLA PERGERAKAN MEMBENTUK SUATU SIKLUS TERTUTUP.



SUMBER : ALVINSYAH & SOEHODHO, S ( 1997 )

**GAMBAR 2.4**  
**SIKLUS TATA GUNA LAHAN DAN POLA PERGERAKAN**

TATA GUNA LAHAN MEMPENGARUHI PERGERAKAN PENDUDUK YANG TINGGAL DI DALAMNYA. ADANYA PERGERAKAN PENDUDUK INI MEMBUTUHKAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI SEBAGAI ALAT PENDUKUNG. KETERSEDIAAN ALAT PENDUKUNG TRANSPORTASI BERBANDING LURUS DENGAN AKSESIBILITAS SUATU WILAYAH. JIKA ALAT PENDUKUNG TERSEDIA MAKA AKSESIBILITASNYA MENJADI TINGGI, DAN BIASANYA AKAN BERPENGARUH PADA NILAI LAHAN, YANG JUGA AKAN IKUT NAIK. NAIKNYA NILAI LAHAN AKAN MENYEBABKAN PERUBAHAN POLA PENGGUNAAN RUANG, HAL INI AKAN MERUBAH SIKLUS SECARA KESELURUHAN.

DALAM ILMU TRANSPORTASI, ALAT PENDUKUNG DIISTILAHKAN DENGAN SISTEM TRANSPORTASI YANG DI DALAMNYA MENCAKUP BERBAGAI UNSUR (SUBSISTEM) BERIKUT :

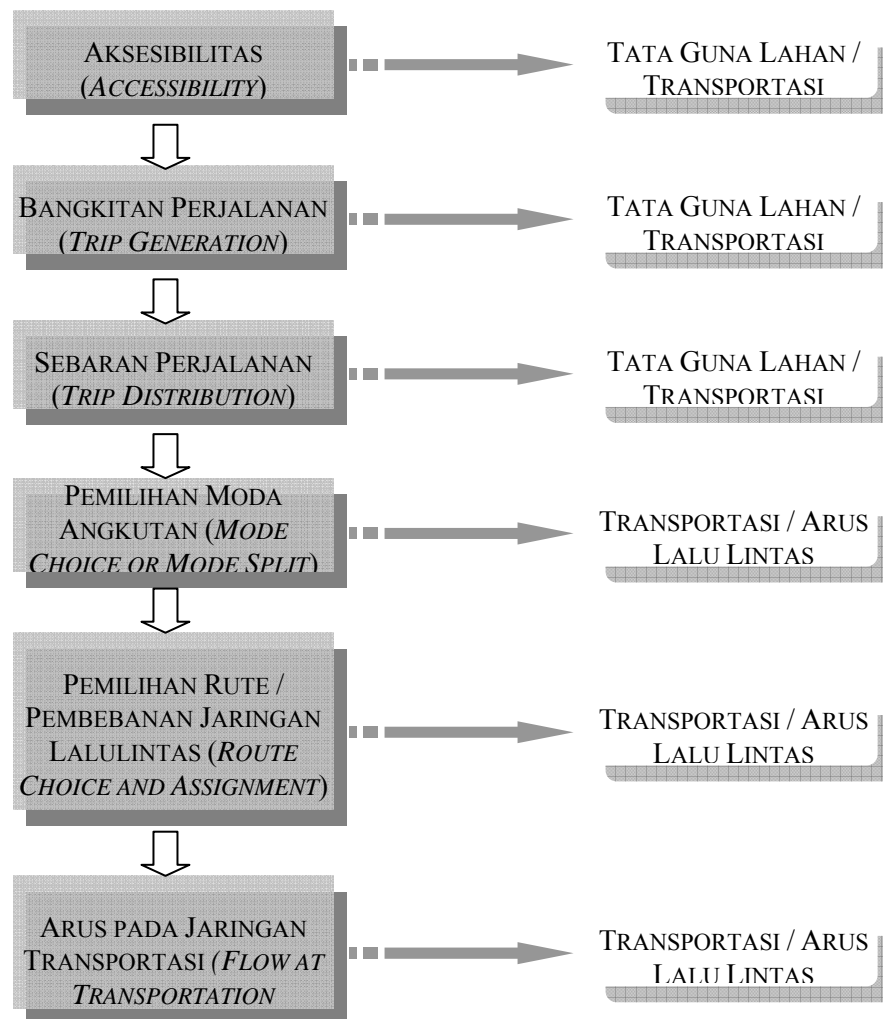
- RUANG UNTUK BERGERAK (JALAN). }
- TEMPAT AWAL/AKHIR PERGERAKAN (TERMINAL). } prasarana
- YANG BERGERAK }
- (ALAT ANGKUT/KENDARAAN DALAM BENTUK APAPUN). } sarana
- PENGELOLAAN: YANG MENGKOORDINASIKAN KETIGA UNSUR SEBELUMNYA.

(MIRO, 2005)

UNTUK LEBIH JELASNYA, BERIKUT INI ADALAH TAHAPAN PERENCANAAN TRANSPORTASI DAN FAKTOR-FAKTOR YANG BERPENGARUH :

TAHAP

FAKTOR YANG MEMPENGARUHI



**GAMBAR 2.5**

### **MODEL TAHAPAN PERENCANAAN TRANSPORTASI**

#### **↳ AKSESIBILITAS**

AKSESIBILITAS DAPAT DIARTIKAN SEBAGAI BERIKUT ( BLACK, 1985 )

:

- MERUPAKAN SUATU KONSEP YANG MENGGABUNGAN : SISTEM TATA GUNA LAHAN SECARA GEOGRAFIS DENGAN SISTEM JARINGAN TRANSPORTASI YANG MENGHUBUNGKANNYA, DIMANA ZONA-ZONA DAN JARAK GEOGRAFIS DI SUATU WILAYAH ATAU KOTA, AKAN MUDAH DIHUBUNGAN OLEH PENYEDIAAN PRASARANA ATAU SARANA ANGKUTAN.



- MUDAHNYA SUATU LOKASI DIHUBUNGAN DENGAN LOKASI LAINNYA LEWAT JARINGAN TRANSPORTASI YANG ADA, BERUPA PRASARANA JALAN DAN ALAT ANGKUT YANG BERGERAK DIATASNYA. DENGAN PERKATAAN LAIN : SUATU UKURAN KEMUDAHAN DAN KENYAMANAN MENGENAI CARA LOKASI PETAK (TATA) GUNA LAHAN YANG SALING BERPENCAR, DAPAT BERINTERAKSI (BERHUBUNGAN) SATU SAMA LAIN.

#### ↳ BANGKITAN PERJALANAN

BANGKITAN PERJALANAN DAPAT DIARTIKAN SEBAGAI BANYAKNYA JUMLAH PERJALANAN/PERGERAKAN/LALU-LINTAS YANG DIBANGKITKAN OLEH SUATU ZONA (KAWASAN) PER SATUAN WAKTU (PER DETIK, MENIT, JAM, HAN, MINGGU, DAN SETERUSNYA). DAN PENGERTIAN TERSEBUT, MAKA BANGKITAN PERJALANAN MERUPAKAN TAHAP PEMODELAN TRANSPORTASI YANG BERTUGAS UNTUK MEMPERKIRAKAN DAN MERAMALKAN JUMLAH (BANYAKNYA) PERJALANAN YANG BERASAL (MENINGGALKAN) DAN SUATU ZONA/ KAWASAN/PETAK LAHAN DAN JUMLAH (BANYAKNYA) PERJALANAN YANG DATANG/TERTARIK (MENUJU) KE SUATU ZONA/KAWASAN/PETAK LAHAN PADA MASA YANG AKAN DATANG (TAHUN RENCANA) PER SATUAN WAKTU.

#### ○ BASIS PERJALANAN

BASIS PERJALANAN MERUPAKAN TEMPAT DIMANA LOKASI PERJALANAN DIAWALI/DIMULAI DAN DIMANA LOKASI PERJALANAN DIAKHIRI/SELESAI. UNTUK MENGETAHUI BASIS PERJALANAN INI, ADA BEBERAPA PENGERTIAN DASAR YANG PENTING, YAITU :

##### » PERJALANAN (*TRIP*)

MERUPAKAN PERGERAKAN/PERJALANAN SATU ARAH DARI ZONA ASAL KE ZONA TUJUAN DENGAN MAKSUD TERTENTU.

» PERJALANAN BERBASISKAN RUMAH (*HOME BASED TRIP/RESIDENTIAL*)

MERUPAKAN PERJALANAN YANG SALAH SATU ATAU KEDUA ZONANYA (ASAL DAN TUJUAN) ADALAH RUMAH. BISA JUGA MERUPAKAN SEBUAH PERGERAKAN YANG DIAWALI DARI RUMAH DAN DIAKHIRI DI RUMAH, ATAU SALAH SATUNYA DIAWALI DARI RUMAH DAN DIAKHIRI DI ZONA YANG TIDAK ADA SANGKUT PAUTNYA DENGAN RUMAH MAUPUN SEBALIKNYA.

MENURUT TAMIN (1997) FAKTOR-FAKTOR YANG BIASANYA DIPERHITUNGGAN SEBAGAI PEUBAH PENENTU BANGKITAN PERGERAKAN DARI LINGKUNGAN PERUMAHAN ADALAH :

- a) PENDAPATAN
- b) PEMILIKAN KENDARAAN
- c) STRUKTUR RUMAH TANGGA
- d) UKURAN RUMAH TANGGA
- e) NILAI LAHAN
- f) KEPADATAN DAERAH PEMUKIMAN
- g) AKSESIBILITAS

» PERJALANAN BERBASISKAN BUKAN RUMAH (*NON HOME BASED TRIP/NON RESIDENTIAL*)

MERUPAKAN PERJALANAN YANG BAIK ASAL ATAU TUJUANNYA, TIDAK BERHUBUNGAN SAMA SEKALI DENGAN RUMAH. PERJALANAN SEMACAM INI, BIASANYA JUGA DISEBUT DENGAN PERJALANAN BERBASISKAN ZONA (*ZONE BASED TRIP*) KARENA TEMPAT ASAL DAN TUJUANNYA ADALAH ZONA YANG TIDAK ADA SANGKUT PAUTNYA DENGAN RUMAH, SEPERTI MISALNYA PERJALANAN DARI KANTOR KE BANDAR UDARA, DARI TEMPAT KERJA KE PASAR, DARI KAMPUS/SEKOLAH KE PERPUSTAKAAN ATAU TAMAN BUDAYA DAN LAIN-LAIN. PERJALANAN SEPERTI INI

BOLEH DIKATAKAN SEBAGAI “PERJALANAN ANTARA” PADA PERJALANAN BERBASIS RUMAH KARENA ASAL DAN TUJUAN PERJALANANNYA ADALAH SEMUA ZONA DI LUAR ZONA PERUMAHAN SEPERTI YANG TELAH DILIHAT DI ATAS.

#### ↳ SEBARAN PERJALANAN

DALAM SUATU LINGKUP KOTA, TERDAPAT BANYAK SEKALI ZONA-ZONA ATAU KAWASAN-KAWASAN. MISALKAN ZONA YANG BERFUNGSI SEBAGAI TEMPAT ASAL ADA 10, DAN ZONA YANG BERFUNGSI SEBAGAI TEMPAT TUJUAN ARUS KENDARAAN, ORANG, ATAUPUN BARANG JUGA ADA 10, MAKA AKAN TIMBUL SEMACAM PENYEBARAN ATAU PEMBAGIAN JUMLAH PERJALANAN KENDARAAN, ORANG, ATAUPUN BARANG KE SEMUA ZONA TERSEBUT.

#### ↳ PEMILIHAN MODA ANGKUTAN

BERFUNGSI UNTUK MENGHITUNG DAN MEMPERKIRAKAN JUMLAH ARUS ORANG DAN BARANG YANG MENGGUNAKAN ALAT ANGKUT (KENDARAAN) TERTENTU DARI ZONA ASAL KE ZONA TUJUAN. ALAT ANGKUT (KENDARAAN) DIISTILAHKAN DENGAN MODA TRANSPORTASI.

#### ↳ PEMILIHAN RUTE / PEMBEBANAN JARINGAN LALULINTAS

ADANYA TAHAP INI DISEBABKAN OLEH TERDAPATNYA LEBIH DARI SATU ALTERNATIF PILIHAN JALUR GERAK (RUTE TEMPUH) YANG MENGHUBUNGKAN TEMPAT ASAL DENGAN TUJUAN. SEBAGAI CONTOH, UNTUK BEPERGIAN DARI SEMARANG KE JAKARTA *TRIP MAKER* PERLU MEMILIH APAKAH AKAN NAIK MOBIL, KERETA API, ATAU PESAWAT.

DALAM MEMILIH RUTE, SANG PELAKU PERGERAKAN, SANGAT DIPENGARUHI KARAKTERISTIK ATAU PERILAKUNYA OLEH BERBAGAI FAKTOR TERTENTU. NAMUN, SECARA UMUM RUTE YANG DIPILIH ADALAH RUTE YANG MEMILIKI CIRI-CIRI BERUPA JARAK TERDEKAT, WAKTU TERSINGKAT, DAN BIAYA TERMURAH.

HASIL KAJIAN TAHAP PILIHAN MODA ANGKUTAN MERUPAKAN MASUKAN BAGI PIHAK PENGUSAHA JASA ANGKUTAN, SEBAGAI INFORMASI PASAR YANG MEREKA HADAPI.

## 2.5 Karakteristik Pergerakan Berdasarkan pada Permintaan Transportasi

DARI URAIAN DIATAS DIKETAHUI KAITAN ANTARA TATA GUNA LAHAN DAN KEBUTUHAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI (ALAT PENDUKUNG) SEBAGAI PENGARUH DARI ADANYA PERGERAKAN PENDUDUK. SEDANGKAN DARI SIFAT UMUM KEBUTUHAN AKAN JASA TRANSPORTASI, MAKA DAPAT DITURUNKAN 2 (DUA) KARAKTERISTIK (SIFAT) YANG LEBIH SPESIFIK DARI KEBUTUHAN AKAN JASA TRANSPORTASI YAITU :

### *1. KARAKTERISTIK NON SPASIAL (BUKAN BERDASARKAN RUANG/SPACE)*

KEBUTUHAN AKAN JASA TRANSPORTASI TIMBUL DISEBABKAN OLEH HAL-HAL YANG BUKAN BERDASARKAN RUANG (*SPACE*). UNTUK MENGETAHUI FAKTOR-FAKTOR APA SAJA YANG MENJADI PENYEBAB TIMBULNYA KEBUTUHAN AKAN JASA TRANSPORTASI, BERDASARKAN KARAKTERISTIK BUKAN RUANG, MAKA HARUS MEMFORMULASIKAN 3 (TIGA) PERTANYAAN PENTING BERIKUT INI:

- a) MENGAPA TERJADI KEBUTUHAN AKAN JASA TRANSPORTASI? (*WHY*)
- b) KAPAN TERJADI KEBUTUHAN AKAN JASA TRANSPORTASI? (*WHEN*)
- c) MODA TRANSPORTASI APA YANG AKAN DIGUNAKAN? (*WHAT*)

### a) MENGAPA TERJADI KEBUTUHAN AKAN JASA TRANSPORTASI? (*WHY*)

KEBUTUHAN AKAN JASA TRANSPORTASI TERJADI KARENA ADANYA AKTIVITAS-AKTIVITAS BERIKUT:

- A. AKTIVITAS EKONOMI
- B. AKTIVITAS SOSIAL
- C. AKTIVITAS BUDAYA
- D. AKTIVITAS PENDIDIKAN
- E. AKTIVITAS REKREASI
- F. AKTIVITAS KEGIATAN LAINNYA

AKTIVITAS-AKTIVITAS INI AKAN MENIMBULKAN KEBUTUHAN UNTUK MELAKUKAN PERJALANAN DAN SATU LOKASI KE LOKASI LAIN DI MANA AKTIVITAS ITU BERADA, SEHINGGA TERBENTUKLAH SEMACAM KLASIFIKASI PROFIL PERJALANAN (*TRIP PROFILE*) YANG SESUAI DENGAN AKTIVITAS MASYARAKAT. PADA MASING-MASING PROFIL PERJALANAN INI DAPAT DIHITUNG JUMLAH PERJALANAN YANG DILAKUKAN DAN INI DIJADIKAN SEBAGAI JUMLAH KEBUTUHAN AKAN JASA TRANSPORTASI UNTUK TIAP-TIAP PROFIL PERJALANAN.

b) KAPAN TERJADI KEBUTUHAN AKAN JASA TRANSPORTASI? (*WHEN*)

BEBERAPA PERJALANAN CENDERUNG MEMILIKI JADWAL, ARTINYA TERJADI DALAM WAKTU YANG TERATUR. SEPERTI PERJALANAN KE DAN DARI TEMPAT Mencari nafkah yang dibentuk oleh aktivitas ekonomi. Selain itu ada pula profil perjalanan yang terjadinya sekali dalam seminggu, sebulan, setahun, atau tidak menentu, seperti profil perjalanan wisata.

c) APA MODA TRANSPORTASI YANG AKAN DIGUNAKAN? (*WHAT*)

Dalam melayani jumlah perjalanan yang terjadi, tentu disediakan fasilitas-fasilitas transportasi berupa alat angkutan (sarana). Dengan mempertimbangkan kondisi geografis suatu wilayah (atau negara), tentu tidak bisa mengandalkan satu jenis moda transportasi saja, tetapi untuk mencapai suatu tingkat efektifitas tertentu, disediakanlah lebih dari satu jenis moda transportasi. Maka dalam keadaan seperti ini, jumlah perjalanan yang dalam hal ini adalah orang-orang yang melakukan perjalanan (*TRIP MAKER*) akan dihadapkan kepada beberapa alternatif pilihan alat angkut (moda transportasi) apa yang digunakan untuk mencapai tujuan.

2. *KARAKTERISTIK SPASIAL (BERDASARKAN RUANG/SPACE)*

KEBUTUHAN AKAN JASA TRANSPORTASI TIMBUL DISEBABKAN OLEH KARENA TEMPAT-TEMPAT BERAKTIVITAS ORANG-ORANG YANG MELAKUKAN PERJALANAN TERSEBAR SECARA SPASIAL SEBAGAI AKIBAT DAN KEBIJAKAN PENGATURAN TATA RUANG SUATU LINGKUP WILAYAH (LOKAL, KOTA, REGIONAL DAN NASIONAL), YANG DISEBUT DENGAN *LAND USE PLANNING*.

## 2.6 Karakteristik Pergerakan

KEBUTUHAN PERJALANAN / PERGERAKAN ANTAR GUNA LAHAN AKAN MENENTUKAN JUMLAH DAN KARAKTERISTIK PERGERAKAN PENDUDUK. DENGAN KATA LAIN, BESARNYA JUMLAH PERJALANAN YANG TERJADI KE PUSAT PERDAGANGAN AKAN SEBANDING DENGAN INTENSITAS KEGIATAN KAWASAN PERDAGANGAN ITU SENDIRI, BAIK DILIHAT DARI TINGKAT PELAYANAN MAUPUN JENIS-JENIS KEGIATAN YANG ADA DI DALAMNYA. JUMLAH DAN KARAKTERISTIK PERGERAKAN YANG TERJADI DI KOTA DAPAT DISEBUT DENGAN POLA BANGKITAN DAN TARIKAN PERJALANAN, TERGANTUNG PADA DUA ASPEK TATA GUNA LAHAN, YAITU :

1. JENIS TATA GUNA LAHAN ( JENIS PENGGUNAAN LAHAN )
2. JUMLAH AKTIFITAS DAN INTENSITAS PADA TATA GUNA LAHAN TERSEBUT

PERGERAKAN PENDUDUK UNTUK MENCAPAI SUATU TEMPAT TERTENTU MELAHIRKAN SUATU PERJALANAN. KARAKTERISTIK PERJALANAN PENDUDUK YANG DIHASILKAN TENTU AKAN BERBEDA-BEDA, TERGANTUNG DARI TUJUAN PERJALANAN ITU SENDIRI.

BERBAGAI KARAKTERISTIK PERJALANAN / PERGERAKAN YANG TERJADI SEBENARNYA MERUPAKAN FUNGSI DARI :

1. POLA DAN PERKEMBANGAN GUNA LAHAN KOTA.
2. KARAKTERISTIK SOSIAL EKONOMI PELAKU PERJALANAN
3. SIFAT DAN KEMAMPUAN SISTEM PERANGKUTAN YANG ADA (BRUTON, 1985).

MENURUT ALVINSYAH & SOEHODHO, S (1997) TERDAPAT DUA FAKTOR PENTING YANG MEMPENGARUHI KARAKTERISTIK PERJALANAN YAITU PANJANG PERJALANAN DAN MAKSUD PERJALANAN.

#### A. PANJANG PERJALANAN

PANJANG SUATU PERJALANAN MEMILIKI PENGARUH TERHADAP PELAKU PERJALANAN DALAM PEMILIHAN MODA.

#### B. MAKSUD PERJALANAN

BERDASARKAN PENELITIAN YANG TELAH DILAKUKAN SEBELUMNYA MENUNJUKKAN BAHWA ADA SUATU HUBUNGAN ANTARA JUMLAH ORANG YANG MENGGUNAKAN ANGKUTAN UMUM DENGAN MAKSUD PERJALANAN. PERJALANAN DARI RUMAH (*HOME-BASED*) SECARA UMUM MENUNJUKKAN JUMLAH PENGGUNA ANGKUTAN UMUM LEBIH BANYAK DARIPADA PERJALANAN TIDAK DARI RUMAH (*NON HOME-BASED*), BEGITU PULA UNTUK PERJALANAN KESEKOLAH DAN BEKERJA (*HOME BASED SCHOOL AND WORK*) MENUNJUKKAN PENGGUNAAN ANGKUTAN UMUM LEBIH BANYAK DARIPADA PERJALANAN BERBELANJA (*HOME-BASED SHOPPING*). HAL INI DAPAT DIJELASKAN DENGAN FAKTA BAHWA KENDARAAN BERMOTOR PENTING UNTUK BEBERAPA JENIS PERJALANAN.

## 2.7 Karakteristik Pelaku Pergerakan

ALVINSYAH (1997) MENYATAKAN BAHWA TERDAPAT BEBERAPA FAKTOR PENTING YANG MEMPENGARUHI KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN, YAITU :

#### A. TINGKAT PENDAPATAN

PENGGUNAAN KENDARAAN PRIBADI UNTUK MELAKUKAN PERJALANAN TERGANTUNG PADA KEMAMPUAN SESEORANG UNTUK MEMBELI DAN MEMELIHARANYA. SEHINGGA KEPEMILIKAN SEPEDA MOTOR ATAU MOBIL MERUPAKAN SUATU FUNGSI DARI TINGKAT

PENDAPATAN DAN OLEH SEBAB ITU, PENDAPATAN MEMILIKI PENGARUH TERHADAP PEMILIHAN MODA.

#### B. KEPEMILIKAN KENDARAAN

KEPEMILIKAN KENDARAAN MERUPAKAN FAKTOR YANG PALING PENTING PENGARUHNYA TERHADAP PEMILIHAN MODA. RUMAH TANGGA TANPA KENDARAAN PRIBADI MENGHASILKAN BANGKITAN PERJALANAN YANG LEBIH RENDAH DARIPADA YANG MEMILIKI KENDARAAN.

#### C. KEPADATAN DAN PENGEMBANGAN TEMPAT TINGGAL

DARI PENELITIAN SEBELUMNYA DIPEROLEH BAHWA DENGAN BERKURANGNYA KEPADATAN RUMAH TANGGA, MAKA PENGGUNAAN ANGKUTAN UMUM BERKURANG PULA. DARI STUDI TRANSPORTASI LAINNYA DIPEROLEH SUATU HUBUNGAN TERBALIK ANTARA PERJALANAN KESEKOLAH DENGAN ANGKUTAN UMUM DAN DENGAN KEPADATAN TEMPAT TINGGAL, SEDANGKAN UNTUK JENIS PERJALANAN LAINNYA DIPEROLEH HUBUNGAN LANGSUNG. SALAH SATU FAKTOR PENYEBAB ADANYA HUBUNGAN TERBALIK UNTUK PERJALANAN KESEKOLAH DENGAN KEPADATAN TEMPAT TINGGAL ADALAH BESARNYA PERJALANAN DENGAN BERJALAN KAKI KESEKOLAH TERUTAMA PADA WILAYAH. DENGAN KEPADATAN PENDUDUK YANG TINGGI.

#### D. FAKTOR SOSIAL EKONOMI LAINNYA

UKURAN KELUARGA, STRUKTUR JENIS KELAMIN DALAM KELUARGA, PROPORSI WANITA YANG TELAH BERUMAH TANGGA DAN JENIS PEKERJAAN KEPALA RUMAH TANGGA MERUPAKAN FAKTOR PENTING LAINNYA YANG MEMPENGARUHI PEMILIHAN MODA.

## 2.8 Pengujian Statistik

UNTUK MEMUDAHKAN DALAM PROSES PENGUJIAN STATISTIK, SEKARANG INI TELAH BERKEMBANG BEBERAPA PROGRAM *SOFTWARE* UNTUK PENGOLAHAN DATA STATISTIK ANTARA LAIN MICROSOFT EXCEL, MICROSTATE, SPSS (*STATISTICAL PRODUCT AND SERVICE SOLUTION*) DAN



LAIN-LAIN. UNTUK PENGOLAHAN DATA DALAM PEMBUATAN TESIS INI MENGGUNAKAN PROGRAM SPSS 11.5 (*STATISTICAL PRODUCT AND SERVICE SOLUTION*).

METODE YANG DIGUNAKAN ADALAH 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), PEMILIKAN 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 PEMILIKAN KENDARAAN.

#### TAHAP 2

SETIAP KELUARGA YANG DIDAPAT DARI *HOME INTERVIEW* HARUS DICOCOKKAN UNTUK MASING-MASING KATEGORI, TERGANTUNG DARI DATA UNTUK MASING-MASING KELUARGA TERSEBUT (PEMILIKAN 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 MENGALIHKAN JUMLAH KELUARGA PADA ZONA TERSEBUT UNTUK SETIAP KATEGORI DARI HASILNYA DIJUMLAHKAN.

SECARA MATEMATIS HUBUNGAN TERSEBUT SEPERTI DIBAWAH INI :

$$P_i = \sum_{c=1}^n T_c H_c(i) \dots\dots\dots (2.1)$$

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. TIDAK 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

BAB II.....	18
TINJAUAN PUSTAKA.....	18
2.1  KEPADATAN .....	18
2.2  PEMUKIMAN.....	20
2.2.1. PERUMAHAN DAN PEMUKIMAN MENURUT PARA PAKAR .....	22
2.2.2. POLA PEMUKIMAN.....	25
2.2.3. POLA PENGGUNAAN RUANG / LAHAN KOTA .....	26
1. <b>PENDEKATAN EKOLOGIKAL</b> .....	27
2. <b>PENDEKATAN EKONOMI</b> .....	31
3. <b>PENDEKATAN MORFOLOGI KOTA</b> .....	31
4. <b>PENDEKATAN SISTEM KEGIATAN</b> .....	32
5. <b>PENDEKATAN-PENDEKATAN EKOLOGI FAKTORIAL</b> .....	36
2.2.4. PERUMAHAN FORMAL DAN INFORMAL .....	37
2.3  KEPADATAN PEMUKIMAN .....	38
2.4  POLA PERGERAKAN.....	38
2.5  KARAKTERISTIK PERGERAKAN BERDASARKAN PADA PERMINTAAN TRANSPORTASI 44	
2.6  KARAKTERISTIK PERGERAKAN .....	46
2.7  KARAKTERISTIK PELAKU PERGERAKAN .....	47
2.8  PENGUJIAN STATISTIK .....	48

## 4 BAB III

# 5 METODOLOGI PENELITIAN

### 2.9 Pendekatan Penelitian

PENELITIAN INI BERTUJUAN UNTUK MENGETAHUI HUBUNGAN KEPADATAN PEMUKIMAN DAN POLA PERGERAKAN DI KOTA SEMARANG DENGAN MENITIKBERATKAN PADA KONDISI EKSISTING MENGENAI KEPADATAN PEMUKIMAN DAN POLA PERGERAKAN, DENGAN OBYEK PENELITIAN ADALAH PEMUKIMAN YANG ADA DALAM KELURAHAN KUNINGAN, KELURAHAN NGESREP, DAN KELURAHAN PESANTREN DI KOTA SEMARANG.

PERKEMBANGAN PEMUKIMAN PADA BAGIAN-BAGIAN KOTA TIDAKLAH SAMA, TERGANTUNG PADA KARAKTERISTIK KEHIDUPAN MASYARAKAT, POTENSIAL SUMBER DAYA (KESEMPATAN KERJA) YANG TERSEDIA, KONDISI FISIK ALAMI SERTA FASILITAS KOTA YANG TERUTAMA BERKAITAN DENGAN TRANSPORTASI. PENGELOMPOKKAN PEMUKIMAN DI WILAYAH KOTA SEMARANG YANG SEBAGIAN BESAR TERSEBAR DI DAERAH PENGEMBANGAN KOTA, MENYEBABKAN TIMBULNYA VARIASI-VARIASI ATAU KEKHUSUSAN ANTARA SATU LINGKUNGAN PEMUKIMAN DENGAN PEMUKIMAN YANG LAIN. DI DALAM PENGELOMPOKKAN PEMUKIMAN INI TERDAPAT POLA–POLA KEPADATAN PEMUKIMAN YANG BERBEDA-BEDA SESUAI DENGAN KARAKTERISTIKNYA MASING-MASING.

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 YANG SESUAI DENGAN POLA PERGERAKAN DI KAWASAN TERTENTU.

BERDASARKAN PADA PENELITIAN TERDAHULU DIKETAHUI ADA BEBERAPA FAKTOR YANG MEMPENGARUHI TERBENTUKNYA POLA PERGERAKAN, SEPERTI YANG DIKLASIFIKASIKAN OLEH TAMIN (1997), YAITU BAHWA FAKTOR PENENTU BANGKITAN PERGERAKAN DARI LINGKUNGAN PERUMAHAN ADALAH :

- a) PENDAPATAN
- b) PEMILIKAN KENDARAAN
- c) STRUKTUR RUMAH TANGGA
- d) UKURAN RUMAH TANGGA
- e) NILAI LAHAN
- f) KEPADATAN DAERAH PEMUKIMAN
- g) AKSESIBILITAS

ADANYA FAKTOR-FAKTOR PENENTU BANGKITAN PERGERAKAN MENYEBABKAN TIMBUL KARAKTERISTIK POLA PERGERAKAN YANG BERDASARKAN PADA PERMINTAAN TRANSPORTASI. KEBUTUHAN PERMINTAAN TRANSPORTASI INI DIDASARKAN PADA 3 (TIGA) PERTANYAAN PENTING *WHY*, *WHEN*, DAN *WHAT* (MENGAPA SERTA KAPAN KEBUTUHAN TRANSPORTASI YANG DIBUTUHKAN, DAN APA YANG DIGUNAKAN).

ADAPUN PENDEKATAN YANG DIGUNAKAN UNTUK MENGETAHUI HUBUNGAN ANTARA KEPADATAN PEMUKIMAN DAN POLA PERGERAKAN ADALAH DENGAN METODE ANALISA KLASIFIKASI SILANG (*CROSSSTABS*) ATAU DISEBUT JUGA ANALISIS KATEGORI.

## 2.10 Wilayah Studi

OBYEK DALAM PENELITIAN INI ADALAH PEMUKIMAN YANG ADA DALAM KELURAHAN KUNINGAN, KELURAHAN NGESREP, DAN KELURAHAN PESANTREN DI KOTA SEMARANG. PEMILIHAN INI MENGACU PADA DATA MENGENAI NAMA DESA / KELURAHAN DAN KEPADATAN PENDUDUK TIAP KELURAHAN DALAM KOTA SEMARANG DALAM ANGKA 2005 ( LIHAT LAMPIRAN ), YANG TELAH DIURUTKAN DARI KELURAHAN DENGAN TINGKAT KEPADATAN PALING TINGGI KE YANG PALING RENDAH. KEMUDIAN DIAMBIL DATA YANG ADA DIURUTAN PALING ATAS, TENGAH DAN PALING BAWAH UNTUK MEWAKILI PERBEDAAN DALAM TINGKAT KEPADATAN, YAITU :

1. KELURAHAN DENGAN TINGKAT KEPADATAN PALING TINGGI =  
33.268 PENDUDUK TIAP KM<sup>2</sup> = KELURAHAN KUNINGAN

2. KELURAHAN DENGAN TINGKAT KEPADATAN SEDANG =  
5.947 PENDUDUK TIAP KM<sup>2</sup> = KELURAHAN NGESREP
3. KELURAHAN DENGAN TINGKAT KEPADATAN PALING RENDAH =  
177 PENDUDUK TIAP KM<sup>2</sup> = KELURAHAN PESANTREN

PENDUDUK YANG TINGGAL DALAM PEMUKIMAN DI KETIGA KELURAHAN DIATAS DI TELITI UNTUK KEMUDIAN DIKETAHUI POLA PERGERAKANNYA TERKAIT DENGAN KEPADATAN PENDUDUK DI KELURAHAN TERSEBUT.

### 2.11 Hipotesis Penelitian

SETELAH MERUMUSKAN PERMASALAHAN, SELANJUTNYA DIBUAT SUATU DUGAAN SEMENTARA, YANG KEBENARANNYA PERLU DIUJI. PENELITIAN INI DILAKUKAN UNTUK MEMBUKTIKAN HIPOTESIS BERDASARKAN DATA-DATA YANG TERKUMPUL, BERDASARKAN HIPOTESIS DI BAWAH :

“ ADA HUBUNGAN ANTARA KEPADATAN PEMUKIMAN DENGAN POLA PERGERAKAN DI KAWASAN PEMUKIMAN, DALAM KELURAHAN KUNINGAN, KELURAHAN NGESREP, DAN KELURAHAN PESANTREN DI KOTA SEMARANG.  
“

### 2.12 Operasionalisasi Variabel Penelitian

OPERASIONALISASI VARIABEL DIMAKSUDKAN UNTUK MENENTUKAN INDIKATOR-INDIKATOR PENELITIAN DARI VARIABEL-VARIABEL YANG AKAN DITELITI. ADAPUN INDIKATOR-INDIKATOR TERSEBUT AKAN MEMPENGARUHI INSTRUMEN–INSTRUMEN YANG DIGUNAKAN DALAM MEMBUAT KUESIONER RESPONDEN.

BERDASARKAN HIPOTESIS DAN PENDEKATAN PENELITIAN DIATAS, MAKA VARIABEL-VARIABEL PENELITIAN DAPAT DIURAIKAN MENJADI SEBAGAI BERIKUT :

#### A. VARIABEL KEPADATAN PEMUKIMAN

KEPADATAN PEMUKIMAN ADALAH PERBANDINGAN JUMLAH PENDUDUK DENGAN LUASANNYA DI SUATU WILAYAH PEMUKIMAN,

DIMANA PENDUDUKNYA MENGELOMPOK MEMBENTUK SUATU POLA TERTENTU YANG SESUAI DENGAN FAKTOR-FAKTOR YANG BERPENGARUH.

INDIKATOR YANG AKAN DITELITI DARI VARIABEL INI ADALAH :

- a. TINGKAT KEPADATAN BRUTTO DI DALAM SUATU PERUMAHAN YANG ADA DI WILAYAH KELURAHAN KUNINGAN, KELURAHAN NGESREP, DAN KELURAHAN PESANTREN DI KOTA SEMARANG; YAITU PERBANDINGAN ANTARA TOTAL SELURUH PENDUDUK DI SATU KAWASAN PERUMAHAN DENGAN LUAS WILAYAH KAWASAN PERUMAHANNYA.

INFORMASI YANG DIPERLUKAN ADALAH MENGENAI :

- 1) JUMLAH PENDUDUK
  - 2) LUASAN WILAYAH
- b. POLA PENGGUNAAN RUANG DI DALAM SUATU PERUMAHAN YANG ADA DI WILAYAH KELURAHAN KUNINGAN, KELURAHAN NGESREP, DAN KELURAHAN PESANTREN DI KOTA SEMARANG; POLA PENGGUNAAN RUANG DALAM SUATU PERUMAHAN DITINJAU DARI KAJIAN GEOGRAFIS (LETAK), DENGAN INSTRUMEN PENELITIAN SEBAGAI BERIKUT :

- a) SOSIAL EKONOMI PENDUDUK DALAM SATU PERUMAHAN, DENGAN KENYATAAN BAHWA SEMAKIN TINGGI KELAS SOSIAL EKONOMI SESEORANG MAKA CENDERUNG AKAN MEMILIH PERUMAHAN YANG NYAMAN DAN SEHAT, SEHINGGA AKAN BERPENGARUH PADA PENGGUNAAN RUANGNYA.

DIBUTUHKAN INFORMASI SEPERTI DIBAWAH :

- 1) RATA-RATA TINGKAT PENDAPATAN TIAP KK DALAM SATU PERUMAHAN,
- 2) JUMLAH ANGGOTA KELUARGA YANG BEKERJA,
- 3) TINGKAT PENDIDIKAN,
- 4) JUMLAH ANGGOTA KELUARGA TIAP KK.



b) SARANA DAN PRASARANA YANG TERSEDIA DI DALAM PERUMAHAN

KETERSEDIAAN SARANA DAN PRASARANA YANG MEMADAI MEMPENGARUHI KEINGINAN MASYARAKAT UNTUK TINGGAL DI DALAM SUATU PERUMAHAN.

INFORMASI YANG DIBUTUHKAN ADALAH :

1) KETERSEDIAAN FASILITAS DIDALAM PERUMAHAN, YANG MELIPUTI :

- ☞ FASILITAS AIR BERSIH, DRAINASE, TELEKOMUNIKASI & LISTRIK
- ☞ FASILITAS PENDIDIKAN & IBADAH
- ☞ FASILITAS OLAHRAGA, TAMAN & KESEHATAN
- ☞ FASILITAS PERTOKOAN & PASAR
- ☞ JARINGAN TRANSPORTASI

2) KONDISI FASILITAS-FASILITAS YANG ADA SAAT INI.

c) KONDISI EKSISTING PERUMAHAN,

KONDISI YANG ADA DARI SUATU KAWASAN PEMUKIMAN JUGA MEMPENGARUHI KEPUTUSAN SESEORANG DALAM MEMILIH TEMPAT TINGGAL.

DIBUTUHKAN INFORMASI MENGENAI :

- 1) KETERATURAN, KEAMANAN, DAN KENYAMANAN
- 2) AKSESIBILITAS DAN MOBILITAS KE DAN DARI KAWASAN PEMUKIMAN
- 3) LETAK DAN KEDUDUKAN PEMUKIMAN TERHADAP LOKASI AKTIVITAS UTAMA (BEKERJA, BELAJAR, BELANJA, DAN LAIN-LAIN)
- 4) PERBANDINGAN RUANG PUBLIK ATAU KAWASAN BERIMBANG

## **B. VARIABEL POLA PERGERAKAN**

POLA PERGERAKAN ADALAH PERJALANAN / PERGERAKAN ORANG, SATU ARAH DARI ZONA ASAL KE ZONA TUJUAN DENGAN MAKSUD TERTENTU YANG MEMBENTUK SUATU POLA BERDASARKAN FAKTOR-FAKTOR TERTENTU.

INDIKATOR YANG DITELITI DALAM TESIS INI ADALAH :

a. BESARAN / JUMLAH / INTENSITAS PERGERAKAN,

PENELITIAN INI BERDASARKAN PADA PERJALANAN BERBASIS RUMAH (*HOME BASED TRIP/RESIDENTIAL*), SEHINGGA INTENSITAS PERGERAKAN DIUKUR DARI BERAPA KALI TERJADINYA PERGERAKAN DALAM SEHARI, SEMINGGU, SEBULAN, SETAHUN, ATAU TIDAK MENENTU (SEPERTI UNTUK PERJALANAN WISATA), YANG SALAH SATU ATAU KEDUA ZONANYA (ASAL DAN TUJUAN) ADALAH RUMAH.

INFORMASI YANG DIPERLUKAN ADALAH MENGENAI :

1) BESARAN / JUMLAH / INTENSITAS PERGERAKAN DALAM SEMINGGU YANG DILAKUKAN OLEH ANGGOTA KELUARGA / ORANG-ORANG YANG MELAKUKAN PERJALANAN (*TRIP MAKER*) DALAM SATU KK.

b. MODA ANGKUTAN YANG DIGUNAKAN,

UNTUK MENCAPAI SUATU TINGKAT EFEKTIFITAS TERTENTU, DISEDIAKANLAH LEBIH DARI SATU JENIS MODA TRANSPORTASI. MAKA DALAM KEADAAN SEPERTI INI ORANG-ORANG YANG MELAKUKAN PERJALANAN (*TRIP MAKER*) AKAN DIHADAPKAN KEPADA BEBERAPA ALTERNATIF PILIHAN ALAT ANGKUT (MODA TRANSPORTASI) APA YANG DIGUNAKAN UNTUK MENCAPAI TUJUAN.

DIBUTUHKAN INFORMASI MENGENAI :

1) PILIHAN MODA ANGKUTAN YANG DIGUNAKAN OLEH ANGGOTA KELUARGA / ORANG-ORANG YANG MELAKUKAN PERJALANAN (*TRIP MAKER*) DALAM SATU KK.

c. MAKSUD PERJALANAN,

MAKSUD PERJALANAN BIASANYA DILATARBELAKANGI OLEH ADANYA AKTIVITAS-AKTIVITAS BERIKUT: A. AKTIVITAS EKONOMI

B. AKTIVITAS SOSIAL

C. AKTIVITAS BUDAYA

D. AKTIVITAS PENDIDIKAN

E. AKTIVITAS REKREASI

F. AKTIVITAS KEGIATAN LAINNYA

SEHINGGA TERBENTUKLAH SEMACAM KLASIFIKASI PROFIL PERJALANAN (*TRIP PROFILE*) YANG SESUAI DENGAN AKTIVITAS MASYARAKAT.

INFORMASI YANG DIBUTUHKAN ADALAH:

1) TUJUAN UTAMA PERJALANAN, YANG DILAKUKAN OLEH ANGGOTA KELUARGA / ORANG-ORANG YANG MELAKUKAN PERJALANAN (*TRIP MAKER*) DALAM SATU KK.

d. KAPAN / WAKTU DILAKUKAN PERJALANAN,

BEBERAPA PERJALANAN CENDERUNG MEMILIKI JADWAL, ARTINYA TERJADI DALAM WAKTU YANG TERATUR. OLEH AHLI PERLALULINTASAN, WAKTU ORANG MELAKUKAN PERJALANAN INI DIKELOMPOKKAN KE DALAM SATUAN-SATUAN WAKTU TERTENTU, SEPERTI DALAM 1 JAM, 1 HARI, 1 MINGGU, 1 BULAN, DAN 1 TAHUN.

DIBUTUHKAN INFORMASI MENGENAI :

1) KAPAN / WAKTU DILAKUKAN PERJALANAN, YANG DILAKUKAN OLEH ANGGOTA KELUARGA / ORANG-ORANG YANG MELAKUKAN PERJALANAN (*TRIP MAKER*) DALAM SATU KK.

e. JARAK PERJALANAN,

DIHITUNG DARI JARAK ANTARA ZONA ASAL DAN ZONA TUJUAN, DAPAT PULA MENGGUNAKAN FAKTOR LAMANYA PERJALANAN YANG DITEMPUH DARI ZONA ASAL KE ZONA TUJUAN.

INFORMASI YANG DIBUTUHKAN ADALAH :

- 1) JARAK PERJALANAN, YANG DILAKUKAN OLEH ANGGOTA KELUARGA / ORANG-ORANG YANG MELAKUKAN PERJALANAN (*TRIP MAKER*) DALAM SATU KK.

### 2.13 Pengumpulan Data

UNTUK Mendukung operasionalisasi variabel diperlukan data-data yang valid dengan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

- **DATA PRIMER**

Merupakan data-data yang langsung dicari dan dikumpulkan dari objek pengamatannya dan cara mengumpulkannya dengan melakukan wawancara baik secara lisan (tanya jawab) menggunakan alat bantu sejenis angket, daftar isian atau daftar pertanyaan (kuesioner) yang sudah dipersiapkan sebelumnya, atau peralatan lain yang serupa seperti formulir survei.

Responden dari kalangan masyarakat perumahan yang tinggal di wilayah Kelurahan Kuningan, Kelurahan Ngesrep, dan Kelurahan Pesantren di Kota Semarang, ditujukan bagi penggalan pendapat mengenai karakteristik sosial demografi masyarakat, serta pola pergerakan yang dilakukan. Metoda pengambilan sampel dilakukan dengan teknik "*STRATIFIED RANDOM SAMPLING*". Masyarakat yang menjadi responden dikelompokkan kedalam tiga kelompok, yaitu :

1. Masyarakat yang tinggal dalam pemukiman di Kelurahan dengan tingkat kepadatan paling tinggi,
2. Masyarakat yang tinggal dalam pemukiman di Kelurahan dengan tingkat kepadatan sedang,

3. MASYARAKAT YANG TINGGAL DALAM PEMUKIMAN DI  
KELURAHAN DENGAN TINGKAT KEPADATAN PALING RENDAH.

UNTUK MENGETAHUI JUMLAH SAMPEL MINIMUM YANG DIAMBIL  
MAKA TERLEBIH DAHULU DILAKUKAN *PILOT SURVEY* DENGAN  
JUMLAH SAMPEL ADALAH 42.

DARI HASIL SEBARAN *QUESTIONER* KEMUDIAN DILAKUKAN UJI  
VALIDITAS. VALIDITAS ADALAH SUATU CARA YANG MENUNJUKKAN  
TINGKAT-TINGKAT KEVALIDAN ATAU KESTABILAN SUATU  
INSTRUMEN (ARIKUNTO, 1996 : 158). UJI VALIDITAS DIGUNAKAN  
UNTUK MENGETAHUI APAKAH *QUESTIONER* DAPAT  
MENGUNGKAPKAN DATA-DATA YANG ADA PADA VARIABEL-  
VARIABEL PENELITIAN SECARA TEPAT. HASIL PENGUJIAN DARI  
VALIDITAS *QUESTIONER* DAPAT DIGUNAKAN UNTUK MENGETAHUI  
SEJAUH MANA DATA-DATA YANG TERKUMPUL DAPAT SESUAI  
DENGAN VARIABEL-VARIABEL PENELITIAN. PENGUKURAN  
VALIDITAS MENGGUNAKAN KORELASI PEARSON (*PRODUCT  
MOMENT*), HASIL PERHITUNGANNYA DISAJIKAN PADA TABEL 3.1

**TABEL 3.1**  
**HASIL UJI VALIDITAS**

No PERTANYAAN	VARIABEL	R HITUNG	R TABEL	KETERANGAN
6	KEPADATAN PEMUKIMAN			
7	- STATUS KEPEMILIKAN RUMAH	0,580	0,312	VALID
8	- LAMA TINGGAL	0,317	0,312	VALID
9	- TEMPAT TINGGAL SEBELUMNYA	0,528	0,312	VALID
10	- STATUS RUMAH SEBELUMNYA			
14	- PERTIMBANGAN PINDAH KE RUMAH SEKARANG	0,481	0,312	VALID
	- PENGHASILAN TIAP BULAN	0,392	0,312	VALID
	POLA PERGERAKAN			
18	- JARAK RUMAH DENGAN TUJUAN UTAMA	0,648	0,312	VALID
19	- LAMA PERJALANAN KE TUJUAN UTAMA	0,459	0,312	VALID
20	- KENDARAAN YANG	0,442	0,312	VALID
21	DIGUNAKAN	0,552	0,312	VALID
25	- ALASAN PEMILIHAN KENDARAAN	0,517	0,312	VALID
26	- JARAK RUMAH DENGAN LOKASI AKTIFITAS LAIN	0,385	0,312	VALID
27	- LAMA PERJALANAN KE	0,353	0,312	VALID
28	LOKASI AKTIFITAS LAIN	0,416	0,312	VALID
29	- KENDARAAN YANG DIGUNAKAN	0,380	0,312	VALID
30	- ALASAN PEMILIHAN KENDARAAN	0,491	0,312	VALID
31	- BIAYA TRANSPORTASI DALAM SEBULAN	0,338	0,312	VALID
	- JUMLAH KENDARAAN RODA 4			
	YANG DIMILIKI			
	- JUMLAH KENDARAAN RODA 2			
	YANG DIMILIKI			

BERDASARKAN HASIL PENGUJIAN VALIDITAS PADA TABEL DI ATAS DAPAT TERLIHAT BAHWA SEMUA ITEM PERTANYAAN PADA VARIABEL KEPADATAN PEMUKIMAN DAN POLA PERGERAKAN MEMILIKI R HITUNG > R TABEL, YAITU PADA DF = (N-2) YAITU : 42 - 2 = 40 DAN A = 5% SEBESAR 0,312. HAL INI BERARTI ALAT UKUR DARI VARIABEL YANG DIGUNAKAN VALID.

JUMLAH SAMPEL DIAMBIL MENURUT RUMUS YANG DIURAIKAN SUGIYONO (2005) :

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

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%, Z = 1,96 ;

99%, z = 2,58

$\sigma$  = SIMPANGAN BAKU

DENGAN MENGGUNAKAN RUMUS DIATAS, MAKA DAPAT DIHITUNG N, DENGAN TARAF KEPERCAYAAN 95%, DAN DARI HASIL UJI MENGGUNAKAN SPSS DIPEROLEH NILAI  $\sigma$  = 1.08276 SEHINGGA JUMLAH SAMPEL YAITU :

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

$$n \geq \left[ \frac{1,08276 \cdot 1,96}{0,2} \right]^2$$

$$n \geq 112,59 \approx 120 \text{ SAMPEL}$$

SEHINGGA JUMLAH MINIMAL RESPONDEN YANG DIAMBIL SEBAGAI SAMPEL ADALAH SEBANYAK 120.

SEDANGKAN UNTUK MENDAPATKAN PROPORSI PER TINGKAT KEPADATAN, JUMLAH RESPONDEN AWAL ADALAH :

$$\star \text{ TINGKAT KEPADATAN PALING TINGGI} = 18$$

$$\star \text{ TINGKAT KEPADATAN SEDANG} = 14$$

$$\star \text{ TINGKAT KEPADATAN PALING RENDAH} = 10$$

KEMUDIAN BERDASARKAN PROSENTASE DIHITUNG N MINIMAL TIAP SAMPLING, MISAL DARI TINGKAT KEPADATAN PALING TINGGI

$$= \left( \frac{18}{42} \right) \times 120 = 51,428 \approx 52$$

UNTUK LEBIH LENGKAPNYA DAPAT DILIHAT DALAM TABEL :

**TABEL 3.2 JUMLAH MINIMUM SAMPEL**

TINGKAT KEPADATAN	DATA	FAKTOR N SAMPLING	N MINIMAL
PALING TINGGI	18	0,43	52
SEDANG	14	0,33	40
PALING RENDAH	10	0,24	28
JUMLAH	42	1	120

SUMBER : DATA PRIMER YANG DIOLAH 2007

- **DATA SEKUNDER**

MERUPAKAN DATA ATAU INFORMASI YANG DIPEROLEH DALAM FORMAT YANG SUDAH TERSUSUN ATAU TERSTRUKTUR, BERUPA PUBLIKASI-PUBLIKASI, BROSUR-BROSUR MELALUI PIHAK LAIN (SEJENIS LEMBAGA ATAU INSTANSI MISALNYA) UNTUK MENDAPATKANNYA LANGSUNG MENDATANGI LEMBAGA ATAU INSTANSI YANG TERKAIT DENGAN PENELITIAN. DATA YANG DIBUTUHKAN ANTARA LAIN YAITU:

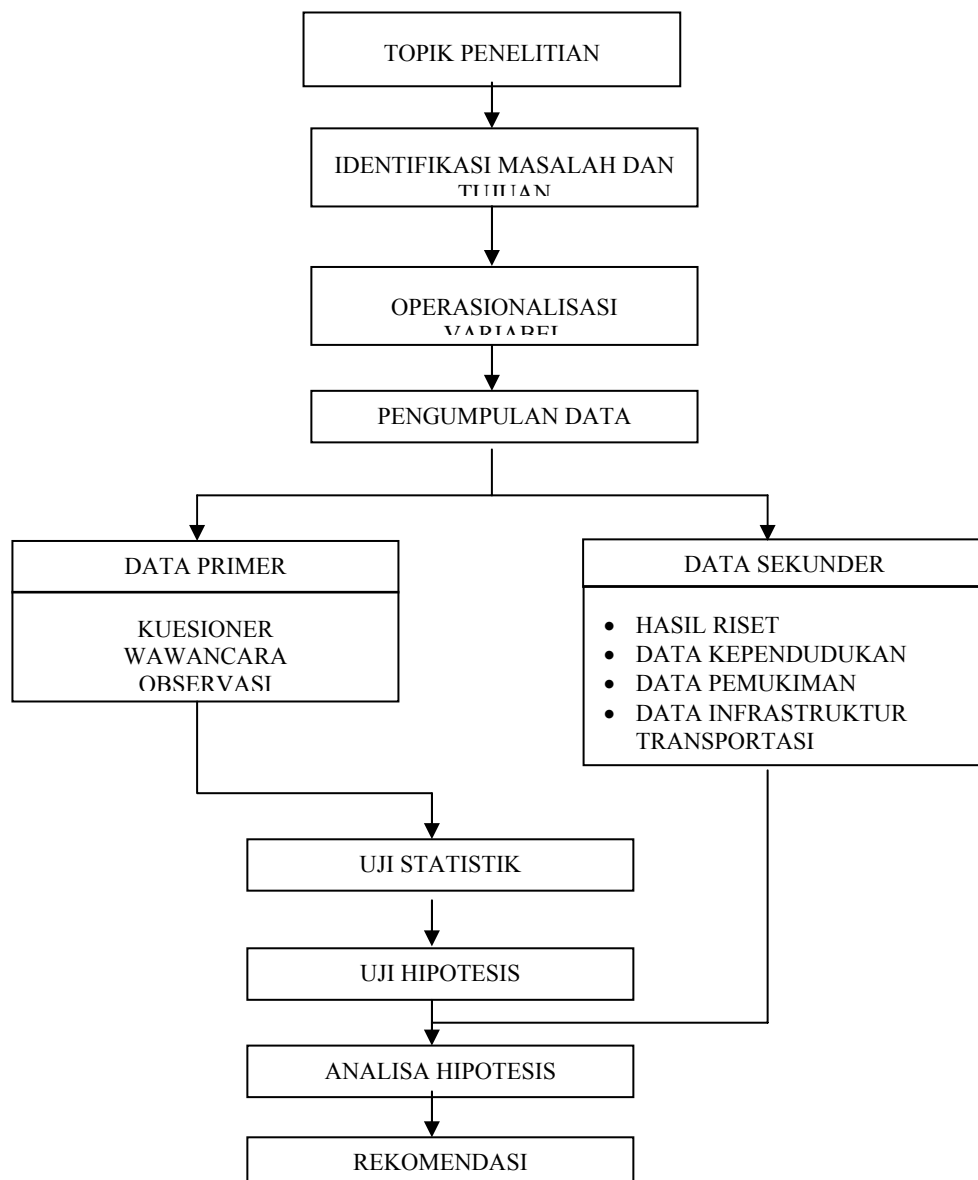
- a. DATA KEPENDUDUKAN



- b. DATA PEMUKIMAN
- c. DATA INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI
- d. DATA ADMINISTRASI KOTA SEMARANG
- e. PETA TATA GUNA LAHAN, PETA PEMUKIMAN , PETA JARINGAN JALAN

## 2.14 Diagram Alir Penelitian

DIAGRAM PENELITIAN SANGAT BERGUNA UNTUK MENGARAHKAN PARAMETER-PARAMETER PENELITIAN DALAM MEMECAHKAN SUATU MASALAH. MAKA DENGAN ADANYA DIAGRAM INI, DIHARAPKAN LANGKAH-LANGKAH YANG DIAMBIL DALAM MENYELESAIKAN SUATU MASALAH DAPAT TERUKUR DENGAN BAIK.



### **GAMBAR 3.1** **DIAGRAM ALIR PENELITIAN**

#### **2.15 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 SURVEI 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 DILANJUTKAN ADALAH PENGKODEAN (*CODING*). UNTUK HASIL SURVEI, *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.

## **2.16 Skala pengukuran**

AGAR TEORI HIPOTESA DAPAT DIUJI DENGAN BAIK, MAKA DIPERLUKAN ADANYA ALAT PENGUKURAN YANG TEPAT. TINGKAT UKURAN YANG DIGUNAKAN DALAM PENELITIAN, YAITU DAPAT BERUPA UKURAN NOMINAL, ORDINAL INTERVAL DAN *RATIO*. (S.S. STEVENS YANG DIHIMPUN OLEH MASRI SINGARIMBUN DAN SOFIAN EFFENDI, 1989 : 101)

DARI BEBERAPA ALAT UKUR TERSEBUT, MAKA PENELITIAN INI MENGGUNAKAN PENGUKURAN DENGAN SKALA ORDINAL. SKALA PENGUKURAN INI MERUPAKAN KEGIATAN PEMBERIAN NILAI SKOR YANG BERUPA ANGKA PADA JAWABAN PERTANYAAN DARI RESPONDEN

SEDANGKAN UNTUK VARIASI BENTUK PERTANYAAN TIDAK DIBERI SKOR. DALAM PENELITIAN INI PEMBERIAN SKOR BERTUJUAN UNTUK MENUNJUKKAN TINGKATAN - TINGKATAN ATAU JENJANG BAGI SETIAP ALTERNATIF JAWABAN AGAR DIKETAHUI SELISIH MASING-MASING ALTERNATIF JAWABAN YANG ADA DAN MEMUDAHKAN DALAM PERHITUNGAN DAN PENGATEGORIAN MASING-MASING VARIABEL.

## **2.17 Rekomendasi**

DARI PENELITIAN YANG DILAKUKAN DAPAT DIIDENTIFIKASI KEPADATAN PEMUKIMAN (TERKAIT DENGAN KARAKTERISTIK SOSIAL DAN EKONOMI PENDUDUK DI KAWASAN PERUMAHAN PADA KAWASAN PERUMAHAN YANG ADA DI KECAMATAN SEMARANG SELATAN DAN KECAMATAN MIJEN DAN POLA PERGERAKAN MASYARAKAT (TERKAIT DENGAN KEPADATAN PEMUKIMAN DALAM PERUMAHAN).

KEMUDIAN DARI HASIL TERSEBUT AKAN DIBERIKAN REKOMENDASI ALTERNATIF DALAM PENGELOLAAN TATA RUANG PEMUKIMAN SEHINGGA PERMASALAHAN-PERMASALAHAN PERGERAKAN YANG TIMBUL DARI

KEPADATAN PEMUKIMAN YANG TIDAK MERATA DAPAT DIREDUKSI ATAU  
DIELIMINASI.

HASIL DARI PENELITIAN INI JUGA DAPAT DIGUNAKAN OLEH PEMERINTAH  
SEBAGAI PERTIMBANGAN UNTUK MEMBUAT KEBIJAKAN DALAM STRATEGI  
PENYEDIAAN TRANSPORTASI YANG SELARAS DENGAN PENGELOLAAN TATA  
RUANG KOTA.

BAB III .....	52
METODOLOGI PENELITIAN.....	52
3.1  PENDEKATAN PENELITIAN .....	52
3.2  WILAYAH STUDI.....	54
3.3  HIPOTESIS PENELITIAN.....	55
3.4  OPERASIONALISASI VARIABEL PENELITIAN .....	55
3.5  PENGUMPULAN DATA .....	60
3.6  DIAGRAM ALIR PENELITIAN .....	65
3.7  CODING DAN EDITING .....	66
3.8  SKALA PENGUKURAN .....	67
3.9  REKOMENDASI.....	67

## **6 BAB V**

## **7 PEMBAHASAN DAN ANALISA**

### ***Analisa Kondisi Eksisting***

Analisa kondisi eksisting Kota Semarang meliputi beberapa komponen kota yang terkait dan berhubungan dengan pola pergerakan dan pola kepadatan. Analisa kondisi eksisting ini dilakukan untuk masa sekarang dan masa yang akan datang, dalam hal ini untuk menghasilkan rekomendasi yang diharapkan bisa membantu perencanaan sarana dan prasarana transportasi serta pemukiman untuk menanggulangi masalah kepadatan dan transportasi di Kota Semarang.

Analisa kondisi eksisting dalam pembahasan ini bertujuan untuk mengetahui hubungan kepadatan pemukiman dan pola pergerakan di Kota Semarang dengan menitikberatkan pada kondisi eksisting mengenai kepadatan pemukiman (dilihat dari kondisi fisik kota, kependudukan, tata ruang kota, mata pencaharian dan kondisi sosial budaya dan ekonomi) dan pola pergerakan (dilihat dari sarana dan prasarana transportasi serta pola jalan)

#### **7.1.1 ANALISA KONDISI FISIK KOTA**

Kota Semarang sebagai salah satu Kota di Propinsi Jawa Tengah, terletak antara garis  $6^{\circ}50'$  –  $7^{\circ}10'$  Lintang Selatan dan garis  $109^{\circ}35'$  –  $110^{\circ}50'$  Bujur Timur. Kota Semarang secara administratif terdiri dari 16 wilayah Kecamatan dan 177 Kelurahan.

#### **7.1.2 ANALISA KEPENDUDUKAN**

Jumlah penduduk kota Semarang tahun 2005 sebesar 1.419.478 jiwa dengan nilai pertumbuhan penduduk tahun 2005 sebesar 1,45%. Sekitar 68,97% penduduk masuk dalam kriteria penduduk usia produktif (15 – 64 tahun).

### **7.1.3 ANALISA TATA GUNA LAHAN**

Luas wilayah Kota Semarang adalah 373,70 Km<sup>2</sup>. Luas yang ada terdiri dari 39,56 Km<sup>2</sup> (10,59%) tanah sawah dan 334,14 (89,41%) bukan lahan sawah. Menurut penggunaannya, luas tanah sawah terbesar merupakan tanah sawah tadah hujan (53,12%) dan hanya sekitar 19,97% saja yang dapat ditanami 2 (dua) kali. Lahan kering sebagian besar digunakan untuk tanah pekarangan / tanah untuk bangunan dan halaman sekitar, yaitu sebesar 42,17% dari total lahan bukan sawah.

### **7.1.4 ANALISA ANGKATAN KERJA DAN MATA PENCAHARIAN PENDUDUK**

Untuk tahun 2005, TPAK (Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja), yaitu perbandingan antara angkatan kerja terhadap penduduk usia kerja sebesar 63,45 %. Sedangkan tingkat kesempatan kerja, yaitu perbandingan antara penduduk yang bekerja dengan penduduk usia kerja pada tahun 2005 adalah sebesar 40,81%.

Mata pencaharian penduduk yang utama berturut – turut adalah Jasa dan lainnya (9,58%), Buruh Industri (26,22%), Buruh Bangunan (14%), PNS/ABRI (16,10%) dan Petani (5,23%).

### **7.1.5 ANALISA KONDISI SOSIAL, BUDAYA DAN EKONOMI**

Pertumbuhan ekonomi ditunjukkan oleh angka PDRB atas dasar harga konstan 1993 merupakan salah satu indikator untuk melihat keberhasilan pembangunan. Pada tahun 2005, PDRB Kota Semarang naik menjadi 5.625.855 juta Rupiah. Ini berarti laju pertumbuhan ekonomi selama tahun 2001 – 2002 sebesar 4,10%.

### **7.1.6 ANALISA SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI**

Panjang jalan di seluruh Kota Semarang mencapai 2.762.621 Km, dimana bila dilihat dari jenis permukaannya 52,12 % sudah diaspal, sedangkan dari kondisinya 44,87% dalam keadaan baik, 32, 48% dalam kondisi sedang dan sisanya rusak.

Untuk Angkutan Darat jumlah bus AKDP yang masuk ke Terminal Bus Terboyo Semarang pada tahun 2005 sebanyak 285.182 atau rata – rata

setiap bulannya sebanyak 23.765 bus. Sedangkan untuk bus AKAP sebanyak 32.157 bus atau rata – rata 2.680 setiap bulannya.

Untuk angkutan kereta api, pada tahun 2005 jumlah penumpang kereta api kelas eksekutif mencapai 457.222 orang atau rata – rata sekitar 38.127 orang/bulan, untuk kelas bisnis mencapai 334.896 orang (27.908 orang per bulan) dan kelas ekonomi sebanyak 500.750 orang (41.729 orang per bulan).

Adapun data kendaraan bermotor pada tahun 2005 menunjukkan bus mencapai jumlah 530 buah, truk sebanyak 732 buah, taksi 800 buah, oplet / mikrolet sebanyak 708 buah, mobil dinas/pribadi sebanyak 20.682 buah, sepeda motor sebanyak 93.073 buah, sepeda sebanyak 70.172 dan becak sebanyak 8.374.

### ***Analisa Kepadatan Pemukiman***

Perkembangan pemukiman pada bagian-bagian kota tidaklah sama, tergantung pada karakteristik kehidupan masyarakat, potensial sumber daya (kesempatan kerja) yang tersedia, kondisi fisik alami serta fasilitas. Pengelompokan pemukiman di wilayah kota Semarang yang sebagian besar tersebar di daerah pengembangan kota, menyebabkan timbulnya variasi-variasi atau kekhususan antara satu lingkungan pemukiman dengan pemukiman yang lain. Di dalam pengelompokan pemukiman ini terdapat pola-pola kepadatan pemukiman yang berbeda-beda sesuai dengan karakteristiknya masing-masing.

Berdasarkan hasil registrasi penduduk tahun 2005 jumlah penduduk kota Semarang sebesar 1.419.478 jiwa dengan nilai pertumbuhan penduduk tahun 2005 sebesar 1,45%. Sekitar 68,97% penduduk masuk dalam kriteria penduduk usia produktif (15 – 64 tahun). Dalam kurun waktu 5 tahun kepadatan penduduk cenderung naik seiring dengan penambahan jumlah penduduk (2001 – 2005). Di sisi lain penyebaran penduduk di masing – masing kecamatan belum merata. Di wilayah kota Semarang tercatat kecamatan Semarang Selatan sebagai wilayah terpadat

sedangkan wilayah kecamatan Mijen sebagai wilayah kepadatan paling rendah. Hal ini dapat dilihat pada tabel kepadatan dan penyebaran penduduk di Kota Semarang berikut ini :

**Tabel 5.1**  
**Kepadatan dan Penyebaran Penduduk Kota Semarang tahun 2005**

No	Kecamatan	Luas Wilayah	Jumlah Rumah Tangga	Jumlah Penduduk
1	Mijen	57.55	13410	43752
2	Gunungpati	54.11	16863	62111
3	Banyumanik	25.69	29488	111738
4	Gajahmungkur	9.07	13156	60424
5	Semarang Selatan	5.93	18464	85704
6	Candisari	6.54	16838	69552
7	Tembalang	44.2	31393	115812
8	Pedurungan	20.72	35273	154430
9	Genuk	27.39	17217	72204
10	Gayamsari	6.18	15394	66710
11	Semarang Timur	7.7	21160	83661
12	Semarang Utara	10.97	28601	124741
13	Semarang Tengah	5.14	19125	77248
14	Semarang Barat	21.74	37864	155354
15	Tugu	31.78	5876	25549
16	Ngaliyan	37.99	21192	99489

*Sumber : Data BPS tahun 2005*

Sedangkan untuk kelurahan dengan kepadatan penduduk tertinggi adalah kelurahan Kuningan kecamatan Semarang Utara (33268 jiwa/km<sup>2</sup>) dan kelurahan dengan kepadatan penduduk terendah adalah kelurahan Pesantren kecamatan Mijen (177 jiwa/km<sup>2</sup>).



Berikut akan diuraikan mengenai hubungan kepadatan pemukiman dengan status sosial ekonomi dari masing - masing wilayah dengan tingkat kepadatan yang berbeda :

### **7.1.7 STATUS SOSIAL EKONOMI**

Dari tabel 4.6 dan grafik 4.2 di halaman 67, dapat terlihat bahwa tingkat kepadatan di suatu wilayah dengan tingkat pendidikan berhubungan satu sama lain. Dari grafik terlihat bahwa tingkat pendidikan masyarakat di wilayah kepadatan rendah membentuk pola yang sangat mencolok. Lebih banyak masyarakat dengan tingkat pendidikan SD dan SMA. Hal tersebut juga sangat dipengaruhi oleh fasilitas pendidikan yang sangat terbatas dan juga budaya masyarakat yang lebih mementingkan mencari kerja daripada mengeluarkan biaya menempuh pendidikan di jenjang yang lebih tinggi.

Sedangkan di wilayah kepadatan sedang perbedaan tingkat pendidikan masyarakat tidak terlalu mencolok walaupun di dominasi oleh masyarakat dengan tingkat pendidikan mencapai sarjana. Hal ini karena wilayah kelurahan Ngesrep dekat dengan pusat kota dan pusat fasilitas, sarana dan prasarana pendidikan sangat mencukupi, sehingga keberadaan fasilitas tersebut ikut mempengaruhi pola berpikir masyarakat akan pentingnya mencapai jenjang pendidikan yang tinggi.

Sedangkan di wilayah kepadatan tinggi, perbedaan tingkat pendidikan terlihat. Terutama di tingkat pendidikan SD dan Sarjana. Hal ini terutama di pengaruhi oleh lingkungan pekerjaan yang tersedia di kelurahan Kuningan. Lokasi yang dekat dengan pelabuhan dan pusat industri membuka peluang pekerjaan sebagai buruh yang tidak membutuhkan tingkat pendidikan yang tinggi, dan sebaliknya untuk kawasan yang dekat dengan pelabuhan yang banyak terdapat pabrik-pabrik pusat industri juga membutuhkan SDM yang mempunyai kapasitas pendidikan yang memenuhi bidang gerak industri tersebut.

Dari uraian diatas dapat diketahui bahwa pada akhirnya masing – masing wilayah mempunyai karakteristik yang berbeda pada tingkat pendidikan masyarakatnya.

Dari tabel 4.5 dan gambar 4.1 di halaman 66, dapat terlihat bahwa tingkat kepadatan di suatu wilayah dengan jenis pekerjaan berhubungan satu sama lain. Dengan pola grafik yang hampir sama fenomena yang terjadi wilayah kepadatan rendah terlihat bahwa pekerjaan bervariasi mulai dari wiraswasta, petani, PNS dan swasta. Berbeda halnya dengan wilayah kepadatan sedang dan tinggi dimana tidak terdapat masyarakat yang berprofesi sebagai petani, hal itu disebabkan karena jarang lahan untuk pertanian di kelurahan Ngesrep dan Kuningan. Selain hal itu lahan di dua kelurahan tersebut lebih difungsikan sebagai lahan pemukiman dan area usaha / industri sebagaimana data yang ada tentang tata guna lahan Kota Semarang tahun 2005, yaitu luas yang ada terdiri dari 39,56 Km<sup>2</sup> (10,59%) tanah sawah dan 334,14 Km<sup>2</sup> (89,41%) bukan lahan sawah.

Selain perbedaan tersebut terlihat juga persamaan yang sangat signifikan di ketiga wilayah dengan kepadatan yang berbeda yaitu tingginya angka responden yang berprofesi di bidang swasta. Hal ini lebih dipengaruhi fenomena umum yang terjadi sekarang ini, dimana sektor swasta dan wiraswasta lebih bisa diandalkan menjadi penopang nafkah selain ruang lingkup kerja yang luas dan bervariasi. Hal ini juga selaras dengan data mengenai angkatan kerja dan mata pencaharian penduduk Semarang dimana disebutkan perbandingan antara penduduk yang bekerja dengan penduduk usia kerja pada tahun 2005 adalah sebesar 40,81% dan mata pencaharian penduduk yang utama berturut – turut adalah Jasa dan lainnya (9,58%), Buruh Industri (26,22%), Buruh Bangunan (14%), PNS/ABRI (16,10%) dan Petani (5,23%).

Dari tabel 4.1 di halaman 57 terlihat adanya perbedaan yang sangat signifikan antara jumlah responden yang masuk golongan ekonomi I

dengan penghasilan kurang dari 1 juta rupiah setiap bulannya dengan jumlah golongan ekonomi II (penghasilan 1 – 3 juta rupiah / bulan) dan golongan ekonomi III (penghasilan lebih dari 3 juta rupiah / bulan). Dari grafik terlihat bahwa jumlah responden dengan golongan II memiliki selisih yang cukup signifikan dengan jumlah golongan ekonomi yang lain. Besarnya jumlah responden yang termasuk golongan ekonomi II juga disebabkan karena tingginya tingkat kompetisi kerja yang ada sekarang ini. Seiring dengan pertumbuhan penduduk maka tingkat kompetisi kerja juga semakin tinggi sehingga pada akhirnya berpengaruh terhadap tingkat penghasilan masyarakat tiap bulannya. Berdasarkan 3 hal tersebut, akan terlihat kemampuan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan – kebutuhannya, dari kebutuhan primer hingga kebutuhan sekunder seperti kendaraan bermotor.

Dari tabel 4.18 di halaman 84 dapat di lihat perbedaan prosentase kepemilikan kendaraan baik roda 4 ataupun roda 2 sangat mencolok terutama pada pilihan tidak punya. Hal ini dilatarbelakangi oleh status sosial ekonomi masyarakat itu sendiri dimana tingkat kepadatan menjadi hal yang paling berpengaruh. Jika dilihat di wilayah kepadatan sedang terdapat perbedaan pola yaitu pada kepemilikan kendaraan roda 2 dimana prosentase responden yang memiliki kendaraan roda 2 sejumlah 2 buah (32,5%) lebih besar dibanding dengan prosentase di wilayah kepadatan lain.

Dari uraian di atas maka dapat kita simpulkan bahwa tingkat kepadatan di suatu wilayah berhubungan dan saling mempengaruhi dengan status sosial ekonomi masyarakatnya. Hal ini terlihat bahwa dengan tingkat pendidikan yang tinggi yaitu SMA dan Sarjana maka masyarakat bisa mendapatkan pekerjaan yang ruang lingkupnya lebih luas yang pada akhirnya berpengaruh pada tingkat pendapatan tiap bulannya. Seperti terlihat di wilayah dengan tingkat kepadatan sedang dan tinggi, prosentase masyarakat dengan tingkat pendidikan SMA dan Sarjana lebih tinggi

dibanding masyarakat dengan tingkat pendidikan di bawahnya sehingga ini berpengaruh pada jenis pekerjaan yang di tekuni yaitu lebih ke bidang swasta dan wiraswasta serta beberapa sebagai PNS. Hal ini berbeda dengan di wilayah kepadatan rendah di mana masyarakat dengan prosentase tingkat pendidikan yang hampir merata di masing – masing level sehingga ditemukan adanya variasi jenis pekerjaan yang digeluti yaitu mulai dari petani, wiraswasta, PNS dan swasta. Sehingga hal itu berpengaruh juga di tingkat penghasilan dimana di wilayah kepadatan rendah ditemukan masyarakat dengan golongan ekonomi I, yang tidak ditemukan di wilayah lain.

#### **7.1.8 STATUS TEMPAT TINGGAL**

Pada akhirnya status sosial ekonomi masyarakat dan proporsi ketersediaan lahan yang tidak sebanding dengan jumlah penduduk yang ada berpengaruh juga pada pertimbangan seseorang dalam menentukan tempat tinggal.

Dari tabel 4.12 di halaman 75 terlihat bahwa alasan yang paling mempengaruhi seseorang dalam memilih tempat tinggal adalah karena pertimbangan lebih dekat dengan tempat kerja, dan hal ini berlaku di semua wilayah dengan tingkat kepadatan yang berbeda. Selain itu kedekatan dengan famili juga lebih menjadi pertimbangan dibanding harga dan fasilitas yang disediakan. Sehingga dengan pertimbangan tersebut akhirnya mempengaruhi seseorang dalam memenuhi kebutuhan akan tempat tinggalnya seperti digambarkan dalam tabel dan grafik status tempat tinggal yang ditempati sekarang dan sebelumnya.

Dari tabel 4.11 di halaman 74, terlihat adanya fenomena yang berbeda antara satu wilayah dengan wilayah yang lain. Seperti ditunjukkan di wilayah dengan tingkat kepadatan rendah dimana tidak ada responden yang berstatus menempati rumah dinas. Dan di tingkat kepadatan tinggi adanya perbedaan yang sangat mencolok antara jumlah responden yang menempati rumah milik sendiri dengan menempati rumah milik orang tua

atau pun kontrak dan menempati rumah dinas. Hal ini juga sangat dipengaruhi oleh jenis pekerjaan yang di tekuni oleh masing – masing responden. Seperti di wilayah kepadatan sedang dan tinggi, ketersediaan rumah dinas bagi PNS di manfaatkan sebaik – baiknya mengingat juga adanya mutasi secara periodik bagi PNS sehingga ini menjadi pertimbangan tersendiri bagi PNS dalam menentukan lokasi untuk memiliki rumah sendiri. Sedangkan di wilayah kepadatan rendah, dimana lahan yang ada sangat mencukupi mendorong masyarakat untuk lebih memilih memiliki rumah sendiri selain juga ada yang masih memilih untuk berkumpul dengan orang tua dan saudara .

Dari tabel dan grafik di atas dapat kita simpulkan fenomena – fenomena yang terjadi di masing – masing wilayah kepadatan. Secara keseluruhan terdapat beberapa persamaan mengenai kondisi yang mempengaruhi kepadatan di wilayah dengan tingkat kepadatan yang berbeda - beda. Yaitu bahwa di semua wilayah menunjukkan bahwa faktor yang dominan mempengaruhi seseorang untuk memilih tinggal di wilayah tertentu adalah status sosial terutama pekerjaan dan tingkat pendapatan. Hal ini sejalan dengan teori yang di kemukakan oleh Bell dalam Yunus (2004) yaitu adanya gaya hidup karirisme dimana bagi mereka yang cenderung menekankan gaya hidupnya pada kerja (karirisme) akan lebih menyukai lokasi tempat tinggal yang dekat dengan pusat kota karena daerah inilah yang merupakan pusat kegiatan kota dan identik dengan lapangan kerja.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa di wilayah kepadatan rendah, sedang maupun di wilayah dengan tingkat kepadatan tinggi, hal yang paling berpengaruh adalah pekerjaan dan lokasi pekerjaan. Keputusan pemilihan tempat tinggal juga tidak lepas dari pengaruh status sosial seseorang yaitu dari tingkat pendidikan dan juga pendapatan.

Di wilayah kepadatan rendah dengan status pendidikan rata – rata adalah lulus SMA (46,4%) dan SD (25%) lebih memilih bertempat tinggal di daerah tersebut karena dengan tingkat pendidikan tersebut lapangan

pekerjaan yang bisa di peroleh juga sempit yaitu paling tinggi adalah di sektor swasta (60,7%). Sedangkan pekerjaan di sektor swasta yang ada di kelurahan Pesantren adalah menjadi buruh perkebunan karet dan buruh tukang serta karyawan pabrik. Sehingga dapat dipahami jika akhirnya keputusan memilih tempat tinggal di situ adalah agar bisa memiliki rumah sendiri (42,9%) selain juga menumpang di rumah orang tua (32,1%), serta juga dikarenakan tingkat pendapatan masyarakat yang rata – rata di bawah 3 juta ( golongan I 17,9% dan golongan II 71,4%). Sedangkan alasan karena harga terjangkau dan juga karena fasilitas perumahan menjadi pilihan dari beberapa responden yang memiliki pendapatan mulai dari 1 hingga lebih dari 3 juta rupiah per bulan. Yang dimaksudkan dengan fasilitas di daerah tersebut adalah tersedianya tanah pekarangan yang dapat di manfaatkan untuk berkebun ataupun beternak dan juga daerah yang masih segar dan asri karena jauh dari pusat polusi dan kebisingan yang ditimbulkan oleh pusat aktivitas. Sedangkan harga terjangkau yang dimaksud adalah karena memang harga tanah ataupun rumah di daerah tersebut masih lebih rendah dibanding daerah lain yang dekat dengan pusat kota. Di samping hal - hal yang telah diuraikan, alasan menempati daerah tersebut juga karena memang belum pernah pindah ataupun kalau memang dari luar hanya dari luar kelurahan yang masih satu wilayah kecamatan dengan kelurahan Pesantren. Hal ini terlihat dari prosentase responden yang tidak pernah pindah ( 14,3% ) dan dari luar kelurahan (32,1%).

Adapun di wilayah dengan tingkat kepadatan sedang juga terjadi fenomena yang sama yaitu memilih menempati suatu daerah lebih karena faktor pekerjaan dan penghasilan. Seperti terlihat di wilayah dengan tingkat kepadatan rendah, terjadi juga di tingkat kepadatan sedang yaitu berpengaruhnya status pendidikan seseorang terhadap keputusan bertempat tinggal di suatu wilayah. Di wilayah kelurahan Ngesrep dengan tingkat pendidikan terakhir responden rata – rata adalah SMA (35%) dan Sarjana (37,5%) dan juga karena kedekatan dengan pusat kota sehingga lapangan kerja yang ada sangat luas terutama di sektor swasta dan juga

wirausaha. Hal ini terlihat dari prosentase pekerjaan responden di swasta (60%) dan wiraswasta (25%) dan ketiadaan petani karena memang semakin berkurangnya lahan untuk pertanian di wilayah tersebut. Perbedaan yang terlihat dibanding dengan di wilayah dengan kepadatan rendah adalah ekses yang timbul dari keputusan pemilihan karena mendekati tempat kerja adalah banyaknya pendatang, hal ini terlihat dari responden yang berasal dari luar kecamatan ( 27,5%), dari luar kelurahan (22,5%) dan dari luar kota (17,5%). Faktor yang mendukung adalah karena kedekatan wilayah tersebut dengan pusat kota dan aktivitas (pendidikan, pekerjaan, dll) sehingga masyarakat yang memang berasal dari daerah tersebut juga tidak perlu mencari alternatif tempat tinggal di luar wilayah, hal ini terlihat dari jumlah prosentase responden yang tidak pernah pindah (32,5%). Kecenderungan untuk lebih memilih bertempat tinggal di daerah tersebut juga karena faktor penghasilan yang bisa di peroleh setiap bulannya, sehingga terlihat bahwa dari hasil kuesioner tidak terdapat masyarakat yang berpendapatan di bawah 1 juta rupiah.

Hal yang sama juga terlihat di wilayah dengan tingkat kepadatan tinggi, yaitu alasan pemilihan tempat tinggal dipengaruhi oleh status pekerjaan, pendidikan dan juga tingkat pendapatan. Perbedaan yang terlihat adalah tidak adanya responden dengan tingkat pendapatan golongan I padahal responden dengan tingkat pendidikan lulus SD mencapai prosentase 25% di bawah prosentase responden dengan tingkat pendidikan Sarjana yaitu 67,3 %. Walaupun dengan tingkat pendidikan yang rendah akan tetapi tingginya ketersediaan lapangan pekerjaan di wilayah tersebut karena dekat dengan laut dan juga pusat industri sehingga pekerjaan swasta dan wiraswasta yang dijalani oleh responden dapat menjamin kecukupan kebutuhan. Dan ini bisa dilihat dari prosentase status rumah yang didiami saat ini, yaitu yang memilih rumah karena alasan mendekati pekerjaan dan sudah menempati rumah sendiri sebesar 11,5% dan mampu menempati rumah kontrak / sewa sebesar 17,3% sama dengan prosentase yang memilih tinggal dengan orang tua.

### ***Analisa Pola Pergerakan***

Seiring dengan pertumbuhan penduduk dan berkembangnya sektor industri akhirnya berpengaruh juga pada mobilitas dan aksesibilitas penduduk. Di kota Semarang seperti terlihat pada analisa sarana dan prasarana transportasi di atas terlihat tingginya tingkat mobilitas masyarakat dengan keragaman moda yang digunakan dalam melakukan aktivitas.

Berikut akan diuraikan mengenai pola pergerakan dari masing - masing wilayah dengan tingkat kepadatan yang berbeda :

Dari tabel 4.14 di halaman 78 dapat kita lihat bahwa di wilayah kepadatan rendah jarak perjalanan yang mencapai lebih dari 10 km merupakan hal sangat sensitif di banding dengan jarak perjalanan antara 1 – 10 km sehingga jarang ada masyarakat yang melakukan perjalanan sejauh itu. Tingginya prosentase jarak perjalanan kurang dari 1 km dan 1 – 5 km di latar belakang juga oleh status pekerjaan responden dimana dekatnya lokasi pekerjaan dengan area tempat tinggal yang akhirnya mempersempit jarak perjalanan yang harus di tempuh untuk mencapai tempat aktivitas. Contoh untuk petani dan buruh perkebunan karet, lokasi lahan ada pada radius 1 – 2 km saja dari area pemukiman di kelurahan Pesantren.

Hal ini sangat berbeda dengan yang terjadi di wilayah kepadatan sedang dan tinggi di mana pada jarak kurang dari 1 km yang justru sangat menyolok dibanding jarak yang lain. Tingginya prosentase jarak perjalanan kurang dari 1 km juga dipengaruhi oleh keinginan responden sendiri yang memilih untuk menempati rumah yang dekat dengan pekerjaan baik dengan cara membeli rumah atau menempati rumah kontrak dan rumah dinas. Sedangkan jarak perjalanan lebih dari 1 km, hal ini juga lebih dipengaruhi oleh lokasi pekerjaan yang ada di pusat kota



yang jika di lihat dari wilayah kelurahan Ngesrep ataupun Kuningan berada di radius 1 – 5 km.

Dari jarak perjalanan yang ditempuh maka akan menentukan jenis kendaraan yang dipilih oleh masyarakat dalam mencapai tempat aktivitasnya.

Dari tabel 4.15 di halaman 79 terlihat bahwa masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk mencapai tempat aktivitas utama selain juga kendaraan umum. Adapun kendaraan pribadi yang digunakan dapat terlihat pada tabel berikut :

**Tabel 5.2**  
**Moda yang digunakan**

KEPADATAN	Moda			
	Mobil	Motor	Sepeda	Tidak pasti
<b>RENDAH</b>	11.76	70.59	17.65	-
<b>SEDANG</b>	25.93	62.96	7.41	3.70
<b>TINGGI</b>	32.35	52.94	8.82	5.88

*Sumber : Hasil Pengolahan Data Primer 2007*

Dari tabel diatas diketahui bahwa, prosentase moda dari kendaraan pribadi yang lebih sering digunakan adalah sepeda motor. Akan tetapi di kepadatan sedang dan tinggi terlihat bahwa prosentase masyarakat yang menggunakan mobil lebih tinggi dibanding prosentase yang menggunakan sepeda, hal ini berbeda dengan di tingkat kepadatan rendah di mana prosentase pengguna mobil lebih kecil dibanding penggunaan moda lainnya. Hal ini lebih disebabkan pada status sosial ekonomi penduduk dan juga pengaruh budaya, dimana di tingkat kepadatan tinggi dan sedang penggunaan moda sepeda bisa dikatakan jarang atau bahkan tidak ada sama sekali di karenakan tingkat mobilitas yang tinggi sehingga sepeda terpinggirkan dengan keberadaan sepeda motor dan mobil selain juga kemudahan menggunakan kendaraan umum. Hal ini berbeda dengan di wilayah kelurahan Pesantren, dimana sepeda masih merupakan moda yang bisa diandalkan, hal ini karena kondisi fasilitas jalan yang belum semuanya bisa ditempuh dengan menggunakan moda lain.

Berikutnya, jarak perjalanan yang rata – rata berkisar antara 1 – 10 km juga menjadi pertimbangan dalam memilih kendaraan yang digunakan selain juga alasan – alasan lain.

Dari tabel 4.16 halaman 81 terlihat bahwa pertimbangan utama adalah untuk menghemat biaya transportasi yang dikeluarkan setiap bulannya. Perbedaan yang terjadi adalah di wilayah kepadatan rendah dimana ada *option* satu – satunya pilihan. Hal tersebut dipengaruhi oleh jenis pekerjaan responden sebagai buruh tani atau perkebunan karet dimana mungkin tidak ada kendaraan umum ataupun tidak bisa dicapai dengan kendaraan bermotor sehingga mereka hanya bisa menggunakan moda yang terbatas yaitu sepeda ataupun berjalan kaki. Sedangkan di wilayah kepadatan tinggi dan sedang alasan tepat waktu yang menjadi alasan utama dalam memilih kendaraan yang digunakan. Hal ini juga terpengaruh oleh kondisi pekerjaan yang menuntut ketepatan waktu dan disiplin yang berhubungan dengan aturan tempat bekerja.

Dari kondisi tersebut di atas mengenai jarak dan kendaraan yang digunakan sehingga berpengaruh pada waktu yang di tempuh dalam mencapai tempat aktivitas.

Dari hasil penelitian di tabel 4.14 halaman 78 dapat dilihat terlihat adanya perbedaan waktu yang ditempuh di masing – masing kepadatan. Di mana di wilayah kepadatan rendah waktu yang dibutuhkan untuk mencapai tempat aktivitas dengan prosentase tertinggi adalah kurang dari 15 menit. Hal ini juga karena jarak tempuh yang tidak terlalu jauh dari rumah tinggal menuju ke tempat aktivitas utama. Sedangkan di wilayah kepadatan sedang dan tinggi waktu yang diperlukan dengan prosentase tertinggi adalah antara 15 – 30 menit dan juga adanya waktu tempuh lebih dari 60 menit. Mengingat di kedua wilayah tersebut dekat dengan pusat kota dan kawasan usaha yang akan mengakibatkan macet terutama pada saat *pick hour* atau jam – jam puncak yaitu pagi hari dan sore hari.

Adapun biaya transportasi yang dikeluarkan setiap bulannya dapat dilihat pada tabel 4.17 halaman 82.

Dari hasil di atas maka bisa kita kaitkan antara kendaraan yang digunakan, alasan pemilihan kendaraan, jarak dan biaya transportasi yang dikeluarkan setiap bulannya. Di sini terlihat bahwa prosentase biaya yang dikeluarkan membentuk grafik yang berbeda terutama yang paling khusus adalah di wilayah kepadatan tinggi dimana prosentase tertinggi adalah kurang dari 100 ribu rupiah tiap bulan (34,6%) diikuti prosentase biaya antara 250 – 500 ribu rupiah tiap bulan (26,9%). Hal ini dipengaruhi oleh besarnya jumlah responden yang memilih menggunakan kendaraan pribadi disamping pilihan menggunakan jenis kendaraan lain selain angkutan umum seperti pesawat dan kereta api untuk yang lingkup kerjanya lebih luas. Dan juga banyaknya kendaraan yang dimiliki terutama roda 4 yang tentu saja memerlukan biaya yang lebih dibanding jika menggunakan kendaraan yang lebih ekonomis (motor atau angkutan umum). Besarnya biaya transportasi juga dipengaruhi oleh status pekerjaan dari responden sendiri seperti yang berprofesi di bidang swasta dan wiraswasta yang tentu saja membutuhkan mobilitas yang lebih dibanding PNS atau pun petani di wilayah kepadatan rendah.

### ***Analisa Hubungan Kepadatan Pemukiman dengan Pola Pergerakan***

Untuk melihat ada tidaknya hubungan antara kepadatan pemukiman dengan pola pergerakan sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, diperlukan uji *crosstab* dan *chi square* sebagai parameter indikator ada tidaknya hubungan yang dimaksud. Lebih jelasnya dapat dilihat pada lampiran hasil crosstab antara status sosial ekonomi dengan jarak, waktu, biaya dan alasan pemilihan kendaraan yang digunakan dalam mencapai tujuan aktivitas utama, sebagaimana diuraikan berikut :

Kepadatan pemukiman di suatu wilayah dan juga pola pergerakan sangat dipengaruhi status sosial ekonomi yang meliputi tingkat pendidikan, jenis pekerjaan dan besarnya pendapatan dari masing – masing penduduknya.

Kepadatan pemukiman ditentukan dari status rumah tinggal dan juga alasan pemilihan tempat tinggal di suatu wilayah dimana dari hasil penelitian

diperoleh bahwa mayoritas penduduk di wilayah kepadatan rendah, sedang maupun tinggi dipengaruhi oleh kepentingan yang berkaitan dengan pekerjaan sebagai tujuan aktivitas utama, yang akhirnya secara tidak langsung mempengaruhi pola pergerakan dari responden dalam mencapai tempat aktivitas utamanya. Lokasi tempat tinggal responden yang berada di suatu wilayah mempengaruhi jarak dan waktu tempuh serta kendaraan yang digunakan dimana hal tersebut akan menentukan biaya transportasi yang dikeluarkan setiap waktunya.

Dari hasil penelitian diketahui bahwa hubungan kepadatan pemukiman dan pola pergerakan terlihat dari kecenderungan alasan penduduk dalam memilih tempat tinggal dan juga pertimbangan dalam menggunakan kendaraan. Di mana diperoleh hasil bahwa prosentase tertinggi alasan memilih tempat tinggal adalah mendekati tempat kerja (kepadatan rendah 53,6%, kepadatan sedang 55% dan kepadatan tinggi 50%) yang berhubungan dengan alasan pemilihan kendaraan untuk mencapai tempat aktivitas dimana prosentase tertinggi di wilayah kepadatan rendah adalah lebih mempertimbangkan alasan penghematan (39,3%) sedangkan di wilayah kepadatan sedang lebih mempertimbangkan alasan tepat waktu (42,5%) begitupun dengan wilayah kepadatan tinggi (42,3%). Karena lokasi dari tempat tinggal seseorang berpengaruh pada jarak dan waktu yang dibutuhkan untuk mencapai tempat aktivitas, sehingga dari dua hal tersebut sangat mempengaruhi seseorang dalam menentukan kendaraan yang digunakan dimana hal tersebut juga dipengaruhi oleh kemampuan ekonominya. Walaupun ukuran jarak dan waktu tempuh itu sangat relatif. Seperti di wilayah kepadatan rendah jarak hingga 5 km dianggap dekat dan lebih dari 5 km sudah termasuk jarak yang cukup jauh dimana hal tersebut terlihat dari besaran prosentase responden seperti terlihat pada tabel 4.13, sedangkan di wilayah kepadatan sedang dan tinggi jarak 1 – 10 km masih dianggap dekat hal ini terlihat dari besarnya prosentase responden yang jarak antara rumah dengan tempat aktivitas berada di antara hingga 10 km.

Fenomena tersebut di atas di latar belakang oleh kondisi sosio geografis dari wilayah penelitian dan juga fasilitas sarana prasarana transportasi yang tersedia dimana di wilayah kepadatan rendah yang diwakili oleh kelurahan Pesantren, kondisi sosio geografis wilayah menggambarkan banyaknya lahan pertanian dan juga kedekatan dengan pasar kecamatan Mijen (jarak  $\pm$  2 km dari kelurahan Pesantren) yang hal tersebut juga merupakan lokasi dimana responden bekerja (petani dan wiraswasta), dan dari hasil *crosstab* (lihat lampiran A.2) terlihat bahwa responden dengan pekerjaan PNS dan Swasta yang menempuh jarak lebih dari 5 km.

Di wilayah kepadatan sedang dan tinggi, ketersediaan fasilitas sarana dan prasara transportasi; dan moda yang bermacam – macam, lebih memudahkan masyarakat dalam melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain. Hal itulah yang kemudian menjadikan alasan jarak tempuh hingga 10 km masih dianggap dekat.

Dan hal tersebut dipengaruhi juga oleh kendaraan yang digunakan dimana dari hasil penelitian di peroleh prosentase tertinggi di semua wilayah adalah menggunakan kendaraan pribadi yang tentu saja berpengaruh pada biaya transportasi yang dikeluarkan tiap bulan dimana seperti terlihat di tabel 4.17 baik di wilayah kepadatan rendah, sedang maupun tinggi prosentase tertinggi adalah kurang dari 100 ribu rupiah tiap bulannya. Walaupun terlihat perbedaan yang signifikan di masing – masing wilayah kepadatan, seperti di wilayah kepadatan tinggi prosentase responden yang mengeluarkan biaya lebih dari 500 ribu rupiah tiap bulannya hingga 21,2 % dan yang mengeluarkan biaya antara 250 – 500 ribu tiap bulannya mencapai 26,9% lebih tinggi dari prosentase yang mengeluarkan biaya antara 100 – 250 ribu rupiah tiap bulan yaitu 17,3%. Hal ini berbeda dengan di wilayah kepadatan rendah dan kepadatan sedang dimana prosentase tertinggi adalah kurang dari 100 ribu rupiah diikuti dengan pengeluaran antara 100 – 250 ribu, 250 – 500 ribu dan prosentase terkecil adalah lebih dari 500 ribu rupiah setiap bulannya.

Lebih lanjut untuk membuktikan secara empiris hubungan antara kepadatan pemukiman dan pola pergerakan dapat dilihat dari hasil uji *chi square* antar variabel yang berpengaruh sebagaimana terlihat pada tabel berikut :

**Tabel 5.3**  
**Hasil Crosstab Dan Chi Square Test Dari Variabel Berpengaruh di Kepadatan Tinggi**

Kepadatan rendah	pekerjaan	alasan pemilihan rumah	ukuran keluarga	penghasilan	jarak rumah dgn tmpt aktifitas	kendaraan yang digunakan	alasan pemilihan kendaraan	biaya transportasi per bulan
Chi-Square	19.714	12.857	33.071	18.500	7.143	21.429	12.857	14.000
df	3	3	8	2	3	3	3	3
Asymp. Sig.	.000	.005	.000	.000	.067	.000	.005	.003

0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 7.0.

9 cells (100.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 3.1.

0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 9.3.

Suatu variabel dianggap mempunyai pengaruh pada hubungan kepadatan pemukiman dan pola pergerakan jika hasil uji chi menunjukkan signifikansi jika koefisien  $\chi^2$  hitung lebih besar dari koefisien  $\chi^2$  tabel. Hampir keseluruhan variabel yang ada menunjukkan bahwa  $\chi^2$  hitung lebih besar dari pada  $\chi^2$  tabel ( $\alpha = 5\%$ , untuk  $df = 2$ ,  $\chi^2=5,591$ , untuk  $df = 3$   $\chi^2=7,815$ , untuk  $df = 8$ ,  $\chi^2= 15, 507$ ) kecuali untuk jarak rumah dengan tempat aktifitas. *p – value* yang dihasilkan lebih besar dari  $\alpha = 0,005$ .

**Tabel 5.4**  
**Hasil Crosstab Dan Chi Square Test Dari Variabel Berpengaruh di Kepadatan Sedang**

Kepadatan sedang	pekerjaan	alasan pemilihan rumah	ukuran keluarga	penghasilan	jarak rumah dgn tmpt aktifitas	kendaraan yang digunakan	alasan pemilihan kendaraan	biaya transportasi per bulan
Chi-Square	13.400	21.800	11.900	10.000	17.400	40.600	2.450	13.400
df	2	3	5	1	3	3	2	3
Asymp. Sig.	.001	.000	.036	.002	.001	.000	.294	.004

0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 13.3.

0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 10.0.

0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 6.7.  
0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 20.0.

Pada daerah dengan tingkat kepadatan sedang Hampir keseluruhan variabel yang ada menunjukkan bahwa  $\chi^2$  hitung lebih besar dari pada  $\chi^2$  tabel ( $\alpha = 5\%$ , untuk  $df = 2$ ,  $\chi^2=5,591$ , untuk  $df = 3$   $\chi^2=7,815$ , untuk  $df = 5$ ,  $\chi^2= 11,070$ ) kecuali untuk alasan pemilihan kendaraan. p – value yang dihasilkan = 0,294 lebih besar dari  $\alpha = 0,005$ .

**Tabel 5. 5**  
**Hasil Crosstab Dan Chi Square Test Dari Variabel Berpengaruh**  
**di Kepadatan Rendah**

Kepadatan tinggi	pekerjaan	alasan pemilihan rumah	ukuran keluarga	penghasilan	jarak rumah dgn tmpt aktifitas	Kendaraan yang digunakan	alasan pemilihan kendaraan	biaya transportasi per bulan
Chi-Square	29.346	22.308	5.000	7.692	18.000	47.231	3.731	3.538
df	2	3	5	1	3	3	2	3
Asymp. Sig.	.000	.000	.416	.006	.000	.000	.155	.316

0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 17.3.  
0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 13.0.  
0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 8.7.  
0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 26.0.

Pada daerah dengan tingkat kepadatan tinggi hampir keseluruhan variabel yang ada menunjukkan bahwa  $\chi^2$  hitung lebih besar dari pada  $\chi^2$  tabel ( $\alpha = 5\%$ , untuk  $df = 2$ ,  $\chi^2 = 5,591$ , untuk  $df = 3$   $\chi^2 = 7,815$ , untuk  $df = 5$ ,  $\chi^2 = 11,070$ ) kecuali untuk ukuran keluarga. p – value yang dihasilkan = 0,416 lebih besar dari  $\alpha = 0,005$ .

Jika responden tidak dibedakan menurut golongan ekonomi dan tingkat kepadatan, maka diperoleh hasil uji chi square sebagaimana berikut :

**Tabel 5. 6**

### Hasil Crosstab Dan Chi Square Test Dari Variabel Berpengaruh

#### Test Statistics

	pekerjaan	alasan pemilihan rumah	ukuran keluarga	penghasilan per bulan	jarak perjalanan	kendaraan yang digunakan	alasan pemilihan kendaraan	biaya transportasi per bulan
Chi-Square	104.467	56.200	85.200	86.550	37.533	108.600	42.467	24.333
df	3	3	8	2	3	3	3	3
Asymp. Sig.	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000

0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 30.0.

0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 13.3.

0 cells (.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 40.0.

Dari hasil uji chi square pada tabel di atas menunjukkan bahwa ada hubungan yang kuat dan signifikan antara kepadatan pemukiman dengan pola pergerakan. Jadi dapat dikatakan bahwa perbedaan hasil yang ada disebabkan oleh variasi data semata, yang tidak mempengaruhi perbedaan golongan terhadap perbedaan tingkat kepadatan dan pola pergerakan.

BAB V.....	69
PEMBAHASAN DAN ANALISA.....	69
5.1. ANALISA KONDISI EKSISTING .....	69
5.1.1. ANALISA KONDISI FISIK KOTA .....	69
5.1.2. ANALISA KEPENDUDUKAN .....	69
5.1.3. ANALISA TATA GUNA LAHAN .....	70
5.1.4. ANALISA ANGKATAN KERJA DAN MATA PENCAHARIAN PENDUDUK .....	70
5.1.5. ANALISA KONDISI SOSIAL, BUDAYA DAN EKONOMI .....	70
5.1.6. ANALISA SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI .....	70
5.2. ANALISA KEPADATAN PEMUKIMAN .....	71
5.2.1. STATUS SOSIAL EKONOMI .....	73
5.2.2. STATUS TEMPAT TINGGAL .....	76
5.3. ANALISA POLA PERGERAKAN .....	80
5.4. ANALISA HUBUNGAN KEPADATAN PEMUKIMAN DENGAN POLA PERGERAKAN.....	83



## DAFTAR PUSTAKA

- Abrams, Charles., (1966). *Housing in the Modern World : Man's Struggle for shelter in urbanizing world*; Faber and Faber, London.
- Alvinsyah & Soehodho, S.,(1997). *Dasar-Dasar Sistem Transportasi*, Laboratorium Transportasi Jurusan Sipil Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Jakarta.
- Anonymous, (2003). *Pedoman Penulisan Tesis Magister Teknik Sipil*, Program Pasca Sarjana, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Anonymous, (2005). *Kota Semarang Dalam Angka*, Badan Pusat Statistik Jawa Tengah, Semarang.
- Besset, Keith and Short, John.,(1980). *Housing and Residential Structure*, Routledge and Keagen Paul, London.
- Black, John.,(1985). *Urban Transport Planning*, Croom Helm, London.
- Bruton, Michael J.,(1985). *Introduction to Transportation Planning*, London.
- Burgess, e. w.,(1925). *The growth of the City*, in R. E. Park; E. W. Burgess and R. D. McKenzie (eds), *The City*, University of Chicago Press, Chicago.
- Carter, H.,(1975). *The Study of Urban Geography*, Edward Arnold, London.
- Chapin, F. S.,(1965)*Urban Land Use and Planning*, University of Illinois, Urban.
- Doxiadis, Constantinos A.,(1971). *EKISTIC ; An Introduction to the science of human settlement*, Hutchinson, London.
- Harris, C. D. and Ullmann, E. L.,(1945). *The Naturs of Cities*, in the Ann. Am. Acad. Pol. Sci. 7, p. 242.
- Hurd, R. M.,(1924). *Principles of City Land Values*, The Record and Guide, New York.
- Ismiyati, (2005). *Bahan Kuliah Statistika Terapan*, Program Pasca Sarjana, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Kuswartojo, Tjuk, dkk.,(2005). *Perumahan dan Pemukiman di Indonesia*, Penerbit ITB, Bandung.
- Law, Setha M and Chambers, Erve.,(1989). *Housing, Culture and Design*, University Pensylvania Press, Philadelphia.
- Logan, John R & Molotch, Harvey L.,(1987). *Urban Fortune*, University of California Press, Barkley, Los Angeles.
- McKenzi.,(1925). *The Ecological Approach to the Study of Human Community*, in R.E.Park; E. W. Burgess and R. D. McKenzie (eds), *The City*,University of Chicago Press, Chicago.

- Miro, Fidel.,(2005). *Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta.
- Morlok, E. D., (1991). *Pengantar Teknik Transportasi*, Erlangga, Jakarta.
- Rappoport, Amos.,(1969). *House Form and Culture*, Englewood Clive, Prentice Hall, New York.
- Shevky, E. and Bell, W.,(1955). *Social Area Analysis*, Stanford University Press, Stanford.
- Sudjana, (1998). *Metoda Statistika*, Penerbit Tarsito, Bandung.
- Sugiarto, dkk, (2001). *Teknik Sampling*, Penerbit Gramedia, Jakarta.
- Tamin, O. Z.,(1997). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung.
- Turner, J.,(1968). *Housing Priorities, Settlement Patterns and Urban Development in Modernizing Countries*, in Journal of the American Institute of Planners, Vol. 34, pp. 354 – 363.
- Yunus, Hadi S.,(2005). *Struktur Tata Ruang Kota*, Pustaka Pelajar Offset, Yogyakarta.