



**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**

## 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>
----------------------	-----------

# 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 MENGHUBUNGAN 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

## 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.