

**ANALISIS PERGERAKAN PENDUDUK USIA
KERJA DI KECAMATAN PEDURUNGAN
SEBAGAI KAWASAN *URBAN FRINGE* KOTA
SEMARANG
(Studi Kasus Di Kelurahan Tlogosari Kulon)**



SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat
untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1)
pada Program Sarjana Fakultas Ekonomika dan Bisnis
Universitas Diponegoro

Disusun Oleh :

**YOPY OCTAVIAN ADY JAYA
NIM.C2B008075**

**FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2012
PERSETUJUAN SKRIPSI**

Nama Penyusun : Yopy Octavian Ady Jaya

Nomor Induk Mahasiswa : C2B 008 075

Fakultas/Jurusan : Ekonomi/IESP

Judul Skripsi : **ANALISIS PERGERAKAN PENDUDUK
KERJA
DI KECAMATAN PEDURUNGAN SEBAGAI
KAWASAN *URBAN FRINGE* KOTA
SEMARANG (Studi Kasus Di Kelurahan
Tlogosari Kulon)**

Dosen Pembimbing : Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP.

Semarang, 14 Desember 2012

Dosen Pembimbing,

(Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP.)

NIP. 196104161987101001

PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN

Nama Penyusun : Yopy Octavian Ady Jaya

Nomor Induk Mahasiswa : C2B 008 075

Fakultas/Jurusan : Ekonomi/IESP

Judul Skripsi : **ANALISIS PERGERAKAN PENDUDUK KERJADI
KECAMATAN PEDURUNGAN SEBAGAI
KAWASAN *URBAN FRINGE* KOTA
SEMARANG (Studi Kasus Di Kelurahan
Tlogosari Kulon)**

Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal 27 Desember 2012

Tim Penguji

1. Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP. (.....)

2. Prof. Dr. F.X. Sugiyanto, MS. (.....)

3. Hastarini Dwi Atmanti, SE., M.Si.(.....)

Mengetahui, 16 Januari 2013
Pembantu Dekan 1

Anis Chariri, SE., M.Com., Ph.D., Akt.
NIP. 19670809 199203 1001

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini saya, Yopy Octavian Ady Jaya, menyatakan bahwa skripsi dengan judul “**Analisis Pergerakan Penduduk Kerja Di Kecamatan Pedurungan Sebagai Kawasan *Urban Fringe* Kota Semarang (Studi Kasus Di Kelurahan Tlogosari Kulon)**”, adalah hasil tulisan saya sendiri. Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau simbol yang menunjukkan gagasan atau pendapat atau pemikiran dari penulis lain, yang saya akui seolah-olah sebagai tulisan saya sendiri, dan/atau tidak terdapat bagian atau keseluruhan tulisan yang saya salin, tiru atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan penulis aslinya.

Semarang, 14 Desember 2012

Yang Membuat Pernyataan,

Yopy Octavian Ady Jaya

NIM. C2B 008 075

ABSTRACT

This research investigates how do labor's movement patterns in the sub-district of Pedurungan as urban fringe's Semarang. The objectives in this research were: (1) identify the distribution of employment Pedurungan Sub-District residents, (2) identify the modes used to travel to work, (3) Identify the reasons to use these modes to travel to work, (4) identify the time away from home and time to go home, (5) identify the travel time to the place to work, (6) identify the costs incurred for transportation costs in a month.

The existence of the problem of population growth and the convergence of land and transportation problems are problems that occur in different cities. Urban population has grown rapidly, there is also a linear increase in the number of vehicles. The phenomenon affects the increasing mobility of people and changes movement patterns that will lead to increased movement. This study used primary (through interviews questionnaire with the respondents that as many as 100 samples , n = 140) and secondary data (from the Instance related, such as BPS, Bappeda). To analyze the data, a useful descriptive analysis was used to identify and explain the characteristics of the travel patterns of population movement in the Sub-District of Pedurungan work as urban fringe area of Semarang.

From the results of this study indicate that the labor movement of the population in Pedurungan is high toward the center of the Semarang city. The movement of people working in the District Pedurungan dominated by private vehicle is a motorcycle. The reason people do the selection mode is efficient and timely.

Keyword: *characteristics of the trip generation movements, Sub-District of Pedurungan, modal split, labor, urban fringe*

ABSTRAKSI

Penelitian ini meneliti bagaimana pola pergerakan tenaga kerja di Kecamatan Pedurungan sebagai kawasan *urban fringe* Kota Semarang. Tujuan penelitian ini adalah: (1) Mengidentifikasi sebaran tempat tujuan penduduk kerja Kelurahan Tlogosari Kulon dalam melakukan aktivitas rutin. (2) Mengidentifikasi rute perjalanan yang di lalui untuk mencapai tempat tujuan (3) Mengidentifikasi moda yang digunakan penduduk kerja Kelurahan Tlogosari Kulon untuk melakukan perjalanan bekerja. (4) Mengidentifikasi alasan penduduk kerja Kelurahan Tlogosari Kulon menggunakan moda tersebut untuk melakukan perjalanan rutinnnya. (5) Mengidentifikasi waktu pergi dari rumah dan waktu pulang ke rumah penduduk kerja Kelurahan Tlogosari Kulon. (6) Mengidentifikasi waktu tempuh menuju tempat tujuan. (7) Mengidentifikasi biaya yang dikeluarkan penduduk kerja Kelurahan Tlogosari Kulon untuk biaya transportasi dalam satu bulan.

Adanya masalah pertumbuhan penduduk dan konversi tanah serta masalah transportasi merupakan masalah yang terjadi di kota-kota yang berbeda. Populasi wilayah perkotaan telah berkembang dengan pesat, maka ada juga linear peningkatan jumlah kendaraan. Fenomena mempengaruhi meningkatnya mobilitas warga dan perubahan pola pergerakan yang akan menyebabkan pergerakan meningkat. Penelitian ini menggunakan data primer (melalui kuesioner dengan responden $n = 140$) dan sekunder (dari instansi terkait, seperti BPS, Bappeda). Untuk menganalisis data, digunakan analisis deskriptif yang berguna untuk mengetahui dan menjelaskan karakteristik pola perjalanan pergerakan penduduk kerja di Kecamatan Pedurungan sebagai kawasan *urban fringe* Kota Semarang.

Dari hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pergerakan penduduk kerja di Kelurahan Tlogosari Kulon adalah tinggi menuju pusat Kota Semarang. Pergerakan penduduk kerja di Kecamatan Pedurungan di dominasi oleh kendaraan pribadi yaitu sepeda motor. Alasan penduduk melakukan pemilihan moda adalah hemat dan tepat waktu.

Kata Kunci: karakteristik pergerakan, Kecamatan Pedurungan, pemilihan moda, penduduk kerja, *urban fringe*

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Tuhan Yesus Kristus atas bimbingan dan penyertaan-Nya yang setia sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul ” ANALISIS PERGERAKAN PENDUDUK KERJA DI KECAMATAN PEDURUNGAN SEBAGAI KAWASAN *URBAN FRINGE* KOTA SEMARANG (Studi Kasus Di Kelurahan Tlogosari Kulon)”, yang merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan program Sarjana (S-1) pada Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini merupakan sebuah karya yang tidak mungkin terselesaikan tanpa adanya bantuan dari berbagai pihak baik bantuan tenaga, materi, informasi, waktu, maupun dorongan yang tidak terhingga. Karena itu dengan ketulusan dan kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga juga kepada:

1. Bapak Prof. Drs. H. M. Nasir, M.si, Akt, Ph.D, Selaku Dekan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
2. Bapak Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan segala bimbingan, arahan, petunjuk dan kemudahan dengan sangat sabar dan telaten dalam penyelesaian skripsi ini.
3. Ibu Nenek Woyanti, SE, M.Si., selaku dosen wali yang telah mengarahkan penulis selama masa menempuh studi di Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Universitas Diponegoro.

4. Bapak Prof. Drs. Waridin, MS. Ph.D selaku provider *Fast Track* yang telah memberikan kesempatan, ilmu dan nasehat, serta dukungan semangat.
5. Seluruh dosen Fakultas Ekonomika Dan Bisnis Universitas Diponegoro yang telah membagi ilmunya kepada penulis, serta seluruh staf tata usaha dan perpustakaan Universitas Diponegoro yang telah turut membantu penyusunan skripsi ini..
6. Papa Pdt. Timotius Agus, S. Sth dan Mama tercinta Rebicha Puji Lestari yang telah memberikan segala curahan kasih sayang, untaian doa dan motivasi yang tiada henti dan sangat besar tak ternilai harganya bagi penulis, serta Yesarela Ady Jaya yang telah menjadi kakak terbaik dan selalu mendukung saya.
7. Maria Meilinda sebagai orang yang selalu mendukung, membantu dan mendampingi saya di setiap saat terutama dalam penyusunan skripsi ini hingga skripsi ini dapat terselesaikan.
8. Anan, Diky, Rian, Soleh dan Iin sebagai teman yang selalu memberi semangat serta dorongan sampai terselesainya skripsi ini.
9. Seluruh teman-teman IESP angkatan 2008 atas kebersamaan dan kekompakan selama kuliah.
10. Teman-teman MIESP BU *Fast Track*, BU Reguler, maupun MIESP Reguler, terimakasih atas kebersamaan, kekompakan, dan bantuannya di MIESP.
11. Semua pihak yang telah membatu dalam proses penulisan skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini tentunya mempunyai banyak kekurangan. Oleh karena itu, saran dari pembaca sangat penulis harapkan. Akhir kata, penulis berharap skripsi ini dapat dimanfaatkan sebagai bahan referensi terutama bagi penelitian yang sejenis.

Semarang, 14 Desember 2012
Penulis

(Yopy Octavian Ady Jaya)
NIM : C2B 008 075

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN	iii
PERNYATAAN ORISANILITAS SKRIPSI	iv
ABSTRACT	v
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	22
1.3 Tujuan Penelitian	23
1.4 Kegunaan Penelitian	23
1.5 Sistematika Penulisan	24
BAB II TELAAH PUSTAKA	26
2.1 Kota	26
2.1.1 Pengembangan Kota	27
2.1.2 Pertumbuhan Kota	27
2.1.3 Dinamika Pertumbuhan Wilayah dan Peningkatan Kebutuhan Lahan	28
2.1.4 Struktur Kawasan Perkotaan	30
2.2 <i>Derived Demand</i> (Permintaan Turunan)	33
2.3 Teori Mobilitas Tempat Tinggal	36
2.4 Teori Interaksi Pusat	39
2.5 Teori Kekuatan Dinamis	40
2.6 <i>Urban Fringe</i>	41
2.7 Tata Guna Lahan dan Transportasi	45
2.8 Penduduk Kerja	46
2.9 Pergerakan Penduduk	47
2.9.1 Terbentuknya Pergerakan	49
2.9.2 Karakteristik Pola Pergerakan	50
2.9.3 Kebutuhan Melakukan Pergerakan (Perjalanan)	52
2.9.4 Besaran dan Distribusi Pergerakan	54
2.9.5 Fluktuasi Pergerakan	55
2.9.6 Bangkitan dan Tarikan Pergerakan	55
2.9.7 Pergerakan Bekerja	57
2.10. Penelitian Terdahulu	60
2.10 Kerangka Pemikiran	63

BAB III METODE PENELITIAN	64
3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional Variabel	64
3.2 Populasi dan Sampel	65
3.3 Jenis dan Sumber Data	69
3.4 Metode Pengumpulan Data	69
3.5 Metode Analisis	71
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	72
4.1 Deskripsi Obyek Penelitian.....	72
4.1.1 Gambaran Daerah Penelitian	73
4.1.2 Lokasi Penelitian	76
4.1.3 Profil Responden	76
4.1.3.1 Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	76
4.1.3.2 Profil Responden Berdasarkan Usia	77
4.2 Analisis Data	78
4.2.1 Karakteristik Rumah Tangga Penduduk di Kelurahan Tlogosari Kulon.....	78
4.2.1.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga	78
4.2.1.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan	79
4.2.1.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan	80
4.2.1.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendapatan	81
4.2.1.5 Ringkasan Karakteristik Responden	83
4.2.2 Karakteristik Pergerakan Penduduk di Kelurahan Tlogosari Kulon	84
4.2.2.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Perjalanan	84
4.2.2.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Total Pergerakan Per Minggu	86
4.2.2.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Jumlah Kepemilikan Kendaraan	87
4.2.2.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Pemilihan Moda Transportasi	90
4.2.2.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Alasan Pemilihan Moda Transportasi	92
4.2.2.6 Karakteristik Responden Berdasarkan Jarak Ke Tempat Tujuan	93
4.2.2.7 Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Waktu Perjalanan	95
4.2.2.8 Karakteristik Responden Berdasarkan Biaya Transportasi	96
4.2.2.9 Karakteristik Responden Berdasarkan Waktu Bergerak	97
4.2.2.10 Karakteristik Responden Berdasarkan Tempat Tujuan Perjalanan Penduduk	100
4.2.2.11 Karakteristik Responden Berdasarkan Rute Perjalanan.....	102
4.2.2.12 Ringkasan Karakteristik Perjalanan Penduduk Kerja Kelurahan Tlogosari Kulon	104
4.3 Intepretasi Hasil	107
BAB V PENUTUP	114
5.1 Simpulan	114

5.2 Keterbatasan	117
5.3 Saran	117
DAFTAR PUSTAKA	119
LAMPIRAN – LAMPIRAN	124

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Jumlah Penduduk Kota Semarang Tahun 2007-2011 menurut Kecamatan	6
Tabel 1.2 Jumlah Penduduk Kerja di Kelurahan Tlogosari Kulon	19
Tabel 4.1 Pengelompokan Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	76
Tabel 4.2 Pengelompokan Responden Berdasarkan Usia	77
Tabel 4.3 Pengelompokan Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga	78
Tabel 4.4 Pengelompokan Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan	80
Tabel 4.5 Pengelompokan Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan	81
Tabel 4.6 Pengelompokan Responden Berdasarkan Tingkat Pendapatan	82
Tabel 4.7 Karakteristik Responden	83
Tabel 4.8 Tujuan Pergerakan Penduduk	84
Tabel 4.9 Total Pergerakan Per Minggu	86
Tabel 4.10 Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor	88
Tabel 4.11 Jumlah Kepemilikan Mobil	89
Tabel 4.12 Pemilihan Moda Transportasi	91
Tabel 4.13 Alasan Pemilihan Moda Transportasi	92
Tabel 4.14 Jarak Dari Rumah Ke Tempat Tujuan	93
Tabel 4.15 Lama Waktu Perjalanan	95
Tabel 4.16 Biaya Transportasi	96
Tabel 4.17 Waktu Bergerak - Berangkat	98
Tabel 4.18 Waktu Bergerak – Kembali	99
Tabel 4.19 Tempat Tujuan Perjalanan	100
Tabel 4.20 Pilihan Rute Perjalanan	103
Tabel 4.21 Ringkasan Karakteristik Perjalanan	105

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Peta Penggunaan Lahan Kota Semarang	8
Gambar 1.2	Peta Kecamatan Pedurungan	11
Gambar 1.3	Foto Kemacetan di Jalan Brigjen Sudiarto Semarang di Pagi Hari	16
Gambar 1.4	Foto Kemacetan di Jalan Brigjen Sudiarto Semarang di Sore Hari	16
Gambar 2.1	Tiga Teori Dasar Pendekatan Ekologikal.....	32
Gambar 2.2	Mobilitas Tempat Tinggal : Model Tuner.....	39
Gambar 2.3	Skema Zona Kota – Desa.....	43
Gambar 2.4	Hubungan Tata Guna Lahan	45
Gambar 2.5	Skema Ketenagakerjaan	47
Gambar 2.6	Trip Production dan Trip Attraction.....	56
Gambar 2.7	Bangkitan dan Tarikan Pergerakan	56
Gambar 2.8	Jenis Pergerakan Dengan Waktu Bekerja	60
Gambar 2.9	Kerangka Penelitian Penelitian	63
Gambar 4.1	Lokasi Penelitian	75
Gambar 4.2	Pengelompokan Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	77
Gambar 4.3	Pengelompokan Responden Berdasarkan Usia.....	78
Gambar 4.4	Pengelompokan Responden Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga	79
Gambar 4.5	Pengelompokan Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan	80
Gambar 4.6	Pengelompokan Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan.....	81
Gambar 4.7	Pengelompokan Responden Berdasarkan Tingkat Pendapatan	82
Gambar 4.8	Tujuan Perjalanan Penduduk Kerja Kelurahan Tlogosari Kulon.....	85
Gambar 4.9	Total Pergerakan Per Minggu	86
Gambar 4.10	Kepemilikan Sepeda Motor.....	88
Gambar 4.11	Kepemilikan Mobil	89
Gambar 4.12	Pemilihan Moda Transportasi	91

Gambar 4.13 Alasan Pemilihan Moda Transportasi	92
Gambar 4.14 Jarak Menuju Tempat Tujuan	94
Gambar 4.15 Lama Waktu Perjalanan	95
Gambar 4.16 Biaya Transportasi.....	97
Gambar 4.17 Waktu Pergerakan Berangkat Meninggalkan Rumah	98
Gambar 4.18 Waktu Pergerakan Kembali ke Rumah	99
Gambar 4.19 Sebaran Pergerakan Penduduk	101
Gambar 4. 20 Pilihan Rute perjalanan	103
Gambar 4. 21 Rute Perjalanan	104

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A	Lembar Kuesioner Penelitian	124
Lampiran B	Ringkasan Data Mentah Responden Masyarakat	128

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota memiliki peran yang besar sebagai pusat pertumbuhan, hal tersebut dikarenakan kota merupakan lokasi yang paling efisien dan efektif untuk kegiatan-kegiatan produktif sehubungan dengan ketersediaan sarana dan prasarana publik, tersedianya tenaga kerja dan lapangan kerja. Dengan peran kota yang sedemikian besar maka akan terbentuk berbagai aktivitas pada kawasan perkotaan. Berdasarkan hal tersebut maka penduduk kota memerlukan ruang untuk dapat menampung seluruh aktivitasnya, namun karena adanya keterbatasan lahan di kawasan perkotaan maka akan terjadi perkembangan kawasan perkotaan hingga ke daerah suburbannya. (Adib, 1983).

Perkembangan kota yang ditunjukkan oleh pertumbuhan penduduk dan aktivitas kota menuntut pula kebutuhan lahan yang semakin besar (Lubis, 2011). Hal ini ditunjukkan oleh besarnya tingkat pemanfaatan lahan untuk kawasan permukiman, seiring dengan semakin tinggi tingkat pertumbuhan penduduk baik secara alami maupun migrasi, dan beragamnya tuntutan kebutuhan akan sarana dan prasarana. Keterbatasan luas lahan yang ada di kota menyebabkan kota akan mengalami perkembangan ke daerah pinggiran kota. Daerah pinggiran kota merupakan daerah yang mengalami dinamika dalam perkembangannya, terutama dinamika dalam penggunaan lahan. Hal ini dikarenakan adanya peningkatan

kebutuhan lahan untuk permukiman dan menampung fungsi-fungsi atau prasarana kegiatan yang ada (Setiadi, 2007).

Edy Hermanto (2009) menyatakan bahwa penambahan penduduk meningkatkan kebutuhan akan perumahan, keperluan kota transportasi dan komunikasi. Semua peningkatan tersebut membutuhkan ruang yang dapat menampung kegiatan-kegiatan penduduk pada ruang kota yang terbatas. Keterbatasan akan lahan perkotaan menyebabkan harga lahan di perkotaan semakin mahal terutama di pusat-pusat kota, akibatnya terjadi pergeseran ke pinggiran-pinggiran kota.

Menurut Filliyanti (2005), perluasan kawasan perkotaan banyak dijumpai dengan terbentuknya *sub-urban* dimana bagian dari populasinya tetap bekerja di pusat kota. Perkembangan *sub-urban* ini biasanya tidak hanya dalam bentuk pemukiman baru melainkan juga disertai jenis-jenis aktivitas lainnya. Penduduk dari kawasan seperti ini yang bekerja di kawasan pusat kota tiap hari harus melakukan perjalanan untuk bekerja.

Salah satu fungsi perkotaan ialah memberikan fasilitas untuk pertukaran barang dan jasa, dari dan antar lokasi kegiatan ekonomi yang tersebar, yang mengakibatkan terjadinya pergerakan barang dan orang. Oleh karena itu, ukuran, bentuk struktur dan efisiensi dari daerah perkotaan dipengaruhi oleh sistem transportasi. Transportasi merupakan sebuah sistem yang terdiri dari tiga subsistem, yaitu sistem aktivitas, sistem pergerakan dan sistem jaringan. Sistem aktivitas di dalam kota terdiri dari berbagai aktivitas seperti: industri, perumahan, perdagangan, jasa, dan lain-lain. Aktivitas tersebut berlokasi pada sebidang lahan

dan saling berinteraksi satu sama lain membentuk tata guna lahan. Interaksi tersebut mengakibatkan timbulnya pergerakan manusia antar tata guna lahan. (Tamin, 2000)

Perjalanan disebabkan karena orang melakukan aktifitas di tempat yang berbeda dengan daerah tempat tinggal mereka. Artinya keterkaitan antarwilayah ruang sangat berperan dalam menciptakan perjalanan. Menurut Tamin (2000) pola perjalanan dibagi dua yaitu perjalanan tidak – spasial dan perjalanan spasial. Konsep mengenai ciri perjalanan tidak – spasial (tanpa batas ruang) di dalam kota, misalnya mengenai mengapa orang melakukan perjalanan, kapan orang melakukan perjalanan, dan jenis angkutan yang mereka gunakan. Sedangkan konsep mengenai ciri perjalanan spasial (dengan batas ruang) di dalam kota berkaitan dengan distribusi spasial tata guna lahan yang terdapat di dalam suatu wilayah. Dalam hal ini, konsep dasarnya adalah bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan kegiatan tertentu di lokasi yang dituju, dan lokasi tersebut ditentukan oleh tata guna lahan kota tersebut.

Menurut Angotti (1993) perkembangan wilayah kota ke arah pinggiran dipacu oleh meningkatnya pertumbuhan penduduk. Kondisi ini didukung dengan meningkatnya wilayah yang memiliki ciri kekotaan. Interaksi dari dua hal tersebut memunculkan bentuk baru suatu permukiman skala besar yang disebut kota metropolitan. Karakteristik dasar dari kota metropolitan secara umum didefinisikan dengan populasi penduduk yang berjumlah lebih dari satu juta orang. Kota metropolitan memiliki pembagian keruangan yang jelas, keanekaragaman aktivitas sosial ekonomi serta tingkat mobilitas penduduk yang

tinggi. Bentuk mobilitas yang terjadi di kota metropolitan tidak hanya berupa mobilitas perjalanan namun juga mobilitas mata pencaharian dan mobilitas permukiman. Mobilitas inilah yang kemudian memicu pemekaran wilayah kota metropolitan ke arah wilayah pinggiran sebagai lokasi baru bagi pengembangan kota.

Perkembangan wilayah kota yang dinamis membawa berbagai macam dampak bagi pola kehidupan masyarakat kota itu sendiri. Kota Semarang sebagai ibukota provinsi Jawa Tengah merupakan salah satu kota metropolitan yang memiliki kecenderungan seperti kota-kota besar lainnya. Kota Semarang terlibat dengan konsep pengembangan kota metropolitanisasi dengan kota dan kabupaten yang ada di sekitarnya. Secara fungsional Kota Semarang mempunyai hubungan ruang yang kuat dengan wilayah sekitarnya yang dikenal dengan sebutan Kedungsapur, yaitu kepanjangan dari Kota Semarang, Kota Salatiga, Kabupaten Semarang, Kabupaten Kendal, dan Kabupaten Demak.

Kota Semarang yang merupakan salah satu kota di Indonesia terus berkembang baik dari segi pembangunan (sarana dan prasarana) maupun jumlah penduduk. Secara demografis, ciri utama kota-kota besar di Indonesia adalah tingkat pertumbuhan penduduk. Kawasan inti kota dicirikan dengan berbagai faktor antara lain penurunan absolut dan tingkat migrasi keluar yang tinggi, sedangkan kawasan pinggiran kota dicirikan dengan tingkat migrasi ke dalam yang tinggi dan sebagai akibatnya adalah meningkatnya jumlah penduduk absolut (Louise dkk., 2010). Hal ini terjadi pada Kota Semarang.

Berdasarkan data kependudukan BPS tahun 2012, Kota Semarang memiliki jumlah penduduk sebanyak 1.544.363 jiwa yang tersebar pada 16 kecamatan. Dapat dilihat dari tabel 1.1 bahwa pada tahun 2007 – 2011 Kota Semarang mengalami peningkatan penduduk rata-rata sebesar 1,7% per tahun. Setiap tahunnya pertumbuhan penduduk Kota Semarang mengalami peningkatan rata-rata sebanyak 16.930 jiwa. Pada tahun 2007 adalah 1.454.594 jiwa, sedangkan pada tahun 2008 sebesar 1.481.640 jiwa, yang terdiri dari 735.457 penduduk laki-laki, dan 746.183 penduduk perempuan. Pada tahun 2011 penduduk terbanyak terdapat pada kecamatan Pedurungan yaitu sebanyak 174.133 jiwa atau 11,28 % dari jumlah penduduk kota Semarang tahun 2011. Penduduk paling sedikit terdapat di kecamatan Tugu yaitu sebanyak 29.812 jiwa atau 1,93%. Kota Semarang yang merupakan salah satu kota metropolitan juga mengalami masalah kemacetan karena jumlah penduduk yang semakin hari semakin bertambah. Berikut merupakan tabel jumlah penduduk kota Semarang.

Tabel 1.1`
Jumlah Penduduk Kota Semarang Tahun 2007-2011 menurut Kecamatan
(dalam ribuan)

No.	Kecamatan di Kota Semarang		Laki-laki	Perempuan	Jumlah	Persentase (%)
1.	Mijen		27,617	27,258	54,875	3,55 %
2.	Gunung Pati		36,750	36,709	73,459	4,76 %
3.	Banyumanik		63,298	63,989	127,287	8,24 %
4.	Gajah Mungkur		31,587	31,595	63,182	4,09 %
5.	Semarang Selatan		41,426	41,707	83,133	5,38 %
6.	Candisari		39,657	40,293	79,950	5,18 %
7.	Tembalang		69,826	68,536	138,362	8,96 %
8.	Pedurungan		86,100	88,033	174,133	11,28 %
9.	Genuk		44,638	44,329	88,967	5,76 %
10.	Gayamsari		36,832	36,220	73,052	4,73 %
11.	Semarang Timur		39,139	40,476	79,615	5,16%
12.	Semarang Utara		61,954	65,463	127,417	8,25 %
13.	Semarang Tengah		35,441	37,084	72,525	4,70 %
14.	Semarang Barat		79,357	80,755	160,112	10,37 %
15.	Tugu		15,055	14,757	29,812	1,93 %
16.	Ngaliyan		59,207	59,275	118,482	7,67 %
	Jumlah	2011	767,884	776,479	1,544,363	100 %
		2010	758,267	769,166	1,527,433	1,71%
		2009	748,515	758,409	1,506,924	1,86 %
		2008	735,457	746,183	1,481,640	1,43%
		2007	722,026	732,568	1,454,594	1,02 %

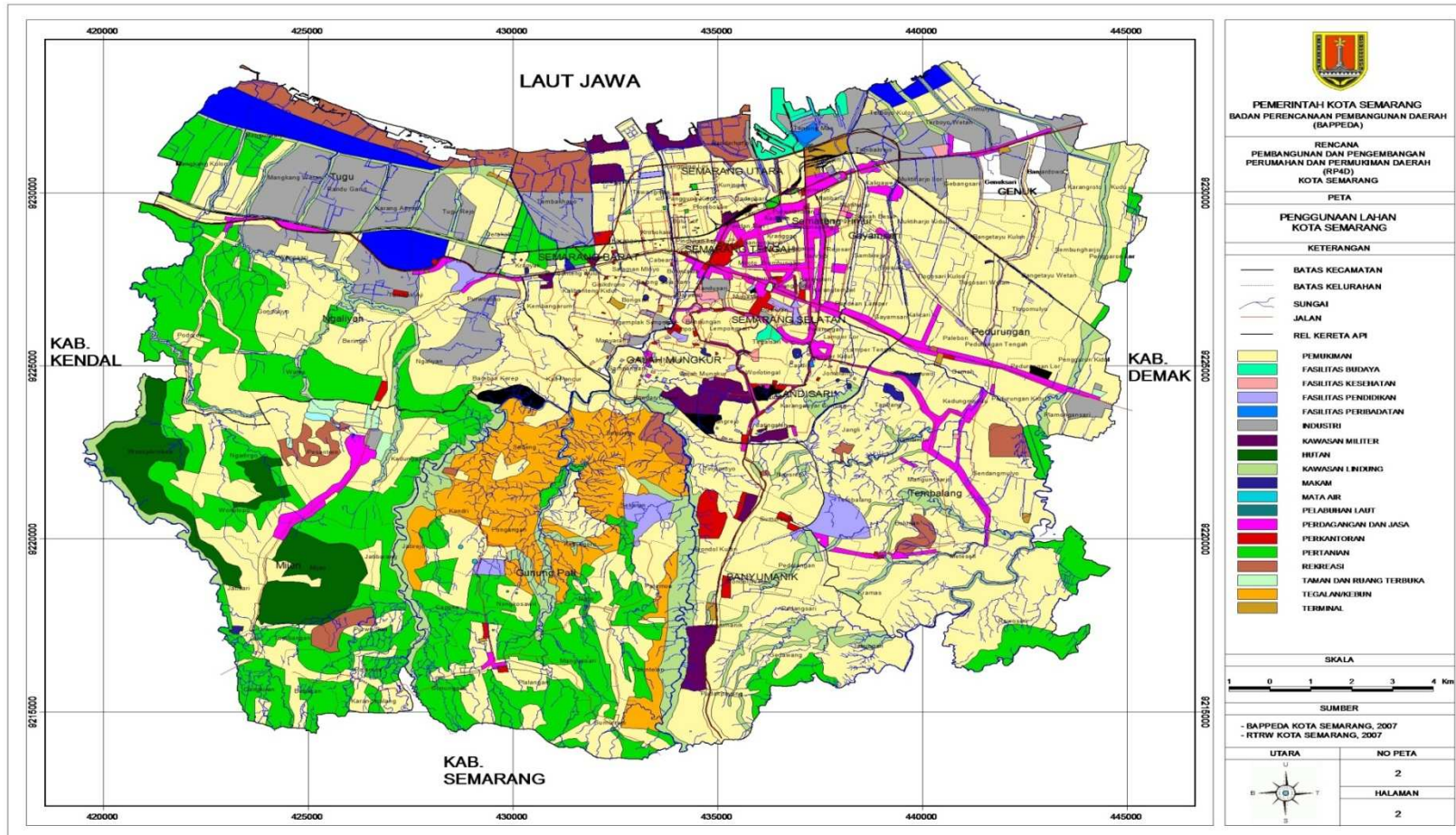
Sumber : Kota Semarang Dalam Angka 2012

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

Pertambahan penduduk dalam suatu wilayah perkotaan selalu diikuti oleh peningkatan kebutuhan ruang. Kuantitas dan kualitas kegiatannya selalu meningkat sejalan dengan pertambahan penduduk perkotaan, sehingga ruang sebagai wadah kegiatan tersebut selalu meningkat sejalan dengan pertambahan penduduk, sehingga ruang sebagai wadah kegiatan tersebut selalu mengalami peningkatan (Hermawan, 2010). Pertumbuhan ekonomi yang cukup cepat di Semarang mempengaruhi intensitas penggunaan lahan untuk aktivitas bangkitan berupa industri, perdagangan, dan jasa.

Tingginya laju pertumbuhan penduduk ini akan menimbulkan kebutuhan lahan perumahan dan permukiman yang sangat besar, sementara kemampuan Pemerintah sangat terbatas. Semakin meningkatnya jumlah penduduk, maka permintaan akan penggunaan lahan di wilayah ini akan semakin meningkat pula. Di bawah ini adalah gambaran mengenai penggunaan lahan Kota Semarang.

Gambar 1.1
Peta Penggunaan Lahan Kota Semarang



Dari gambar 1.1 terlihat bahwa sektor perdagangan dan jasa yaitu *Central Business District* (CBD) Kota Semarang berada pada kawasan Semarang Tengah. *Central Business District* (CBD) adalah pusat kota yang letaknya tepat di tengah kota yang merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik, serta merupakan zona dengan derajat aksesibilitas tinggi dalam suatu kota. Kawasan ini menjadi pusat aktivitas penduduk Kota Semarang. Dengan semakin meningkatnya jumlah penduduk di kota Semarang maka tidak semua kegiatan dapat ditampung oleh daerah CBD, khususnya kebutuhan akan perumahan dimana pusat kota memiliki lahan yang terbatas, sehingga dampaknya adalah daerah pinggiran menjadi pilihan daerah permukiman masyarakat.

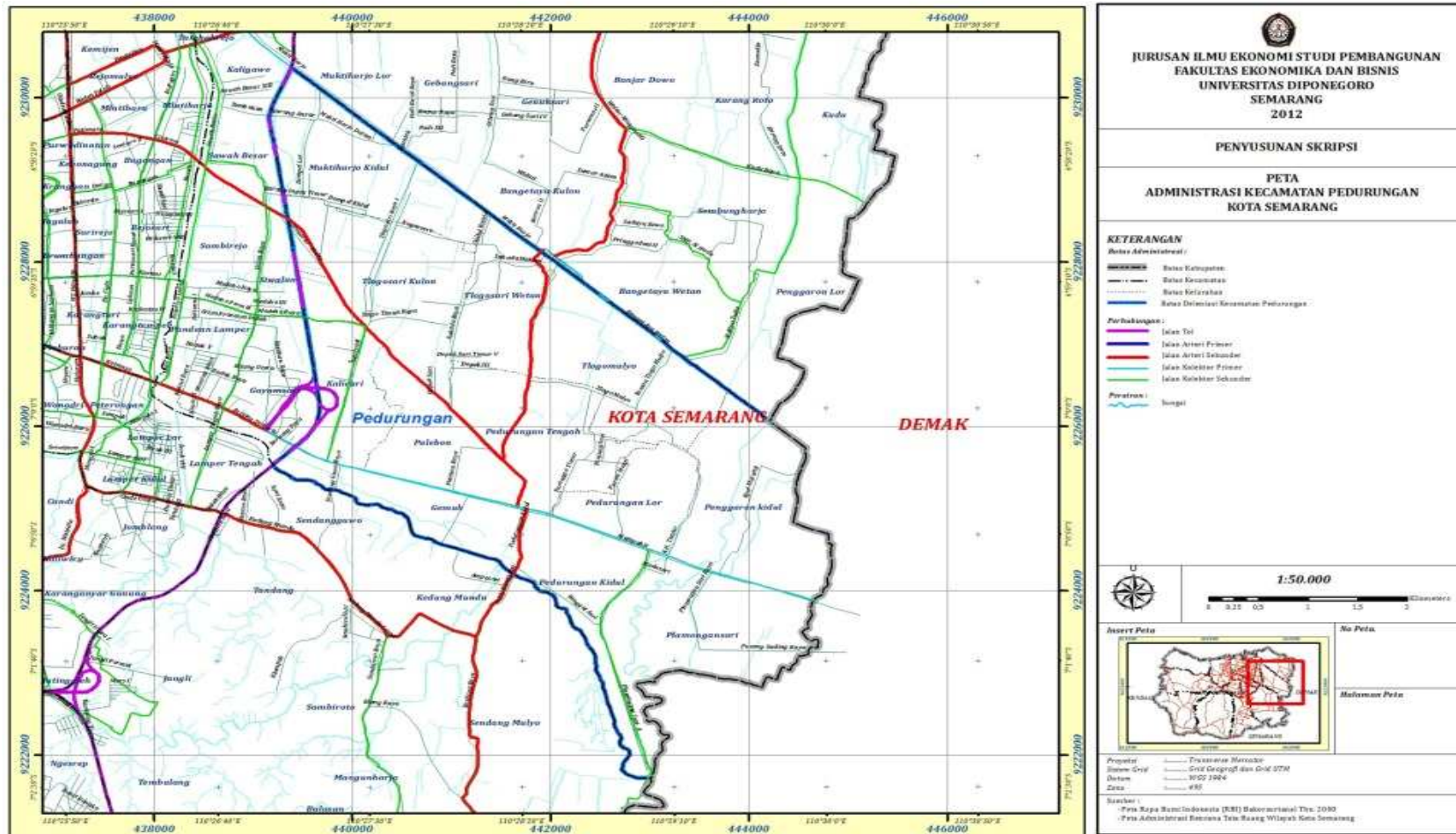
Semakin jauh tempat tinggal dengan tempat aktifitas sehari-hari maka akan semakin menambah beban lalu lintas di jalan akibat adanya akumulasi lalu lintas yang menuju ke pusat kota. Hal ini menyebabkan gangguan pelayanan transportasi antara lain dengan timbulnya kemacetan.

Kecamatan Pedurungan merupakan daerah pinggiran kota Semarang yang termasuk dalam kawasan BWK V yaitu kawasan yang diperuntukkan guna permukiman penduduk. Menurut data statistik BPS (Tabel 1.1), di Kecamatan Pedurungan memiliki jumlah penduduk terbanyak di Kota Semarang yaitu sebanyak 174.133 jiwa, dengan luas wilayah 20,72 km², terdiri dari 12 kelurahan. Kecamatan Pedurungan memiliki kepadatan penduduk sebesar 8.282 penduduk per km². Kecamatan Pedurungan terletak di ujung timur kota Semarang berbatasan langsung dengan Kabupaten Demak, sehingga Kecamatan Pedurungan merupakan daerah penghubung antara Kabupaten Demak dan kota Semarang .

Kecamatan Pedurungan hampir seluruhnya merupakan daerah permukiman. Oleh karena itu, studi ini mengambil kasus di Kecamatan Pedurungan. Kecamatan Pedurungan dijadikan sebagai wilayah penelitian.

Kecamatan Pedurungan merupakan daerah pemukiman yang sedang berkembang dan dekat dengan lokasi inti kota. Hal ini tampak dari data monografi Kecamatan Pedurungan yang menyatakan bahwa perubahan jumlah lahan pertanian dan tegalan sampai tahun 2011 berjumlah 822 Ha dimana perubahan sawah dan tegalan menjadi perumahan sebesar 801 Ha, industri 7 Ha, jasa 1 Ha, perusahaan dan lain-lain 13 Ha. Hal ini berarti terjadi pergeseran pusat-pusat permukiman, yaitu sebagian penduduk dari lokasi kota inti pindah bermukim ke daerah permukiman baru yang sedang berkembang. Ini merupakan migrasi desa-kota yang dapat membawa dampak positif dan dampak negatif. Dampak positifnya ialah bahwa migrasi akan mendorong kearah modernisasi serta memperbaiki kehidupan para migran. Sedangkan dampak negatifnya munculnya problem perumahan dan kemacetan lalu lintas karena terbatasnya sarana dan prasarana (Koestoer, 1996).

Gambar 1.2
Peta Kecamatan Pedurungan



Permasalahan di sektor transportasi merupakan permasalahan yang banyak terjadi di berbagai kota. Bila di suatu wilayah perkotaan populasinya mengalami pertumbuhan yang cukup pesat, maka secara linier terjadi pula peningkatan jumlah kendaraan. Hal ini disebabkan karena adanya pertumbuhan penduduk di daerah perkotaan yang berarti semakin meningkatnya mobilitas warga masyarakat yang berakibat pada kepemilikan kendaraan pribadi.

Daerah pinggiran kota adalah suatu daerah yang juga dikenal sebagai daerah "*urban fringer*" atau daerah "*peri urban*" atau nama lain yang muncul kemudian merupakan daerah yang memerlukan perhatian yang serius karena begitu pentingnya daerah tersebut terhadap peri kehidupan penduduk baik desa maupun kota di masa yang akan datang. Wilayah *peri urban* didefinisikan sebagai wilayah yang berada tepat di sekitar atau sekeliling kota yang secara ekologi dan sosial ekonomi terintegrasi dengan kota intinya (Simon dkk, 2004).

Ekspansi pembangunan kota besar dari pusat kota menuju area di luar batasannya memunculkan area transisi di wilayah pinggiran kota. Ciri utama wilayah ini ditunjukkan dengan pencampuran dan konversi guna lahan, pertumbuhan penduduk yang relatif pesat, serta gabungan aktivitas perekonomian, yaitu agrikultur dan industri (Louise dkk, 2010). Selain itu, efek globalisasi menjadikan perkembangan wilayah ini tak terhindarkan. Wilayah ini kemudian berkembang menjadi wilayah *peri urban* atau *urban fringer* (Sieverts, 2003).

Wilayah *peri urban* (WPU) merupakan wilayah yang terletak di antara dua wilayah yang sangat berbeda kondisinya lingkungannya, yaitu antara wilayah yang

mempunyai kenampakan kekotaan di satu sisi dan wilayah yang mempunyai kenampakan kedesaan di sisi yang lain. Oleh karena wilayah kota dan desa mempunyai dimensi kehidupan yang sedemikian kompleks yang pada umumnya menunjukkan atribut yang saling berbeda, maka di daerah antara ini kemudian muncul atribut khusus yang merupakan hibrida dari keduanya. (Yunus, 2008).

Secara ilmiah penentuan batasan kawasan *peri urban* ini sangat sulit, namun menurut McGee (dalam Yunus, 2008) mengemukakan bahwa batas terluar dari kawasan *peri urban* ini adalah tempat dimana orang ingin melaju untuk bekerja/melakukan kegiatan ke kota. untuk bekerja dan atau melakukan kegiatan ke kota. Seperti di pagi hari orang akan melakukan perjalanan dari kawasan pedesaan ke kawasan perkotaan, dan sebaliknya di sore hari, orang akan melakukan perjalanan pulang dari kawasan perkotaan ke kawasan pedesaan. Dengan demikian dari waktu ke waktu kawasan *peri urban* ini akan semakin meluas baik ditinjau dari segi fisik morfologis maupun dari segi sosial ekonomi.

Kecamatan Pedurungan merupakan wilayah *urban fringe* kota Semarang. Kecamatan Pedurungan adalah kawasan yang diperuntukkan untuk permukiman penduduk. Hal ini sejalan dengan penelitian Bitta Pigawati (2001), bahwa penggunaan lahan permukiman Semarang terbesar berada di pinggiran kota Semarang yaitu di Kecamatan Pedurungan (11,28%). Dapat dilihat bahwa guna lahan Kecamatan Pedurungan memiliki lahan permukiman terbesar sehingga pergerakan penduduk yang terjadi di Kecamatan Pedurungan sangatlah besar.

Menurut Tamin (1997) biasanya maksud pergerakan penduduk terjadi karena:

- a) Ekonomi: mencari nafkah, dan mendapatkan barang dan pelayanan jasa
- b) Sosial: menciptakan dan menjaga hubungan pribadi
- c) Pendidikan
- d) Rekreasi
- e) Hiburan
- f) Kebudayaan

Jika ditinjau lebih lagi, akan dijumpai bahwa lebih dari 90% perjalanan berbasis tempat tinggal artinya mereka memulai perjalanan dari tempat tinggal (rumah) dan mengakhiri perjalanan kembali ke rumah. Pemilihan moda transportasi merupakan hal penentu karakteristik pergerakan penduduk (Wardana, 2007).

Perkembangan kota Semarang ke wilayah pinggiran (Kecamatan Pedurungan) yang sebagian besar penduduknya bekerja ke pusat kota menyebabkan tingkat pergerakan dan intensitas lalu lintas meningkat terutama di jalur-jalur utama yang menghubungkan daerah pinggiran (*urban fringe*) dan pusat kota. Kepadatan lalu lintas akan semakin bertambah ketika jam-jam puncak pagi dan sore hari di saat pergerakan penduduk pinggiran berangkat-pulang bekerja di pusat kota.

Kepadatan lalu lintas di ruas jalan protokol Kecamatan Pedurungan terjadi karena adanya aktivitas perjalanan penduduk kerja. Berdasarkan survey di lapangan dan hasil dari wawancara kepada Ajun Inspektur Polisi Dua Purnomo S.H Unit LANTAS POLSEK Pedurungan, kemacetan di Kecamatan Pedurungan terjadi pada pagi, siang dan sore hari. Pagi hari kemacetan terjadi pukul 06.00 sampai dengan

pukul 08.10. Kemacetan pada pagi hari dapat dibagi menjadi dua menurut sebab terjadinya. Pukul 06.00 sampai dengan pukul 06.50 kemacetan terjadi dikarenakan banyaknya anak yang berangkat ke sekolah. Pukul 07.00 sampai pukul 08.10 kemacetan disebabkan oleh para pekerja yang berangkat menuju tempat kerja bukan hanya penduduk Kecamatan Pedurungan tetapi juga penduduk dari Mranggen, Karangawen, Gubuk dan Purwodadi yang bekerja di Kota Semarang. Kemacetan yang terjadi pada siang hari pada pukul 12.00 sampai 13.00 disebabkan oleh anak-anak yang pulang sekolah dan juga para pekerja yang bepergian memanfaatkan waktu istirahat siang. Kemacetan yang terjadi pada sore hari pada pukul 16.00 sampai dengan pukul 17.30 disebabkan karena adanya bus dan truk yang melewati jalan tersebut diikuti dengan pergerakan para pekerja menuju kembali ke rumah. Berikut adalah foto kemacetan yang terjadi di ruas jalan utama di Kecamatan Pedurungan.

Gambar 1.3
Foto Kemacetan Lalulintas di Jalan Brigjend Sudiarto Semarang
Pada Pagi Hari



Sumber : Observasi, Kamis 27 September 2012 pukul 07.00-09.00 Gambar sebelah kiri arus dari arah Demak menuju timur, gambar sebelah kanan persimpangan Jalan Fatmawati

Gambar 1.4
Foto Kemacetan Lalulintas di Jalan Brigjend Sudiarto Semarang
Pada Sore Hari



Sumber: Observasi Selasa, 25 September 2012 pukul 16.00-18.00. Gambar sebelah kiri menunjukkan kemacetan pada persimpangan Jalan Supriyadi, arus dari arah kota (barat) menuju ke arah Demak (timur). Gambar sebelah kanan kepadatan arus pada persimpangan Jl. Sukarno Hatta menuju arah Demak.

Kemacetan ini disebabkan karena volume kendaraan yang semakin meningkat namun tidak diiringi dengan peningkatan kapasitas jalan. Penggunaan lahan untuk membuat jalan tidak sebanding dengan peningkatan jumlah kendaraan bermotor dan berbagai aktivitas ekonomi yang mendukungnya sehingga masalah transportasi/pengangkutan menjadi masalah yang harus ditangani secara khusus. Untuk mengatasi masalah kemacetan yang terjadi pihak kepolisian Kecamatan Pedurungan sudah mengambil kebijakan yaitu pada pagi hari yaitu pukul 06.30 sampai 08.00 jalan yang menghubungkan Kecamatan Pedurungan dengan Pusat Kota yang seharusnya dua jalur di tambah menjadi tiga jalur sedangkan arah sebaliknya hanya satu jalur. Diharapkan dengan kebijakan ini dapat mengurangi kemacetan yang terjadi, tetapi meski dibuka 3 jalur masih terjadi kemacetan karena kendaraan begitu banyak dan menuju tempat yang sama dengan waktu bersamaan menyebabkan jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan yang tersedia.

Pada tahun 2008 Pemerintah Kota Semarang mengeluarkan kebijakan guna mengatasi kemacetan di ruas jalan di Kecamatan Pedurungan melalui penyediaan alat angkutan massa berupa BRT. Akan tetapi, pada kenyataannya BRT belum bisa mengatasi permasalahan tersebut, terlihat masyarakat yang lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dibanding dengan menggunakan BRT.

Selain itu, terdapat tiga alat angkutan massa lainnya di Kecamatan Pedurungan, yaitu angkutan kecil yang biasa disebut angkot, angkutan sedang berupa bus ukuran sedang, dan angkutan besar (Damri). Keempat angkutan massal yang melayani wilayah Kecamatan Pedurungan terlihat belum mampu melayani seluruh

penduduk di Kecamatan Pedurungan, di mana masyarakat lebih cenderung menggunakan kendaraan pribadinya dibandingkan dengan angkutan umum yang telah tersedia. Akibatnya terjadi kemacetan di jalan-jalan utama di Kecamatan Pedurungan, khususnya jalan yang menghubungkan Kecamatan Pedurungan dengan pusat kota Semarang.

Di kecamatan pedurungan penduduk terbanyak terdapat pada Kelurahan Tlogosari Kulon yaitu sebanyak 35.979 jiwa atau 20,66 % dari jumlah penduduk kecamatan pedurungan. Kecamatan Pedurungan, yang merupakan *urban fringe* kota Semarang khususnya Kelurahan Tlogosari Kulon memiliki penduduk usia kerja yang cukup tinggi yaitu sebanyak 27.533 jiwa atau sebesar 76,52% dari jumlah penduduk Kecamatan Pedurungan. Kelurahan Tlogosari Kulon adalah daerah yang terletak di Kecamatan Pedurungan, Semarang. Kelurahan Tlogosari Kulon terdapat simpang lima yang merupakan jalan utama yang menghubungkan akses ke Pedurungan, Medoho, Supriyadi, alteri dan tentunya menuju masuk ke daerah Tlogosari. Selain itu, Tlogosari memiliki aksesibilitas fungsi Jalan Tlogosari sebagai jalan arteri sekunder dan dekat dengan pusat kegiatan bisnis utama di Semarang.

Berdasarkan data statistik Kelurahan Tlogosari Kulon memiliki penduduk usia kerja terbanyak dibandingkan dengan kelurahan lainnya yang berada di Kecamatan Pedurungan, yaitu sebesar 35.979. Perkembangan suatu wilayah yang ditunjukkan oleh pertumbuhan penduduk dan aktivitas kota menuntut pula kebutuhan lahan yang semakin besar. Keterbatasan luas lahan yang ada di kota menyebabkan kota akan mengalami perkembangan ke daerah pinggiran kota. Pinggiran kota

merupakan daerah yang mengalami dinamika dalam perkembangannya, terutama dinamika dalam penggunaan lahan. Hal ini dikarenakan adanya peningkatan kebutuhan lahan untuk permukiman dan menampung fungsi- fungsi atau prasarana kegiatan yang ada. Berikut ini adalah Tabel yang menunjukkan jumlah penduduk di Kecamatan pedurungan menurut kelurahan.

Tabel 1.2
Jumlah Penduduk Kerja di Kecamatan Pedurungan

Kelurahan		Jumlah		Total Penduduk	Persentase (%)
		Laki-laki	Perempuan		
1. Gemah		6,959	7,286	14,245	8,18 %
2. Pedurungan Kidul		6,236	6,252	12,488	7,17 %
3. Plamongan Sari		6,041	6,081	12,122	6,96 %
4. Penggaron Kidul		2,806	2,593	5,399	3,10 %
5. Pedurungan Lor		4,007	4,083	8,090	4,65 %
6. Tlogomulyo		5,787	5,425	11,212	6,44 %
7. Pedurungan Tengah		6,022	6,437	12,459	7,15 %
8. Palebon		6,916	6,966	13,882	7,97 %
9. Kalicari		4,456	4,262	8,718	5,01 %
10. Tlogosari Kulon		17,322	18,657	35,979	20,66 %
11. Tlogosari Wetan		3,287	3,310	6,597	3,79 %
12. Muktihardjo Kidul		16,267	16,678	32,945	18,92 %
JUMLAH	2011	86,106	88,030	174,136	100 %
	2010	84,540	87,059	171,599	1,46 %
	2009	82,716	83,511	166,227	3,13 %
	2008	81,242	82,320	163,562	1,60 %
	2007	79,752	80,704	160,456	1,90 %

Sumber: Kota Semarang Dalam Angka 20112

Studi ini dititikberatkan pada pembahasan mengenai pergerakan penduduk usia kerja yang terjadi, oleh karena itu alasan dipilihnya kawasan Tlogosari Kulon

sebagai wilayah studi antara lain karena memiliki penduduk usia kerja terbanyak yang mengindikasikan bahwa aktivitas dan pergerakan penduduk kerja yang tinggi.

Dalam bermobilitas, penduduk lebih tertarik melakukan perpindahan jarak dekat atau melakukan migrasi non permanen. Hal ini disebabkan adanya rasa keterikatan penduduk terhadap keluarga, teman maupun daerah asal yang ditinggalkan. Adanya kesulitan biaya hidup untuk tinggal di kota, kepemilikan lahan di daerah asal, jenis pekerjaan di daerah asal menyebabkan penduduk yang melakukan mobilitas cenderung melakukan migrasi non permanen (Mantra dalam Atik Nuraini 2006). Pertimbangan terhadap potensi ekonomi dan lingkungan hidup diperlukan sebagai bahan pertimbangan analisa pola pergerakan penduduk kerja yang terjadi di Kelurahan Tlogosari Kulon.

Menurut Warpani (1990) beberapa penentu pergerakan yang dapat diterapkan di Indonesia adalah penghasilan keluarga, jumlah pemilikan kendaraan, jarak dari pusat kegiatan kota, moda perjalanan, penggunaan kendaraan dan waktu. Pergerakan keluarga erat kaitannya dengan aktifitas yang dilakukan keluarga sedangkan aktifitas-aktifitas keluarga sangat dipengaruhi oleh karakteristik keluarga. Karakteristik keluarga yang mempengaruhi pergerakan ini antara lain adalah pendapatan keluarga, pemilikan kendaraan serta struktur dan jumlah jiwa per keluarga. Semua karakteristik ini mempengaruhi tingkat kebutuhan keluarga dan frekuensi pergerakan yang dilakukan keluarga tersebut.

Adanya konversi atau perubahan tata guna lahan lahan yaitu pertanian dan tegalan menjadi non-pertanian di kawasan *peri urban* (Kelurahan Tlogosari Kulon,

Kecamatan Pedurungan) mengakibatkan terjadinya perubahan terhadap struktur sosial penduduk. Hal ini dapat dilihat dari ciri penduduk dalam hal mata pencaharian berubah dari sektor primer yaitu sektor pertanian (petani) menjadi sektor tersier yaitu sektor jasa (PNS, guru, dan lainnya). Diduga orang yang bekerja pada sektor jasa tersebut merupakan orang yang tinggal di kawasan *peri urban* (*urban fringe*) namun bekerja ke kota. Akibatnya perjalanan penduduk di kawasan tersebut mengalami perubahan pola pergerakan. Pola pergerakan ini meliputi tujuan pergerakan, waktu dan intensitas perjalanan, jenis kegiatan dan pemilihan moda. Bila keadaan tersebut terjadi, maka jumlah bangkitan bertambah dan arus lalu lintas akan meningkat pada jam-jam sibuk (*peak hour*).

Keterkaitan tersebut dipermudah dengan adanya akan jaringan transportasi darat yang merupakan salah satu aspek yang membentuk pergerakan, karena dengan adanya dukungan sarana dan prasarana transportasi yang relatif baik memungkinkan penduduk kerja di Kelurahan Tlogosari Kulon tersebut berorientasi ke pusat kota untuk melakukan aktivitas kerja.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka perlu dilakukan suatu kajian mengenai pola pergerakan penduduk kerja di Kelurahan Tlogosari Kulon sebagai wilayah *peri urban* atau *urban fringe* dengan mempertimbangkan berbagai aspek teknis serta sekaligus menyerap pendapat masyarakat sebagai pengguna kawasan tersebut.

1.2 Perumusan Masalah

Permasalahan pokok yang dikaji dalam penelitian ini yaitu pergerakan penduduk kerja di Kecamatan Pedurungan sebagai wilayah *urban fringe* Kota Semarang. Perkembangan kota Semarang ke wilayah pinggiran (Kelurahan Tlogosari Kulon) yang sebagian besar penduduknya bekerja ke pusat kota menyebabkan tingkat pergerakan dan intensitas lalu lintas meningkat terutama di jalur-jalur utama yang menghubungkan daerah pinggiran (*urban fringe*) dan pusat kota. Intensitas lalu lintas yang tinggi menyebabkan kemacetan. Kemacetan ini juga didukung dengan adanya kluster-kluster pembangunan perumahan untuk tempat tinggal. Dengan semakin banyaknya masyarakat yang bermukim di Kecamatan Pedurungan meningkatkan pergerakan penduduk kerja ke pusat kota.

Dengan melihat fenomena yang terjadi, maka yang ingin di jawab dalam penelitian ini adalah bagaimana karakteristik pergerakan penduduk kerja di Kelurahan Tlogosari Kulon, yang mencakup:

1. Bagaimana rute perjalanan penduduk yang berasal dari Kelurahan Tlogosari Wetan?
2. Moda transportasi apa yang banyak digunakan penduduk kerja di Kelurahan Tlogosari Wetan untuk melakukan perjalanan rutin ?
3. Apa saja alasan penduduk kerja di Kelurahan Tlogosari Wetan menggunakan moda transportasi tersebut?
4. Kapan waktu pergerakan penduduk kerja melakukan perjalanan pergi dan pulang?

5. Berapa lama waktu tempuh yang dibutuhkan dalam melakukan pergerakan?
6. Berapa biaya yang dikeluarkan penduduk untuk biaya transportasi ?
7. Dimana lokasi tujuan perjalanan rutin penduduk Kelurahan Tlogosari Kulon?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang dikemukakan di atas, tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. mengidentifikasi persebaran aktivitas bekerja penduduk Kelurahan Tlogosari Kulon.
2. mengidentifikasi moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan bekerja.
3. Mengidentifikasi alasan menggunakan moda tersebut untuk melakukan perjalanan kerja.
4. Mengidentifikasi waktu pergi dari rumah dan waktu pulang ke rumah.
5. Mengidentifikasi waktu tempuh menuju tempat bekerja.
6. Mengidentifikasi biaya yang dikeluarkan untuk biaya transportasi dalam satu bulan.
7. Mengidentifikasi sebaran lokasi tujuan perjalanan rutin penduduk Kelurahan Tlogosari Kulon.

1.4 Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah

1. Agar dapat digunakan untuk memprediksi jumlah perjalanan yang terjadi untuk masa yang akan datang sehingga dapat memudahkan bagi pembuat kebijakan untuk mengatur arus lalu lintas.
2. Berguna sebagai informasi tentang rencana dan proyeksi Transportasi kota Semarang.
3. Dapat memberikan informasi yang berguna bagi kepentingan pengembangan perencanaan transportasi seperti perencanaan angkutan umum.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN. Pada bagian ini dijelaskan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan. Latar belakang merupakan landasan pemikiran secara garis besar, baik secara teoritis dan atau fakta serta pengamatan yang menimbulkan minat dan penting untuk dilakukan penelitian. Rumusan masalah adalah pernyataan tentang keadaan, fenomena dan atau konsep yang memerlukan pemecahan dan atau memerlukan jawaban melalui suatu penelitian dan pemikiran mendalam dengan menggunakan ilmu pengetahuan dan alat-alat yang relevan. Bagian tujuan penelitian mengungkapkan hasil yang ingin dicapai melalui proses penelitian.

Sedangkan sistematika penulisan mencakup uraian ringkasan dan materi yang dibahas pada setiap bab yang ada, jadi tidak sama dengan daftar isi.

BAB II TELAAH PUSTAKA. Telaah pustaka berisi landasan teori dan bahasan hasil-hasil penelitian sebelumnya yang sejenis. Apabila dimungkinkan dapat pula dikemukakan kerangka pemikiran dan hipotesis.

BAB III METODE PENELITIAN. Berisi jenis dan definisi operasional variabel penelitian, metode pengumpulan data, serta metode analisis yang digunakan.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN. Pada bagian ini berisi mengenai pergerakan penduduk kerja di Kelurahan Tlogosari Kulon, Kecamatan Pedurungan yang diuraikan dalam hasil analisis data dan interpretasinya.

BAB V PENUTUP. Bab penutup berisi kesimpulan dan saran yang diperoleh dari hasil penelitian serta keterbatasan penelitian.

BAB II

TELAAH PUSTAKA

2.1. Kota

Kota dalam tinjauan fisik atau morfologi menekankan pada bentuk-bentuk kenampakan fisik dari lingkungan kota. Smailes (1955) dalam Yunus (1994) memperkenalkan tiga unsur morfologi kota yaitu penggunaan lahan, pola-pola jalan dan tipe atau karakteristik bangunan. Sementara itu Conzen (1962) dalam Yunus (1994) juga mengemukakan unsur-unsur yang serupa dengan dikemukakan Smailes, yaitu *plan, architectural style and land use*. Berdasarkan pada berbagai macam unsur morfologi kota yang dikemukakan di atas, terlihat bahwa secara umum unsur-unsur morfologi kota berkisar antara karakteristik bangunan, pola jalan dan penggunaan lahan. Unsur-unsur ini yang paling sering digunakan untuk mengenali suatu daerah secara morfologis, kota atau bukan.

Perkembangan suatu kota sangat dipengaruhi oleh empat sistem dalam perancangan kota, yaitu sistem fisik, sistem ekonomi, sistem sosio, dan sistem produk (Adiyani, 2008). Permasalahan-permasalahan di dalam lingkup perkotaan sering timbul akibat dari tidak seimbangnya keempat sistem tersebut.

Secara sosial kota dapat dilihat sebagai komunitas yang diciptakan pada awalnya untuk meningkatkan produktivitas, melalui konsentrasi dan spesialisasi tenaga kerja dan memungkinkan adanya diversitas intelektual, kebudayaan, dan kegiatan rekreatif di kota-kota. Suatu wilayah disebut sebagai kota jika wilayah

tersebut mampu untuk menyediakan kebutuhan atau pelayanan yang dibutuhkan oleh penduduk pada komunitas tersebut.

2.1.1. Pengembangan Kota

Pengembangan kota ini menyumbang secara positif pada tujuan-tujuan pendirian kota yaitu membantu memperlancar pertumbuhan ekonomi daerah atau negara sebagai keseluruhan karena fungsi kota adalah menyediakan kemudahan-kemudahan yang memperlancar kegiatan ekonomi baik di dalam kota, maupun daerah sekitar yang mendukungnya. Tujuan pengembangan kota menurut Sukanto Reksohadiprodjo (2002) yaitu pembangunan kota itu sendiri dalam arti bahwa kota menjadi lebih baik di segala sektor yang meliputi sektor jasa, industri dan pertanian, dan segi penerimaan masyarakatnya atau di segi pengeluaran konsumsinya, investasi dan pemerintah daerah serta ekspor-impornya (*net ekspor*). Selanjutnya diharapkan agar kegiatan perekonomian kota itu membuka kesempatan kerja lebih banyak, sehingga tercapailah pemerataan di segala bidang dalam kehidupan kota.

2.1.2. Pertumbuhan Kota

Konsep pertumbuhan kota dicetuskan oleh Christaller dan Losch, yang menyatakan bahwa tanah yang produktif mendukung pusat kota. Keberadaan pusat kota adalah untuk berbagai jasa penting harus disediakan tanah/lingkungan sekitar, sehingga kota merupakan pusat daerah yang produktif. Hal inilah yang dikenal

tempat sentral pada hakikatnya adalah pusat kota. Berbagai anggapan dikemukakan oleh Christaler dan Losh:

1. Hanya ada 2 kegiatan yaitu kegiatan kota dan desa.
2. Kegiatan desa yaitu merupakan pemakaian ekstensif tanah untuk pertanian, tidak ada ekonomi aglomerasi.
3. Kegiatan kota merupakan pemakaian intensif tanah dan sifatnya ekonomi aglomerasi.
4. Mereka yang melakukan kegiatan-kegiatan tersebut saling membutuhkan hasil kegiatan masing-masing.
5. Kualitas tanah sama dan ongkos transfer dan proporsional dengan jarak.
6. Kegiatan desa dan permintaan terhadap hasil kota berdistribusi yang sama.

Sistem yang diciptakan ini pada hakikatnya didasarkan pada 2 faktor lokasi yaitu ongkos transfer dan aglomerasi ekonomi. Berdasarkan prinsip aglomerasi (*scale economies* atau ekonomi skala menuju efisiensi atau kedekatan terhadap sesuatu), ekonomi kota besar menjadi pusat daerahnya sendiri dan pusat kegiatan kota yang lebih kecil.

2.1.3. Dinamika Pertumbuhan Wilayah dan Peningkatan Kebutuhan Lahan

Dinamika pertumbuhan wilayah perkotaan dan peningkatan kebutuhan lahan adalah suatu rangkaian yang satu sama lain saling mempengaruhi. Menurut Zahnd (1999) kehidupan kota sudah lebih disamakan dengan ekologi kota yang melibatkan tiga pokok yang hubungannya sangat erat yakni dinamika secara ekonomi, politis dan

budaya kota. Sementara perencanaan suatu kota tidak bisa lepas dari aspek tata ruangnya, dimana tata ruang adalah wujud struktural dan pola pemanfaatan ruang, baik yang direncanakan maupun tidak.

Penggunaan lahan pada suatu kota umumnya berbentuk tertentu dan pola perkembangannya dapat diestimasi. Keputusan-keputusan pembangunan kota biasanya berkembang bebas, tetapi diupayakan sesuai dengan perencanaan penggunaan lahan. Motif ekonomi adalah motif utama dalam pembentukan struktur penggunaan tanah suatu kota dengan timbulnya pusat-pusat bisnis yang strategis.

Selain motif bisnis terdapat pula motif politik, bentuk fisik kota, seperti topografi, drainase. Meskipun struktur kota tampak tidak beraturan, namun kalau dilihat secara seksama memiliki keteraturan pola tertentu. Bangunan-bangunan fisik membentuk zona-zona intern kota. Teori-teori struktur kota yang ada digunakan mengkaji bentukbentuk penggunaan lahan yang biasanya terdiri dari penggunaan tanah untuk perumahan, bisnis, industri, pertanian dan jasa (Koestoer, 2001:33).

Pertumbuhan penduduk yang semakin pesat, terutama di daerah perkotaan, serta bertambah banyaknya tuntutan kebutuhan masyarakat akan lahan, seringkali mengakibatkan timbulnya benturan kepentingan atas penggunaan sebidang lahan bagi berbagai penggunaan tertentu. Terkadang terjadi panggunaan lahan yang sebetulnya tidak sesuai dengan peruntukannya.

2.1.4. Struktur Kawasan Perkotaan

Hadi Sabari Yunus dalam bukunya “Struktur Tata Ruang Kota” memaparkan bahwa terdapat banyak sekali model pendekatan yang telah dikemukakan untuk menyoroiti dinamika kehidupan suatu kota, khususnya penggunaan lahan kota. Secara garis besar, pendekatan-pendekatan tersebut dapat dikategorikan menjadi lima, yaitu:

1. Pendekatan Ekologikal

Pendekatan ini mulanya dikembangkan tahun 1916-140 oleh masyarakat ilmiah di Chicago. Berawal dari pengembangan *human ecology*, yang kemudian oleh McKenzie (1997) diartikan sebagai sebuah studi hubungan spatial dan temporal dari manusia yang dipengaruhi oleh kekuatan, selektif, distributif, dan akomodatif dari lingkungannya. Pendekatan ekologikal didukung oleh tiga teori dasar, yaitu

a) Teori Konsentris

Dalam teori konsentrik ini, Burgess mengemukakan bahwa bentuk guna lahan kota

membentuk suatu zona konsentris. Dia mengemukakan wilayah kota dibagi dalam 5

(lima) zona penggunaan lahan yaitu:

1. Lingkaran dalam terletak pusat kota (*central business distric* atau CBD) yang terdiri bangunan-bangunan kantor, hotel, bank, bioskop, pasar dan pusat perbelanjaan
2. Lingkaran kedua terdapat jalur peralihan yang terdiri dari: rumah-rumah sewaan, kawasan industri, dan perumahan buruh

3. Lingkaran ketiga terdapat jalur wisma buruh, yaitu kawasan perumahan untuk tenaga kerja pabrik
4. Lingkaran keempat terdapat kawasan perumahan yang luas untuk tenaga kerja kelas menengah
5. Lingkaran kelima merupakan zona penglaju yang merupakan tempat kelas menengah dan kaum berpenghasilan tinggi.

b) Teori Sektor

Dalam teori ini Hoyt mengemukakan beberapa masukan tambahan dari bentuk guna lahan kota yang berupa suatu penjelasan dengan penggunaan lahan permukiman yang lebih memfokuskan pada pusat kota dan sepanjang jalan transportasi. Dalam teorinya ini, Hoyt membagi wilayah kota dalam beberapa zona, yaitu:

1. Lingkaran pusat, terdapat pusat kota atau CBD
2. Sektor kedua terdapat kawasan perdagangan dan industri
3. Sektor ketiga terdapat kawasan tempat tinggal kelas rendah
4. Sektor keempat terdapat kawasan tempat tinggal kelas menengah
5. Sektor kelima terdapat kawasan tempat tinggal kelas atas.

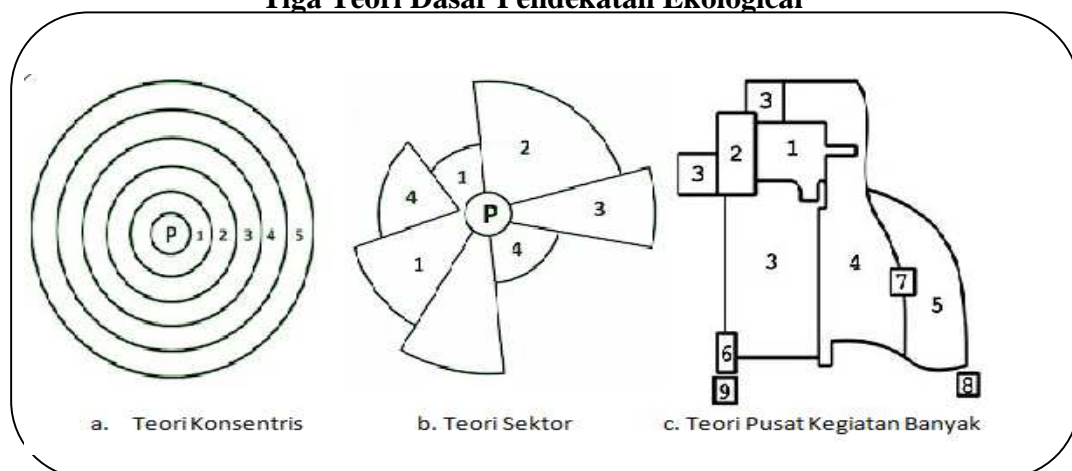
c) Teori Pusat Kegiatan Banyak

Teori ini menyatakan bahwa CBD adalah pusat kota yang letaknya relatif di tengah-tengah sel-sel lainnya dan berfungsi sebagai salah satu *growing points*. Zona ini menampung sebagian besar kegiatan kota,

berupa pusat fasilitas transportasi dan di dalamnya terdapat distrik spesialisasi pelayanan, seperti *retailing*, distrik khusus perbankan, teater dan lain-lain.

1. Pusat kota atau *Central Business District (CBD)*.
2. Kawasan niaga dan industri ringan.
3. Kawasan murbawisma atau permukiman kaum buruh.
4. Kawasan madyawisma atau permukiman kaum pekerja menengah.
5. Kawasan adiwisma atau permukiman kaum kaya.
6. Pusat industri berat.
7. Pusat niaga/perbelanjaan lain di pinggiran.
8. Upakota, untuk kawasan mudyawisma dan adiwisma.
9. Upakota (*sub-urban*) kawasan industri.

Gambar 2.1.
Tiga Teori Dasar Pendekatan Ekological



Sumber: Yunus (2000)

2. Pendekatan Ekonomi : pendekatan yang berbasis Teori Sewa Lahan dan Teori Nilai Lahan
3. Pendekatan Morfologi : kajian morfologi kota ditekankan pada bentuk bentuk fisik dari lingkungan kota yang dapat diamati dari kenampakannya meliputi unsur (1) sistem jalan-jalan yang ada, (2) blok-blok bangunan baik daerah hunian ataupun bukan (perdagangan/industri), (3) bangunan-bangunan individual (Herberts, 1973).
4. Pendekatan Sistem kegiatan : pendekatan ini secara komprehensif diartikan sebagai suatu upaya untuk memahami pola-pola perilaku dari perorangan, lembaga atau firma yang mengakibatkan terciptanya pola keruangan dalam kota. Raonels (1973) menggolakan sistem kegiatan berdasarkan sistem kegiatan rutin (kegiatan utama), sistem kegiatan terlembaga (baik swasta atau pemerintah), dan sistem kegiatan yang menyangkut organisasi dan prose-prosesnya.
5. Pendekatan Ekologi Faktorial : pendekatan struktur tata ruang kota dengan menggunakan analisis faktor sebagai tekniknya. Teknik dianalogikan sebagai *social areas analysis* (Shevky dan Bell, 1955).

2.2. Derived Demand (Permintaan Turunan)

Permintaan turunan adalah sebuah istilah ekonomi, dimana permintaan terhadap suatu barang atau jasa yang muncul sebagai akibat dari permintaan terhadap barang lain. Hal ini dapat muncul sebagai bagian dari lanjutan produksi ke dua. Permintaan akan perjalanan mempunyai kemiripan dengan permintaan ekonomi. Oleh

karena itu permintaan atas jasa transportasi disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lain.

Permintaan akan perjalanan mempunyai keterkaitan yang besar dengan aktivitas yang ada dalam masyarakat. Pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi merupakan cerminan kebutuhan akan transpor dari pemakai sistem tersebut, baik untuk angkutan manusia maupun angkutan barang dan karena itu permintaan jasa akan transpor merupakan dasar yang penting dalam mengevaluasi perencanaan transportasi dan desain fasilitasnya. Semakin banyak dan pentingnya aktivitas yang ada maka tingkat akan kebutuhan perjalananpun meningkat (Febriansyah, 2006).

Pada dasarnya permintaan akan jasa transportasi merupakan cerminan akan kebutuhan transportasi dari pemakai sistem tersebut. Menurut Setijowarno dan Frazila (2001), permintaan atas jasa transportasi diturunkan dari :

- a. Kebutuhan seseorang untuk berjalan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan.
- b. Permintaan akan angkutan barang tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan

Dalam hal transportasi, karakter turunan dari kebutuhan dicerminkan pada perjalanan yang diadakan untuk mencapai suatu tujuan tertentu, seperti pergi bekerja, bersekolah, dan sebagainya. Faktor yang mempengaruhi jumlah perjalanan ke tempat tertentu adalah jenis kegiatan yang dapat dilakukan atau tingkat pencapaian tujuan perjalanan, dan biaya untuk mencapai tempat tujuan tersebut. Dengan kata lain bahwa

perjalanan timbul karena aktifitas yang ada dalam masyarakat. Semakin banyak dan pentingnya aktifitas yang ada maka tingkat perjalanan pun meningkat.

Menurut Marvin (1979), bentuk tujuan perjalanan yang biasanya dipergunakan oleh perencana transportasi adalah :

- a. Perjalanan Pekerjaan (*work trip*)
- b. Perjalanan Sekolah (*school trip*)
- c. Perjalanan Belanja (*shopping trip*)
- d. Perjalanan Bisnis Pekerjaan (*employer's business trip*)
- e. Perjalanan Sosial (*social trip*)
- f. Perjalanan Untuk Makan (*trip to eat meal*)
- g. Perjalanan Rekreasi (*recreational trip*)

Besarnya permintaan transportasi berkaitan dengan aktifitas sosial ekonomi masyarakat, yakni sistem kegiatan yang biasanya dapat diukur melalui intensitas guna lahan. Hubungan yang terdapat pada sistem transportasi dan sistem tata guna lahan menurut Setijowarno dan Frazila (2001) yaitu :

- Perubahan/peningkatan guna lahan akan membangkitkan perjalanan.
- Meningkatnya bangkitan akan menaikkan tingkat permintaan pergerakan yang akhirnya memerlukan penyediaan prasarana transportasi.
- Pengadaan prasarana akan meningkatkan daya hubung parsial.
- Naiknya daya hubung akan meningkatkan harga/nilai lahan.
- Penentuan pemilihan lokasi yang akhirnya menghasilkan perubahan dalam sistem guna lahan

Terpenuhinya permintaan akan kebutuhan transportasi ditimbulkan oleh ciri-ciri perjalanan yang mempengaruhi pemilihan moda, dimana masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi dapat menggunakan moda yang ada. Faktor yang terdapat dalam ciri perjalanan yang dimaksud yaitu :

- a. Jarak perjalanan : Jarak perjalanan mempengaruhi orang dalam menentukan pemilihan moda. Makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang makin memilih moda yang paling praktis.
- b. Tujuan perjalanan : Tujuan perjalanan mempunyai keterkaitan antara keinginan-keinginan masing-masing orang dalam memilih moda yang diinginkan.

Permintaan akan transportasi timbul dari perilaku manusia akan perpindahan manusia atau barang yang mempunyai ciri-ciri khusus. Ciri-ciri tersebut bersifat terus dan terjadi sepanjang waktu. Ciri-ciri tersebut mengalami jam-jam puncak pada pagi hari dimana orang mulai mengadakan aktifitas dan sore hari pada waktu istirahat dari pekerjaan. Tidak hanya mengalami titik-titik puncak namun juga titik-titik terendah pada hari-hari tertentu dalam satu tahun. Kebutuhan dan perilaku yang tetap ini yang menjadi dasar munculnya permintaan transportasi.

2.3. Teori Mobilitas Tempat Tinggal

John Turner mengemukakan teori mobilitas tempat tinggal (*Residential Mobility*) pada tahun 1968. Menurut Turner terdapat beberapa dimensi yang bergerak paralel dengan mobilitas tempat tinggal ini, antara lain: dimensi lokasi,

dimensi perumahan, dimensi siklus kehidupan, dimensi penghasilan (dalam Hadi Sabari Yunus, 2004).

1. Dimensi lokasi mengacu pada tempat-tempat tertentu pada suatu kota yang oleh seseorang atau sekelompok orang dianggap paling cocok untuk tempat tinggal dalam kondisi dirinya. Kondisi diri ini lebih ditekankan pada penghasilan dan siklus kehidupannya. Lokasi dalam konteks ini berkaitan erat dengan jarak terhadap tempat kerja (*accessibility to employment*). Perspektif ini sering diistilahkan sebagai “*geographical space*” (ruang geografi).
2. Dimensi perumahan dikaitkan dengan inspirasi perorangan atau sekelompok orang terhadap macam, tipe perumahan yang ada. Oleh karena luasnya aspek perumahan ini, oleh John Turner dibatasi pada aspek “penguasaan (*tenure*)”. Pandangan seseorang terhadap aspek penguasaan tempat tinggal selalu dikaitkan dengan tingkat penghasilan dan siklus kehidupannya. Mereka yang berpenghasilan rendah misalnya, akan memilih menyewa atau mengontrak saja karena sesuai dengan tingkat penghasilannya.
3. 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 makin tinggi “*income*” sehingga kaitannya dengan dua dimensi terdahulu menjadi lebih jelas.
4. Dimensi penghasilan menekankan pembahasannya pada besar kecilnya penghasilan yang diperoleh persatuan waktu. Dengan asumsi bahwa makin lama

seseorang menetap di suatu kota, makin mantap posisi kepegawaiannya dalam pekerjaannya, makin tinggi pula tingkat penghasilan yang dipeolehnya persatuan waktu tertentu.

Menurut Turner (1968) dalam Hadi Sabari Yunus (2004) perilaku penduduk dalam menentukan tempat tinggalnya juga dipengaruhi oleh strata sosial, seperti yang telah lebih dulu dijelaskan pada bagian latar belakang. Strata sosial tersebut antara lain:

1. *Bridgeheaders*: golongan yang baru datang di kota dengan kemampuan ekonomi yang masih rendah dan lebih senang bertempat tinggal di lokasi yang dekat dengan tempat kerjanya (pusat kota atau CBD) dengan maksud supaya pengeluaran untuk transportasi bisa dihemat.
2. *Consolidators*: golongan yang sudah agak lama tinggal di daerah perkotaan dengan kemampuan ekonomi yang semakin meningkat. Pada golongan ini, mereka cenderung memilih tempat tinggal yang berada di pinggiran kota yang menurutnya menjanjikan beberapa kenyamanan bertempat tinggal antara lain kondisi lingkungan masih terjaga dengan lebih baik, polusi masih sangat sedikit, harga rumah relatif jauh lebih murah, sedikit peraturan-peraturan yang membatasi kegiatannya sehari-hari, kepadatan penduduk yang relatif rendah, kepadatan lalu lintas rendah sehingga terbebas dari kemacetan, pemandangan alam relatif belum banyak terusik dan udara yang segar sangat berperan sebagai faktor-faktor golongan ini.

3. *Status seekers*: golongan yang sudah lama tinggal di daerah perkotaan dengan kemampuan ekonomi yang sudah sangat mapan dan kuat sehingga membuat golongan ini memilih rumah dengan tipe yang modern dan mewah sebagai wujud dari status sosialnya dalam masyarakat.

Gambar 2.2
Mobilitas Tempat Tinggal : Model Turner (1968)



Sumber: Hadi Sabari Yunus, 2004

2.4. Teori Interaksi Pusat

Teori interaksi pusat pinggiran (*core periphery interaction*) dikembangkan oleh Hirschman, Myrdall, dan Friedmann. Dasar teori ini merupakan kombinasi dari teori tempat pusat dan teori kutub pertumbuhan. Pusat didefinisikan sebagai area yang memiliki kemampuan yang tinggi untuk membangkitkan dan melakukan perubahan inovatif, sedangkan pinggiran merupakan daerah pelengkap yang

tergantung pada pusat wilayah dan sebagian pembangunannya ditentukan oleh institusi pemerintah pada pusat wilayah (Yeates,1980:44). Interaksi antara wilayah pusat dan pinggiran dapat terjadi dikarenakan berbagai faktor yang ada dalam wilayah pusat, wilayah pinggiran, dan di antara pusat dan pinggiran. Kemajuan masyarakat, perluasan jaringan jalan, pengaruh pusat terhadap pinggiran, kebutuhan timbal balik telah memacu interaksi secara bertahap dan efektif.

2.5. Teori Kekuatan Dinamis

Salah suatu teori yang menjelaskan gejala perkembangan kota yaitu teori kekuatan dinamis yang dikemukakan oleh Colby pada tahun 1959. Salah satu hal yang mendasari teori ini adalah karena adanya persepsi terhadap lingkungan dari penduduk yang berbeda-beda maka timbullah kekuatan-kekuatan yang menyebabkan pergerakan penduduk yang mengakibatkan terjadinya perubahan penggunaan lahan di luar kota atau daerah pinggiran kota.

Secara garis besar kekuatan tersebut terdiri dari empat macam yaitu kekuatan sentripetal, kekuatan sentrifugal, kekuatan lateral, dan kekuatan in-situ. Kekuatan-kekuatan inilah yang mengakibatkan terjadinya densifikasi permukiman di daerah pinggiran kota. Kekuatan sentrifugal yaitu kekuatan-kekuatan yang menyebabkan berpindahnya penduduk dan fungsi-fungsi kekotaan dari bagian dalam ke arah luar dari pada suatu kota. Kekuatan sentripetal yakni kekuatan-kekuatan yang menyebabkan berpindahnya penduduk dan fungsi-fungsi kekotaan dari bagian luar ke arah bagian dalam daripada suatu kota. Kekuatan lateral yakni kekuatan-kekuatan

yang menyebabkan berpindahnya penduduk dan fungsi-fungsi kota dari satu tempat ke tempat lain pada suatu zone yang berjarak sama terhadap pusat kota. Kekuatan in-situ dapat terjadi karena adanya perubahan struktur keluarga (Colby, 1959).

2.6. Urban Fringe

Pembangunan yang terjadi di kota metropolitan berdampak pada meningkatnya intensitas lahan terbangun, bahkan lahan konservasi juga dijadikan sebagai perluasan permukiman kota. Pembangunan yang ditimbulkan oleh perkembangan kota dengan kecenderungan pergeseran fungsi-fungsi kota ke daerah pinggiran kota (*urban fringe*) yang disebut dengan proses perembetan kenampakan fisik perkotaan ke arah luar (*urban sprawl*).

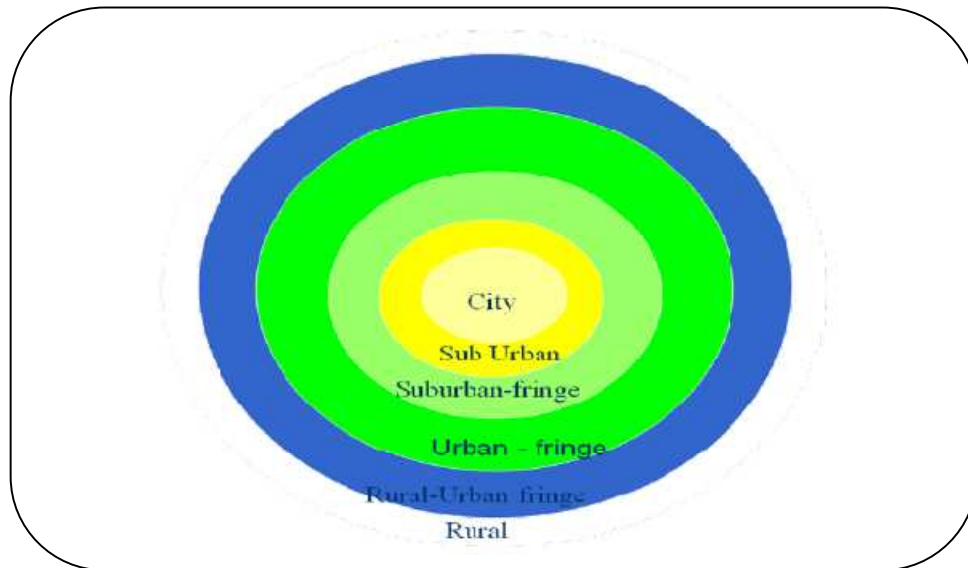
Pokok persoalan yang terdapat di daerah *urban fringe* pada dasarnya dipicu oleh proses transformasi spasial dan sosial akibat perkembangan daerah urban yang sangat intensif. Dari kecenderungan di atas maka salah satu arah perkembangan kota yang perlu dicermati adalah perkembangan spasial yang berdampak pada perkembangan sosial ekonomi penduduk pinggiran kota. Ekspansi pembangunan kota besar dari pusat kota menuju area di luar batasannya memunculkan area transisi di wilayah pinggiran kota. Ciri utama wilayah ini ditunjukkan dengan pencampuran dan konversi guna lahan, pertumbuhan penduduk yang relatif pesat, serta gabungan aktivitas perekonomian, yaitu agrikultur dan industri (Louise dkk, 2010). Selain itu, efek globalisasi menjadikan perkembangan wilayah ini tak terhindarkan. Wilayah ini

kemudian berkembang menjadi wilayah *peri urban* atau *urban fringe* (Sieverts, 2003).

Perkembangan wilayah pinggiran ini didorong oleh adanya perpindahan penduduk ke wilayah pinggiran. Hal ini berkaitan erat pula dengan pergerakan penduduk dari wilayah pedesaan (*rural*) ke wilayah perkotaan (*urban*). Pemahaman ini didasari oleh pengklasifikasian zona kota-desa, seperti yang diungkapkan oleh Bintarto (1983) :

1. *City* atau pusat kota
2. *Suburban* yaitu area yang dekat dengan pusat kota dengan luas mencakup daerah penglaju
3. *Suburban Fringe* yaitu suatu area yang melingkari suburban dan merupakan daerah peralihan antara desa dan kota
4. *Urban Fringe* yaitu area batas luar kota yang mempunyai sifat-sifat mirip kota
5. *Rural Urban Fringe* yaitu area yang terletak antara kota dan desa yang ditandai dengan penggunaan lahan campuran
6. *Rural* atau daerah pedesaan.

Gambar 2. 3
Skema Zona Kota-Desa



Sumber : Bintarto (1983)

Istilah peri-urban merupakan varian dari istilah *suburbia* atau *urban fringe*. Muchlisin (2005) menulis *suburbia* dan *fringe* dalam geografi sosial dipakai bersama-sama sejak tahun 1950 sebagai sinonim (dalam bahasa Indonesia diterjemahkan sebagai: “daerah pinggiran”). Rakodi dalam Adell (1999) mendefinisikan kawasan *peri-urban* atau *urban fringe* sebagai “..... zona transisi di antara kota (*fully urbanised*) dengan kawasan dengan dominasi lahan pertanian (*predominantly agricultural use*). Karakteristik kawasan ini adalah percampuran penggunaan lahan dan kerancuan batas dalam dan luar, dan umumnya merupakan gabungan dari beberapa kawasan yang secara administratif terpisah.” Sedangkan menurut Yunus (2008), wilayah *peri urban* atau *urban fringe* merupakan wilayah yang terletak di antara dua wilayah yang sangat berbeda kondisi lingkungannya, yaitu antara wilayah

yang mempunyai kenampakan kekotaan dengan wilayah yang mempunyai kenampakan kedesaan. Wilayah peri-urban merupakan hibrida dari atribut kota dan desa.

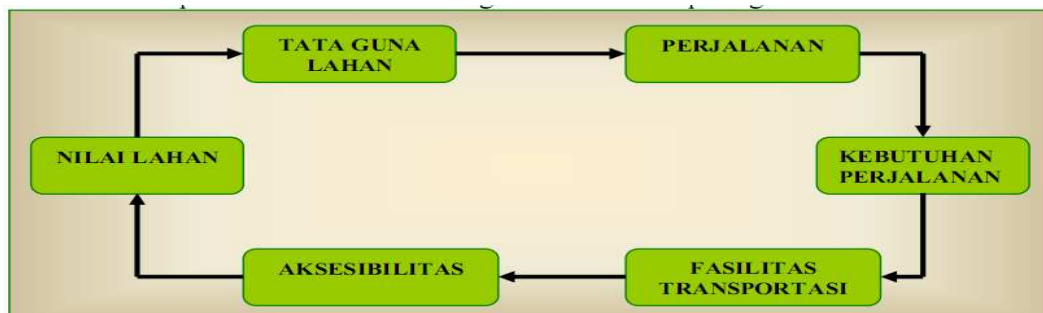
Perkembangan *urban fringe* umumnya melibatkan perubahan sosial yang relatif cepat. Sebuah komunitas pertanian yang kecil di kawasan *rural* berubah seketika menjadi kawasan urban atau kawasan industri, terutama dalam hal gaya hidup (*way of life*). Salah satu perubahan yang mencolok dalam hal aktifitas ekonomi di wilayah periurban adalah perubahan mata pencaharian penduduk yang tinggal di wilayah peri-urban dari petani menjadi non-petani. Yunus (2008) menulis bahwa perubahan tersebut, dalam beberapa hal, merupakan berkah tersendiri, namun dalam beberapa hal yang lain banyak menimbulkan efek negatif. Banyaknya petani yang berubah menjadi non-petani, mengakibatkan perubahan perilaku ekonomi, sosial, dan budaya.

Perubahan sosial yang cepat ini terutama didorong oleh migrasi. Secara umum peri-urbanisasi muncul akibat datangnya investasi baru ke kawasan tersebut yang umumnya berasal dari luar kawasan tersebut. Webster (2002) mencatat bahwa kawasan *urban fringe* dapat meluas hingga mencapai 150 kilometer dari inti kota utama. Jarak ini dapat menjadi lebih panjang pada masing-masing negara, misalnya di Cina dapat mencapai 300 kilometer. *Peri-urbanisasi* melahirkan kawasan-kawasan yang tidak berkarakter *urban* sekaligus *rural*.

2.7. Tata Guna Lahan dan Transportasi

Tata guna lahan suatu kota pada hakekatnya berhubungan erat dengan sistem pergerakan yang ada. Perbaikan akses transportasi akan meningkatkan tarikan kegiatan dan berkembangnya guna lahan kota. Terjadinya pergerakan manusia dan barang di dalam kota, atau dapat disebut arus lalu lintas, merupakan konsekuensi akibat aktifitas tuntutan lahan dan kapabilitas sistem transportasi untuk mengakomodasi arus lalu lintas. Secara alamiah ada interaksi langsung antara jenis dan interaksi tata guna lahan dan pasokan prasarana transportasi.

Gambar 2.4
Hubungan Tata Guna Lahan



Sumber: Alvinsyah & Soehodho, S (1997)

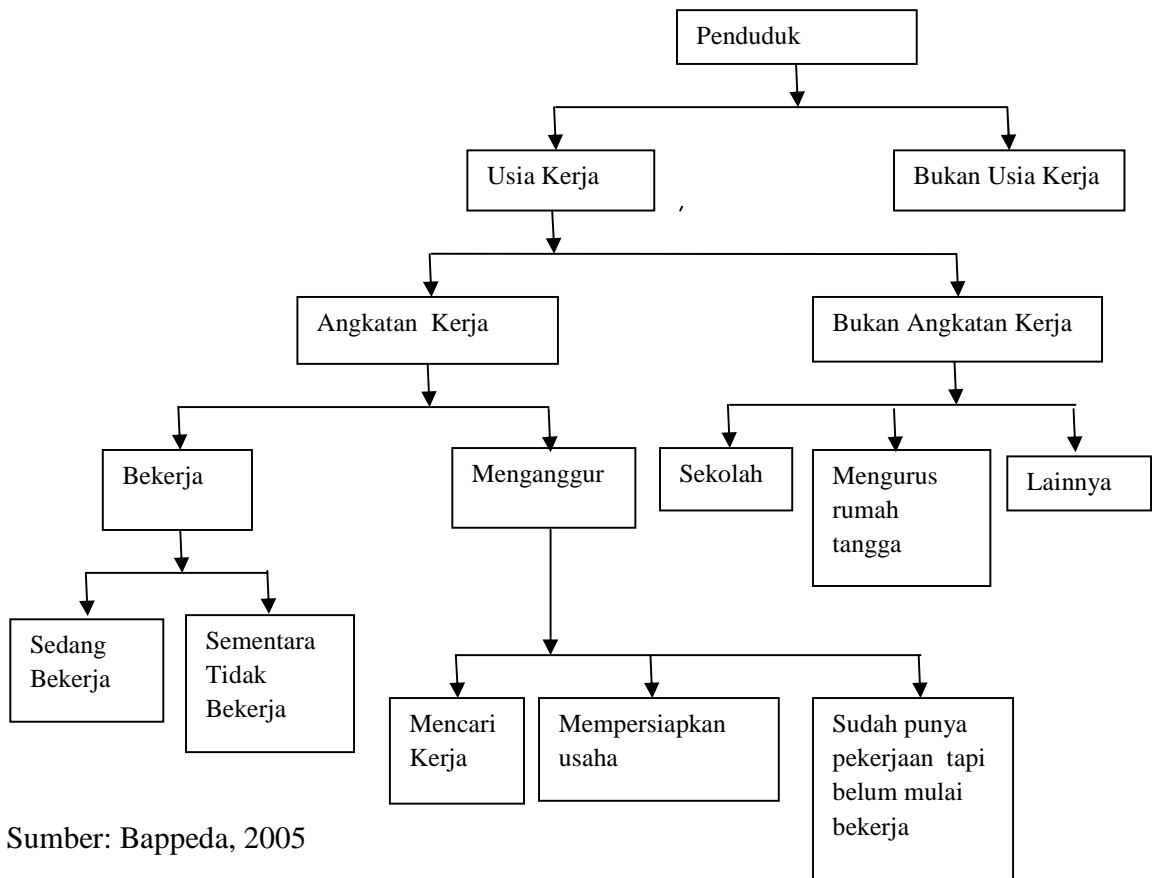
Tata guna lahan merupakan salah satu faktor penentu dari pergerakan dan aktifitas. Aktifitas ini akan menentukan jenis prasarana dan sarana transportasi yang dibutuhkan, misal sistem angkutan umum. Bila disediakan sarana dan prasarana transportasi, secara alamiah akan menambah nilai aksesibilitas. Bila nilai aksesibilitas bertambah akan merubah nilai tanah yang akan berakibat pada pola penggunaan tanah

tersebut. Bila perubahan tata guna lahan terjadi, maka tingkat bangkitan dan tarikan perjalanan akan berubah begitu pula pada siklus keseluruhan.

2.8. Penduduk Kerja

Berdasarkan usianya, penduduk dibagi menjadi dua, yaitu penduduk usia kerja dan penduduk di luar usia kerja. Penduduk Usia Kerja adalah Penduduk yang berumur 15 tahun ke atas. Dimana penduduk usia kerja mencakup angkatan kerja dan bukan angkatan kerja. Angkatan kerja adalah penduduk yang berada pada usia kerja 15 taun keatas yang bekerja dan menganggur sedangkan bukan angkatan kerja adalah penduduk usia kerja 15 tahun keatas yang kegiatannya tidak bekerja maupun menganggur kegiatan mereka adalah sekolah, mengurus rumah tangga dan lainnya.

Gambar 2.5
Skema Ketenagakerjaan



Sumber: Bappeda, 2005

2.9. Pergerakan Penduduk

Kebutuhan akan pergerakan bersifat umum. Pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pemenuhan kebutuhan merupakan kegiatan yang biasanya dilakukan setiap hari, misalnya pemenuhan akan ekonomi, pendidikan, hiburan, sosial, budaya dsb. Pola pergerakan secara fisik sebagian besar ditentukan oleh kebiasaan sosial ekonomi penduduk, misalnya jam-jam kerja normal, waktu buka toko, sekolah, waktu-waktu hiburan masyarakat dan peristiwa-peristiwa sosial.

Pola pergerakan penduduk dapat dibagi dalam pola pergerakan harian, mingguan dan musiman.

Sebagai makhluk individu dan sosial, manusia mempunyai kebutuhan yang harus dipenuhi baik kebutuhan jasmani maupun rohani. Kebutuhan tersebut menjadi alasan menjadi alasan bagi manusia melakukan pergerakan. Ada berbagai alasan mengapa manusia melakukan pergerakan, alasan-alasan tersebut secara umum mempunyai karakteristik yang sama dan menjadi karakteristik pergerakan yang polanya lebih terlihat di perkotaan.

Menurut Bromley dan Thomas, 1993 (dalam Zafrulah), salah alasan terjadinya pergerakan di perkotaan adalah mengenai kecenderungan sosial ekonomi, yaitu mobilitas masyarakat yang tinggi sebagai akibat dari peningkatan pesat pemilikan kendaraan hal ini ditunjang dengan pembangunan dan perbaikan prasarana jalan sehingga masyarakat mampu untuk menjangkau tempat lalu-lintas yang lebih jauh. Disamping itu, kelompok masyarakat yang tidak memiliki kendaraan menjadi kelompok sebagai golongan dengan mobilitas rendah terhadap fasilitas perkotaan akibatnya selanjutnya dari pertumbuhan pemilikan kendaraan ini adalah meningkatnya volume lalu lintas yang mempengaruhi pergerakan di dalam dan menimbulkan kemacetan.

Daniel dan Warnes (1983) menyatakan bahwa faktor yang berpengaruh terhadap pergerakan adalah kondisi sosial ekonomi seperti banyaknya anggota keluarga yang bekerja dan penghasilan keluarga. Sesuatu yang mencirikan

penghasilan keluarga seperti pemilikan kendaraan, pola guna lahan dan pembangunan serta daya hubung.

Menurut Warpani (1990) beberapa penentu pergerakan yang dapat diterapkan di Indonesia adalah : penghasilan keluarga, jumlah pemilikan kendaraan, jarak dari pusat kegiatan kota, moda perjalanan, penggunaan kendaraan dan waktu. Pergerakan keluarga erat kaitannya dengan aktifitas yang dilakukan keluarga sedangkan aktifitas-aktifitas keluarga sangat dipengaruhi oleh karakteristik keluarga. Karakteristik keluarga yang mempengaruhi pergerakan ini antara lain adalah pendapatan keluarga, pemilikan kendaraan serta struktur dan jumlah jiwa per keluarga. Semua Karakteristik ini mempengaruhi tingkat kebutuhan keluarga dan frekuensi pergerakan yang dilakukan keluarga tersebut.

2.9.1 Terbentuknya Pergerakan

Ada beberapa alasan mengapa suatu pergerakan terbentuk. Pertama adalah kenyataan bahwa pergerakan terbentuk karena memang manusia membutuhkan pergerakan tersebut bagi kegiatan kesehariannya, baik dalam skala lokal di mana mereka tinggal maupun dalam skala antar wilayah. Dalam skala lokal pergerakan timbul karena aktivitas manusia tidak selamanya dapat dilakukan di tempat mereka tinggal, apakah di kantor, di pabrik ataupun di daerah pertanian. Sedangkan dalam skala wilayah yang lebih besar dijumpai kenyataan bahwa secara spasial terjadi pemisahan antara satu potensi sumber daya dengan sumber daya yang lain. Sedangkan untuk memanfaatkan suatu sumber daya di suatu tempat akan

memebutuhkan sumber daya yang lain di tempat lainnya, sedemikian sehingga akan membutuhkan pemindahan sumber daya dari satu tempat ke tempat lainnya.

2.9.2. Karakteristik Pola Pergerakan

Menurut Tamin (1997) pola pergerakan di bagi dua yaitu pergerakan tidak spasial dan pergerakan spasial. Konsep mengenai pergerakan tidak spasial (tanpa batas ruang) di dalam kota, misalnya mengenai mengapa orang melakukan pergerakan, kapan orang melakukan pergerakan, dan jenis angkutan apa yang digunakan.

1. Sebab Terjadinya pergerakan

Sebab terjadinya pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan biasanya maksud perjalanan dikelompokkan sesuai dengan ciri dasarnya yaitu berkaitan dengan ekonomi, sosial budaya, pendidikan, agama. Kenyataan bahwa lebih dari 90 % perjalanan berbasis tempat tinggal, artinya mereka memulai perjalanan dari tempat tinggal (rumah) dan mengakhiri perjalanan kembali ke rumah.

2. Waktu Terjadinya pergerakan

Waktu terjadi pergerakan sangat tergantung pada kapan seseorang melakukan aktifitasnya sehari-hari. Dengan demikian waktu pergerakan sangat tergantung pada maksud perjalanannya.

3. Jenis Sarana Angkutan Yang Digunakan

Selain berjalan kaki, dalam melakukan perjalanan orang biasanya dihadapkan

pada pilihan jenis angkutan seperti sepeda motor, mobil dan angkutan umum. Dalam menentukan pilihan jenis angkutan, orang memepertimbangkan berbagai faktor, yaitu maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya, dan tingkat kenyamanan.

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

a. Pola perjalanan orang

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

b. Pola perjalanan barang

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

2.9.3. Kebutuhan Melakukan Pergerakan (Perjalanan)

Manusia sebagai pelaku pergerakan (perjalanan) memiliki maksud masing-masing dalam melakukan perjalanannya. Adanya maksud yang berbeda ini berpengaruh pada rute pelayanan angkutan kota sebagai angkutan umum. Klasifikasi perjalanan berdasarkan maksud dapat dibagi ke dalam beberapa golongan (Setijowarno dan Frazila, 2001 dalam Faisal Djafar) sebagai berikut :

- a. Pergerakan (Perjalanan) untuk bekerja (*working trips*), yaitu perjalanan yang dilakukan seseorang menuju tempat kerja , misalnya kantor, pabrik, dan lain sebagainya
- b. Pergerakan (Perjalanan) untuk kegiatan pendidikan (*educational trips*), yaitu perjalanan yang dilakukan oleh pelajar dari semua strata pendidikan menuju sekolah, universitas, atau lembaga pendidikan lainnya tempat mereka belajar
- c. Pergerakan (Perjalanan) untuk berbelanja (*shopping trips*), yaitu perjalanan ke pasar, swalayan, pusat pertokoan, dan lain sebagainya
- d. Pergerakan (Perjalanan) untuk kegiatan sosial (*social trips*), misalnya perjalanan ke rumah saudara, ke dokter, dan lain sebagainya
- e. Pergerakan (Perjalanan) untuk berekreasi (*recreation trips*), yaitu perjalanan menuju ke pusat hiburan, stadion olah raga, dan lain sebagainya atau perjalanan itu sendiri yang merupakan kegiatan rekreasi
- f. Pergerakan (Perjalanan) untuk keperluan bisnis (*business trips*), yaitu perjalanan dari tempat bekerja ke lokasi lain sebagai bagian dari pelaksanaan pekerjaan

g. Pergerakan (Perjalanan) ke rumah (*home trips*), yaitu semua perjalanan kembali ke rumah. Hal ini perlu dipisahkan menjadi satu tipe keperluan perjalanan karena umumnya perjalanan yang didefinisikan pada poin-poin sebelumnya dianggap sebagai pergerakan satu arah (*one-way movement*) tidak termasuk perjalanan kembali ke rumah.

Lebih lanjut Ofyar Z. Tamin, mengemukakan beberapa pengklasifikasian perjalanan yang dapat digolongkan menjadi :

- Maksud perjalanan : Dalam kasus pergerakan berbasis rumah (*home based*), lima kategori tujuan pergerakan yang sering digunakan adalah pergerakan kerja, sekolah, belanja, sosial dan rekreasi dan lain-lain. Dua pergerakan yang pertama disebut sebagai pergerakan utama dan lainnya adalah pergerakan bebas.
- Waktu perjalanan : Perjalanan dapat diklasifikasikan menjadi dua bagian yaitu perjalanan yang berbasis puncak (*Peak*) dan waktu bukan puncak (*Off-Peak*).
- Karakteristik orang/pelaku pergerakan : Pergerakan sangat dipengaruhi oleh perilaku perjalanan (*individu*). Perilaku ini dipengaruhi oleh karakteristik sosial ekonomi. Kategori yang digunakan untuk menggambarkan karakteristik pelaku pergerakan adalah tingkat pendapatan, kepemilikan kendaraan, serta ukuran dan struktur rumah tangga.

2.9.4. Besaran dan Distribusi Pergerakan

Besaran perjalanan bergantung pada kegiatan kota, sedang penyebab perjalanan adalah adanya keinginan manusia untuk memenuhi kebutuhannya yang tidak diperoleh di tempat asalnya. Bangkitan dan tarikan perjalanan bervariasi untuk setiap tipe tata guna lahan. Semakin tinggi tingkat penggunaan lahan akan semakin tinggi pergerakan yang dihasilkan (Tamin, 2000).

Sebaran pergerakan ini menunjukkan ke mana dan dari mana arus lalu lintas bergerak dalam suatu wilayah. Pola sebaran arus lalu lintas antara zona asal ke zona tujuan adalah hasil dari dua hal yang terjadi secara bersamaan, yaitu lokasi dan intensitas tata guna lahan yang akan menghasilkan arus lalu lintas dan pemisah ruang, serta interaksi antara dua buah tata guna lahan yang akan menghasilkan pergerakan manusia dan/atau barang (Tamin, 2000). Semakin tinggi intensitas suatu tata guna lahan, akan semakin tinggi pula tingkat kemampuannya dalam menarik lalu lintas, namun apabila jarak yang harus ditempuh semakin besar maka daya tarik suatu tata guna lahan akan berkurang.

Sistem transportasi hanya dapat mengurangi hambatan pergerakan dalam ruang, tetapi tidak dapat mengurangi jarak. Oleh karena itu, jumlah pergerakan lalu lintas antara dua buah tata guna lahan bergantung dari intensitas kedua tata guna lahan dan pemisahan ruang (jarak, waktu, biaya, moda dan rute) antara kedua zonanya, sehingga arus lalu lintas antara dua buah tata guna lahan mempunyai korelasi positif dengan intensitas guna lahan dan korelasi negatif dengan jarak (Tamin, 2000).

2.9.5. Fluktuasi Pergerakan

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

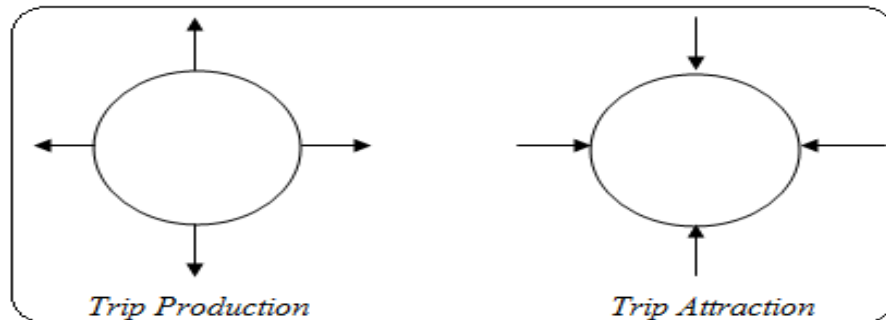
2.9.6. Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Bangkitan Pergerakan adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan atau jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona (*Tamin, 1997*). Bangkitan Pergerakan adalah jumlah perjalanan yang terjadi dalam satuan waktu pada suatu zona tata guna lahan (*Hobbs, 1995*).

Waktu perjalanan bergantung pada kegiatan kota, karena penyebab perjalanan adalah adanya kebutuhan manusia untuk melakukan kegiatan dan mengangkut barang kebutuhannya. Setiap suatu kegiatan pergerakan mempunyai zona asal dan tujuan, dimana asal merupakan zona yang menghasilkan perilaku pergerakan, sedangkan tujuan adalah zona yang menarik pelaku melakukan kegiatan. Jadi terdapat dua pembangkit pergerakan, yaitu :

1. *Trip Production* adalah jumlah perjalanan yang dihasilkan suatu zona
2. *Trip Attraction* adalah jumlah perjalanan yang ditarik oleh suatu zona

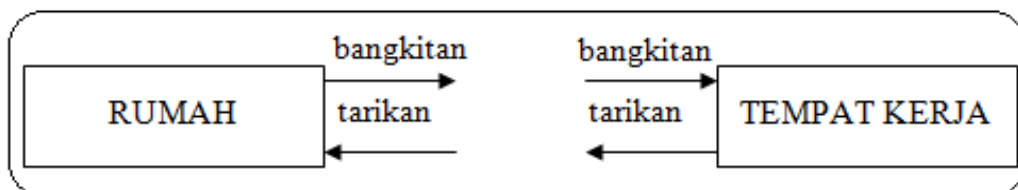
Gambar 2.6
Trip production dan trip attraction



Sumber: Tamin (1997)

Trip production digunakan untuk menyatakan suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai asal dan/atau tujuan adalah rumah atau pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan berbasis bukan rumah. *Trip attraction* digunakan untuk menyatakan suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan/atau tujuan bukan rumah atau pergerakan yang tertarik oleh pergerakan berbasis bukan rumah (Tamin, 1997).

Gambar 2.7
Bangkitan dan Tarikan Pergerakan



Sumber: Tamin (1997)

Bangkitan dan tarikan pergerakan digunakan untuk menyatakan bangkitan pergerakan pada masa sekarang, yang akan digunakan untuk meramalkan pergerakan pada masa mendatang. Bangkitan pergerakan ini berhubungan dengan penentuan

jumlah keseluruhan yang dibangkitkan oleh sebuah kawasan. Parameter tujuan perjalanan yang berpengaruh di dalam produksi perjalanan (*Levinson, 1976*), adalah:

1. Tempat bekerja
2. Kawasan perbelanjaan
3. Kawasan pendidikan
4. Kawasan usaha (bisnis)
5. Kawasan hiburan (rekreasi)

Dalam model konvensional dari bangkitan perjalanan yang berasal dari kawasan perumahan terdapat asumsi bahwa kecenderungan masyarakat dari kawasan tersebut untuk melakukan perjalanan berkaitan dengan karakteristik status sosial-ekonomi dari masyarakatnya dan lingkungan sekitarnya yang terjabarkan dalam beberapa variabel, seperti: kepemilikan kendaraan, jumlah anggota keluarga, jumlah penduduk dewasa dan tipe dari struktur rumah.

2.9.7. Pergerakan Bekerja

Pada umumnya pergerakan diartikan sebagai pergerakan pulang pergi untuk tujuan tertentu dengan jarak perjalanan diatas 400 m dan pelaku pergerakan berumur lebih dari lima tahun. Sedangkan istilah bekerja umumnya mengandung arti yang luas. Secara ekonomis, istilah bekerja terkait dengan usaha yang dilakukan untuk memperoleh imbalan yang dinilai dengan mata uang. pergerakan bekerja adalah pergerakan pulang pergi yang dilakukan dari zona asal (rumah) menuju suatu guna

lahan tertentu (zona tujuan) dengan maksud untuk bekerja yaitu memperoleh imbalan yang dinilai dengan mata uang.

Pergerakan bekerja merupakan jenis pekerjaan yang timbul karena adanya aktivitas bekerja di masyarakat. Adanya perbedaan lokasi antara tempat tinggal dengan tempat tujuan bekerja menimbulkan pola dan jumlah pergerakan yang berbeda-beda untuk setiap zonanya tergantung pada karakteristik wilayahnya. Jumlah pergerakan bekerja di masyarakat cukup besar, setidaknya setiap kepala keluarga akan mencari nafkah untuk keluarganya usaha untuk mencari nafkah dan tersebut membuat dia memiliki aktivitas kerja. Keadaan tersebut membuat pergerakan untuk tujuan bekerja cukup besar dan memberikan pengaruh yang cukup besar bagi lalu lintas jalan raya. Apabila diasumsikan bahwa setiap kepala keluarga bekerja maka besarnya bangkitan pergerakan bekerja mendekati jumlah keluarga dalam satu kota secara keseluruhan.

Besarnya pergerakan bekerja yang ditarik ataupun dibangkitkan oleh suatu zona sangat terkait dengan karakteristik wilayahnya. Hal ini sesuai dengan penjelasan Meyer dan Miller (dalam Djafar) bahwa karakteristik wilayah serta sistem kegiatan yang terdiri dari manusia dan kegiatannya dengan berbagai jenis dan distribusi dalam ruang akan membangkitkan permintaan perjalanan. Karakteristik wilayah serta sistem kegiatan yang berlangsung disuatu zona tentunya akan berbeda dengan zona lainnya sehingga pergerakan yang dibangkitkan atau ditarikpun akan berbeda-beda sesuai dengan intensitas kegiatan yang berlangsung di zona tersebut.

Adapun jenis pergerakan bekerja menurut Adaptasi Lloyd & Jennings, dalam Ridwan Asmar, 2008 dapat dibedakan menjadi dua jenis yaitu, pergerakan bekerja tujuan tunggal dan tujuan ganda.

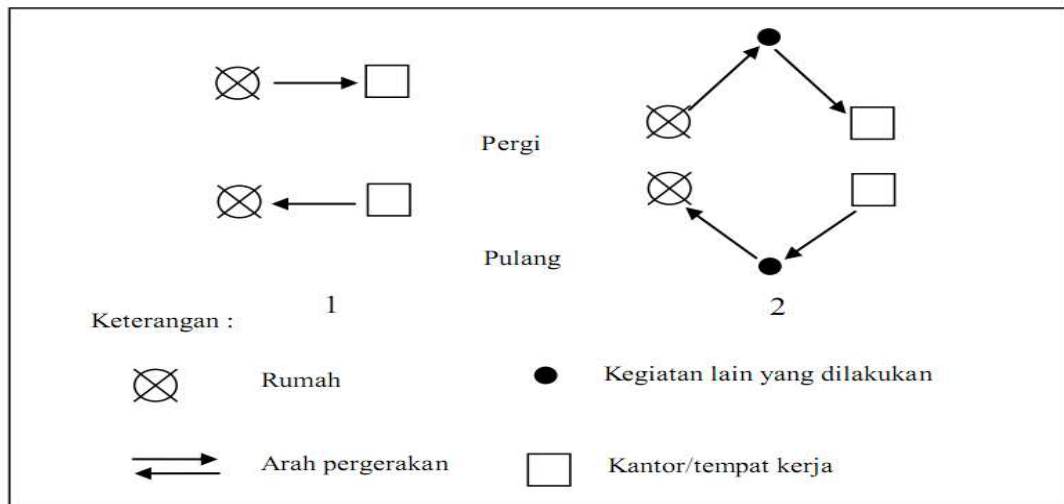
a. Pergerakan bekerja dengan tujuan tunggal (*single-purpose trips*)

Pada jenis pergerakan ini, pelaku hanya berhenti langsung ke satu lokasi bekerja dan dalam satu kali perjalanan yang dimulai dan berakhir pada lokasi yang sama, biasanya di rumah. Jenis pergerakan bekerja ini adalah paling sering dilakukan oleh pelaku yang bekerja dan biasanya bertujuan untuk mencari nafkah untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

b. Pergerakan bekerja dengan tujuan ganda (*multi-purpose trips*)

Pada jenis pergerakan ini pelaku pergerakan bekerja akan mengunjungi beberapa tempat lokasi yang lain. Kebutuhan ini bersifat semu sehingga kebutuhan ini akan dilakukan pada saat perjalanan sebelum dan sesudah aktifitas bekerja.

Gambar 2.8
Jenis Pergerakan Dengan Maksud Bekerja



Sumber : Adaptasi Lloyd & Jennings, dalam Asmar, 2001

2.10. Penelitian Terdahulu

Penelitian seperti ini sebelumnya sudah pernah dilakukan oleh beberapa orang. Penelitian sejenis yang pernah dilakukan antara lain :

1. Denny Kumara (2005)

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Denny Kumara yang berjudul "Analisa Karakteristik Bangkitan dan Pola Perjalanan Penduduk Perumahan Pinggiran Kota" dengan menggunakan metode analisa regresi linier berganda menyatakan bahwa faktor yang berpengaruh terhadap produksi perjalanan adalah jumlah kepala keluarga, jumlah penduduk usia ≥ 7 tahun, jumlah orang yang bekerja atau sekolah, dan jumlah kepemilikan sepeda motor. Sedangkan faktor kepemilikan mobil dan tingkat pendapatan tidak berpengaruh terhadap jumlah perjalanan yang terjadi.

2. M.Efrizal Lubis (2008)

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh M.Efrizal Lubis yang berjudul "Penetapan Model Bangkitan Pergerakan untuk Beberapa Tipe Perumahan Di Kota Pematang Siantar" dengan menggunakan metode analisa regresi linier berganda menyatakan bahwa faktor yang berpengaruh terhadap produksi perjalanan adalah jumlah anggota keluarga, jumlah kepemilikan mobil, jumlah kepemilikan sepeda motor dan jumlah orang yang sekolah.

3. Fahreza Djafar (2011)

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Fahreza Djafar yang berjudul "Karakteristik Pola Pergerakan Penduduk Di Wilayah Peri Urban Kota Medan, Studi Kasus pada Kecamatan Sunggal" terlihat bahwa faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan di kecamatan Sunggal adalah jumlah anggota keluarga, jumlah pendapatan dan jumlah anggota keluarga yang bekerja. Pola tujuan perjalanan penduduk Sunggal masih sangat tergantung ke pusat Kota Medan. Hal ini ditunjukkan oleh besarnya jumlah perjalanan yang dilakukan penduduk Sunggal untuk menuju kawasan potensial di pusat Kota Medan. Hal ini disebabkan karena masih kurangnya fasilitas di kawasan Sunggal seperti perkantoran, sekolah yang bermutu dan tempat belanja yang baik.

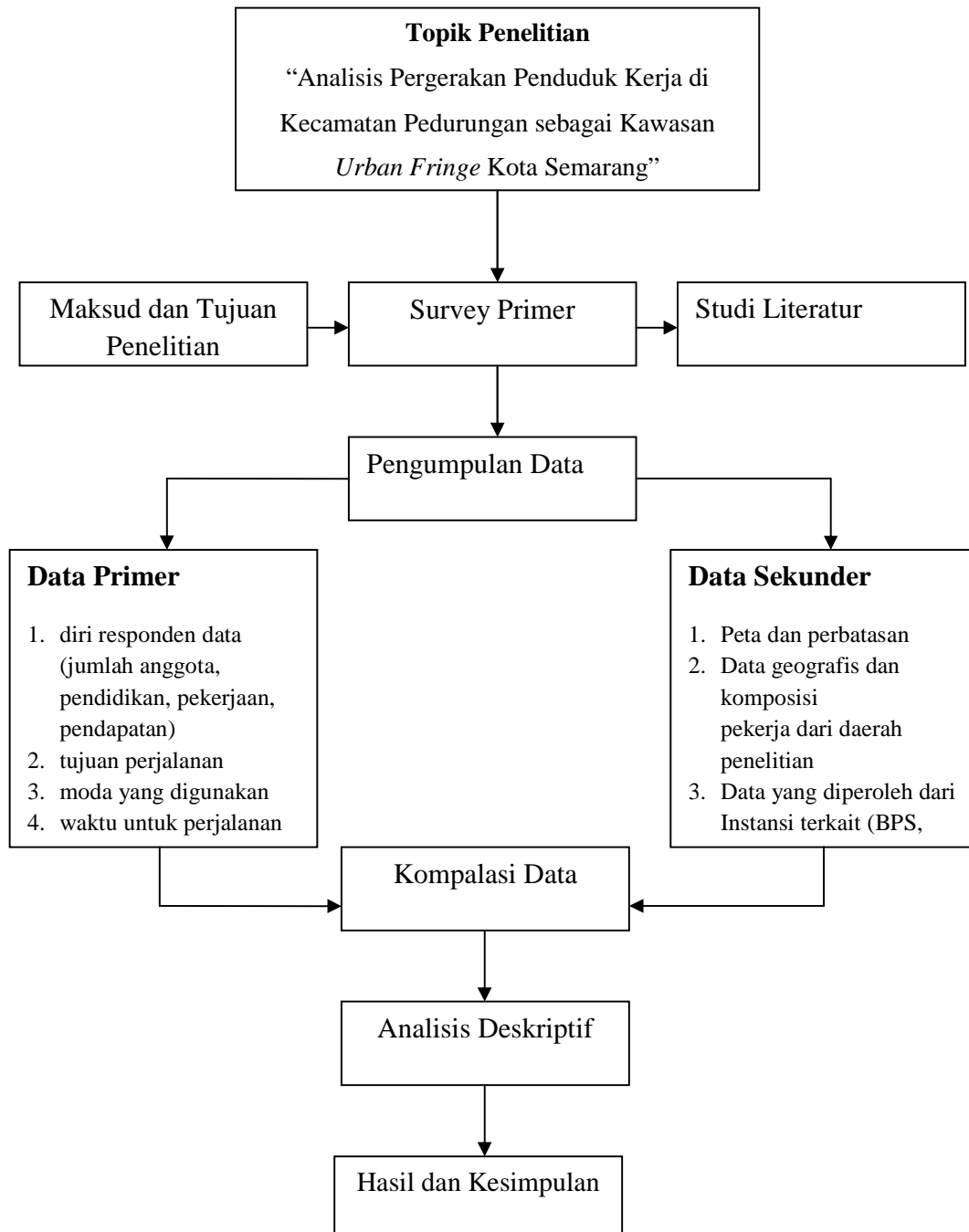
4. Rum Giyarsih (2011)

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Rum Giyarsih yang berjudul "Gejala *Urban Sprawl* Sebagai Pemicu Proses Dnsifikasi Permukiman Di Daerah

Pinggiran Kota (*Urban Fringe Area*) Studi kasus pada Pinggiran Kota Yogyakarta” terlihat bahwa perubahan bentuk pemanfaatan lahan lainnya adalah semakin banyaknya area terbangun (*built up area*) terutama untuk permukiman akibat semakin banyak jumlah penduduk di wilayah *urban fringe*. Zona-zona di sekitar kota merupakan kawasan favorit untuk diubah menjadi kawasan permukiman karena kedekatannya dengan tempat bekerja di kota.

2.11. Kerangka Pemikiran

Gambar 2.9
Kerangka Pemikiran Penelitian



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional Variabel

Pada penelitian ini ada beberapa variabel yang digunakan dalam analisis pergerakan penduduk usia kerja yaitu melalui karakteristik penduduk dan karakteristik perjalanan. Adapun definisi operasional variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Definisi operasional karakteristik penduduk yaitu ciri-ciri penduduk yang berada pada wilayah penelitian seperti keadaan sosial ekonomi dan demografi penduduk yang meliputi jenis kelamin, umur, tingkat pendidikan, pekerjaan atau profesi, jumlah keluarga dan Tingkat penghasilan keluarga.
2. Definisi operasional karakteristik perjalanan dimaksudkan untuk mengetahui bagaimana karakteristik pola pergerakan penduduk. Adapun karakteristik perjalanan penduduk meliputi Tujuan perjalanan, Total pergerakan perminggu, Kepemilikan kendaraan, Pemilihan moda transportasi, Alasan pemilihan moda transportasi, Jarak dari rumah ke tempat tujuan, Lama waktu perjalanan, Biaya transportasi, Waktu memulai pergerakan dan Rute perjalanan.

3.2 Populasi dan Sampel

Populasi memiliki arti kumpulan dari objek yang diteliti dan sampel adalah sebagian dari populasi. Secara terperinci Sugiyono, dkk (2000) menjelaskan bahwa populasi yang berarti keseluruhan inti atau individu dalam ruang lingkup yang ingin diteliti ini bisa dibedakan menjadi :

- a. Populasi (*Population*), adalah keseluruhan individu dalam suatu lokasi dan kurun waktu tertentu sesuai dengan tujuan penelitian yang dilakukan. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh penduduk usia kerja di Kelurahan Tlogosari Kulon yang berjumlah 27533 jiwa. Penduduk Kelurahan Tlogosari Kulon memiliki tingkat ekonomi relatif homogen dimana dapat terlihat dari tipe rumah yang ditinggali. Tipe rumah di Kelurahan Tlogosari Kulon rata-rata memiliki tipe 21 dan paling besar bertipe 36, dimana tergolong rumah sederhana. Populasi penelitian tidak bersifat homogen sempurna. Makin besar sampel yang diambil akan makin tinggi representativitas sampelnya, artinya untuk populasi yang homogen sempurna maka besar sampel sama sekali tidak berpengaruh terhadap representativitas sampel.

- b. Sampel (*Sample*), merupakan keseluruhan individu yang akan menjadi satuan analisis dalam populasi yang layak dan sesuai untuk dijadikan atau ditarik sebagai sampel penelitian sesuai dengan kerangka sampelnya. Kerangka sampel di sini adalah seluruh daftar individu yang menjadi satuan analisis yang ada dalam populasi dan akan diambil sampelnya. Adapun sampel merupakan

sebagian anggota dari populasi yang dipilih dengan menggunakan prosedur tertentu sehingga diharapkan dapat mewakili populasinya. Prosedur yang digunakan dalam penghitungan sampel adalah menggunakan *insidental purposive sampling method*. *Insidental purposive sampling method* adalah metode pengambilan sampel yang dilakukan dengan cara mengambil subjek bukan didasarkan atas strata, random atau daerah tetapi didasarkan atas adanya tujuan tertentu. Pengambilan sampel dilakukan secara Insidental yaitu penentuan sampel berdasarkan kebetulan yaitu siapa saja yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti, dapat digunakan sebagai sampel bila dipandang orang yang kebetulan ditemui cocok sebagai sumber data yaitu penduduk Kelurahan Tlogosari Kulon yang berada pada usia kerja dan memiliki aktivitas rutin bekerja atau sekolah (Sugiyono, 2000)

penghitungan sampel dengan mempertimbangkan proporsi jumlah orang yang bekerja dan jumlah orang yang bersekolah sebagai komponen dari penduduk usia kerja. Dari data jumlah populasi yang didapat maka dilakukan perhitungan sampel dari jumlah populasi tersebut. Mengenai penetapan besar kecilnya sampel yang akan digunakan dalam penelitian menggunakan persamaan Slovin (Husein Umar: 1996):

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

keterangan:

n : ukuran sampel

N : ukuran populasi

e : nilai kritis (batas ketelitian) yang digunakan (persen kelonggaran ketidaktelitian karena pengambilan sampel populasi). Interval keyakinan yang digunakan sebesar 90%.

Berdasarkan rumus diatas maka pengambilan sampel hitung dengan cara sebagai berikut:

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

$$n = \frac{27533}{1+27533(10\%)^2}$$

$$n = \frac{27533}{276,33}$$

$n = 99,64 \approx 100$ (dibulatkan)

Berdasarkan perhitungan slovin maka jumlah sampel minimal sebanyak 100 sampel. Populasi dalam penitian ini bersifat homogen yaitu sumber data yang unsur-unsur atau elemennya memiliki sifat yang mendekati sama, semakin besar sampel yang diambil akan makin tinggi representativitas sampelnya. Populasi penelitian tidak bersifat homogen sempurna, artinya untuk populasi yang homogen sempurna maka besar sampel sama sekali tidak berpengaruh terhadap representativitas sampel. Dalam penelitian ini mengambil 140 responden atas dasar pembagian rata dari setiap RW yang berada di Kelurahan Tlogosari Kulon. Di Kelurahan Tlogosari Kulon memiliki

28 RW. Dari setiap RW tersebut diambil sampel sebanyak 5 responden, sehingga jumlah keseluruhan sampel adalah 140 responden.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan *insidental purposive sampling method* yaitu pengambilan sampel didasarkan atas adanya tujuan tertentu yaitu responden yang berada pada usia kerja (15-64 tahun) dan memiliki tujuan pergerakan bekerja dan sekolah.

Berdasarkan data monografi Kelurahan Tlogosari Kulon diketahui jumlah penduduk Kelurahan Tlogosari Kulon berjumlah 35.979 jiwa, jumlah penduduk usia kerja yaitu yang berumur 15 sampai 64 tahun berjumlah 27.533 jiwa, jumlah penduduk yang bekerja 21.562 jiwa atau 78,3% dari penduduk usia kerja, sehingga sisanya yaitu sebesar 21,7% merupakan proporsi dari jumlah penduduk yang masih bersekolah terhadap penduduk usia kerja yaitu sebanyak 5971 jiwa. Dalam penelitian ini jumlah sampel orang yang bekerja mempertimbangkan komposisi jumlah orang bekerja terhadap penduduk usia kerja yaitu sebesar 78,3% dari jumlah penduduk usia kerja. Dengan demikian, sampel penduduk yang bekerja adalah 78,3% dari 140 (total sampel) yaitu sebesar 109,62 orang, dibulatkan menjadi 110 orang. Dari jumlah tersebut sampel dibagi rata pada 28 RW, sehingga tiap RW diambil 4 responden sebagai penduduk yang bekerja. Sampel yang tersisa merupakan jumlah penduduk usia kerja yang masih bersekolah.

3.3 Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data primer dan sekunder. Ketersediaan data merupakan suatu hal yang mutlak dipenuhi dalam suatu penelitian ilmiah. Jenis data yang tersedia seharusnya sesuai dengan kebutuhan penelitian. Karena penelitian ini bersifat studi kasus, maka lokasi penelitian telah ditentukan yaitu Kawasan Kelurahan Tlogosari Kulon, Kecamatan Pedurungan, Kota Semarang.

Data primer dalam penelitian ini berasal dari wawancara mendalam terhadap penduduk Kelurahan Tlogosari Kulon yang menjadi responden. Data sekunder yang digunakan berasal dari Kecamatan Pedurungan dan Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Jawa Tengah serta beberapa artikel yang terkait dengan penelitian.

3.4 Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, metode pengumpulan data yang digunakan adalah :

1. Metode Wawancara

Metode wawancara adalah metode pengumpulan data dengan mengajukan pertanyaan langsung oleh koresponden terhadap responden, dan jawaban-jawaban responden dicatat atau direkam. Wawancara dilakukan kepada pemangku kepentingan yang ada di Kecamatan Pedurungan untuk memperoleh keterangan tentang daerah penelitian dan masalah yang terjadi di daerah peneliti.

2. Metode Dokumentasi

Dokumentasi merupakan suatu kumpulan data dengan mempelajari dokumen-dokumen atau sumber-sumber tertulis serta arsip-arsip lainnya yang sesuai dengan penelitian. Metode ini digunakan untuk mendapatkan data sekunder yang berhubungan dengan objek yang diteliti yaitu penduduk di Kecamatan Pedurungan.

3. Angket (kuesioner)

Kuesioner adalah instrument pengumpulan data atau informasi yang dioprasionalisasikan kedalam bentuk pertanyaan. Kuesioner merupakan pertanyaan terstruktur yang diisi sendiri oleh responden atau diisi oleh pewawancara yang membacakan pertanyaan dan kemudian mencatat jawaban yang berikan (Sulistyo-Basuki, 2006: 110). Kuesioner yang digunakan pada penelitian ini adalah kuesioner tertutup, dimana responden diminta menjawab pertanyaan dan menjawab dengan memilih dari sejumlah alternatif.

4. Observasi

Observasi adalah pengamatan mengenai keadaan di lokasi penelitian. Dalam penelitian ini adalah menggunakan observasi langsung dengan cara pengamatan langsung di daerah yang bersangkutan yaitu pada jalan – jalan di Kecamatan Pedurungan. Hasil dari observasi berupa foto keadaan transportasi di jalan-jalan di Kecamatan Pedurungan.

3.5 Metode Analisis

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif, yaitu suatu metode yang bertujuan untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual, akurat mengenai sifat-sifat serta hubungan antara fenomena yang diselidiki.

Dengan kata lain, penelitian deskriptif mengambil masalah atau memusatkan perhatian pada masalah-masalah aktual sebagaimana adanya pada saat penelitian dilaksanakan. Deskripsi pada penelitian ini untuk menggambarkan karakteristik pergerakan penduduk kerja di Kelurahan Tlogosari Kulon, Kecamatan Pedurungan sebagai daerah pinggiran kota Semarang. Penelitian ini membahas Penelitian ini membahas mengenai tujuan perjalanan, total pergerakan perminggu, kepemilikan kendaraan, pemilihan moda transportasi, alasan pemilihan moda transportasi, jarak dari rumah ke tempat tujuan, lama waktu perjalanan, biaya transportasi, waktu pergerakan dan rute perjalanan. Sedangkan penelitian deskripsi sendiri adalah penelitian yang berusaha untuk menentukan pemecahan masalah yang ada sekarang berdasarkan data, menyajikan data, menganalisis data dan menginterpretasikannya.