
**PERILAKU PERJALANAN RUMAH TANGGA PENGGUNA SEPEDA MOTOR
YANG TINGGAL DI DAERAH PINGGIRAN KOTA SEMARANG
(Studi Kasus: Perumnas Banyumanik Kecamatan Banyumanik)**

Oleh:

Ikfi Maryama Ulfa¹, Okto Risdianto Manullang², dan Imam Buchori²

¹Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

^{2,3}Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

email: ikfimaryamaulfa@gmail.com

Abstrak: Fenomena urban sprawl menyebabkan adanya pola guna lahan yang terpecah, sedangkan sarana transportasi tidak mampu menjawab kebutuhan akan pergerakan penduduk secara keseluruhan. Penduduk semakin banyak tinggal di pinggiran kota, sedangkan lokasi aktivitas tetap berada di pusat kota menciptakan adanya variasi perilaku perjalanan yang dipengaruhi oleh faktor yang berasal dari pelaku perjalanan itu sendiri, maupun oleh faktor spasial tempat tinggal dan rumah tangga. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji bagaimana perilaku perjalanan dalam penggunaan sepeda motor untuk pemenuhan kebutuhan rumah tangga yang tinggal di daerah pinggiran Kota Semarang. Pendekatan penelitian yang digunakan adalah kuantitatif dan alat analisis berupa regresi linear berganda. Hasil studi menunjukkan bahwa dari keseluruhan variabel, jarak lokasi tinggal ke lokasi kerja merupakan variabel bebas yang paling sering mempengaruhi perilaku perjalanan suami istri, yang merupakan pelaku utama kegiatan produksi dan konsumsi yang berperan besar dalam munculnya keputusan-keputusan rumah tangga yang diambil. Artinya bahwa kepemilikan dan penggunaan sepeda motor oleh rumah tangga dilatarbelakangi oleh tujuan utama mengoptimalkan pergerakan rumah tangga dalam mencari penghasilan bagi keluarga. Penambahan unit motor akan dilakukan untuk lebih mengoptimalkan pergerakan pasangan suami dan istri seiring dengan penambahan penghasilan yang dimiliki oleh rumah tangga.

Kata Kunci: Urban Sprawl, Lokasi Aktivitas, Perilaku Perjalanan

Abstract: Urban sprawl led to a scattered pattern of land use, while the infrastructure of transport are not able to answer the need for the movement of the overall population. More residents living in the suburbs, while the location of the activity remained in the town center creating variations that travel behavior is influenced by factors derived from the traveler's own, as well as by spatial factors and household residence. This study aims to identify how travel behavior in the use of motorcycles to meet the needs of families living in suburb area of the Semarang City. The approach used in this study is a quantitative and multiple linear regression analysis as tool to help the researcher find the relationship between variables. The study shows that of the total variables, proximity of residence to work location and allocation of working time is the independent variable most commonly affects the behavior of couple's journey, as the main perpetrators of production and consumption activities which play a major role in the emergence of the decisions taken by households. It means that the ownership and use of motorcycles by households is motivated by the ultimate goal to optimize the movement of household income for families in search of. The addition of the motor unit will be made to further optimize the movement of the husband and wife along with the addition of income held by households.

Keywords: Urban Sprawl, Activity Location, Travel Behaviour

PENDAHULUAN

Kota-kota di negara berkembang sering mengalami permasalahan dalam perkembangan kotanya, salah satunya Indonesia. Pesatnya urbanisasi yang ditandai oleh laju pertumbuhan dan kepadatan penduduk perkotaan yang sangat cepat menimbulkan fenomena sub-urbanisasi, dimana terjadi penyebaran penduduk ke wilayah yang lebih luas ke wilayah pinggirannya secara *sprawl*. Akibatnya terjadi penyebaran fasilitas dan lapangan yang tidak merata, sehingga penduduk daerah pinggiran memiliki ketergantungan tinggi kepada pusat kota untuk pemenuhan tersebut.

Urban sprawl cenderung mengakibatkan pola penggunaan lahan yang terpisah-pisah dengan kepadatan yang rendah (Gillham, 2006). Ketidakefisienan pola penggunaan lahan seperti ini menyebabkan munculnya permintaan perjalanan yang kecil dan terpencar-pencar. Dalam kondisi seperti ini, penyediaan angkutan umum yang ada menjadi tidak efisien dan tidak mampu melayani pergerakan penduduk secara keseluruhan. Dalam hal ini, kendaraan pribadi merupakan pilihan utama yang dianggap paling efektif dan mampu untuk menjawab kebutuhan tersebut. Namun, kepemilikan kendaraan pribadi pada negara-negara berkembang seperti Indonesia lebih didominasi oleh sepeda motor. Hal ini didorong oleh harga pembelian unit kendaraan yang relatif murah serta kemudahan dalam sistem kepemilikan sepeda motor.

Pada dasarnya, pengambilan keputusan kepemilikan kendaraan pribadi seringkali dilakukan dalam lingkup rumah tangga. Rumah tangga terdiri atas individu yang melakukan aktivitas berbeda-beda pada lokasi dan waktu sesuai dengan pilihan mereka. Untuk memenuhi permintaan aktivitas dan perjalanan mereka yang semakin kompleks, kendaraan pribadi memiliki tingkat aksesibilitas dan efektivitas yang tinggi untuk dapat memenuhi kebutuhan pergerakan tersebut. Fenomena mengenai tingginya penggunaan sepeda motor untuk memenuhi kebutuhan harian dari daerah pinggiran menuju ke pusat kota terjadi di Perumnas

Banyumanik yang merupakan perumahan skala besar di daerah pinggiran Kota Semarang. Perumnas Banyumanik termasuk ke dalam wilayah Kecamatan Banyumanik dengan porsi pergerakan harian menuju CBD yang tertinggi diantara kecamatan lain di bagian selatan Kota Semarang, yaitu sebesar 24,41% (Masterplan Transportasi Kota Semarang, 2008). Proporsi jumlah sepeda motor di kecamatan ini adalah 68% dengan tingkat pertumbuhan kepemilikan sepeda motor rata-rata 2,04% per tahun. Tingginya kepemilikan dan penggunaan sepeda motor di Kecamatan Banyumanik, serta faktor lokasi tempat tinggal yang jauh dari pusat pemenuhan kebutuhan fasilitas berpengaruh kepada perbedaan perilaku individu dalam memutuskan pola perjalanan hariannya. Hal tersebut menjadi menarik untuk dikaji, bagaimana perilaku perjalanan rumah tangga di kecamatan tersebut, terlebih lagi saat hari kerja (*weekday*) dan akhir pekan (*weekend*) yang diduga memiliki karakteristik perilaku perjalanan yang berbeda.

Penelitian ini berfokus untuk mengkaji permintaan perjalanan melalui analisis perilaku perjalanan rumah tangga dalam penggunaan sepeda motor yang dipengaruhi oleh perbedaan jarak antara lokasi tempat tinggal (*where to live*) di pinggiran kota dengan lokasi aktivitas (*where to activity*) di pusat kota, serta karakteristik sosial-demografi dan ekonomi individu dan rumah tangga. Selain itu, ingin memperlihatkan tentang pentingnya mengetahui perilaku perjalanan rumah tangga sebagai input kebijakan perencanaan transportasi perkotaan. Pertanyaan dalam penelitian (*research question*) ini adalah: bagaimana perilaku perjalanan rumah tangga penggunaan sepeda motor yang tinggal di daerah pinggiran Kota Semarang. Mengacu kepada Kitamura (2010) perilaku perjalanan yang dapat terukur meliputi jarak perjalanan (*travel distance*), waktu tempuh perjalanan (*travel time*), biaya perjalanan (*travel cost*), frekuensi perjalanan (*travel frequency*), dan pemilihan moda (*mode-choice*). Namun, perilaku pemilihan moda dalam penelitian ini sudah ditentukan, yaitu sepeda motor, sehingga perilaku perjalanan yang akan

dibahas adalah empat jenis perilaku perjalanan terukur lainnya, baik pada saat hari kerja (*weekday*) dan akhir pekan (*weekend*).

Tujuan dari studi ini adalah untuk mengkaji perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor di daerah pinggiran Kota Semarang (Perumnas Banyumanik). Fenomena mengenai tingginya kepemilikan sepeda motor di wilayah tersebut dapat diketahui penyebabnya melalui pengidentifikasian perilaku perjalanan penghuni yang dimulai dari individu dalam rumah tangga, khususnya pasangan suami istri sehingga dapat diketahui bagaimana karakteristik permintaan perjalanan penduduk sebagai input perencanaan transportasi yang lebih efektif.

KAJIAN LITERATUR

Urban sprawl terjadi akibat adanya peningkatan kebutuhan ruang untuk memwadahi aktivitas di perkotaan, sedangkan lahan di perkotaan memiliki keterbatasan. Oleh karena itu, terjadi perembetan kenampakan fisik kekotaan ke arah luar, yaitu ke daerah pinggiran kota Yunus (2006: 37). Masih luasnya lahan-lahan kosong dan faktor kenyamanan menjadi daya tarik yang sangat tinggi akan permintaan tempat bermukim. Selain itu, faktor harga lahan yang lebih murah turut menjadi pendorong semakin menjamurnya permukiman-permukiman di pinggiran kota. Namun, perkembangan kawasan permukiman di daerah pinggiran kota tidak diimbangi dengan pemerataan jaringan infrastruktur dan lapangan pekerjaan (Kustiwan, 2007), sehingga untuk memenuhi kebutuhan dan pekerjaannya penduduk dari daerah pinggiran memiliki ketergantungan yang sangat tinggi terhadap pusat kota (Gillham, 2006).

Perkembangan kawasan permukiman di daerah pinggiran kota memiliki pengaruh terhadap perilaku perjalanan penduduk sehari-hari. Hal ini sama dengan yang diungkapkan oleh Naess (2005) bahwa semakin dekat lokasi permukiman dengan pusat kota, yang berarti semakin dekat jarak permukiman tersebut terhadap fasilitas yang ada, maka berdampak pada keputusan pemilihan moda yang digunakan, yaitu

dengan berjalan kaki atau bersepeda, daripada menggunakan kendaraan bermotor. Namun, hal tersebut berbeda bila lokasi tempat tinggal berada jauh di pinggiran kota, dimana berakibat kepada terciptanya perjalanan yang semakin jauh, waktu tempuh yang semakin lama, biaya perjalanan yang semakin mahal, serta ketergantungan kendaraan pribadi yang semakin tinggi (Kitamura, 2010; Kustiwan, 2007). Oleh karena itu dalam hal ini terdapat suatu hubungan antara lokasi tempat tinggal dengan perilaku perjalanan seseorang.

“Perilaku manusia (*human behaviour*)” merupakan sebuah cerminan dari aksi dan aktivitas yang dilakukan manusia itu sendiri. Cerminan aksi dan aktivitas tersebut dapat berupa interaksi secara fisik atau non-fisik antar manusia ataupun dengan lingkungannya (Salman, 2010). Menurut Notoadmojo dalam Pardamean (2009) “perilaku” adalah refleksi dengan berbagai macam gejala kejiwaan seperti pengetahuan, sikap, keinginan, kehendak, kepentingan, emosi, motivasi, reaksi, dan persepsi. Sedangkan menurut Gibsons dalam Pardamean (2009) perilaku merupakan suatu proses dasar perilaku manusia yang sangat terkait dengan apa yang dinamakan hubungan manusia tersebut terhadap lingkungannya. Lingkungan sangat berpotensi memberikan kesempatan dan kemungkinan untuk pengalaman dan perilaku manusia.

Perilaku manusia yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah perilaku manusia untuk melakukan perjalanan dengan terlebih dahulu memutuskan pola aktivitas sehari-hari (*activity-based approach*). Srinivasan (2004) juga mengemukakan bahwa untuk mengidentifikasi perilaku perjalanan seseorang, pendekatan yang lebih baik mendeskripsikan hal tersebut adalah *activity-based approach*. Hal tersebut dikarenakan kekurangan-kekurangan pada *trip-based* yang tidak dapat menjelaskan fenomena yang terjadi dalam perilaku perjalanan seseorang. Sebagai contoh adalah perjalanan dengan banyak pemberhentian (*multiple-stop tour*) menjadi hal yang sangat umum terjadi, sehingga banyak keterkaitan perjalanan yang dilakukan oleh seseorang dalam satu hari.

Namun, *trip-based* ini tidak dapat menjelaskan bagaimana keterkaitan tersebut, sehingga pola perjalanan yang dihasilkan tidak realistis.

Pada kenyataannya seorang individu hidup dalam suatu lingkup rumah tangga yang terdiri atas banyak anggota rumah tangga, hidup bersama, dan melakukan aktivitas yang saling berkaitan. Oleh karena itu, perilaku perjalanan individu tidak dapat terlepas dari keterkaitan aktivitas antar anggota rumah tangga, yang kemudian melahirkan keputusan-keputusan perjalanan rumah tangga, yang dicerminkan dalam perilaku perjalanan rumah tangga. Namun, dari keseluruhan anggota rumah tangga, pasangan suami istri akan melakukan perjalanan lebih banyak dibandingkan dengan anggota keluarga lainnya dengan maksud untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga. Hal ini berkaitan dengan fungsi produksi (pendapatan) yang dimiliki pasangan suami istri, sehingga mendominasi fungsi konsumsi rumah tangga, sedangkan konsumsi seorang anak hanya mengikuti kedua orang tuanya (Engel et al, 1994). Oleh karena itu, pola aktivitas dan perjalanan yang dilakukan oleh pasangan suami istri sudah cukup mampu untuk merepresentasikan perjalanan yang terjadi oleh sebuah rumah tangga, namun tetap dilihat kontribusi anggota keluarga lainnya dalam mempengaruhi perilaku perjalanan suami istri.

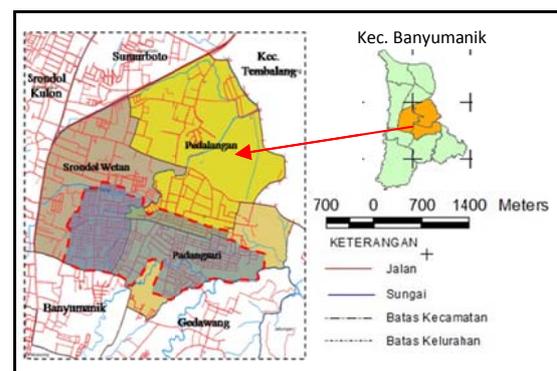
Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku perjalanan terdiri atas beberapa aspek seperti (1) Aspek spasial: aksesibilitas, jarak dengan pusat kota, dan ketersediaan fasilitas lokal; (2) Aspek demografi-sosial individu dan rumah tangga: jenis kelamin, pendidikan, usia, komposisi rumah tangga, tahapan hidup rumah tangga, kepeilikan SIM C, dan kepemilikan sepeda motor; (3) Aspek ekonomi individu dan rumah tangga: status pekerjaan, jenis pekerjaan, pendapatan, dan pengeluaran rumah tangga; (4) Alokasi Waktu Aktivitas: bekerja, keperluan pribadi di luar rumah, aktivitas rumah tangga di dalam rumah, aktivitas rumah tangga di luar rumah, rekreasi di dalam rumah, dan rekreasi di luar rumah. Hal tersebut dapat teridentifikasi dalam pola perjalanan harian rumah tangga

yang meliputi maksud perjalanan, asal dan tujuan perjalanan, jarak tempuh, waktu tempuh, frekuensi perjalanan, dan biaya perjalanan. Dari pola perjalanan yang teridentifikasi tersebut kemudian akan merepresentasikan perilaku perjalanan yang terjadi. Untuk aspek perilaku perjalanan terukur yang dipengaruhi oleh lokasi tempat tinggal pada suatu susunan struktur perkotaan menurut Kitamura (2010) adalah:

- Jarak perjalanan (*travel distance*)
- Waktu tempuh perjalanan (*travel time*)
- Biaya perjalanan (*travel cost*)
- Frekuensi perjalanan (*travel frequency*)
- Pemilihan moda (*mode choice*), namun dalam penelitian ini pemilihan moda hanya difokuskan pada sepeda motor

RUANG LINGKUP WILAYAH

Fokus lokasi atau tempat penelitian adalah Perumnas Banyumanik Kecamatan Banyumanik, Kota Semarang. Perumnas ini termasuk ke dalam tiga wilayah administrasi kelurahan, yaitu Srandol Wetan, Padangsari, dan Pedalangan. Perumahan ini merupakan salah satu wilayah yang berkembang sebagai akibat adanya fenomena *urban sprawl* di daerah pinggiran Kota Semarang. Penduduknya sebagian besar bekerja di Kota Semarang dan melakukan perjalanan dengan menggunakan sepeda motor dalam aktivitas sehari-harinya. Berikut adalah peta wilayah studi Perumnas Banyumanik:



Sumber: Bappeda Kota Semarang, 2010

GAMBAR 1.1
PETA WILAYAH STUDI PERUMNAS
BANYUMANIK, KECAMATAN BANYUMANIK

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kuantitatif, tercermin dari adanya tinjauan teori yang mendasari peneliti untuk menemukan permasalahan, menemukan hipotesis, hingga menemukan posisi penelitian dalam khazanah ilmu pengetahuan secara lebih luas. Metode pengumpulan data berupa observasi dan kuisioner dengan teknik *memory call* untuk mengumpulkan informasi berupa *travel diary* suami istri. Jumlah responden terdiri atas 100 responden yang dipilih secara random, sedangkan untuk menentukan rumah tangga pengguna sepeda motor, digunakan teknik *snowball random sampling*, yaitu mengidentifikasi awal masyarakat yang dianggap mengetahui rumah tangga yang menggunakan sepeda motor, kemudian menentukan siapa yang akan ditanya berikutnya, dengan mencari tahu informasi dari mereka untuk mencalonkan siapa rumah tangga lain yang menggunakan sepeda motor. Hal ini dikarenakan tidak adanya daftar nama rumah tangga pemilik sepeda motor di Perumnas Banyumanik.

Analisis *multivariate* merupakan salah satu jenis analisis yang digunakan untuk menganalisis data dimana data yang digunakan berupa banyak peubah bebas (*independent variables*) dan juga banyak peubah terikat (*dependent variables*) (Widardjono, 2010). Pada penelitian ini analisis *multivariate* yang digunakan untuk mengidentifikasi perilaku perjalanan rumah tangga adalah regresi linear berganda dengan kerangka konseptual model persamaan adalah sebagai berikut:

TABEL I
VARIABEL PENELITIAN

Variabel	Kode	Sub Variabel	Satuan
Variabel Terikat			
Perilaku perjalanan terukur	Y _{TD}	• <i>Travel Distance</i> /Jarak tempuh perjalanan	Km
	Y _{TT}	• <i>Travel Time</i> /Waktu tempuh perjalanan	menit
	Y _{TC}	• <i>Travel Cost</i> /Biaya perjalanan	rupiah
	Y _{TF}	• <i>Travel Frequency</i> /	jumlah

Variabel	Kode	Sub Variabel	Satuan
		Frekuensi perjalanan	pergerakan
Variabel Bebas			
Karakteristik spasial lokasi tempat tinggal	X1	Jarak ke jaringan pelayanan angkutan umum	km
	X2	Jarak terhadap pusat kota	km
	X3	Jarak ke lokasi kerja	km
	X4	Jarak ke lokasi sekolah	km
	X5	Jarak ke lokasi belanja	km
	X6	Jarak ke lokasi rekreasi	km
Karakteristik sosial-demografi dan ekonomi individu dan rumah tangga	X7	Jumlah anggota rumah tangga	jiwa
	X8	Jumlah anak	Jiwa
	X9	Jumlah motor	unit
	X10	Pendapatan rumah tangga	juta
	X11	Pengeluaran rumah tangga: • Biaya konsumsi • Biaya non konsumsi • Biaya Transportasi	persen
	X12		persen
	X13		persen
X14	Usia	usia	
Karakteristik alokasi waktu aktivitas dan pola perjalanan harian individu (pasangan suami istri)	X15	Alokasi waktu aktivitas: • Bekerja • Belanja • Mengantar anggota keluarga • Keperluan lain • Olahraga • Rekreasi • Makan di luar • Jalan-jalan • Sekolah • Mengunjungi kerabat	menit
	X16		menit
	X17		menit
	X18		menit
	X19		menit
	X20		menit
	X21		menit
	X22		menit
	X23		menit
	X24		menit

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2013

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perilaku perjalanan saat hari kerja (*weekday*) dan akhir pekan (*weekend*) memiliki karakteristik yang berbeda. Saat *weekday* aktivitas utama dan tujuan perjalanan yang paling banyak dilakukan adalah untuk bekerja, sedangkan saat *weekend* perjalanan untuk berekreasi, jalan-jalan, atau mengunjungi kerabat merupakan yang paling banyak dilakukan. Hal ini dikarenakan saat *weekend* setiap anggota rumah tangga memiliki waktu luang yang banyak, sehingga masing-masing memiliki keputusan tersendiri untuk menghabiskan waktu luangnya dengan aktivitas yang diinginkan. Namun, hal apa saja yang akan

mempengaruhi perilaku perjalanan tersebut? Dengan menggunakan analisis regresi linear berganda, dapat membantu mengetahui bagaimana hubungan variabel-variabel bebas terhadap variabel terikat (yaitu *travel distance*, *travel time*, *travel cost*, dan *travel frequency*). Perilaku perjalanan saat *weekday*

dan *weekend* memiliki karakteristik yang berbeda, dimana pada saat *weekday* perjalanan suami istri dilakukan secara sendiri-sendiri, sedangkan saat *weekend* suami istri melakukan perjalanan secara bersama-sama (*joint activity*), baik hanya suami istri saja maupun dengan anak.

1) Perilaku Perjalanan saat *Weekday*

Tabel 1. Pengaruh Variabel Bebas Terhadap Perilaku Perjalanan Pasangan Suami Istri Saat *Weekday*

	Variabel Bebas	Kode	WEEKDAY							
			Suami				Istri			
			TD	TT	TC	TF	TD	TT	TC	TF
Aspek Spasial Tempat Tnggal	Jarak ke AUP	X1						43.96		
	Jarak ke Kota	X2					-1.470		-451.36	
	Jarak ke Kerja	X3	1.19	2.49	301.35		0.55	1.20	150.39	
	Jarak ke Sekolah	X4	0.92	2.15	247.70		1.12	2.83	848.20	
	Jarak ke Belanja	X5			440.92	0.15				
	Jarak ke Rekreasi	X6								
Aspek Sosial-Demografi- Ekonomi	Juml. Anggota RT	X7						-7.84	-1463.9	-0.13
	Jumlah Anak	X8		24.26			4.34	11.69	2522.62	
	Jumlah Motor	X9							1320.74	
	Pendapatan RT	X10							569.85	
	Biaya Konsumsi	X11				-4.15				
	Biaya Transportasi	X13								2.04
	Usia	X14	-0.19		-78.66					
Aspek Alokasi Waktu Aktivitas	Aktivitas Bekerja	X15				0.97	0.38	0.09	10.28	0.98
	Aktivitas Belanja	X16				0.46				0.97
	Aktivt. Mengantar	X17				1.03		0.89		1.05
	Aktivitas Lain	X18				0.77				0.79
	Aktivitas Olahraga	X19								
	Aktivitas Rekreasi	X20								
	Aktivitas Makan di Luar	X21								
	Aktivitas Jalan-Jalan	X22								
	Aktivitas Mengunjungi Kerabat	X24								
Koefisien			61.29	102.77	5460.23	2.33	15.15	20.15	4390.34	0.34

Sumber: Hasil Analisis, 2013

Keterangan:

TD= Travel Distance; TT= Travel Time; TC= Travel Cost; TF= Travel Frequency

Hanya variabel yang signifikan pada $\alpha = 0,1$ yang ditampilkan

Perilaku perjalanan terukur suami dan istri yang meliputi *travel distance*, *travel time*, *travel cost*, dan *travel frequency* diperlihatkan dalam persamaan matematis tabel di atas. Jarak ke lokasi kerja merupakan variabel yang paling banyak mempengaruhi perjalanan

suami istri. Hal ini berarti bahwa penggunaan sepeda motor memang sangat dilatar belakangi oleh motivasi mencari pekerjaan. Tujuan perjalanan harian istri mayoritas berada di Kecamatan Banyumanik, sedangkan

tujuan perjalanan suami lebih banyak berpusat di kawasan Pusat Kota Semarang.

Hasil analisis regresi juga memperlihatkan bahwa perjalanan suami tidak dipengaruhi oleh jarak terhadap pusat kota untuk mencari pekerjaan. Berbeda dengan istri, semakin jauh dengan pusat kota perjalanannya semakin sedikit. Hal ini menunjukkan bahwa rumah tangga di daerah pinggiran sangat bergantung kepada pusat kota dalam pemenuhan kebutuhan terutama pekerjaan, sedangkan kendaraan pribadi digunakan untuk memfasilitasi perjalanan tersebut (Naess, 2005). Lokasi kerja yang jauh dari lokasi tinggal sudah tidak menjadi kendala bagi penduduk setiap harinya. Adanya fenomena tersebut juga dapat berhubungan dengan tingkat kesejahteraan penduduk yang masih rendah, sehingga sepeda motor lebih banyak digunakan untuk menghemat biaya perjalanannya.

Selain jarak ke lokasi kerja, jarak ke lokasi belanja ternyata juga mempengaruhi *travel frequency* suami. Lokasi Perumnas Banyumanik yang dapat menjangkau fasilitas belanja seperti pasar, toko, minimarket, dan swalayan kurang dari jarak 3 kilometer justru menjadi pemicu tingginya frekuensi perjalanan penduduk. Didukung oleh kepraktisan yang dimiliki oleh sepeda motor yang semakin memudahkan orang untuk melakukan perjalanan dalam jarak pendek-pendek tersebut. Hal ini berarti ada hubungan yang erat antara tata guna lahan dengan perilaku perjalanan yang terbentuk, seperti yang dikemukakan oleh Kustiwan (2007) bahwa unsur-unsur bentuk perkotaan mempunyai kaitan yang lebih besar daripada karakteristik sosial-ekonomi terhadap perilaku perjalanan. Ketergantungan terhadap penggunaan motor oleh rumah tangga di daerah pinggiran sudah terlalu tinggi, sehingga meskipun jarak pendek dapat dijangkau dengan berjalan kaki, namun akibat ketergantungan tersebut mereka tetap menggunakan motor pada hampir setiap aktivitas yang dilakukan di luar rumah.

Adanya faktor usia yang turut mempengaruhi perjalanan suami pada hasil penelitian ini sekaligus memperkuat hasil penelitian Ettema, et al (2006) dimana

semakin tua usia seseorang, produktivitasnya semakin kecil, perjalanan pun makin rendah. Pada Perumnas Banyumanik 87% usia kepala rumah tangga adalah usia produktif yaitu 45-64 tahun. Orang yang berusia lebih dari itu biasanya sudah pensiun dan sedikit melakukan pergerakan. Selain usia, faktor sosial-demografi lain yang mempengaruhi adalah jumlah anggota rumah tangga dan jumlah anak. Pada istri, jumlah anggota rumah tangga yang semakin banyak dapat mengurangi perjalanannya dikarenakan 36% rumah tangga di Perumnas Banyumanik yang tergolong keluarga *mid-life families* yang telah memiliki anggota keluarga berusia dewasa, sehingga cenderung melakukan pergerakan secara sendiri-sendiri. Dapat dilihat dari data inisiator kendaraan yang ternyata sebanyak 26% pembelian sepeda motor rumah tangga adalah untuk anak yang tentunya sudah berusia dewasa (>17 tahun). Namun, jumlah anak ternyata sangat mempengaruhi pergerakan istri, terutama untuk rumah tangga pada tahap *young parents* (sebanyak 51%) yang memiliki anak usia dibawah 17 tahun, dimana pergerakannya masih bergantung kepada orang tua. Istri berperan lebih banyak untuk ikut mengurus kebutuhannya, misalnya untuk kegiatan ekstrakurikuler. Hasil ini juga mendukung penelitian Ettema, et al (2006) yang menyatakan bahwa meskipun istri bekerja, ia akan tetap sambil melakukan aktivitas rumah tangga lainnya. Oleh karena itu, ketika rumah tangga memiliki penghasilan yang meningkat, akan memutuskan menambah jumlah sepeda motor untuk memudahkan pergerakan istri tanpa harus mengurangi keoptimalan pergerakan suami dalam mencari penghasilan. Hal tersebut otomatis menambah biaya perjalanan, terutama untuk istri sebanyak 569,85 kali setiap satu juta kenaikan pendapatan.

Biaya konsumsi yang semakin tinggi justru menjadikan perjalanan semakin sedikit. Artinya adalah terdapat suatu penghematan terhadap biaya perjalanan demi memenuhi kebutuhan pokok rumah tangga. Hasil penelitian Pardamean (2009) menjelaskan bahwa rumah tangga bergolongan menengah ke bawah di pinggiran kota cenderung

menurunkan biaya konsumsi demi memfasilitasi pergerakan di tengah-tengah kenaikan harga BBM yang terjadi. Namun, hasil penelitian ini rumah tangga justru melakukan penghematan dalam perjalanan untuk menutupi biaya konsumsi yang makin tinggi. Meskipun pada istri, persentase biaya transportasi rumah tangga yang semakin tinggi berarti perjalanan yang dilakukan semakin banyak, namun jika dilihat pada gambar 4.15, 50% rumah tangga di Perumnas Banyumanik masih memiliki persentase pengeluaran biaya transportasi yang masih standar, yaitu dibawah 12%-14% dari penghasilan (YLKI dalam Indriani, 2009).

Alokasi waktu aktivitas bekerja lebih peka dalam mempengaruhi perjalanan istri, hal ini dikarenakan status pekerjaan istri bervariasi dibandingkan suami yang sebanyak 99% bekerja. Jika dilihat dari besarnya

koefisien masing-masing jenis aktivitas dalam mempengaruhi perilaku suami dan istri, jenis aktivitas rumah tangga lainnya seperti belanja, mengantar anak, dan keperluan lain (membayar listrik, telepon, air, dsb) lebih tinggi pengaruhnya untuk istri. Demikian halnya untuk nilai R^2 yang rata-rata lebih baik untuk menjelaskan perilaku perjalanan istri. Artinya adalah alokasi waktu terhadap aktivitas lebih penting untuk seorang istri daripada suami, dikarenakan istri memiliki tanggung jawab untuk mengkombinasikan antara waktu untuk bekerja dan mengurus rumah tangga.

2) Perilaku Perjalanan saat *Weekend*

Tabel 2. Pengaruh Variabel Bebas Terhadap Perilaku Perjalanan Pasangan Suami Istri Saat *Weekend*

	Variabel Bebas	Kode	WEEKEND			
			TD	TT	TC	TF
Aspek Spasial Tempat Tinggal	Jarak ke AUP	X1				
	Jarak ke Kota	X2				
	Jarak ke Kerja	X3		0.69	84.09	
	Jarak ke Sekolah	X4				
	Jarak ke Belanja	X5				0.16
	Jarak ke Rekreasi	X6				
Aspek Sosial- Demografi- Ekonomi	Juml. Anggota RT	X7				
	Jumlah Anak	X8				
	Jumlah Motor	X9				
	Pendapatan RT	X10				
	Biaya Konsumsi	X11				
	Biaya Transportasi	X13				
	Usia	X14				
Aspek Alokasi Waktu Aktivitas	Aktivitas Bekerja	X15		0.06	11.25	0.38
	Aktivitas Belanja	X16	0.17	0.24	30.77	0.23
	Aktivt. Mengantar	X17				0.51
	Aktivitas Lain	X18				0.52
	Aktivitas Olahraga	X19			22.34	0.45
	Aktivitas Rekreasi	X20		0.15		0.36
	Aktivitas Makan di Luar	X21				0.72
	Aktivitas Jalan-Jalan	X22				0.75
	Aktivitas Mengunjungi Kerabat	X24	0.09	0.14	4.1	0.54
Koefisien		0.76	-4.09	-2291.29	0.73	

Sumber: Hasil Analisis, 2013

Keterangan:

TD= Travel Distance; TT= Travel Time; TC= Travel Cost; TF= Travel Frequency

Hanya variabel yang signifikan pada $\alpha = 0,1$ yang ditampilkan

Perbedaan perilaku perjalanan saat *weekend* dan *weekday* telah diteliti oleh Agarwal (2004). Ia menjelaskan bahwa pada

saat *weekend* merupakan kesempatan seluruh anggota keluarga untuk terlibat dalam aktivitas sosial, sehingga jumlah anak turut

menjadi salah satu efek positif terhadap durasi aktivitas sosial rumah tangga. Demikian halnya yang terjadi pada rumah tangga di Perumnas Banyumanik. Aktivitas-aktivitas sosial seperti belanja, jalan-jalan, rekreasi, olahraga, makan di luar, dan mengunjungi kerabat seluruhnya mempengaruhi perilaku perjalanan suami istri yang dilakukan secara *joint*. Pada saat *weekend* pola perjalanan rumah tangga bervariasi, berdasarkan hasil kuisioner bahwa tujuan perjalanan rumah tangga ada yang berada di sekitar Banyumanik, kawasan pusat Kota Semarang, maupun luar kota. Hal ini dikarenakan pada saat *weekend* mereka memiliki waktu luang yang lebih banyak dan memiliki kesempatan yang lebih banyak untuk melakukan pergantian antar aktivitas. Tidak jarang, aktivitas yang dilakukan dalam sekali bepergian dilakukan secara berantai. Misalnya, setelah aktivitas belanja yang kemudian dikombinasikan dengan jalan-jalan dan mengunjungi kerabat. Hal inilah yang menjadikan panjang dan waktu perjalanan rumah tangga pada saat *weekend* dan *weekday* tidak begitu berbeda. Namun, dengan adanya perilaku *joint* biaya perjalanan dapat dihemat menjadi setengah dari biaya perjalanan saat *weekday*.

Adanya variabel jarak ke lokasi kerja dan durasi aktivitas bekerja yang masih turut mempengaruhi perilaku suami istri pada saat *weekend* dikarenakan ada kepala rumah tangga yang masih bekerja, terutama jika jenis pekerjaannya pegawai swasta atau wiraswasta. Hal ini menjadi pemerkuat alasan bahwa kepemilikan sepeda motor adalah untuk mengoptimalkan kebutuhan rumah tangga dalam mencari penghasilan, terutama jika digunakan pada saat *weekday*. Pada saat *weekend*, masih banyak rumah tangga yang melakukan aktivitas bekerja, terutama untuk pegawai swasta yang pada kondisi ekstisting sekitar 59% untuk suami, dan 32% untuk istri. Bahkan, untuk jenis pekerjaan wiraswasta alokasi waktu aktivitas akan lebih banyak karena tidak ada hari libur. Namun, aktivitas-aktivitas sosial tetap dilakukan karena hal tersebut merupakan salah satu kebutuhan manusia yang penting.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

1) Kesimpulan

Perilaku perjalanan suami istri pada saat *weekday* dilakukan secara sendiri-sendiri untuk memenuhi kebutuhan dan aktivitas masing-masing, sedangkan saat *weekend* sebanyak 83% rumah tangga menyatakan bahwa aktivitas rekreasi di luar rumah seperti olahraga, makan di luar, rekreasi, jalan-jalan, dan mengunjungi kerabat dilakukan secara *joint* dengan suami dan anak. Perilaku perjalanan secara sendiri-sendiri saat *weekday* tersebut dilakukan karena suami ingin memaksimalkan waktunya untuk mencari nafkah tanpa ingin dihambat oleh aktivitas yang ingin dilakukan oleh istri, sedangkan saat *weekend* tiba, anggota keluarga memiliki kesempatan untuk berkumpul dan bersosialisasi setelah disibukkan oleh aktivitas masing-masing selama *weekday*. Dengan adanya perilaku *joint activity* pada saat *weekend* tersebut, maka biaya perjalanan yang dikeluarkan oleh rumah tangga menjadi lebih hemat.

Dengan diketahuinya variasi perilaku perjalanan dalam memenuhi kebutuhan rumah tangga di Perumnas Banyumanik, maka pembuat keputusan dan perencana kota dapat merencanakan sistem transportasi yang lebih efektif, sesuai dengan keinginan dan kebutuhan masyarakat.

2) Rekomendasi

- a. Diperlukan adanya pemerataan kesempatan kerja yang lebih baik dan lebih banyak di daerah pinggiran untuk mengurangi volume sepeda motor yang terlalu banyak ke arah pusat kota.
- b. Membatasi penggunaan sepeda motor oleh rumah tangga yang diimbangi dengan peningkatan kinerja dan pelayanan AUP yang lebih menjanjikan kenyamanan dan keamanan, saling terintegrasi dan menjangkau keseluruhan kawasan dengan ongkos transportasi yang lebih murah dibandingkan dengan sepeda motor.
- c. Penambahan fasilitas pejalan kaki yang nyaman, terutama untuk ibu rumah tangga. Hal ini dikarenakan dekatnya jarak rumah ke AUP belum mampu mengurangi

ketergantungan istri dalam penggunaan sepeda motor.

- d. Kebijakan pengaturan sistem transportasi harus diintegrasikan dengan kebijakan lain, misalnya kebijakan perencanaan guna lahan yang harus bersinergi dengan pembangunan angkutan umum dan pembatasan penggunaan sepeda motor.

DAFTAR PUSTAKA

- Agarwal, A. 2004. *A Comparison of Weekend and Weekday Travel Behaviour Characteristics in Urban Area*. Thesis. Unpublished. Master of Science Civil engineering University of South Florida
- BAPPEDA. 2008. *Masterplan Transportasi Kota Semarang Tahun 2008-2028*. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Semarang
- Engel, JF et al. 1994. *Perilaku Konsumen*. (Edisi keenam, jilid I), Terjemahan. FX Budyanto. Jakarta: Binarupa Aksara
- Gillham, O. 2006. *The Limitless City A Primer on The Urban Sprawl Debate*. Washington: Island Press
- Kitamura, R. 2010. "Life Style and Travel Demand". University of California at Davis, USA, *Transportation*, Vol. 36: 679-710
- Kustiwan, I. 2007. *Penerapan Compact City untuk Pengembangan Kawasan Perkotaan yang Lebih Berkelanjutan*. Ringkasan dari Desertasi yang Berjudul Bentuk dan Pengembangan Kawasan Perkotaan Berkelanjutan (Kajian Potensi Kompaksi di Kawasan Perkotaan Bandung). Tidak Diterbitkan, Program Studi Ilmu Lingkungan Universitas Indonesia, Jakarta
- Naess. P. 2005. "Residential Location Affects Travel Behaviour-But How and Why? The Case of Copenhagen Metropolitan Area". Aalborg University Denmark, *Progress in Planning* 63: 167-257
- Pardamean, D. 2009. *Implikasi Harga BBM terhadap Perilaku Konsumsi Rumah Tangga di Kawasan Suburban Sprawl Kota Semarang*. Tugas Akhir Tidak Diterbitkan, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro. Semarang
- Pendyala, R. M. 2003. *Time Use and Travel Behaviour in Space and Time*. University of South Florida: CRC Press LLC
- Salman, M. A. 2010. *Faktor yang Berperan Terhadap Perilaku Kepemilikan dan Penggunaan Kendaraan Pribadi Penduduk Lokal di Sekitar Kawasan UGM*. Tugas Akhir Tidak Diterbitkan, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro. Semarang
- Srinivasan, S. 2004. *Modeling Household Interactions in Daily Activity Generation*. Unpublished Ph.D. dissertation, The University of Texas Austin
- Widardjono, A. 2010. *Analisis Statistik Multivariat Terapan*. Yogyakarta: UPP STIM YKPN
- Yunus, H. S. 2006. *Megapolitan: Konsep, Problematika, dan Prospek*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar