

---

## PERILAKU PERJALANAN RUMAH TANGGA PENGGUNA SEPEDA MOTOR YANG TINGGAL DI KAWASAN PUSAT KOTA (STUDI KASUS: KECAMATAN SEMARANG TENGAH)

Oleh:

Kefas Radito Umbu Saki<sup>1</sup>, Okto Risdianto Manullang<sup>2</sup>, Mardwi Rahdriawan<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

<sup>2,3</sup>Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

Email: raditokefas@yahoo.com

### Abstrak

Kawasan pusat kota adalah kawasan yang menempati lokasi sentral dengan jarak relatif dekat dengan lokasi aktivitas serta fasilitas yang ada dan dapat diakses dengan jaringan pelayanan angkutan umum, sehingga angka penggunaan kendaraan pribadi khususnya bagi penduduk yang tinggal di dalamnya dapat berkurang (Naess, 2005), namun kondisi tersebut tidak ditemui di Kota Semarang, di mana angka penggunaan sepeda motor cenderung tinggi yang ditunjukkan dengan angka ratio kepemilikan sepeda motor yang tinggi. Fenomena tersebut patut dicermati dari skala paling kecil yaitu rumah tangga sebagai pelaku utama pergerakan, dengan mengidentifikasi karakteristik perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor yang tinggal di kawasan pusat kota, di mana hal tersebut menjadi tujuan dari penelitian ini. Karakteristik perilaku perjalanan tersebut dikaitkan dengan aspek spasial, sosial-demografi, ekonomi, serta alokasi waktu aktivitas dan pola pergerakan. Berdasarkan hasil analisis dan temuan studi, diketahui bahwa suami dan istri memiliki perilaku perjalanan yang berbeda. Pergerakan suami lebih banyak dilakukan untuk kegiatan bekerja, sedangkan istri lebih banyak berperan dalam aktivitas rumah tangga. Selain itu, perilaku perjalanan rumah tangga pada saat hari kerja dan akhir pekan juga berbeda, di mana variabel yang paling mempengaruhi perilaku perjalanan pada hari kerja adalah aktivitas harian yaitu mengantar anggota keluarga, sedangkan pada saat akhir pekan, lebih dominan dipengaruhi oleh variabel aktivitas non-harian seperti rekreasi, jalan-jalan, dan mengunjungi kerabat. Usulan berdasarkan hasil penelitian ini adalah terkait pengambilan kebijakan oleh pemerintah mengenai isu transportasi, seperti kebijakan subsidi bahan bakar minyak dan penyediaan angkutan umum, yang perlu dikaji berbasis pada aktivitas atau perilaku perjalanan rumah tangga, sehingga kebijakan yang ditetapkan dapat sesuai dengan kondisi di lapangan. Selain itu, juga diperlukan upaya dari pemerintah untuk membatasi penggunaan kendaraan sepeda motor khususnya di kawasan pusat kota.

**Kata kunci :** perilaku perjalanan, pengguna sepeda motor, kawasan pusat kota

### Abstract

Downtown area is the area that located in the central of the city with a relatively close distance to the location of the activity as well as existing facilities and it is accessible by public transportation service, so that the number of private vehicles uses is reduced. However, that conditions are not found in the downtown area of Semarang, where the number of motorcycle use is high. That phenomenon should be observed from household scale as the main actors of motorcycle use by indentying their travel behavior characteristics which are related with spatial aspect, social-demography aspect, economic aspect, activity time allocation aspect. Based on the results of analysis, it's identified that husband and wife have different travel behavior along with their role in the household which has different activities. Husband more moving for work activities, while the wife is more involved in household activities. Moreover, household travel behavior are different during weekdays and weekend. Variable that most influence travel behavior in weekdays is a daily activity that accompany family members, and variables that most influence travel behavior in weekend is non-daily activities such as recreation, and visiting relatives. Recommendation of this study is related to government policy making related to transportation issues, such as policy of fuel subsid and public transportation services, that need to be studied

*based on activity or based on household travel behavior, so that the policy is compatible with the real condition. Moreover, the government need to restrict the use of private vehicles especially motorcycle in downtown area.*

**Keywords :** *travel behavior, motorcycle users, downtown area*

## PENDAHULUAN

Perkotaan mengalami perkembangan dan perubahan dari waktu ke waktu. Beragam aktivitas seperti aktivitas sosial, ekonomi, politik, turut mempengaruhi arah perkembangan suatu kota. Salah satu wujud nyata dari pengaruh aktivitas terhadap perkembangan suatu kota adalah struktur ruang kota yang terus berkembang. Struktur ruang kota ditunjukkan oleh jalan dan ruang perkotaan yang memisahkan aktivitas yang satu dengan yang lainnya. Pemisahan aktivitas pada ruang yang berbeda menyebabkan individu memiliki pilihan dalam mengambil keputusan terkait dengan tempat untuk menjalankan aktivitas bermukim (*where to live*) dan keputusan terkait dengan tempat untuk menjalankan aktivitas bekerja atau bersosialisasi (*where to activity*). Hal tersebut menyebabkan tiap individu perlu melakukan pergerakan untuk memenuhi aktivitasnya di tempat yang berbeda. Dalam melakukan pergerakan, masing-masing individu memiliki karakteristik yang berbeda-beda, hal itu dijelaskan sebagai perilaku perjalanan. Srinivasan (2004) menyatakan bahwa perilaku perjalanan berkaitan dengan perilaku manusia dalam menentukan pola perjalanan yang akan dilakukan, dengan terlebih dahulu memutuskan pola aktivitas sehari-hari.

Keterkaitan antara keputusan bertempat tinggal dan beraktivitas dalam struktur ruang kota dengan pergerakan yang dicerminkan dalam pola aktivitas sehari-hari juga teridentifikasi di kawasan pusat kota, di mana tingkat kepadatan penduduk dan keberagaman aktivitasnya tinggi. Besarnya tarikan yang dihasilkan oleh aktivitas di pusat kota menyebabkan semakin padatnya arus lalu lintas yang diisi oleh moda kendaraan yang beragam, yaitu bisa berupa kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor, dan juga bisa berupa kendaraan pribadi atau kendaraan umum. Salah satu aspek yang turut

mempengaruhi dalam hal pemilihan moda tersebut adalah aspek spasial atau ruang yang memisahkan asal dan tujuan pergerakan dengan jarak tertentu. Naess (2005) menyatakan bahwa semakin dekat jarak lokasi permukiman dengan pusat kota, maka semakin pendek jarak perjalanan yang ditempuh menggunakan kendaraan pribadi, dan semakin panjang jarak perjalanan yang ditempuh dengan berjalan kaki atau bersepeda.

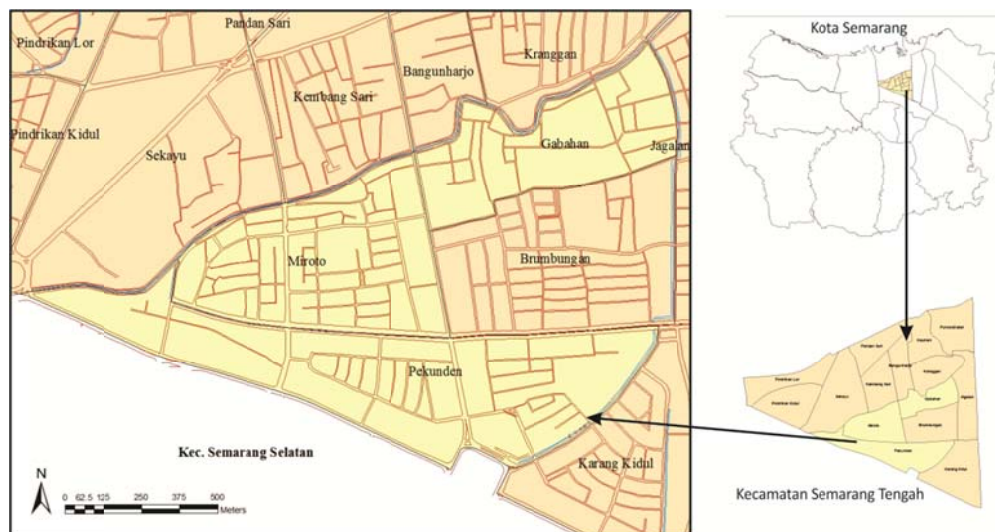
Berkaitan dengan pemilihan moda yang dipengaruhi oleh jarak lokasi permukiman dengan pusat kota, fakta yang ditemui di kota-kota besar di negara maju seperti di Eropa dan Amerika, yaitu bahwa moda kendaraan pribadi yang mendominasi adalah mobil. Lalu bagaimana halnya temuan penelitian tersebut jika diposisikan pada kota-kota di negara sedang berkembang yang angka kendaraan pribadinya didominasi oleh sepeda motor? Karakteristik antara mobil dengan sepeda motor tentunya berbeda. Sepeda motor menjadi moda kendaraan pribadi yang fleksibel dan dapat melayani rute perjalanan jarak dekat, sesuai dengan struktur ruang pusat kota pada umumnya, di mana jarak antar fasilitasnya berdekatan dengan jaringan jalan yang cenderung berpola grid. Oleh karena itu, muncul dugaan bahwa rumah tangga yang jarak lokasi permukimannya dekat dengan pusat kota memiliki karakteristik perjalanan yang berbeda khususnya di negara yang sedang berkembang, karena penggunaan kendaraan pribadi didominasi oleh moda sepeda motor.

Melalui riset ini, akan dibuktikan bagaimana perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor yang tinggal di kawasan pusat kota di negara berkembang, dan hal tersebut merupakan tujuan dari penelitian ini. Perilaku perjalanan ditinjau dari skala individu dalam rumah tangga sebagai komponen terkecil dalam skala perkotaan, yaitu meliputi pasangan suami istri, yang didasarkan pada aktivitas serta pergerakan

keduanya tergolong lebih banyak dibandingkan dengan anggota keluarga lainnya. Hal ini berkaitan dengan fungsi produksi yang dihasilkan oleh pasangan suami istri dalam rumah tangga dan terkait dengan penggunaan utilitas atau konsumsi dari fungsi produksi tersebut (Yoon dan Goulias, 2010).

Kota Semarang, sebagai salah satu kota besar di negara sedang berkembang, Indonesia, dengan jumlah kendaraan pribadi yang dominan adalah sepeda motor, yaitu sebanyak 168.599 unit, atau sekitar 81,2% dari total kendaraan bermotor (Kota Semarang Dalam Angka, 2011), menjadi salah satu obyek yang menarik untuk diteliti. Tingginya jumlah kendaraan sepeda motor di Kota Semarang mengindikasikan bahwa sebagian besar penduduk di Kota Semarang menggunakan

sepeda motor dalam melakukan pergerakan sehari-hari. Tak terkecuali rumah tangga yang bertempat tinggal di kawasan pusat kota. Kawasan yang menjadi objek penelitian adalah Kecamatan Semarang Tengah, dengan sampel tiga kelurahan yaitu Kelurahan Pekunden, Kelurahan Miroto, dan Kelurahan Gabahan. Adapun pertimbangan dalam memilih wilayah studi tersebut adalah karena Kecamatan Semarang Tengah adalah kecamatan dengan ratio kepemilikan sepeda motor tertinggi di kawasan pusat Kota Semarang. Begitupula dengan ketiga kelurahan yang menjadi objek penelitian, yang merupakan kelurahan-kelurahan dengan angka ratio kepemilikan sepeda motor yang paling tinggi di Kecamatan Semarang Tengah. Objek penelitian secara selengkapnya ditampilkan pada Gambar 1.



Sumber: BAPPEDA Kota Semarang, 2010

**GAMBAR 1**  
**PETA WILAYAH STUDI**

## KAJIAN LITERATUR

### Perilaku Perjalanan

Srinivasan (2004) menyatakan bahwa perilaku perjalanan berkaitan dengan perilaku manusia dalam menentukan pola perjalanan yang akan dilakukan, dengan terlebih dahulu memutuskan pola aktivitas sehari-hari. Menurut Kitamura (2010) aspek perilaku perjalanan yang dapat terukur dibagi dalam empat komponen, yaitu: frekuensi perjalanan (*travel frequency*), waktu tempuh perjalanan (*travel time*), biaya perjalanan (*travel cost*), dan

jarak tempuh perjalanan (*travel distance*). Keempat aspek perilaku perjalanan di atas menjadi variabel terikat dalam penelitian ini.

### Aktivitas

Pada dasarnya, permintaan perjalanan merupakan turunan dari permintaan aktivitas, di mana individu menyusun jadwal aktivitas sehari-hari terlebih dahulu, kemudian muncul keputusan dalam menentukan pola aktivitas dan perjalanan yang akan dilakukan. Aktivitas dikelompokkan menjadi enam kategori

(Ettema, et al, 2006), yaitu: aktivitas bekerja, aktivitas rumah tangga di luar rumah, aktivitas rumah tangga di dalam rumah, rekreasi, aktivitas luang di dalam rumah, dan keperluan pribadi di luar rumah. Adapun kaitannya terhadap aspek waktu, pola aktivitas harian dapat dibedakan menjadi aktivitas hari kerja (*weekdays*) dan aktivitas akhir pekan (*weekend*). Perbedaan pola aktivitas pada hari kerja dan akhir pekan, mempengaruhi pola perjalanan seseorang, sehingga perilaku perjalanannya pun berbeda (Agarwal, 2004).

#### Aspek Spasial

Dalam kaitannya terhadap perilaku perjalanan, aspek spasial yaitu bentuk dan struktur kota memiliki unsur-unsur yang dapat mempengaruhi perilaku perjalanan. Unsur-unsur spasial yang memiliki pengaruh terhadap perilaku perjalanan menurut Yunus (2005) adalah aksesibilitas atau jarak jangkauan pelayanan angkutan umu, jarak terhadap pusat kota, dan jarak terhadap fasilitas lokal seperti lokasi kerja, sekolah, fasilitas belanja dan fasilitas rekreasi.

#### Aspek Sosial-Demografi

Menurut Gliebe dan Koppelman dalam Ettema, et al (2006) perilaku perjalanan turut dipengaruhi aspek sosial-demografi, diantaranya adalah aspek gender, struktur usia, pendidikan terakhir, struktur rumah tangga, dan aspek kepemilikan kendaraan pribadi.

#### Aspek Ekonomi

Menurut Levinson (1997) aspek ekonomi turut mempengaruhi perilaku perjalanan individu dalam rumah tangga, diantaranya adalah aspek pendapatan, aspek pengeluaran rumah tangga, status pekerjaan, dan jenis pekerjaan.

### METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan positivistik, yang menekankan pada pencarian jawaban atas fenomena atau fakta-fakta di lapangan yang disesuaikan dengan teori atau temuan studi yang telah ada sebelumnya. Metode yang digunakan dalam penelitian adalah metode kuantitatif, dengan tipe data

yang diolah adalah data kuantitatif yang didapatkan dari hasil pengumpulan data di lapangan dengan observasi dan kuisioner.

Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian adalah *random sampling*, yang menekankan bahwa semua elemen populasi mempunyai kemungkinan yang sama untuk dijadikan sampel. Adapun dalam memilih sampel digunakan teknik *snowball sampling*, dengan dasar pertimbangan peneliti tidak mengetahui kerangka sampling secara pasti, oleh karena itu peneliti akan menemui salah satu masyarakat yang dianggap mengerti tentang populasi untuk kemudian diminta informasi mengenai responden yang sesuai dengan kriteria yaitu rumah tangga yang pengguna sepeda motor. Untuk menentukan ukuran sampel digunakan rumus Slovin (Bungin, 2010) dan dari hasil perhitungan tersebut, dengan tingkat kepercayaan 90% dengan nilai *sampling error* 0,1, maka didapatkan jumlah sampel sebanyak 100 rumah tangga. Jumlah tersebut didistribusikan ke tiga kelurahan dengan jumlah yang sama besar.

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode statistik deskriptif kuantitatif. Metode analisis deskriptif-kuantitatif digunakan dalam mengidentifikasi karakteristik spasial, karakteristik sosial-demografi, karakteristik ekonomi, serta karakteristik alokasi waktu aktivitas dan pola pergerakan harian. Selain itu, teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi linier, yang merupakan metode statistika yang digunakan untuk membentuk model hubungan antara variabel terikat dengan satu atau lebih variabel bebas. Hasil dari analisis regresi nantinya akan membentuk suatu persamaan regresi yang dapat digunakan untuk memprediksi nilai variabel terikat, sehingga nantinya bisa menjadi input dalam perencanaan jangka panjang. Prinsip dasar yang harus dipenuhi dalam membangun suatu persamaan regresi adalah bahwa antara variabel dependen dengan variabel independennya mempunyai sifat hubungan kausalitas, baik yang didasarkan pada teori, hasil penelitian sebelumnya, atau pada penjelasan logis tertentu (Algifari, 2000).

Berdasarkan penjelasan di atas, maka disusun suatu kerangka konseptual model persamaan regresi linier pada penelitian, selengkapnya ditampilkan pada Tabel I.

**TABEL I**  
**VARIABEL PENELITIAN**

Variabel	Kode	Sub Variabel	Satuan
<b>Variabel Terikat</b>			
Aspek perilaku perjalanan yang dapat terukur	Y1	<i>Travel frequency</i>	Jumlah pergerakan
	Y2	<i>Travel time</i>	menit
	Y3	<i>Travel cost</i>	rupiah
	Y4	<i>Travel distance</i>	km
<b>Variabel Bebas</b>			
Aspek spasial lokasi permukiman di pusat kota	X1	Jarak ke AUP	km
	X2	Jarak ke pusat kota	km
	X3	Jarak ke lokasi kerja	km
	X4	Jarak ke sekolah	km
	X5	Jarak ke lokasi belanja	km
	X6	Jarak ke lokasi rekreasi	km
Aspek sosial-demografi dan ekonomi	X7	Jumlah orang dewasa	jiwa
	X8	Jumlah anak	jiwa
	X9	Jumlah motor	unit
	X10	Pendapatan	juta rupiah
	X11	Pengeluaran konsumsi	persen
	X12	Pengeluaran non-konsumsi	persen
	X13	Pengeluaran biaya transportasi	persen
	X14	Struktur usia	usia
Aspek alokasi waktu aktivitas harian pasangan suami istri	X15	Aktivitas bekerja	menit
	X16	Aktivitas belanja	menit
	X17	Aktivitas mengantar anggota keluarga	menit
	X18	Aktivitas keperluan lain	menit
	X19	Aktivitas olahraga	menit
	X20	Aktivitas rekreasi	menit
	X21	Aktivitas makan di luar	menit
	X22	Aktivitas jalan-jalan	menit
	X23	Aktivitas sekolah	menit
	X24	Aktivitas mengunjungi kerabat	menit

Sumber: Hasil olahan peneliti, 2013

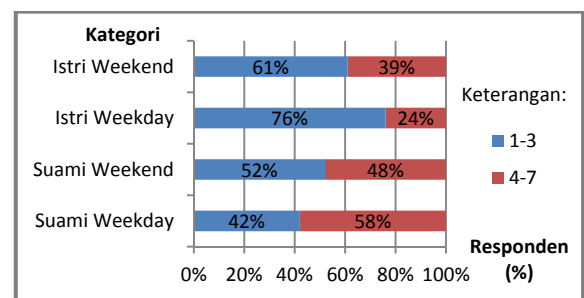
## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Perilaku Perjalanan Suami dan Istri

Aspek perilaku perjalanan yang dikaji dalam penelitian ini adalah frekuensi perjalanan, waktu tempuh perjalanan, biaya perjalanan, dan jarak tempuh perjalanan, di mana keempatnya merupakan variabel yang terukur (Kitamura, 2010). Berdasarkan data yang diolah dari kuisisioner didapatkan

identifikasi karakteristik perilaku perjalanan suami dan istri pada hari kerja dan akhir pekan.

Aspek frekuensi perjalanan seseorang menggambarkan seberapa sering seseorang melakukan perjalanan menggunakan sepeda motor. Oleh karena itu identifikasi frekuensi perjalanan akan memberi gambaran terkait seberapa sering penggunaan sepeda motor untuk pergerakan sehari-hari. Berikut adalah grafik yang menunjukkan prosentase frekuensi perjalanan harian pasangan suami istri, yang ditampilkan selengkapnya pada Gambar 2.



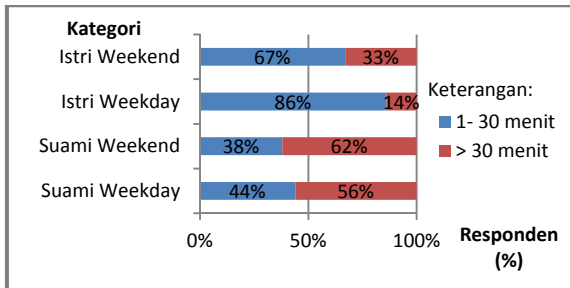
Sumber: Hasil olahan peneliti, 2013

**GAMBAR 2**  
**FREKUENSI PERJALANAN SUAMI DAN ISTRI**

Berdasarkan data yang ditampilkan pada Gambar 2, dapat diketahui bahwa frekuensi perjalanan suami lebih banyak dibandingkan dengan istri baik pada saat hari kerja maupun saat akhir pekan. Hal tersebut mengindikasikan bahwa suami lebih sering menggunakan sepeda motor, karena lebih banyak aktivitas di luar rumah yang dilakukan oleh suami. Adapun pada saat akhir pekan, prosentase frekuensi perjalanan istri mengalami peningkatan karena jumlah aktivitas yang dilakukan di luar rumah juga meningkat, khususnya aktivitas rekreasi yang dilakukan bersama-sama dengan suami.

Aspek waktu tempuh perjalanan pada dasarnya menggambarkan aksesibilitas seseorang menuju ke lokasi tujuan perjalanan, baik berdasarkan aspek jarak maupun kelancaran lalu lintas. Dengan menggunakan sepeda motor, maka seseorang dapat melakukan perjalanan secara fleksibel karena tidak berpatokan pada rute perjalanan seperti halnya angkutan umum, dan keuntungan lainnya yaitu terkait waktu tempuh perjalanan sepeda motor yang relatif lebih cepat. Berikut

adalah prosentase waktu tempuh perjalanan suami dan istri yang ditampilkan selengkapnya pada Gambar 3.

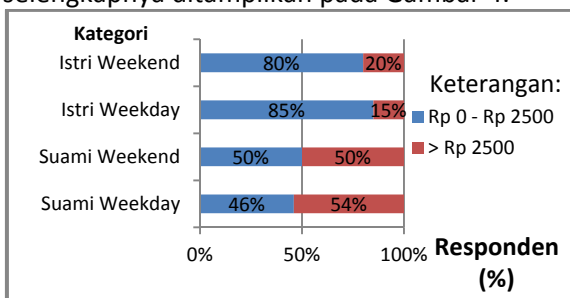


Sumber: Hasil olahan peneliti, 2013

**GAMBAR 3**  
**WAKTU TEMPUH PERJALANAN SUAMI DAN ISTRI**

Berdasarkan data yang ditampilkan pada Gambar 3, dapat diketahui bahwa waktu tempuh perjalanan suami lebih lama dibandingkan dengan istri. Hal tersebut salah satunya disebabkan oleh frekuensi perjalanan suami yang lebih banyak, sehingga menyebabkan suami memiliki waktu tempuh yang lebih lama secara keseluruhan dalam satu hari. Selain itu, data yang turut mendukung adalah hasil identifikasi pola pergerakan, di mana suami melakukan pergerakan ke titik-titik lokasi tujuan perjalanan yang tersebar dan jaraknya relatif lebih jauh, sedangkan sebagian besar istri lebih banyak melakukan pergerakan yang terpusat di kawasan pusat kota.

Aspek biaya perjalanan memiliki keterkaitan erat dengan aspek ekonomi baik pada skala rumah tangga, karena pada dasarnya pengeluaran untuk biaya transportasi juga salah satu yang aspek dialokasikan oleh tiap rumah tangga berdasarkan seberapa besar pendapatan yang diterima. Berikut adalah prosentase biaya perjalanan yang selengkapnya ditampilkan pada Gambar 4.

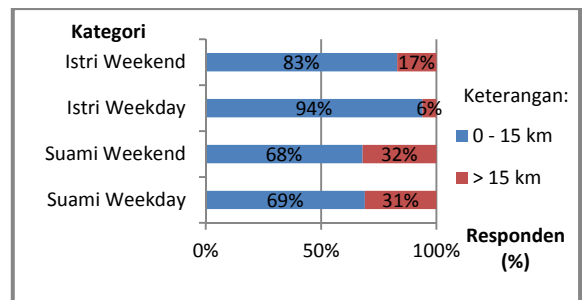


Sumber: Hasil olahan peneliti, 2013

**GAMBAR 4**  
**BIAYA PERJALANAN SUAMI DAN ISTRI**

Berdasarkan data yang ditampilkan pada Gambar 4, diketahui bahwa biaya perjalanan yang dikeluarkan oleh suami lebih besar dibandingkan dengan istri. Hal tersebut disebabkan oleh jumlah aktivitas suami di luar rumah yang lebih banyak sehingga menuntut suami melakukan pergerakan menggunakan sepeda motor. Dalam penelitian ini, biaya perjalanan yang dihasilkan oleh suami dan istri dari pergerakan secara bersama-sama, dibagi setengah bagian untuk suami dan setengahnya untuk istri. Hal tersebut didasarkan atas pertimbangan dengan melakukan pergerakan secara bersama-sama maka biaya transportasi akan lebih sedikit karena ditutupi oleh pendapatan keduanya.

Aspek Jarak tempuh perjalanan adalah gambaran dari hasil pergerakan yang dilakukan dalam satu hari, di mana jarak tersebut tergantung pada asal dan tujuan perjalanan yang dilakukan, dan dipengaruhi juga oleh seberapa sering melakukan pergerakan. Berikut adalah prosentase jarak tempuh perjalanan yang ditampilkan pada Gambar 5.



Sumber: Hasil olahan peneliti, 2013

**GAMBAR 5**  
**JARAK TEMPUH PERJALANAN SUAMI DAN ISTRI**

Berdasarkan data yang ditampilkan pada Gambar 5, diketahui bahwa jarak tempuh perjalanan suami lebih jauh dibandingkan dengan istri. Namun sebagian besar dari suami maupun istri, menempuh jarak tempuh perjalanan yang relatif pendek, yang mengindikasikan bahwa asal dan tujuan pergerakan mereka memiliki jarak yang dekat

atau bisa jadi terpusat di kawasan pusat kota yang jaraknya dekat dengan rumah.

#### Analisis Variabel yang Mempengaruhi Perilaku Perjalanan

Perilaku perjalanan seseorang pada dasarnya terbentuk dari pengaruh aspek-aspek seperti aspek sosial-demografi, aspek ekonomi, aspek spasial, dan aspek alokasi waktu aktivitas. Adapun pengaruh tersebut memberikan dampak yang berbeda antara perilaku perjalanan pada skala rumah tangga, dengan pelaku utamanya adalah pasangan suami dan istri. Menurut Agarwal (2004) perbedaan perilaku perjalanan seseorang juga dapat diidentifikasi pada saat hari kerja dan pada saat akhir pekan, hal tersebut disebabkan oleh perbedaan aktivitas yang dilakukan.

Berdasarkan hasil analisis regresi linier, dapat diketahui variabel bebas apa saja yang mempengaruhi masing-masing aspek perilaku perjalanan, yaitu dengan melakukan uji signifikansi terhadap nilai sig. variabel bebas pada tabel Coefficients, di mana variabel dengan nilai sig. lebih kecil dari 0,10 adalah variabel yang mempengaruhi perilaku perjalanan. Nilai tersebut muncul berdasarkan tingkat kepercayaan dalam penelitian yaitu 90% dengan nilai *sampling error* sebesar 0,10. Selain itu, juga dapat diketahui nilai koefisien (B) variabel yang nantinya dimasukkan ke dalam persamaan regresi.

Berikut adalah hasil analisis regresi linier perilaku perjalanan rumah tangga pada hari kerja yang selengkapnya ditampilkan pada Tabel II.

**TABEL II**  
**KOEFISIEN VARIABEL YANG MEMPENGARUHI PERILAKU PERJALANAN SAAT WEEKDAY**

	Variabel Bebas	Kode	Suami				Istri			
			TF	TT	TC	TD	TF	TT	TC	TD
Aspek Spasial	Jarak ke AUP	X1								-3,732
	Jarak ke pusat kota	X2								3,781
	Jarak ke lokasi kerja	X3		2,887	179,773	1,553				0,266
	Jarak ke sekolah	X4			-119,981			1,328		
	Jarak ke lokasi belanja	X5								
	Jarak ke lokasi rekreasi	X6								-42,302
Aspek sosial-ekonomi	Jumlah orang dewasa	X7			769,266					
	Jumlah anak usia 0-17	X8								
	Jumlah motor	X9							628,163	
	Pendapatan	X10					0,368	3,776		
	Pengeluaran konsumsi	X11	-13,457				-8,403			
	Pengeluaran non konsumsi	X12	5,059							
	Pengeluaran transportasi	X13			7121,120					
	Usia	X14								
Aspek alokasi waktu aktivitas	Aktivitas bekerja	X15	0,002		1,719		0,002	0,025	2,388	0,008
	Aktivitas belanja	X16		0,141						
	Aktivitas mengantar anggota keluarga	X17	0,065	0,769	29,349	0,242	0,152	0,892	77,809	0,197
	Aktivitas keperluan lain	X18	0,027							
	Aktivitas olahraga	X19								
	Aktivitas rekreasi	X20								
	Aktivitas makan di luar	X21	0,033	0,352	22,287					
	Aktivitas jalan-jalan	X22								
	Aktivitas sekolah	X23								

	Variabel Bebas	Kode	Suami				Istri			
			TF	TT	TC	TD	TF	TT	TC	TD
	Aktivitas mengunjungi kerabat	X24							-11,896	

Sumber: Hasil olahan peneliti, 2013

Keterangan: TF = travel frequency; TT = travel time; TC = travel cost; TD = travel distance

Berdasarkan hasil analisis yang ditampilkan pada tabel di atas, diketahui bahwa variabel aktivitas mengantar anggota keluarga merupakan variabel yang mempengaruhi semua aspek perilaku perjalanan baik suami maupun istri pada hari kerja, dengan nilai koefisien positif. Hal tersebut mengindikasikan bahwa suami dan istri memiliki peran ganda dalam rumah tangga, yaitu selain aktif bekerja dan melakukan aktivitas rumah tangga, keduanya sama-sama mendukung pergerakan anggota keluarga lainnya khususnya anak. Variabel lainnya yang mempengaruhi perilaku perjalanan rumah saat hari kerja antara lain adalah aktivitas bekerja, aktivitas makan diluar dan aktivitas belanja pada suami, dan aktivitas mengunjungi kerabat pada istri, serta beberapa aspek spasial, sosial-demografi dan ekonomi

yang turut mempengaruhi dengan nilai koefisien positif maupun negatif. Salah satu variabel yang memiliki nilai koefisien negatif adalah jarak ke pelayanan angkutan umum, yang dapat diindikasikan bahwa jarak rumah ke pelayanan AUP berbanding terbalik pada jarak tempuh perjalanan istri, artinya istri tetap bergantung pada penggunaan sepeda motor dibandingkan menggunakan angkutan umum sekalipun jaraknya dekat dengan lokasi rumah. Kondisi tersebut berbeda dengan temuan penelitian Naess (2005) yang menyatakan bahwa semakin dekat jarak rumah dengan pelayanan angkutan umum di pusat kota, akan menyebabkan frekuensi perjalanan seseorang dengan angkutan umum meningkat. Adapun berikut adalah hasil analisis regresi linier perilaku perjalanan pada akhir pekan yang ditampilkan pada Tabel III.

**TABEL III**  
**KOEFISIEN VARIABEL YANG MEMPENGARUHI PERILAKU PERJALANAN SAAT WEEKEND**

	Variabel bebas	Kode	Suami				Istri			
			TF	TT	TC	TD	TF	TT	TC	TD
Aspek spasial	Jarak ke AUP	X1								
	Jarak ke pusat kota	X2								
	Jarak ke lokasi kerja	X3		1,289	87,952	0,650				
	Jarak ke sekolah	X4						1,532		0,479
	Jarak ke lokasi belanja	X5								
	Jarak ke lokasi rekreasi	X6								
	Jumlah orang dewasa	X7								
Aspek sosial-ekonomi	Jumlah anak	X8					0,368	2,826		
	Pendapatan	X9					0,391	3,252		
	Pengeluaran konsumsi	X10								38,925
	Pengeluaran non konsumsi	X11	4,127			27,342				
	Pengeluaran transportasi	X13								
	Usia	X14								
alokasi waktu	Aktivitas bekerja	X15			2,503	0,011		0,019	1,850	0,006
	Aktivitas belanja	X16								
	Aktivitas mengantar anggota keluarga	X17	0,032	0,499	29,262	0,108	0,083	0,590	40,352	0,137



	Variabel bebas	Kode	Suami				Istri			
			TF	TT	TC	TD	TF	TT	TC	TD
	Aktivitas keperluan lain	X18	0,007							
	Aktivitas olahraga	X19		0,122	15,331	0,045		0,121		
	Aktivitas rekreasi	X20		0,179	7,856	0,079		0,198	9,529	0,080
	Aktivitas makan di luar	X21	0,020	0,210			0,019	0,188		0,092
	Aktivitas jalan-jalan	X22	0,006				0,010	0,139	8,242	0,026
	Aktivitas sekolah	X23								
	Aktivitas mengunjungi kerabat	X24	0,006	0,134	5,410	0,065	0,011	0,183	7,277	0,072

Sumber: Hasil olahan peneliti, 2013

Keterangan: TF = travel frequency; TT = travel time; TC = travel cost; TD = travel distance

Berdasarkan hasil analisis regresi linier yang ditampilkan pada Tabel IV, dapat diketahui bahwa terdapat beberapa perbedaan antara variabel bebas yang mempengaruhi perilaku perjalanan saat akhir pekan dengan saat hari kerja antara lain yaitu aktivitas olahraga, rekreasi, makan di luar, jalan-jalan dan mengunjungi kerabat. Hal tersebut disebabkan oleh aktivitas non-harian yang mengalami peningkatan seiring dengan waktu luang yang didapatkan dari sisa aktivitas

bekerja pada akhir pekan yang cenderung meningkat. Hal tersebut diperkuat oleh pernyataan Agarwal (2004) bahwa pola aktivitas pada hari kerja dan pada akhir pekan cenderung berbeda sehingga menyebabkan perilaku perjalanan seseorang juga berbeda.

Dari hasil analisis regresi linier perilaku perjalanan rumah tangga pada hari kerja dan akhir pekan, dapat dirumuskan model persamaan regresi yang ditampilkan pada Tabel IV.

**TABEL IV**  
**PERSAMAAN REGRESI LINIER PERILAKU PERJALANAN PADA SAAT WEEKDAY DAN WEEKEND**

WEEKDAY	SUAMI	R <sup>2</sup>	ISTRI	R <sup>2</sup>
Travel Frequency	$Y1 = 4,999 - 13,457 X11 + 5,059 X12 + 0,002 X15 + 0,065 X17 + 0,027 X18 + 0,033 X21$	0,571	$Y1 = 1,454 + 0,368 X10 - 8,403 X11 + 0,002 X15 + 0,152 X17$	0,600
Travel Time	$Y2 = 22,242 + 2,887 X3 + 0,141 X16 + 0,769 X17 + 0,352 X21$	0,661	$Y2 = 9,131 + 1,328 X4 + 3,776 X10 + 0,025 X15 + 0,892 X17$	0,550
Travel Cost	$Y3 = 179,773 X3 - 119,981 X4 + 769,266 X7 + 7121,120 X13 + 1,719 X15 + 29,349 X17 + 22,287 X21$	0,561	$Y3 = 969,760 - 42,302 X6 + 628,163 X9 + 2,388 X15 + 77,809 X17 - 11,896 X24$	0,520
Travel Distance	$Y4 = 3,503 + 1,553 X3 + 0,242 X17$	0,711	$Y4 = -1,042 - 3,732 X1 + 3,781 X2 + 0,266 X3 + 0,008 X15 + 0,197 X17$	0,426
WEEKEND	SUAMI	R <sup>2</sup>	ISTRI	R <sup>2</sup>
Travel Frequency	$Y1 = 3,030 + 4,127 X12 + 0,032 X17 + 0,007 X18 + 0,020 X21 + 0,006 X22 + 0,006 X24$	0,531	$Y1 = -1,157 + 0,368 X8 + 0,391 X10 + 0,083 X17 + 0,019 X21 + 0,010 X22 + 0,011 X24$	0,480
Travel Time	$Y2 = 15,527 + 1,289 X3 + 0,499 X17 + 0,122 X19 + 0,179 X20 + 0,210 X21 + 0,134 X24$	0,659	$Y2 = -16,183 + 1,532 X4 + 2,826 X8 + 3,252 X10 + 0,019 X15 + 0,590 X17 + 0,121 X19 + 0,198 X20 + 0,188 X21 + 0,139 X22 + 0,183 X24$	0,693
Travel Cost	$Y3 = 109,227 + 87,952 X3 + 2,503 X15 + 29,262 X17 + 15,331 X19 + 7,856 X20 + 5,410 X24$	0,534	$Y3 = -550,789 + 1,850 X15 + 40,352 X17 + 9,529 X20 + 8,242 X22 + 7,277 X24$	0,516
Travel Distance	$Y4 = 0,495 + 0,650 X3 + 27,342 X12 + 0,011 X15 + 0,108 X17 + 0,045 X19 + 0,079 X20 + 0,065 X24$	0,659	$Y4 = -10,486 + 0,479 X4 + 38,925 X11 + 0,006 X15 + 0,137 X17 + 0,080 X20 + 0,092 X21 + 0,026 X22 + 0,072 X24$	0,696

Sumber: Hasil olahan peneliti, 2013

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan temuan studi, diketahui bahwa peran suami dan istri dalam rumah tangga menyebabkan keduanya memiliki aktivitas yang berbeda sehingga

perilaku perjalanan keduanya pun berbeda. Levinson (1997) membandingkan antara alokasi waktu aktivitas yang dihubungkan dengan gender dan peran dalam rumah tangga, di mana pria lebih banyak melakukan

kegiatan untuk bekerja, sedangkan wanita lebih banyak berperan dalam aktivitas rumah tangga. Hal tersebut ditemui pada kondisi di lapangan, di mana 97% dari total responden suami berstatus aktif bekerja, sedangkan itu hanya 47% dari total responden istri yang bekerja. Oleh karena itu, frekuensi pergerakan, waktu tempuh, biaya perjalanan, serta jarak tempuh yang dihasilkan oleh suami lebih besar dibandingkan dengan istri.

Adapun perilaku perjalanan rumah tangga juga berbeda antara saat hari kerja dengan saat akhir pekan. Agarwal (2004) menyatakan bahwa pola aktivitas harian dapat dibedakan berdasarkan aktivitas pada hari kerja dan akhir pekan, di mana perbedaan tersebut mempengaruhi perilaku perjalanan seseorang. Berdasarkan hasil analisis regresi linier, diketahui bahwa variabel yang paling mempengaruhi perilaku perjalanan rumah tangga pada hari kerja adalah aktivitas mengantar anggota keluarga. Hal tersebut mengindikasikan bahwa suami memiliki peran dan istri memiliki peran ganda dalam rumah tangga, yaitu selain aktif bekerja dan melakukan aktivitas rumah tangga, pasutri mendukung pergerakan anggota keluarga lainnya, baik istri maupun anak. Sedangkan itu, variabel bebas yang mendominasi dalam mempengaruhi aspek perilaku perjalanan rumah tangga pada akhir pekan adalah variabel aktivitas non-harian seperti mengunjungi kerabat, rekreasi, dan jalan-jalan. Hal tersebut mengindikasikan bahwa aktivitas non-harian baik pada suami maupun istri sama-sama meningkat pada akhir pekan, yang didukung dengan hasil olahan data, di mana 80% pergerakan suami istri pada akhir pekan khususnya untuk aktivitas rekreasi dilakukan secara bersama-sama.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Agarwal, Ashish. 2004. *A Comparison of Weekend and Weekday Travel Behaviour Characteristics in Urban Area*. Thesis. Unpublished. Master of Science Civil engineering University of South Florida.
- Algifari. 2000. *Analisis Regresi: Teori, Kasus, dan Solusi*. Yogyakarta: BPFE-YOGYAKARTA.
- BAPPEDA. 2010. *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Tahun 2010-2030*. Bappeda Kota Semarang.
- BPS. 2011. *Kota Semarang Dalam Angka 2011*. Badan Pusat Statistik Jawa Tengah.
- Bungin, M. Burhan. 2010. *Metodologi Penelitian Kuantitatif Komunikasi, Ekonomi, dan Kebijakan Publik serta Ilmu-Ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Ettema, Dick et al. 2006. "The Effect of Location, Mobility and Socio-Demographic Factors on Task and Time Allocation of Households". *Transportation*, Vol : 34.
- Kitamura, Ryuichi. 2010. "Life Style and Travel Demand". University of California at Davis, USA, *Transportation*, Vol. 36.
- Levinson, David, M. 1997. "Life-Cycle, Money, Space, and the Allocation of Time". *Transportation*, Vol :26.
- Naess. Petter. 2005. "Residential Location Affects Travel Behaviour-But How and Why? The Case of Copenhagen Metropolitan Area". Aalborg University Denmark, *Progress in Planning* 63.
- Srinivasan, Sivaramkrishnan. 2004. *Modeling Household Interactions in Daily Activity Generation*. Unpublished Ph.D. dissertation, The University of Texas Austin.
- Yoon S.Y. and K.G. Goulias. 2010. *The Impact of Time-Space Prism Accessibility on Time Allocation and its Propagation Through Intra-Household Interaction*. Tempe, Arizona.
- Yunus, Hadi Sabari. 2005. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.