



POLA PERGERAKAN PEKERJA KOMUTER SAYUNG - SEMARANG

Heldi Pebrian¹ dan Anita Ratnasari R²

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

²Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

email : p.heldi@yahoo.com

Abstrak: Interaksi antara Kecamatan Sayung dengan Kota Semarang dapat dilihat dari pergerakan masyarakat yang terjadi setiap harinya atau yang lebih dikenal dengan istilah pengalajuan (*commuting*). Dengan aksesibelnya jaringan jalan yang dilalui mengakibatkan pergerakan masyarakat komuter yang terjadi juga semakin tinggi untuk melakukan aktivitas. Kebutuhan akan pergerakan selalu menimbulkan permasalahan transportasi khususnya pada saat orang ingin bergerak untuk tujuan yang sama di dalam daerah tertentu dan pada saat yang bersamaan pula. Salah satu usaha untuk mengatasinya adalah dengan memahami pola pergerakan yang akan terjadi. Arahkan untuk penelitian ini untuk menjawab pertanyaan mengenai bagaimanakah pola pergerakan pekerja komuter di Kecamatan Sayung. Hasil penelitian menunjukkan, Pola pergerakan yang terbentuk yaitu pola pergerakan internal - eksternal, yaitu Internal dalam hal ini adalah wilayah pinggiran sebagai pusat permukiman yaitu Kecamatan Sayung dan wilayah tujuan sebagai wilayah eksternalnya adalah Kota Semarang dengan frekuensi tujuan paling tinggi daerah Genuk, yang merupakan kawasan industri. Hal ini mengakibatkan dampak yang negatif terhadap permasalahan transportasi, apabila tidak ditangani akan berdampak lebih besar nantinya. Oleh karena itu hendaknya dari temuan studi ini bisa membantu stakeholder sebagai dasar pertimbangan perencanaan transportasi.

Kata Kunci : Interaksi desa - kota, Komuter, Pola pergerakan

Abstract: The interaction between the Semarang District Sayung can be seen from the movements that occur every day or better known as commuting (*commuting*). With excellent access of the road network resulting in the movement of people commuting happens also higher for activity. The need for transportation movements always cause problems especially when people want to move to the same destination within a certain area and at the same time anyway. One attempt to overcome this is to understand the movement patterns that will happen. Referrals for this study to answer the question of how the pattern of movement of workers commuting in Sayung District. The results showed, that formed the movement pattern movement pattern of internal – external , internal in this case is a suburb of the District as a residential center Sayung and destination areas as external region is the city of Semarang with objective highest frequency Genuk area, which is an industrial area. This resulted in a negative impact on transportation issues, if not addressed will have greater impact later. Therefore the findings of this study should help stakeholders as a basis for consideration of transportation planning.

Keywords: rural–urban interaction, commuting, movement patterns

PENDAHULUAN

Menurut Bintarto (1989; 61), proses perubahan desa akibat adanya interaksi desa–kota disebabkan oleh adanya kemajuan-kemajuan di bidang perhubungan dan lalu lintas antar daerah, sehingga persentase penduduk desa yang bertani berkurang dan beralih pekerjaan menjadi non agraris. Akibatnya daerah-daerah perbatasan kota terpengaruh oleh tata kehidupan kota menjadi *rural–urban areas*. Salah satu cara melihat bentuk interaksi yang terjadi yaitu dengan melihat bentuk aktivitas masyarakat yang terjadi. Kecenderungan tumbuh dan semakin berkembangnya beberapa kota metropolitan maupun kota besar diikuti dengan tumbuhnya kota – kota kecil disekitar kota metropolitan atau kota induk. Hal ini disebabkan oleh tingginya tingkat migrasi kota di metropolitan maupun kota besar, sedangkan lahan di perkotaan untuk menampung pertambahan penduduk dan perkembangan wilayah disekitar kota metropolitan atau kota besar meliputi daerah pedesaan dan kota – kota menengah atau kecil. Menyebarnya perkembangan ke daerah – daerah pinggiran ini ditandai dengan semakin berkembangnya kota – kota kecil disekitar kota metropolitan, akan tetapi kota – kota kecil ini bukan merupakan kota yang mandiri yang dapat menyediakan lapangan pekerjaan serta melayani kebutuhan fasilitas perkotaan bagi penduduk di wilayahnya. Mobilitas penduduk disuatu kota atau wilayah akan memberikan dampak meningkatnya jumlah pergerakan.

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 yang dikenal dengan sebutan *kedungsepur* (Kendal, Ungaran, Semarang, Purwodadi). Kota Semarang menjadi kota inti sedangkan Kabupaten – kabupaten lain yang masuk kedalam sebutan *kedungsepur*. Oleh karena itu, Kota Semarang sebagai kota inti secara fungsional mempunyai hubungan

ruang yang kuat dengan wilayah sekitarnya (daerah pinggiran).

Koridor Jalan Raya Semarang – Demak yang menghubungkan Kecamatan Sayung dengan Kota Semarang merupakan jalan arteri primer yang menjadi pintu utama komuter Sayung untuk melakukan pergerakan. Setiap harinya kegiatan-kegiatan di koridor Jalan Raya Semarang – Demak menghasilkan sirkulasi atau pergerakan secara terus-menerus baik pagi, siang, sore maupun malam hari. Pergerakan lalu lintas yang tinggi akan menimbulkan volume lalu lintas yang tinggi pula, terkadang tidak sesuai dengan kapasitas jalan yang ada, sehingga mengakibatkan terjadinya permasalahan transportasi antara Kecamatan Sayung dan Kota Semarang yang berdampak juga pada pergerakan antar regional. Salah satu usaha untuk mengatasinya adalah dengan memahami pola pergerakan yang akan terjadi.



Sumber: Bappeda, 2010

GAMBAR 1
PETA KECAMATAN SAYUNG

KAJIAN LITERATUR

Pola pergerakan

Pola pergerakan dalam sistem transportasi sering dijelaskan dalam bentuk arus pergerakan (kendaraan, penumpang, barang). Arus pergerakan tersebut mempunyai arah dan jumlah yang menggambarkan besarnya pergerakan penumpang. Arus ini bergerak dari zona asal ke zona tujuan di dalam suatu daerah tertentu dan selama periode waktu tertentu (Tamin, 1997:130). Dari pola perjalanan tersebut dapat ditentukan zona-zona yang mengalami pergerakan tinggi, sedang, rendah.

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.

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.

Pola pergerakan terbentuk dari perilaku pergerakan orang atau barang dari tempat awal ke tempat tujuan. Keputusan untuk melakukan pergerakan dengan tujuan tertentu didasarkan pada beberapa pertimbangan, seperti waktu, jarak, efisiensi, biaya, keamanan, dan kenyamanan (Khisty dan Lall, 2003: 9). Terdapat empat pola pergerakan di perkotaan yang menjadi pola dasar pergerakan (Miro, 1997:165), yaitu:

1. Pola Pergerakan Eksternal-Eksternal
Pola pergerakan seperti ini mempunyai tempat asal dan tempat tujuan diluar wilayah studi dan hanya melewati wilayah studi saja.
2. Pola Pergerakan Eksternal-Internal
Simpul titik asal berasal di luar wilayah studi, dan simpul tujuan berada di wilayah studi.
3. Pola Pergerakan Internal-Internal
Simpul titik awal berada di wilayah studi dan titik tujuan di wilayah studi.
4. Pola Pergerakan internal-Eksternal
Simpul titik awal berada di wilayah studi dan titik tujuan di luar wilayah studi.

Terdapat beberapa pola pergerakan dari transportasi perkotaan yang dapat diamati antara lain adalah :

Maksud Perjalanan

Transportasi sangat dipengaruhi oleh aktivitas penduduk yang ada didalam suatu kota. Transportasi perkotaan berkaitan erat dan secara langsung terhadap aktivitas perkotaan dan merupakan turunan dari aktivitas – aktivitas tersebut (Kanafani, 1983). Menurut Kanafani, aktivitas seperti berbelanja, bisnis, bekerja, sekolah dan rekreasi disebut sebagai kesatuan permintaan aktivitas (activity demand set). Kesatuan tersebut didalam kesatuan aktivitas perkotaan dimana rumah tangga atau individual memiliki permintaan dan tergantung kepada karakter sosio ekonomi masing – masing.

Pemilihan Moda Transportasi

Dalam kehidupan masyarakat dengan kehidupan sosialnya yang beragam menimbulkan adanya golongan tertentu yaitu *captive* dan *choice*. *Captive* merupakan suatu golongan dimana mereka hanya mempunyai satu pilihan moda saja. Sedangkan *choice* merupakan suatu golongan dimana mereka mempunyai pilihan dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya (Tamin, 1997 : 65).

Tujuan Perjalanan

Setiap perjalanan yang dibuat di dalam kota mempunyai asal – tujuan yang spesifik yang berada pada titik pada titik tertentu di dalam kota. Seperti mengidentifikasi pola signifikan didalam aliran perjalanan ketika kita mengidentifikasi kategori a – spatial seperti tujuan dan waktu perjalanan. Pola dapat diamati di dalam kota berdasarkan dua faktor yang berkaitan yaitu : (1) struktur spasial dari pola penggunaan lahan perkotaan dan (2) konfigurasi spasial dan karakteristik pelayanan dari sistem transportasi.

Frekuensi Perjalanan

Frekuensi perjalanan merupakan intensitas perjalanan yang dilakukan dengan maksud dan tujuan tertentu. Menurut Hoobs (dalam Prabowo, 2007 : 37) terdapat beberapa pola pergerakan yang menggambarkan frekuensi perjalanan :

1. Pola harian
Pola harian merupakan frekuensi perjalanan yang dilakukan dalam batas waktu satu hari. Perjalanan jenis ini biasanya merupakan perjalanan jarak pendek yang bisa ditempuh dalam waktu relatif singkat.
2. Pola mingguan
Pola mingguan merupakan frekuensi perjalanan yang dilakukan dalam batas waktu satu minggu. Frekuensi perjalanan jenis ini merupakan perjalanan dengan maksud untuk melakukan aktivitas yang sifatnya menghabiskan waktu tempuh lama.
3. Pola musiman
Pola musiman merupakan frekuensi perjalanan berdasarkan aktivitas yang

dilakukan secara musiman. Aktivitas tersebut seperti bepergian liburan yang ramai pada musim liburan.

METODE PENELITIAN

Penelitian tentang pola pergerakan pekerja komuter sayung - semarang ini menggunakan pendekatan penelitian kuantitatif. Penelitian kuantitatif berlandaskan pada filsafat *positivism* yang memandang realitas/ gejala/ fenomena itu dapat diklasifikasikan, relatif tetap, konkrit, teramati, terukur, dan hubungan gejala bersifat sebab akibat. Menurut (Creswell, 1994, hal. 153) penelitian kuantitatif menggunakan pendekatan deduktif meliputi tahap pengujian suatu literatur, pengujian hipotesis atau pertanyaan penelitian yang muncul dari literatur, mengoperasionalkan konsep atau variabel, dan menggunakan instrumen untuk mengukur variabel tersebut sehingga menghasilkan kesimpulan dan saran dari penelitian.

HASIL PEMBAHASAN

Karakteristik Sosial – Ekonomi Komuter Berdasarkan Usia Dan Jenis Kelamin

Analisis karakteristik komuter yang dilakukan dengan mentabulasikan usia dan jenis kelamin dari masyarakat komuter Kecamatan Sayung. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya perbedaan karakteristik komuter antara laki - laki dan perempuan yang ditabulasikan dengan tingkat usia.

TABEL 1
KOMUTER BERDASARKAN USIA DAN JENIS KELAMIN

Kelompok usia	Jenis kelamin		Total
	Laki - laki	Perempuan	
< 20	0	0%	0%
20 – 50	69%	14%	83%
>50	16%	1%	17%
Jumlah	85%	15%	100%

Sumber: Analisis Penyusun, 2013

Berdasarkan karakteristik komuter Kecamatan Sayung yang didasarkan pada usia dan jenis kelamin, menunjukkan sebagian besar masyarakat yang melakukan kegiatan

komuter yaitu masyarakat dengan kelompok usia 20 – 50 tahun yaitu sebesar 83 % dengan 69 % untuk komuter berjenis kelamin laki – laki dan 14 % untuk komuter berjenis kelamin perempuan. Hal ini dikarenakan pada kelompok usia 20 – 50 tahun merupakan golongan usia produktif dimana aktivitas dari kelompok usia ini jauh lebih besar dibanding kelompok usia lainnya. Pada kelompok usia 20 – 50 tahun ini persentase antara komuter laki – laki dan perempuan yaitu lebih besar persentase laki – laki. Hal ini menunjukkan dalam melakukan pergerakan komuter, laki – laki lebih banyak dibanding perempuan. Hal ini dikarenakan hampir sebagian besar laki – laki menggunakan moda sepeda motor dalam melakukan pergerakan, yang dinilai lebih praktis dibanding angkutan umum.

Karakteristik Sosial – Ekonomi Komuter Berdasarkan Jenis Pekerjaan Dan Tingkat Pendapatan

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui masyarakat dengan jenis pekerjaan apa dan pada tingkat pendapatan berapa yang paling banyak melakukan pergerakan komuter.

TABEL 2
KOMUTER BERDASARKAN JENIS PEKERJAAN DAN TINGKAT PENDAPATAN

Pekerjaan	Tingkat Pendapatan					Jumlah
	< 1 juta	1 – 2 juta	2 – 3 juta	3 – 4 juta	lainnya	
PNS	0 %	6%	3%	0 %	0 %	9%
Buruh	1 %	19 %	0%	0 %	0 %	20 %
karyawan Swasta	4 %	39 %	8%	4 %	4 %	59 %
Supir	0 %	5%	0%	0 %	0 %	5%
Pekerjaan	Tingkat Pendapatan					Jumlah

	< 1 juta	1 – 2 juta	2 – 3 juta	3 – 4 juta	lainnya	
Pelajar/Mahasiswa	0 %	0%	0%	0 %	0 %	0%
Lainnya	1 %	4%	2%	0 %	0 %	7%
Jumlah	6 %	73 %	13 %	4 %	4 %	100 %

Sumber: Analisis Penyusun, 2013

Dapat dilihat dari jenis pekerjaannya, diketahui komuter Kecamatan Sayung didominasi oleh masyarakat yang bekerja sebagai karyawan swasta yaitu sebesar 59 %. Sedangkan apabila dilihat berdasarkan tingkat pendapatannya, komuter Kecamatan Sayung didominasi oleh masyarakat yang tingkat pendapatannya 1 – 2 juta yaitu sebesar 73 %. Mendominasinya jenis pekerjaan sebagai karyawan swasta dalam melakukan pergerakan komuter dapat dikaitkan karena Upah Minimum Regional Kota Semarang (UMR) nya lebih tinggi dibanding dengan Kabupaten Demak.

Karakteristik pergerakan komuter berdasarkan jumlah kepemilikan kendaraan

Kepemilikan kendaraan merupakan salah faktor penting yang mempengaruhi pergerakan seseorang. Semakin tinggi kepemilikan kendaraan seseorang akan berdampak terhadap peningkatan mobilitas seseorang.

TABEL 3
JUMLAH KEPEMILIKAN KENDARAAN RESPONDEN

No	Jumlah Kepemilikan Kendaraan	Persentase
1	Tidak ada	6 %
2	1 motor	57 %
3	2 motor	25 %
4	3 motor	7 %
5	> 3 motor	5 %
Total		100 %

Sumber: Analisis Penyusun, 2013

Pada tabel dapat diketahui bahwa proporsi jumlah penduduk yang memiliki satu

kendaraan pribadi berada pada posisi teratas, yaitu sebesar 57 persen.

Karakteristik Pergerakan Komuter Berdasarkan Pemilihan Moda Yang Digunakan

Analisis dimaksudkan untuk mendapatkan gambaran tentang kecenderungan responden dalam memilih transportasi setiap hari.

TABEL 4
PEMILIHAN MODA YANG DIGUNAKAN RESPONDEN

No	Pemilihan Moda Yang Digunakan	Persentase
1	Sepeda motor	73 %
2	Mobil	2 %
3	Angkutan umum	14 %
4	Truk	0 %
5	lain – lain...	1 %
Total		100 %

Sumber: Analisis Penyusun, 2013

Pada Tabel dan gambar dapat diketahui bahwa masyarakat komuter dari Sayung sebagian besar lebih memilih untuk memanfaatkan kendaraan pribadi yaitu sepeda motor. Dengan besarnya jumlah responden yang menggunakan kendaraan pribadi yaitu sepeda motor sebesar 73 %.

Karakteristik Pergerakan Komuter Berdasarkan Jarak Tempuh Pergerakan

Analisis dimaksudkan untuk mengetahui pergerakan komuter dengan jarak tempuh sebagai variabelnya

TABEL 5
JARAK TEMPUH PERGERAKAN RESPONDEN

No	Jarak Tempuh Pergerakan	Persentase
1	0-5 km	16 %
2	5-10 km	36 %
3	10-15 km	16 %
4	15–20 km	15 %
5	>20km	17 %
Total		100 %

Sumber: Analisis Penyusun, 2013

Pada tabel dan gambar di atas diketahui bahwa jarak 5-10 km merupakan *range* jarak dengan proporsi terbanyak, yaitu sebesar 36%.

Karakteristik pergerakan komuter berdasarkan waktu tempuh pergerakan

Analisis digunakan untuk mendapatkan gambaran tentang berapa lama waktu yang dibutuhkan responden untuk sampai ke tempat bekerja pada wilayah studi ini.

TABEL 6
WAKTU TEMPUH PERGERAKAN RESPONDEN

No	Waktu Tempuh Pergerakan	Persentase
1	< 1 jam	88 %
2	1 jam	12 %
3	2 jam	0 %
4	3 jam	0 %
5	> 3 jam	0 %
Total		100 %

Sumber: Analisis Penyusun, 2013

Dari tabel dan gambar dapat dilihat bahwa waktu tempuh yang dominan dari semua *range* waktu adalah *range* waktu kurang dari 1 jam. Banyaknya penduduk yang menempuh *range* waktu tersebut adalah sebesar 88 persen.

Karakteristik Pergerakan Komuter Berdasarkan Frekuensi Pergerakan

Analisis digunakan untuk mengetahui berapa frekuensi pergerakan yang dilakukan responden setiap minggunya pada wilayah studi ini.

TABEL 7
FREKUENSI PERGERAKAN PERMINGGU RESPONDEN

No	Frekuensi Pergerakan Perminggu	Persentase
1	Setiap hari	4 %
2	6 hari	73 %
3	5 hari	22 %
4	4 hari	1 %
5	< 4 hari	0 %
Total		100%

Sumber: Analisis Penyusun, 2013

Dari tabel, pergerakan enam hari dalam satu minggu merupakan frekuensi terbesar sebanyak 73 persen.

Jaringan Pergerakan Komuter

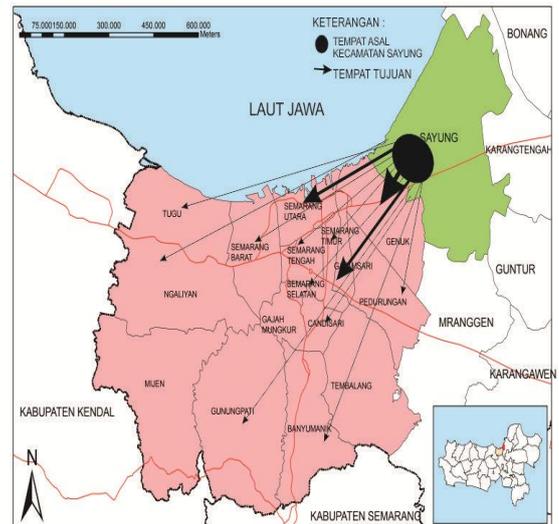
Menurut jaringan pergerakannya, Kecamatan Sayung tepatnya berada di Jalan Raya Semarang - Demak. Dari hasil perhitungan diatas didapatkan kapasitas ruas jalan Raya Semarang – Demak adalah 2853,6 smp/jam. Hal ini menunjukkan bahwa kapasitas ruas jalan Raya Semarang – Demak masih bisa menampung volume lalu lintas yang ada setiap harinya. Dari hasil *traffic counting* bahwa pada pagi hari yaitu sekitar jam 7.00 – 7.30 menghasilkan tingkat pelayanan yang tinggi dibandingkan dengan jam sibuk lainnya pada siang dan sore hari. Permasalahan pada ruas jalan Raya Semarang - Demak tersebut disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya adalah bangkitan pergerakan yang ditimbulkan oleh banyaknya komuter Kecamatan Sayung yang bekerja ke Kota Semarang, selain itu juga jalan tersebut merupakan jalur utama pergerakan antar wilayah di luar Kota maupun luar Provinsi yang menuju Jawa Tengah . Kondisi ini cenderung akan menimbulkan bangkitan pergerakan yang baru seperti konflik lalu lintas, meningkatkan tundaan atau *delay* dan menimbulkan kemacetan lalu lintas.

Pola Pergerakankomuter

Pola pergerakan yang terbentuk yaitu pola pergerakan internal - eksternal, yaitu Internal dalam hal ini adalah wilayah pinggiran sebagai pusat permukiman yaitu Kecamatan Sayung dan wilayah tujuan sebagai wilayah eksternalnya adalah Kota Semarang dengan frekuensi yang paling tinggi tinggi ke daerah Genuk, sesuai fungsi kawasannya Genuk merupakan kawasan industri dan transportasi. Kawasan industri merupakan tempat tujuan yang paling besar proporsinya dibanding dengan kawasan lainnya yaitu 34 %. Hal ini dikarenakan, pekerja komuter sebagian besar bekerja sebagai karyawan swasta dan buruh di berbagai kawasan industri tempat tujuan di Kota Semarang.

Kawasan Pertanian dengan tempat tujuan Gunungpati merupakan tempat tujuan yang paling kecil proporsinya dibanding dengan kawasan lainnya yaitu sebesar 1 %. Hal ini dikarenakan tata guna

lahan Kecamatan Sayung yang masih banyak lahan pertanian menyebabkan hampir sedikit komuter yang melakukan pergerakan untuk aktivitas bekerja sebagai petani. Selain itu juga komuter lebih memilih bekerja sebagai karyawan swasta maupun buruh yang gajinya disetarakan sesuai UMR yang ada ditempat tujuan bekerja.



Sumber: Hasil Olahan Data Peneliti, 2013

GAMBAR2
POLA PERGERAKAN KOMUTER
BERDASARKAN TEMPAT ASAL DAN TUJUAN

TABEL 8
DISTRIBUSI PERGERAKAN BERDASARKAN
FUNGSI KAWASAN TEMPAT TUJUAN

No	Kecamatan	Fungsi Kawasan	Persentase	Total
1	Genuk	Industri	34 %	66 %
2	Semarang Utara	Industri	14 %	
3	Semarang Barat	Industri	8%	
4	Tugu	Industri	6%	
5	Ngaliyan	Industri	4%	
6	Semarang Timur	Perkantoran,Perdagangan dan Jasa	6%	10 %
7	Semarang Tengah	Perkantoran,Perdagangan dan Jasa	3%	
8	Semarang Selatan	Perkantoran,Perdagangan dan Jasa	1%	

No	Kecamatan	Fungsi Kawasan	Persentase	Total
9	Pedurungan	Pengembangan Permukiman	6%	16%
10	Gayamsari	Pengembangan Permukiman	10%	
11	Candisari	Pendidikan	5%	5%
12	Banyumanik	Kawasan khusus militer	2%	2%
13	Gunungpanti	Pertanian	1%	1%

Sumber: Analisis Penyusun, 2013

Crosstabs Jenis Pekerjaan Dengan Tujuan Pergerakan

Berdasarkan uji signifikansi *chi – square* yang dilakukan terhadap variabel tujuan pergerakan dan jenis pekerjaan, tidak terdapat hubungan antara variabel tujuan pergerakan dan jenis pekerjaan. Hal tersebut terlihat dari besarnya nilai *pearsonchi – square* sebesar 58,917 yang lebih kecil dibanding dengan *chi – square* tabel sebesar 65.171. selain itu juga dibuktikan berdasarkan probabilitas (signifikansi) sebesar 0,134 yang lebih besar dari 0,05. Alasan tidak berpengaruhnya jenis pekerjaan terhadap tujuan pergerakan komuter juga karena penghasilan yang didapat dari berbagai jenis pekerjaan masih dinilai setara dengan UMR sesuai lokasi kerjanya, jadi tidak melihat tingginya strata pendidikan yang ada. Walaupun lulusan SD, SMP, SMA maupun perguruan tinggi, tingkat penghasilannya sama.

Crosstabs Tingkat Pendapatan Dengan Tujuan Pergerakan

Berdasarkan uji signifikansi *chi – square* yang dilakukan terhadap variabel tujuan pergerakan dan tingkat pendapatan, tidak terdapat hubungan antara variabel tujuan pergerakan dan tingkat pendapatan. Hal tersebut terlihat dari besarnya nilai *pearsonchi – square* sebesar 50,090 yang lebih kecil dibanding dengan *chi – square* tabel sebesar 65.171. selain itu juga dibuktikan

berdasarkan probabilitas (signifikansi) sebesar 0,390 yang lebih besar dari 0,05. Hal ini berkaitan dengan jenis pekerjaannya. Karena pendapatan komuter disesuaikan menurut UMR dengan sebagian besar komuter yang bekerja sebagai karyawan swasta.

Crosstabs Kepemilikan Kendaraan Dengan Berdasarkan Tujuan Pergerakan

Berdasarkan uji signifikansi *chi – square* yang dilakukan terhadap variabel tujuan pergerakan dan kepemilikan kendaraan, tidak terdapat hubungan antara variabel tujuan pergerakan dan kepemilikan kendaraan. Hal tersebut terlihat dari besarnya nilai *pearsonchi – square* sebesar 51,274 yang lebih kecil dibanding dengan *chi – square* tabel sebesar 65.171. selain itu juga dibuktikan berdasarkan probabilitas (signifikansi) sebesar 0,347 yang lebih besar dari 0,05. Hal ini dapat dilihat walaupun banyak komuter yang mempunyai kendaraan pribadi, tetapi untuk melakukan pergerakan mereka hanya menggunakan satu kendaraan. Sehingga berapapun kendaraan yang dimiliki oleh tiap rumah tangga tidak mempengaruhi secara signifikan terhadap tujuan pergerakannya.

Crosstabs Moda Yang Digunakan Dengan Tujuan Pergerakan

Berdasarkan uji signifikansi *chi – square* yang dilakukan terhadap variabel tujuan pergerakan dan moda yang digunakan, terdapat hubungan antara variabel tujuan pergerakan dan moda yang digunakan. Hal tersebut terlihat dari besarnya nilai *pearsonchi – square* sebesar 66,606 yang lebih besar dibanding dengan *chi – square* tabel sebesar 50.998. selain itu juga dibuktikan berdasarkan probabilitas (signifikansi) sebesar 0,001 yang lebih kecil dari 0,05. Semakin jauh tujuan maka moda yang digunakan harus dianggap lebih cepat dan praktis dibanding moda yang lain.

Crosstabs Jarak Tempuh Dengan Tujuan Pergerakan

Berdasarkan uji signifikansi *chi – square* yang dilakukan terhadap variabel tujuan pergerakan dan jarak tempuh, terdapat hubungan antara variabel tujuan pergerakan

dan jarak tempuh. Hal tersebut terlihat dari besarnya nilai *pearsonchi – square* sebesar 170,436 yang lebih besar dibanding dengan *chi – square* tabel sebesar 65.171. selain itu juga dibuktikan berdasarkan probabilitas (signifikansi) sebesar 0,000 yang lebih kecil dari 0,05. Semakin jauh jarak tempuh maka tujuan pergerakan pun semakin jauh.

CrosstabsWaktu TempuhDengan Tujuan Pergerakan

Berdasarkan uji signifikansi *chi – square* yang dilakukan terhadap variabel tujuan pergerakan dan waktu tempuh, terdapat hubungan antara variabel tujuan pergerakan dan waktu tempuh. Hal tersebut terlihat dari besarnya nilai *pearsonchi – square* sebesar 31,295 yang lebih besar dibanding dengan *chi – square* tabel sebesar 21.026. selain itu juga dibuktikan berdasarkan probabilitas (signifikansi) sebesar 0,002 yang lebih kecil dari 0,05. Semakin lama waktu tempuh maka tujuan pergerakan pun semakin jauh dari tempat asal.

CrosstabsFrekuensi PergerakanDengan Tujuan Pergerakan

Berdasarkan uji signifikansi *chi – square* yang dilakukan terhadap variabel tujuan pergerakan dan frekuensi pergerakan, tidak terdapat hubungan antara variabel tujuan pergerakan dan frekuensi pergerakan. Hal tersebut terlihat dari besarnya nilai *pearsonchi – square* sebesar 31,974 yang lebih kecil dibanding dengan *chi – square* tabel sebesar 50.998. selain itu juga dibuktikan berdasarkan probabilitas (signifikansi) sebesar 0,661 yang lebih besar dari 0,05. Frekuensi perjalanan sangat dipengaruhi oleh maksud aktivitas sendiri, karena komuter semuanya memiliki maksud pergerakan dengan nilai konstan yang tetap yaitu untuk bekerja sehingga besar kecilnya frekuensi tidak mempengaruhi secara signifikan terhadap tujuan pergerakan.

KESIMPULAN & REKOMENDASI

Kesimpulan

Berdasarkan penelitian mengenai Pola pergerakan pekerja komuter Sayung - Semarang , maka dapat dirumuskan kesimpulan hasil penelitian Sebagai berikut :

1. Dilihat dari karakteristik masyarakat komuter, sebagian besar masyarakat komuter merupakan kelompok usia 20 – 50 tahun dengan jenis kelamin laki – laki. Pergerakan didominasi oleh karyawan swasta dengan tingkat pendapatan sebesar 1 – 2 juta.
2. Dilihat dari karakteristik pergerakan komuter, Untuk kepemilikan kendaraan, hampir sebagian besar komuter memiliki kendaraan pribadi. Untuk jarak tempuh didominasi pergerakan dengan jarak 5 – 10 km dengan waktu tempuh kurang dari 1 jam, hal tersebut dikarenakan tujuan pergerakan didominasi ke Genuk yang jarak tempuhnya 5 – 10 Km menyebabkan waktu tempuh pun semakin kecil yaitu kurang dari 1 jam dari kecamatan Sayung. Pada umumnya masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor. Dilihat dari frekuensi pergerakannya, pergerakan 6 hari dalam seminggu merupakan yang terbesar dibanding frekuensi pergerakan lainnya .
3. Walaupun kapasitas ruas jalan Raya Semarang – Demak masih bisa menampung volume lalu lintas yang ada setiap harinya, tetapi permasalahan pada ruas jalan Raya Semarang - Demak tersebut disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya adalah bangkitan pergerakan yang salah satunya ditimbulkan oleh banyaknya komuter Kecamatan Sayung yang bekerja ke Kota Semarang.
4. Pola pergerakan yang terbentuk yaitu pola pergerakan internal - eksternal, yaitu Internal dalam hal ini adalah wilayah pinggiran sebagai pusat permukiman yaitu Kecamatan Sayung dan wilayah tujuan sebagai wilayah eksternalnya adalah Kota Semarang dengan proporsi yang paling tinggi tinggi ke daerah Genuk, sesuai fungsi kawasannya Genuk merupakan

kawasan industri dan transportasi sehingga mengakibatkan besarnya pergerakan komuter yang bermata pencaharian sebagai karyawan swasta dan buruh. Kawasan Pertanian dengan tempat tujuan Gunungpati merupakan tempat tujuan yang paling kecil proporsinya dibanding dengan kawasan lainnya. Berdasarkan analisis tabulasi silang yang sudah dilakukan maka variabel yang berpengaruh terhadap tujuan pergerakan yaitu moda yang digunakan, jarak tempuh, dan waktu tempuh sedangkan variabel yang tidak terlalu berpengaruh adalah jenis pekerjaan, tingkat pendapatan, kepemilikan kendaraan, dan frekuensi pergerakan.

Rekomendasi

Adapun rekomendasi yang dapat diberikan oleh Penulis adalah:

1. Dalam kaitannya terhadap dampak yang ditimbulkan pada akses utama pergerakan yaitu Jalan Raya Semarang – Demak, diperlukan adanya perbaikan pada sistem transportasi khususnya di Kecamatan Sayung pada masa yang akan datang.
2. Dari hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam upaya meminimalisir permasalahan transportasi yang disebabkan oleh pergerakan pekerja komuter yang terjadi di Kecamatan Sayung.
3. Dari hasil penelitian ini dapat dijadikan informasi matriks tempat asal dan tujuan komuter berdasarkan pola pergerakan pekerja komuter Kecamatan Sayung.

DAFTAR PUSTAKA

- Bintarto, 1989, *Interaksi Desa-Kota dan Permasalahannya*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Creswell, John W. 2002. *Desain Penelitian*. Jakarta: KIK Press.
- Hobbs, F.D. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Gadjah Mada University Press. Yogyakarta.
- Kanafani, 1983. *Transportation Demand Analysis*, Mc. Graw-Hill Book Company.

Khisty,C. Jhotin dan Lall,B. Kent, *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Penerbit Erlangga, Bandung.

Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Erlangga. Jakarta.

Sugiyono. (2004). *Metode Penelitian Bisnis*. Alfabeta, CV. Bandung

Tamin, O.Z. (1997). "Perencanaan dan Pemodelan Transportasi", Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung.

Tamin, O.Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. ITB. Bandung.

Warpani,S.1981.*PerencanaanTransport*.Institut Teknologi Bandung.Bandung.

Warpani, S. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Penerbit ITB. Bandung.