

STUDI KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN (*TRAVELER*) PADA ZONA KECAMATAN PALU BARAT KOTA PALU SULAWESI TENGAH

*Ismadarni**

Abstract

Characteristics of travelers of a city is very important to know because it is very closely related to the amount of trip generation and trip attraction of a study zone. The aim of this research was to know the characteristics of traveler on zone of Palu Barat District, Palu City.

The survey has been done on respondents in District Palu Barat. Survey of the characteristics of travelers conducted by quisioner to the respondents. The number of respondents in this study is based on Table Krejcie based on 5% error rate. Total sample of respondents is as much as 377 people. Characteristics of respondents include the number of household, car ownership and type of vehicle, the amount of income, travel destinations, travel frequency, type of vehicle used, the purpose of traveling of respondents.

The result of this research found that spacious home is influenced by family size are expected to effect the trip generation in The District of Palu Barat and a trip that happened was dominated by motor cycle..

Key words : *Characteristic of traveler, Trip Generation-Attraction*

Abstrak

Karakteristik pelaku perjalanan suatu kota sangat perlu diketahui karena sangat berhubungan erat dengan jumlah bangkitan dan tarikan pergerakan suatu zona kajian. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui karakteristik-karakteristik pelaku perjalanan pada zona Kecamatan Palu Barat Kota Palu.

Survei telah dilakukan terhadap responden di Kecamatan Palu Barat. Survei karakteristik pelaku perjalanan dilakukan dengan metode kuisioner kepada responden. Jumlah responden pada penelitian ini ditetapkan berdasarkan Tabel *Krejcie* yang didasarkan atas tingkat kesalahan 5%. Jumlah sampel sebagai responden adalah sebanyak 377 orang. Karakteristik responden yang disurvei meliputi jumlah rumah tangga, kepemilikan dan jenis kendaraan, luas rumah, jumlah pendapatan, tujuan perjalanan, frekuensi perjalanan, jenis kendaraan yang digunakan, tujuan perjalalan responden.

Hasil penelitian mendapatkan bahwa: luas rumah dipengaruhi oleh banyaknya anggota keluarga sehingga diperkirakan akan mempengaruhi besarnya bangkitan pergerakan di Kecamatan Palu Barat dan perjalanan yang terjadi didominasi oleh kendaraan bermotor roda dua.

Kata Kunci : *Karakteristik pelaku Perjalanan, Bangkitan- Tarikan pergerakan*

1. Pendahuluan

Transportasi timbul dalam kehidupan manusia karena adanya proses pemenuhan kebutuhan dimana kebutuhan itu tidak terpenuhi di tempat ia berada tetapi terpenuhinya di tempat lain. Karena alasan tersebut membuat pergerakan terjadi antara dua tempat

yaitu tempat dimana barang/jasa dibutuhkan ke tempat dimana barang/jasa tersedia.

Pergerakan yang terjadi akibat adanya proses pemenuhan kebutuhan ini dapat terjadi pada kurun waktu tertentu seperti setiap hari, setiap jam, setiap menit bahkan setiap detiknya.

* Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Tadulako, Palu

Terdapat bermacam-macam jenis pemenuhan kebutuhan seperti pergerakan untuk pemenuhan pekerjaan, rekreasi dan lain-lain. Bentuk-bentuk kegiatan tersebut akan menentukan jenis pola pergerakan yang terjadi dalam suatu zona/wilayah dimana pergerakan individu pada suatu zona akan berbeda dengan zona lainnya dimana sangat akan banyak dipengaruhi oleh karakteristik-karakteristik individu pelaku pergerakan/perjalanan dalam zona kajian.

Karakteristik pergerakan dalam suatu zona/wilayah kajian merupakan variabel yang sangat menentukan dalam memahami dan membangun konsep model hubungan antara demand dan supply Transportasi dalam suatu daerah kajian. Dengan demikian dalam membangun model dalam sistem Transportasi mutlak diketahui karakteristik-karakteristik pelaku pergerakan dalam suatu wilayah/zona.

Tujuan penelitian ini adalah mengetahui karakteristik-karakteristik pergerakan pada zona kajian Kecamatan Palu Utara Kota Palu.

Manfaat dari penelitian ini adalah memberikan informasi-informasi

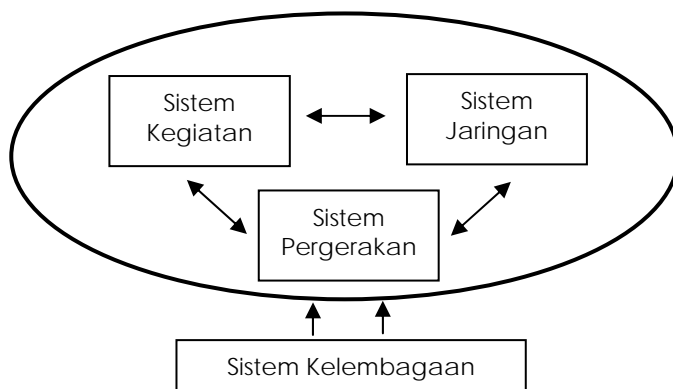
mengenai karakteristik-karakteristik pergerakan di zona kajian Kecamatan Palu Utara sehingga dapat menjadi variabel masukan dalam perencanaan sistem Transportasi di Kecamatan Palu Utara.

2. Kajian Pustaka

2.1 Sistem Transportasi Makro

Sistem Transportasi makro adalah suatu sistem yang di dalamnya mencakup subsistem-subsistem Transportasi mikro yang saling berhubungan (Tamin, O.Z., 2000).

Tujuan dasar dari perencanaan transportasi adalah untuk memperkirakan jumlah dan lokasi kebutuhan akan transportasi (misalnya menentukan total pergerakan, baik untuk angkutan umum maupun angkutan pribadi) pada masa mendatang atau pada tahun rencana yang akan digunakan untuk berbagai kebijakan investasi perencanaan transportasi (Tamin. O. Z, 2000). Sistem Transportasi makro diilustrasikan pada Gambar 1.



Gambar 1. Sistem Transportasi Makro
Sumber: Tamin O.Z., 2000

2.2 Jenis dan Klasifikasi Pergerakan

Beberapa jenis pergerakan yang dikenal dalam sistem transportasi adalah (Tamin, O.Z., 2000):

- Perjalanan didefinisikan sebagai suatu pergerakan satu arah dari titik asal ke titik tujuan. Biasanya diprioritaskan pada pergerakan yang menggunakan moda kendaraan bermotor.
- Pergerakan *Home-Based*, yaitu pergerakan yang menunjukkan bahwa rumah dan pembuat pergerakan merupakan asal dan tujuan dari pergerakan.
- Pergerakan *Non Home-Based*, yaitu suatu pergerakan yang menunjukkan bahwa salah satu tujuan dari pergerakan bukanlah rumah pelaku pergerakan.
- Produksi pergerakan (*Trip Production*), merupakan pergerakan yang didefinisikan sebagai awal dan akhir dari sebuah pergerakan *Home-Based* atau sebagai awal dari sebuah pergerakan *Non Home-Based*.
- Tarikan pergerakan (*Trip Attraction*), pergerakan ini didefinisikan sebagai pergerakan yang tidak berakhir di rumah bagi pergerakan yang bersifat *Home-Based* atau sebagai tujuan

dari suatu pergerakan *Non Home-Based*.

- Bangkitan pergerakan (*Trip Generation*), didefinisikan sebagai total jumlah pergerakan yang ditimbulkan oleh rumah tangga dalam suatu zona, baik *Home Based* maupun *Non Home-Based*.

2.2. Klasifikasi Pergerakan

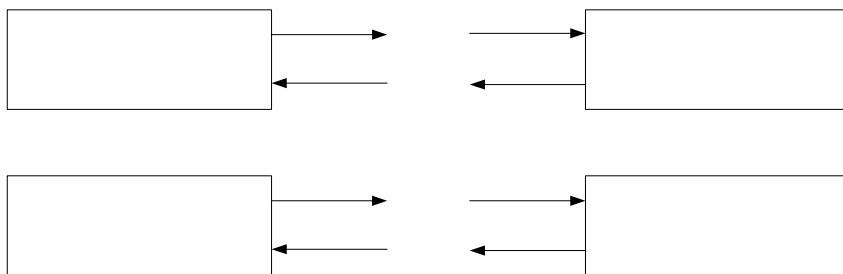
Klasifikasi pergerakan dapat dibagi atas (Tamin, O.Z., 2000):

a. Maksud Pergerakan

Dalam kasus pergerakan *Home-Based*, terdapat lima kategori tujuan pergerakan, yaitu pergerakan kerja, pergerakan sekolah, pergerakan belanja, pergerakan sosial dan rekreasi, serta pergerakan lainnya

b. Karakteristik Orang

Klasifikasi lainnya adalah perilaku pergerakan individu. Perilaku ini dipengaruhi oleh karakteristik sosial dan ekonomi. Kategori yang digunakan adalah tingkat pendapatan, pemilikan mobil, ukuran rumah tangga (jumlah anggota keluarga).



Gambar 2. Jenis-jenis Pergerakan

2.3 Faktor-faktor yang mempengaruhi Terjadinya Pergerakan

Menurut Tamin, sebab terjadinya pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan. Biasanya maksud perjalanan dikelompokkan sesuai dengan ciri dasarnya, yaitu berkaitan dengan ekonomi, sosial, budaya, pendidikan dan agama. Dalam pemodelan bangkitan pergerakan, hal yang diperhatikan bukan saja pergerakan manusia, tetapi juga pergerakan barang.

Bangkitan dan tarikan pergerakan dipengaruhi oleh faktor-faktor berikut (Tamin, O.Z.,2000):

- o Pendapatan
Semakin tinggi tingkat pendapatan, seseorang memungkinkan tingginya tingkat pergerakan yang tertarik dari satu zona (zona asal) ke zona tujuan.
- o Pemilikan Kendaraan
Tingkat kepemilikan kendaraan sangat berpengaruh besar terhadap tingkat pergerakan. Semakin meningkat jumlah pemilikan kendaraan dalam suatu keluarga, maka memungkinkan tingkat pergerakan yang terjadi semakin besar. Dalam satu rumah tangga biasanya terdapat empat tingkat dalam kepemilikan kendaraan : 0, 1, 2, atau lebih dari dua (2+) kendaraan.
- o Nilai lahan
Sekelompok orang atau seseorang akan tertarik pada tata guna lahan tersebut mempunyai aksesibilitas yang baik. Salah satu ukuran nilai tata guna lahan yaitu aksesibilitas yang merupakan faktor dalam mempermudah terjadinya interaksi antara dua buah tata guna lahan, disamping moda angkutan sebagai media dalam mempercepat pergerakan. Tata guna lahan dengan luas yang berbeda akan menghasilkan nilai lahan yang berbeda pula.

- o Kepadatan daerah pemukiman
Kepadatan suatu daerah pemukiman akan meningkatkan pergerakan yang menuju pada suatu nilai tata guna lahan untuk melakukan aktivitasnya atau untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan yang tidak terdapat pada zona dimana dia berada.
- o Aksesibilitas
Aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain melalui sistem jaringan transportasi, yang dapat dinyatakan dengan jarak. Seiring dengan semakin meningkatnya kajian sistem transportasi perkotaan, jarak seakan bukanlah salah satu ukuran dari aksesibilitas. Tapi yang menjadi ukuran aksesibilitas yaitu waktu tempuh dan merupakan kinerja yang baik dibanding dengan jarak dalam menyatakan aksesibilitas.

3. Metode Penelitian

Untuk mengarahkan dan menuntun penelitian dalam mencapai tujuan penelitiannya maka perlu dibuat bagan alir penelitian. Bagan alir pada penelitian ini disajikan pada Gambar 3.

3.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini berada di Kecamatan Palu Barat Kota Palu Sulawesi Tengah.

3.2 Tenaga dan alat yang digunakan

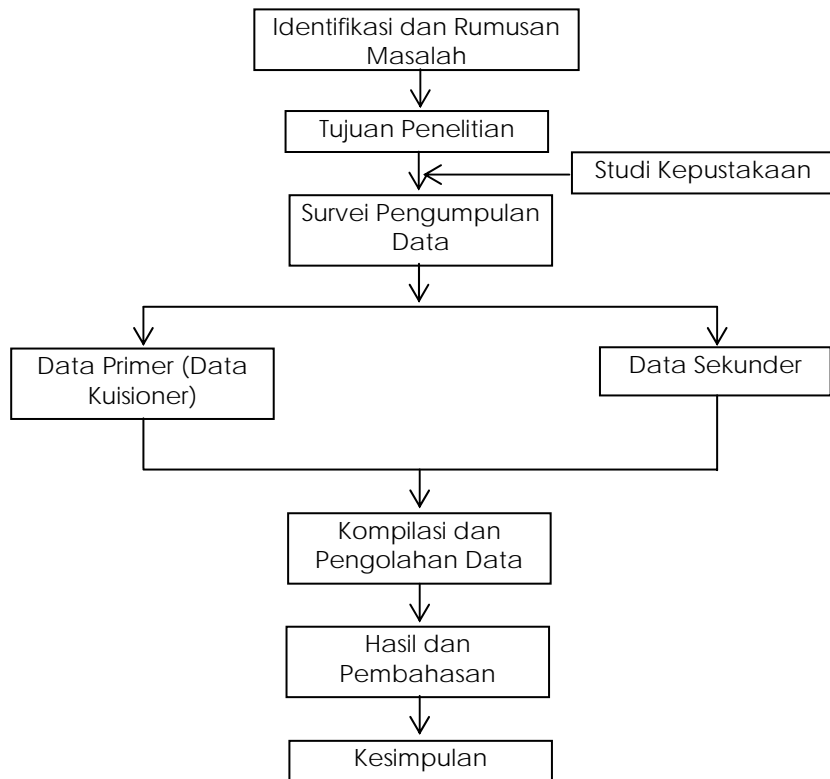
Penelitian ini menggunakan 6 orang surveyor. Alat yang digunakan pada penelitian ini adalah seperangkat komputer dan kertas-kertas isian kuisioner dan alat-alat tulis kantor.

3.3 Teknik Pengambilan Sampel dan Analisis Data

Dalam penelitian ini digunakan penentuan sampel secara **Probability Sampling**, sedangkan teknik sampel yang digunakan yaitu **Simple random sampling** atau sampling acakan yang sederhana. Istilah acakan atau "random" menimbulkan kesan seakan-akan cara ini dilakukan dengan cara sembrono, padahal cara ini dilakukan dengan secermat mungkin. Acakan juga tidak berarti bahwa seorang masuk sampel secara kebetulan saja, karena sampling acakan ini dilakukan menurut prosedur tertentu.

Data yang dikumpulkan oleh surveyor berupa data primer dan data sekunder diolah dengan menggunakan teknik statistik deskriptif. Data-data responden meliputi:

- Jumlah anggota keluarga yang berada dalam satu rumah.
- Jumlah kendaraan bermotor (roda 2 atau 4) yang dimiliki.
- Luas rumah yang ditempati.
- Jumlah pendapatan keluarga.
- Karakteristik perjalanan : jenis pekerjaan, tujuan perjalanan, frekuensi perjalanan, jenis kendaraan, lokasi tujuan,



Gambar 3. Bagan Alir Penelitian

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Jumlah sampel yang diambil

Jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini didasarkan perkelurahan yang disajikan pada Tabel 1.

4.2 Karakteristik Sosio Ekonomi Pelaku pergerakan

Karakteristik sosioekonomi pelaku pergerakan di Kecamatan Palu Barat Kota Palu disajikan sebagai berikut:

a. Jumlah Anggota Keluarga

Data hasil survey jumlah anggota keluarga pelaku pergerakan pada wilayah studi disajikan pada Tabel 2 .

Tabel 1. Perbandingan Jumlah Sampel Hitung dan Terlaksana

No	Kelurahan	Rumah Tangga	Jumlah Sampel	
			Hitung	Terlaksana
1	Duyu	1364	26	26
2	Boyaoge	1273	25	25
3	Nunu	1273	25	25
4	Ujuna	1838	35	35
5	Kamonji	1657	32	32
6	Balaroa	2465	47	47
7	Donggala Kodi	1603	31	31
8	Baru	1091	21	21
9	Lere	2114	40	40
10	Kabonena	812	18	18
11	Silae	982	15	15
12	Tipo	692	13	13
13	Buluri	669	12	12
14	Watusampu	517	10	10
15	Siranindi	1429	27	27
Jumlah		19779	377	377

Tabel 2. Jumlah Rumah Tangga Berdasarkan Anggota Keluarga Pada Setiap Kelurahan

No.	Kelurahan	≤ 2 orang	3 orang	4 orang	5 orang	6 orang	> 6 orang
1	Kel. Duyu	2	2	9	8	2	3
2	Kel. Boyaoge	1	2	13	4	2	3

Tabel 2. (lanjutan)

No.	Kelurahan	≤ 2 orang	3 orang	4 orang	5 orang	6 orang	> 6 orang
3	Kel. Nunu	6	7	4	2	4	2
4	Kel. Ujuna	2	5	8	9	4	7
5	Kel. Kamonji	2	5	6	9	3	7
6	Kel. Balaroa	7	7	18	9	3	3
7	Kel. Donggala Kodi	4	5	9	6	6	1
8	Kel. Baru	1	4	6	2	3	5
9	Kel. Lere	3	15	7	3	3	9
10	Kel. Kabonena	1	2	5	6	1	0
11	Kel. Silae	1	1	5	6	1	4
12	Kel. Tipo	1	3	5	4	0	0
13	Kel. Buluri	1	5	4	2	0	0
14	Kel. Watusampu	1	4	3	2	0	0
15	Kel. Siranindi	5	3	11	2	2	4
Jumlah		38	70	113	74	34	48
Persen		10.08	18.57	29.97	19.63	9.02	12.73

Berdasarkan pada Tabel 2 dapat diketahui bahwa karakteristik pelaku pergerakan di Kec. Palu Barat dilihat dari jumlah anggota keluarga didominasi oleh jumlah keluarga 4 orang yaitu sekitar 29,97% dimana Kelurahan Balaroa merupakan wilayah tertinggi yang mempunyai karakteristik keluarga berjumlah 4 orang yaitu sebesar 4,77%.

b. Kepemilikan kendaraan bermotor roda 2 (dua)

Jumlah kepemilikan kendaraan bermotor roda 2 (dua) pada masing-masing rumah tangga di setiap kelurahan dapat ditunjukkan pada tabel 3.

Berdasarkan pada Tabel 3, dapat diketahui bahwa orang yang melakukan pergerakan yang bermukim di Kecamatan Palu Barat yang mengandalkan keberadaan angkutan umum berkisar 13,0% dan terbanyak dalam kelompok ini berada di kelurahan Balaroa kemudian Kelurahan Duyu.

Pada Tabel 3 juga dapat diperkirakan bahwa rumah tangga dengan jumlah kepemilikan kendaraan roda dua (motor) sebanyak 1 buah yang akan banyak berkontribusi dalam terjadinya pergerakan orang di Kecamatan Palu Barat yaitu sebanyak 48,54% dan persentase dalam kelompok ini berada di Kelurahan Lere dan

Balaroa. Sementara jumlah kepemilikan kendaraan yang relatif kecil berada pada Kelurahan Kabonena.

Jumlah kepemilikan kendaraan roda 2 sebanyak 1 buah mempunyai presentase yang cukup besar, dikarenakan dari segi harga jualnya yang lebih murah dari kendaraan roda 4 (empat) juga adanya asumsi bahwa pemilik kendaraan sendiri merasa dengan 1 buah kendaraan roda 2 (dua) masih mampu menunjang pergerakannya setiap hari, sehingga

belum dibutuhkan penambahan unit kendaraan. Kepemilikan kendaraan roda 2 sebanyak 2 buah menempati urutan kedua terbanyak dengan jumlah kepemilikan kendaraan sejumlah 103 unit kendaraan atau sebesar 27,32 %.

- c. Kepemilikan kendaraan roda empat
Jumlah kepemilikan kendaraan bermotor roda 4 (empat) pada masing- masing rumah tangga di setiap kelurahan dapat ditunjukkan pada tabel 4.

Tabel 3. Jumlah Rumah Tangga Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Bermotor Roda 2 Pada Setiap Kelurahan

No.	Kelurahan	Tidak ada	1 buah	2 buah	3 buah	4 buah	> 4 buah
1	Kel. Duyu	8	11	5	2	0	0
2	Kel. Boyaoge	1	18	3	2	1	0
3	Kel. Nunu	3	14	6	2	0	0
4	Kel. Ujuna	7	18	9	0	0	1
5	Kel. Kamonji	4	16	6	5	1	0
6	Kel. Balaroa	9	21	12	4	0	1
7	Kel. Donggala Kodi	6	11	10	2	2	0
8	Kel. Baru	1	7	5	4	3	1
9	Kel. Lere	4	23	8	3	2	0
10	Kel. Kabonena	3	3	8	1	0	0
11	Kel. Silae	0	6	7	3	1	1
12	Kel. Tipo	0	6	7	0	0	0
13	Kel. Buluri	0	9	3	0	0	0
14	Kel. Watusampu	0	4	6	0	0	0
15	Kel. Siranindi	3	16	8	0	0	0
Jumlah		49	183	103	28	10	4
Persen		13.00	48.54	27.32	7.43	2.65	1.06

Tabel 4. Jumlah Rumah Tangga Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Bermotor Roda 4 Pada Setiap Kelurahan

No.	Kelurahan	Tidak ada	1 buah	2 buah	3 buah	4 buah	> 4 buah
1	Kel. Duyu	25	0	0	1	0	0
2	Kel. Boyaoge	21	4	0	0	0	0
3	Kel. Nunu	23	2	0	0	0	0
4	Kel. Ujuna	29	5	1	0	0	0
5	Kel. Kamonji	17	12	3	0	0	0
6	Kel. Balaroo	36	10	0	1	0	0
7	Kel. Donggala Kodi	29	1	1	0	0	0
8	Kel. Baru	15	4	1	0	0	1
9	Kel. Lere	27	9	3	1	0	0
10	Kel. Kabonena	12	2	1	0	0	0
11	Kel. Silae	16	2	0	0	0	0
12	Kel. Tipo	13	0	0	0	0	0
13	Kel. Buluri	12	0	0	0	0	0
14	Kel. Watusampu	9	1	0	0	0	0
15	Kel. Siranindi	19	5	3	0	0	0
Jumlah		303	57	13	3	0	1
Persen		80.37	15.12	3.45	0.80	0.00	0.27

Berdasarkan pada tabel 4 diketahui bahwa sebanyak 80,37% rumah tangga di Kecamatan Palu Barat yang tidak mempunyai kendaraan roda empat dimana karakteristik kepemilikan kendaraan didominasi oleh kepemilikan kendaraan roda dua (motor). Kondisi ini dikarenakan masih rendahnya daya beli masyarakat khususnya di Kecamatan Palu Barat dalam membeli kendaraan roda 4 yang harganya relatif lebih tinggi ketimbang membeli kendaraan roda 2.

Dari informasi ini dapat diperkirakan bahwa penduduk di Kecamatan Palu Barat di dalam melakukan pergerakan sangat tergantung kepada kendaraan pribadi roda dua dan kendaraan angkutan umum. Masih dari Tabel 4 dapat diketahui bahwa Kelurahan dimana kepemilikan kendaraan roda empat paling banyak terdapat di Kecamatan Balaroo dan terendah terdapat di Kelurahan Duyu, Tipo dan Buluri. Hal ini berarti bahwa di kelurahan-kelurahan tersebut (Duyu,

Tipo dan Buluri) pergerakan penduduknya akan sangat mengandalkan angkutan umum atau pun angkutan kendaraan roda dua (motor).

d. Luas rumah

Semakin luas rumah, tidak menutup kemungkinan semakin besar pula jumlah pergerakan yang ditimbulkan. Hal ini dikarenakan kecenderungan kebutuhan hidup dalam rumah semakin besar. Mengingat pergerakan transportasi merupakan suatu kebutuhan turunan dari upaya pemenuhan kebutuhan hidup manusia. Data luas rumah berdasarkan hasil survey dari 377 rumah tangga dalam

Zona Kecamatan Palu Barat berdasarkan Kelurahan disajikan dalam tabel 5.

Berdasarkan Tabel 5 diketahui bahwa terdapat 51,46% jumlah rumah tangga dalam kelompok luas rumah 46 m² s/d 90 m² dan merupakan yang tertinggi dibanding kelompok lainnya dan terbanyak berada di Kelurahan Balaroa.

Dengan demikian diperkirakan dari kelompok luas rumah 46 m² s/d 90 m² akan menyumbangkan jumlah pergerakan yang besar disebabkan adanya kecenderungan semakin luas rumah maka jumlah orang yang tinggal di dalamnya juga akan semakin .

Tabel 5. Jumlah Rumah Tangga Berdasarkan Luas Rumah Pada Setiap Kelurahan

No.	Kelurahan	≤ 45 m ²	46 ≤ m ² ≤ 90	91 ≤ m ² ≤ 135	136 ≤ m ² ≤ 180	≥ 181 m ²
1	Kel. Duyu	6	17	1	1	1
2	Kel. Boyaoge	4	14	6	1	0
3	Kel. Nunu	3	11	9	1	1
4	Kel. Ujuna	6	22	5	2	0
5	Kel. Kamonji	3	15	5	6	3
6	Kel. Balaroa	11	25	10	1	0
7	Kel. Donggala Kodi	15	12	3	1	0
8	Kel. Baru	2	14	4	1	0
9	Kel. Lere	6	19	10	4	1
10	Kel. Kabonena	1	3	5	5	1
11	Kel. Silae	1	2	2	13	0
12	Kel. Tipo	1	7	5	0	0
13	Kel. Buluri	1	6	4	1	0
14	Kel. Watusampu	0	5	5	0	0
15	Kel. Siranindi	2	22	3	0	0
Jumlah		62	194	77	37	7
Persen		16.45	51.46	20.42	9.81	1.86

Tabel 6. Jumlah Rumah Tangga Berdasarkan Jumlah Pendapatan Pada Setiap Kelurahan

No.	Jumlah Pendapatan	< Rp. 750.000	751.000 s/d 1.000.000	1.001.000 s/d 1.500.000	1.501.000 s/d 2.000.000	2.001.000 s/d 2.500.000	2.501.000 s/d 3.000.000	3.001.000 s/d 4.000.000	4.001.000 s/d 5.000.000	> 5.000.000
1	Kel. Duyu	5	7	1	3	8	0	0	0	2
2	Kel. Boyaoge	1	2	2	2	3	4	3	5	3
3	Kel. Nunu	0	1	3	5	5	3	4	2	2
4	Kel. Ujuna	0	4	3	7	5	3	4	2	7
5	Kel. Kamonji	0	2	2	3	1	2	4	7	11
6	Kel. Balaroa	0	6	3	5	6	3	11	6	7
7	Kel. Donggala Kodi	6	3	5	4	3	4	3	0	3
8	Kel. Baru	0	0	1	2	1	5	2	7	3
9	Kel. Lere	0	3	5	2	8	2	10	3	7
10	Kel. Kabonena	1	1	1	4	0	2	2	3	1
11	Kel. Silae	0	1	0	0	1	4	5	6	1
12	Kel. Tipo	0	1	2	3	5	1	0	1	0
13	Kel. Buluri	0	1	1	2	3	1	2	2	0
14	Kel. Watusampu	0	0	1	2	4	2	0	0	1
15	Kel. Siranindi	0	1	0	3	3	2	6	6	6
Jumlah		13	33	30	47	56	38	56	50	54
Persen		3.45	8.75	7.96	12.47	14.85	10.08	14.85	13.26	14.32

e. Jumlah pendapatan

Berdasarkan pada Tabel 6 diketahui bahwa tingkat pendapatan tertinggi ialah masyarakat dengan pendapatan Rp. 2.001.000 s/d 2.500.000, Rp.3.001.000 s/d 4.000.000, Rp. 4.001.000 s/d 5.000.000, dan Rp. > 5.000.000. Adapun jumlah dan persentase masing-masing sebesar 56 rumah tangga atau 14,85 %, 50 rumah

tangga atau 13,26 %, dan 54 rumah tangga atau 14,32 %. Untuk pendapatan jumlah Rp. 2.001.000 s/d 2.500.000 dan Rp.3.001.000 s/d 4.000.000 mempunyai jumlah dan persentase yang sama. Adanya jumlah pendapatan tertinggi diatas dikarenakan sebagian besar masyarakat di wilayah kajian berprofesi sebagai pegawai negeri, swasta,

polisi/TNI dan pedagang/pengusaha. Dimana pendapatan yang diterima setiap bulannya relatif besar.

Pada Tabel 6 diketahui bahwa tingkat pendapatan menengah ialah masyarakat dengan pendapatan Rp. 751.000 s/d 1.000.000, Rp. 1.001.000 s/d 1.500.000, Rp.1.501.000 s/d 2.000.000, dan Rp.2.501.000 s/d 3.000.000. Jumlah dan persentase sebesar, 33 rumah tangga atau 8,75 %, 30 rumah tangga atau 7,96 %, 38 rumah tangga atau 10,08 %, dan 47 rumah tangga atau 12,47 %. Tingkat pendapatan menengah ini dilatarbelakangi oleh bervariasinya jenis pekerjaan dari kepala rumah tangga contohnya buruh/tukang, sopir dan pensiunan PNS. Contohnya untuk kepala rumah tangga dengan profesi buruh. Rata-rata pendapatan per bulannya hanya berkisar antara Rp 751.000 s/d Rp.1.000.000. Untuk tingkat pendapatan terendah di Kecamatan Palu Barat ialah < Rp. 750.000 yang hanya jumlah 13 rumah tangga dengan presentase sebesar 3,71 %. Tingkat pendapatan terendah di wilayah kajian disebabkan adanya masyarakat yang kurang memiliki SDM sebagai bentuk masih adanya masyarakat yang tidak mementingkan pendidikan. Rata-rata masyarakat yang masuk dalam kategori pendapatan rendah ini adalah buruh/tukang, baik itu buruh bangunan maupun buruh cuci.

4.3 Karakteristik Perjalanan di Kecamatan Palu Barat

Karakteristik perjalanan di Kecamatan Palu Barat meliputi:

a. Tujuan perjalanan pelaku perjalanan (traveler)

Pergerakan yang terjadi di Kecamatan Palu Barat hasil survey memiliki tujuan perjalanan yang berbeda-beda. Dari data hasil survey diperoleh bahwa tujuan perjalan

yang dilakukan tiap-tiap anggota keluarga dengan tujuan perjalanan terbesar, yaitu perkantoran dengan persentase 11,23 % dimana jumlah perjalanan terbesar terdapat di Kelurahan Balaroo sebanyak 43 perjalanan, sedangkan tujuan perjalanan terendah yaitu pendidikan TK dengan persentase sebesar 1,38 % dengan Kelurahan Boyaoge sebagai kelurahan dengan jumlah terbanyak, yakni 8 perjalanan.

Tujuan perjalanan yang paling tinggi adalah lainnya seperti pertokoan dan pasar dengan persentase 22,42 %. Hal ini dikarenakan adanya kawasan perdagangan yang berupa kompleks pertokoan maupun pasar tradisional maupun pasar swalayan yang terdapat di Kecamatan Palu Barat.

Kemudian tujuan perjalanan tertinggi berikutnya adalah perjalanan menuju ke fasilitas pendidikan yaitu sejumlah 456 perjalanan (diperoleh dari akumulasi seluruh tingkat pendidikan) dengan besar persentase masing-masing strata pendidikan yakni TK (1,38 %), SD (4,28 %), SMP (3,16 %), SMA (3,41 %), dan Perguruan Tinggi (4,32 %).

b. Frekuensi perjalanan pelaku perjalanan

Dari hasil survei terhadap 377 responden diketahui bahwa frekwensi perjalanan tertinggi adalah 6x seminggu (905 perjalanan) dengan persentase sebesar 41 %. Kondisi ini disebabkan adanya tujuan perjalanan yang terjadwal yakni perjalanan yang dilakukan pelajar/mahasiswa(i). Yang mana proses belajar berlangsung selama satu minggu penuh, sedangkan proses perkuliahan yang walaupun secara efektif hanya berlangsung 5 (lima) hari saja. Adapun Frekwensi perjalanan sedang yaitu 5x seminggu (233 perjalanan) atau 11 %. Merupakan perjalanan yang didominasi oleh Pegawai Negeri Sipil (PNS) yang

mempunyai jadwal 5 (lima) hari kerja. Kemudian frekwensi perjalanan sedang berikutnya adalah 3x seminggu dengan 119 perjalanan yang merupakan kegiatan rutin ibu rumah tangga yang menuju ke pasar tradisional yang tidak tergantung pada hari pasar.

c. Jenis kendaraan yang digunakan pelaku perjalanan (traveler)

Jenis kendaraan yang digunakan sangatlah berpengaruh terhadap besarnya bangkitan pergerakan yang dapat terjadi. Dengan adanya kendaraan maka aksesibilitas seseorang untuk melakukan pergerakan akan jauh lebih mudah.

Dari hasil survei 377 responden dapat diketahui bahwa jenis kendaraan pribadi yang paling banyak digunakan masyarakat di daerah kajian dalam melakukan pergerakan adalah kendaraan bermotor roda 2 (1413 pergerakan) atau sebesar 70,19 %. Hal ini sesuai dengan penjelasan sebelumnya bahwa masyarakat di wilayah kajian yang memiliki kendaraan bermotor roda 2 yang terbanyak. Sedangkan penggunaan kendaraan bermotor roda 4 (302 pergerakan) dengan persentase 15,00 %, lebih sedikit dikarenakan kepemilikan kendaraan bermotor roda 4 tersebut jauh lebih sedikit dibandingkan kepemilikan kendaraan bermotor roda 2.

Sementara jenis kendaraan umum yang paling banyak digunakan adalah angkot (123 pergerakan) dengan persentase 6,11 %, hal ini disebabkan karena wilayah kajian yaitu Kecamatan Palu Barat berada pada wilayah yang cukup strategis, sehingga akses dengan angkot mudah didapatkan. Untuk penggunaan ojek (99 pergerakan)

yakni 4,92 %, lebih ke daerah yang terletak dipinggiran kota.

d. Lokasi Tujuan pelaku perjalanan (traveler)

Dari hasil survey 377 responden diketahui terdapat dua ciri pergerakan yang terjadi yakni pergerakan intrazona dan pergerakan ekstrasozona. Pergerakan intrazona adalah pergerakan yang terjadi di wilayah zona itu sendiri atau dengan kata lain daerah asal dan tujuan pergerakan berada dalam zona itu sendiri. Karena wilayah kajian adalah zona Kecamatan Palu Barat maka pergerakan intrazona yang terjadi sebesar 1158 pergerakan dengan persentase sebesar 52,76 %. Sedangkan sisanya merupakan pergerakan ekstrasozona yaitu pergerakan yang daerah asal atau tujuan berada di luar zona kajian (Kecamatan Palu Barat). Pergerakan ekstrasozona terbesar terjadi ke arah Kecamatan Palu Selatan yaitu sebesar 527 pergerakan atau 24 %. Pergerakan terbesar terjadi ke arah Kecamatan Palu Selatan disebabkan adanya fungsi tata guna lahan contohnya mall, yang dibutuhkan masyarakat tetapi tidak tersedia di wilayah zona kajian.

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan survei terhadap 377 responden pelaku perjalanan di kecamatan Palu Barat maka dapat ditarik kesimpulan:

- a. Luas rumah sangat dipengaruhi oleh jumlah anggota keluarga dalam rumah tangga dan semakin banyak jumlah anggota keluarga dalam suatu rumah tangga akan berkontribusi besar terhadap banyaknya

- perjalanan yang terjadi di Kecamatan Palu Barat
- b. Jenis kendaraan yang digunakan oleh pelaku pergerakan di Kecamatan Palu Barat didominasi oleh kendaraan roda dua (motor) kemudian oleh angkutan umum.
 - c. Karakteristik Sosio-ekonomi dan Ciri perjalanan responden di Kecamatan Palu Barat akan sangat mempengaruhi jumlah perjalanan yang terbangkitkan dari Palu Barat.

6. Daftar Pustaka

- Badan Pusat Statistik Kota Palu, 2009, Kecamatan Palu Barat Dalam Angka 2009, Palu
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Palu, *Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Palu Barat 2006-2025*, Plano Engineering Consultant, Palu
- Lukman. 2005. *Model Bangkitan Pergerakan Perumahan di Zona Kecamatan palu Selatan Kota Palu Propinsi Sulawesi Tengah*. Skripsi Fakultas Teknik Universitas Tadulako. Palu
- Tamin, O. Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportai*. Institut Teknologi Bandung, Bandung
- Trihendradi, C. 2009. *Step By Step SPSS 16 Analisis Data Statistik*. Andi, Yogyakarta
- Wibowo, E. 2001. *Statistika Untuk Penelitian*. Alfabeta, Bandung
- Yahya, Robby Gunawan. 2007. *Studi Permodelan Bangkitan Perjalanan Di Perkotaan*. Jurnal Teknik Sipil Volume 3 Nomor 1