

PERILAKU PERJALANAN PENDUDUK PINGGIRAN KOTA DAN ASOSIASINYA DENGAN SEBARAN FASILITAS PERKOTAAN

Heru Purboyo H.P.

*Kelompok Keahlian Sistem Infrastruktur Wilayah dan Kota
Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan
Institut Teknologi Bandung
herupun@pl.itb.ac.id*

Ridwan Sutriadi

*Kelompok Keahlian Perencanaan dan Perancangan Kota
Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan
Institut Teknologi Bandung*

Santi Maulani

Bank Mandiri Cabang Bandung

Abstract

The economic development relying on cities tends to attract people from rural area to migrate to big cities. This urbanization which happened rapidly in urban fringe area, especially get realized by the new housing development. Eventhough people lived became more far from the urban centre, urban service is still concentrated in old urban part. This paper presents the research's results concerning daily people travel related with their main activity. The method is primary survey, using questionnaires which were distributed to households who live in the fringe area. They were asked about their routinity, which was related with working, studying, and shopping. Case study was chosen for urban fringe in cities of Bandung and Semarang. The findings show that Bandung and it's urban fringe area were dense and compact related to the facilities distribution, whereas Semarang was less compact and less dense. The findings also show that people who lives in compact fringe area were travelling shorter than people who lived in less compact fringe area. Related with public transport, level of service influences people to change the transport mode, and it was not caused by the length of trip.

Key words: *urbanization, urban facilities, length of trip, travel behavior*

I. PENDAHULUAN.

Urban sprawl adalah fenomena perluasan kawasan perkotaan. Perluasan tersebut dapat terjadi secara menempel terhadap kawasan kota “lama” melalui jaringan jalan dan juga dapat terjadi secara “melompat”. Ewing (1997), dengan melihat dari berbagai kasus urban sprawl yang terjadi di negara maju maupun berkembang, mengidentifikasi adanya 4 (empat) tipe, yaitu: low density development, strip development, scattered development dan leapfrog development.

Fenomena urban sprawl melanda Indonesia seiring dengan penambahan penduduk perkotaan yang melaju dengan pesat. Pertumbuhan ekonomi nasional yang cenderung mengandalkan kota-kota, khususnya kota besar, mengundang banyak penduduk perdesaan untuk datang ke kota-kota tersebut. Bagian kota lama tidak lagi mampu menampung arus urbanisasi yang dalam jangka waktu 30 tahun terakhir terus tumbuh di atas 3% (Firman, 1999). Urbanisasi kawasan pinggiran berlangsung secara demikian cepat, terutama oleh pembangunan lingkungan perumahan baru (Mamas, 2000). Pada sisi lain, pelayanan perkotaan masih terpusat di bagian kota lama, walaupun penduduk kota terus bertambah dan bertempat tinggal semakin menjauhi pusat kotanya.

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas pertanyaan besar yang muncul adalah upaya apa yang bisa dilakukan untuk mengurangi orientasi pergerakan penduduk di wilayah pinggiran kota ke pusat kotanya. Dalam pengungkapan yang berbeda adalah upaya apa yang bisa dikembangkan supaya sebagian kegiatan penduduk pinggiran terlayani di wilayah pinggiran itu sendiri. Asumsi yang dipakai adalah bahwa gejala “polycenter”, terutama dari segi employment center/job-supply masih terbatas atau belum berlangsung secara baik di kota-kota Indonesia.

Dalam menjawab pertanyaan yang diajukan di atas, penelitian ini akan membatasi diri pada preferensi penduduk pinggiran terhadap penggunaan moda angkutan umum sebagai hal penting dalam perjalanan penduduk harian pinggiran kota. Tujuan penelitian ini adalah memperoleh hasil yang dapat dipakai untuk memberikan masukan kepada pemerintah kota berkenaan dengan penyebaran fasilitas/utilitas pelayanan perkotaan ke wilayah pinggiran. Juga ingin dihasilkan suatu gambaran kemungkinan penggantian (shift) moda angkutan pribadi ke angkutan umum bagi penduduk wilayah pinggiran melalui seandainya hal tersebut memungkinkan.

Setelah pendahuluan ini paper ini akan memberikan telaah konsep dan penelitian sebelumnya yang terkait dengan urban sprawl dan perjalanan penduduk. Setelah menjelaskan metode dan kasus, paper akan mendeskripsikan hasil analisis dan ditutup dengan kesimpulan dan saran.

II. URBAN SPRAWL DAN PERJALANAN PENDUDUK

Aspek kajian dan sudut pandang mengenai urban sprawl sangat beragam. Gordon dan Richardson (1997), serta Ewing (1997) melihat urban sprawl, antara lain, dari sisi: ruang terbuka dan lahan pertanian; preferensi kepadatan; masalah energi; transit; suburbanisasi dan kemacetan; efisiensi kerapatan (compactness); teknologi dan aglomerasi-kemacetan: kawasan pusat kota lama selalu menurun kualitasnya; calo tanah dan politik; kekompakan kota dan pemerataan kesempatan tinggal di dalam kota.

Dalam konteks suburbanisasi dan kemacetan, hasil Penelitian URGE Kelompok Peneliti Polycenter dari Prodi PWK ITB (2002) menunjukkan bahwa pergerakan penduduk kota-kota besar di pulau Jawa masih cenderung berorientasi ke pusat kota. Hipotesa tentang kemungkinan terjadinya polycenter ternyata kurang terdukung. Hal demikian memberikan dampak bahwa panjang perjalanan penduduk perkotaan semakin bertambah seiring dengan perluasan kawasan perkotaan/urban sprawl yang terjadi.

Sementara itu hasil Penelitian URGE Kelompok Peneliti Sustainable Transportation in Java oleh IUC Engineering, UGM (2003) menunjukkan dorongan atas terjadinya urban sprawl secara tidak langsung dipengaruhi oleh kebijakan transportasi skala regional yang menginginkan efisiensi perjalanan pada skala makro atau antar-kota. Wujud fisik dari kebijaksanaan ini adalah dibangunnya jaringan jalan lingkar (ring road) di banyak kota Indonesia karena lintasan dalam kota tidak mendukung untuk transportasi regional. Pembangunan jalan lingkar berarti memberikan akses baru di kawasan pinggir. Akses itu kemudian dimanfaatkan oleh masyarakat dengan membangun perumahan baru. Tetapi, orientasi kegiatan dan pemenuhan kebutuhan mereka masih saja ke pusat kota karena tidak terjadi penyebaran fasilitas/ utilitas perkotaan ke arah luar kota.

Kepadatan suatu kawasan yang bersifat perkotaan atau kota biasanya dikaitkan dengan jumlah penduduknya yang kemudian dibagikan dengan luasan kota yang bersangkutan. Pada kajian yang lebih mendalam, khususnya hubungan antara transportasi dengan pekerjaan, kepadatan kota dikaitkan dengan jumlah pekerja secara keseluruhan di dalam suatu kawasan tertentu atau wilayah kotanya. Pengertian kedua dari kepadatan kota menuntut adanya data jumlah pekerja di suatu kawasan atau secara keseluruhan di kota. Hal tersebut tidak mudah dipenuhi. Sampai sekarang, data statistik yang tersedia lebih menyangkut kepada status penduduk/warga kota, mereka bekerja sebagai apa dan bukan di mana mereka bekerja. Sedangkan data keruangan yang bisa menyatakan adanya sejumlah pekerja di suatu kawasan belum tersedia secara statistik. Kalau pun ada, maka hal tersebut biasanya dilakukan

secara survey untuk keperluan suatu studi yang jarang sekali berulang secara periodik.

Jumlah penduduk yang tinggal di suatu kawasan sering kali juga dikaitkan dengan wilayah administrasi di mana mereka tinggal. Sampai saat ini, unit administrasi terkecil adalah desa atau kelurahan. Data jumlah penduduk pada suatu kawasan yang tidak berdasar administrasi tidak selalu tersedia. Kalau pun ada kebutuhan ke sana, maka harus dilakukan studi dan atau survey secara tersendiri. Oleh karena itu, kepadatan penduduk sering memakai unit administrasi pemerintahan, seperti kota, kecamatan, desa/ kelurahan.

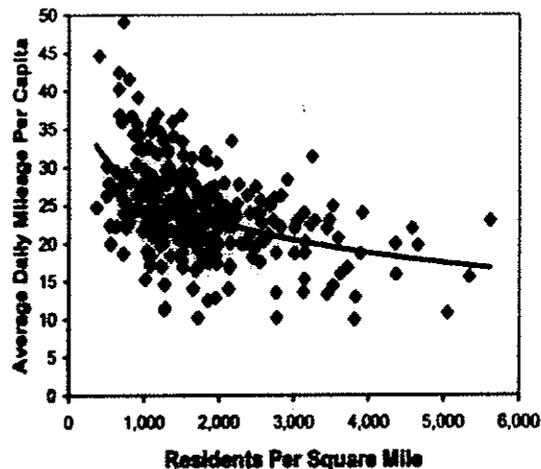
Kepadatan penduduk mempengaruhi perilaku perjalanan melalui beberapa cara (Lawrence 1995), yang antara lain, sebagai berikut

- **Akses Guna Lahan:** Jumlah kegiatan yang bisa menjadi daya tarik dan bangkitan pergerakan di suatu kawasan cenderung meningkat sejalan dengan bertambahnya penduduk kawasan tersebut. Hal demikian disebabkan oleh berlangsungnya efek aglomerasi dan ekonomi skala. Semakin bertambah/ berkumpulnya penduduk akan menambah ragam kebutuhan dan sekaligus membangkitkan potensi pengadaan barang dan jasa di kawasan yang bersangkutan. Sedangkan dari sisi pelayanan, tercapainya skala permintan tertentu akan membuat lebih mudah terwujudnya layanan tersebut. Dari sisi perjalanan, pertambahan penduduk yang diikuti dengan peningkatan kegiatannya akan menyebabkan menurunnya perjalanan penduduk ke kawasan tersebut dan juga penggunaan kendaraan bermotor/ mobil. Sebagai contoh, pada kawasan dengan kepadatan yang rendah, layanan suatu sekolah bisa menjangkau dengan rentang radius tertentu dan mengarahkan murid untuk datang memakai kendaraan bermotor. Pada kawasan yang lebih padat, sekolah hanya mempunyai jangkauan layanan yang lebih pendek sehingga murid bisa datang dengan jalan kaki atau bersepeda. Hal yang sama akan terjadi pada layanan pos/paket, pergerakan ulang-alik (commuting), dan perjalanan bisnis, yang akan cenderung menurun sejalan dengan peningkatan kepadatan.
- **Pilihan Angkutan:** Peningkatan kepadatan biasanya juga memberikan peluang penambahan pilihan sarana atau sistem transportasi pada suatu kawasan yang disebabkan oleh terjadinya ekonomi skala dan pertimbangan azas kemanfaatan, seperti ketersediaan jalur jalan kaki/ pedestrian, keberadaan layanan angkutan umum dan taksi.
- **Pengurangan Akses Kendaraan Bermotor:** Kawasan yang padat penduduk, dan biasanya kemudian diikuti dengan kepadatan kegiatan sosial-ekonomi, cenderung akan meningkatkan kemacetan, mengurangi kecepatan lalu-lintas, menyulitkan kendaraan untuk parkir, dan pada akhirnya menurunkan daya tarik pemakaian kendaraan bermotor pribadi.

Sebagai hasilnya, peningkatan kepadatan akan berpotensi untuk mengurangi tingkat kepemilikan kendaraan bermotor dan penggunaannya, serta peningkatan penggunaan angkutan umum. Ewing (2002), untuk kasus di Amerika Serikat, menyimpulkan bahwa "peningkatan kepadatan dua kali lipat akan mengurangi 25-30% panjang pergerakan kendaraan (Vehicle Mileage Travel), atau pengurangan lebih sedikit daripada angka tersebut kalau efek dari beberapa variabel lain bisa dikendalikan.

Gambar berikut menjelaskan hubungan antara perjalanan harian per penduduk dikaitkan dengan kepadatan penduduk.

Gambar 1.
Kepadatan Penduduk dan Perjalanan di Kawasan Perkotaan Amerika Serikat



Sumber: Todd Litmann (2006)

Kepadatan lapangan kerja di suatu kawasan cenderung memberikan dampak yang lebih besar pada pilihan penggunaan moda untuk perjalanan ulang-alik (porsi perjalanan dengan jalan kaki, bersepeda, bermobil, menumpang kepada orang lain, dan angkutan umum) dibandingkan dengan kepadatan penduduk. Frank dan Pivo menemukan bahwa penggunaan mobil dalam perjalanan ulang-alik menurun pada kawasan yang mempunyai lapangan kerja bagi 50-75 orang per acre, karena keadaan ini mendukung hadirnya angkutan umum dan memunculkan layanan tingkat lokal seperti warung kopi dan toko-toko.

Kajian pada skala internasional (Litman, 2004) juga memperlihatkan bahwa peningkatan kepadatan kota akan mengurangi perjalanan kendaraan pribadi.

Hal demikian terjadi pada wilayah yang makmur atau maju maupun di wilayah di mana penduduknya berpendapatan lebih rendah.

III. METODE SURVEI

Dalam konteks persoalan perkotaan yang dihadapi Indonesia masih diperlukan penjelasan preskriptif atas masalah perkotaan yang dihadapi oleh Indonesia dan negara-negara berkembang lainnya. Dan penting juga dan pemecahan masalah urban sprawl di Indonesia dengan menyadari keterbatasan kemampuan pembangunan masyarakat dan pemerintah. Secara konsepsi, gabungan kajian antara identifikasi jenis fasilitas/ utilitas dan peran angkutan umum, dinilai akan menyumbang pendekatan atas urban sprawl secara umum. Untuk itu penting untuk diketahui motif perjalanan penduduk yang dianggap terkait langsung dengan jenis fasilitas perkotaan yang menarik pergerakan penduduk wilayah pinggiran, dan kedua, tingkat pemakaian angkutan umum bagi penduduk wilayah pinggiran. Kalau sebagian perjalanan penduduk wilayah pinggiran tidak tertuju ke pusat kota, maka dengan sendirinya akan terjadi pengurangan panjang perjalanan secara keseluruhan (kilometer-man-trip). Kalau perjalanan itu sebagian bisa dipenuhi oleh layanan angkutan skala besar/masal atau angkutan umum, maka penghematan energi dan pengurangan bahaya pencemaran akan bermanfaat bagi kehidupan perkotaan dan kelestarian alam. Jumlah dan panjang perjalanan dalam kilometer - satuan mobil penumpang (SMP, passenger car unit) dapat dikurangi.

Untuk memperoleh gambaran perkotaan Indonesia, Kota Bandung dan Semarang dapat menjadi gambaran tipologi perkembangan kota dengan tingkat kepadatan penduduk tinggi dan sedang. Pada wilayah studi di kota Bandung dipilih kelurahan-kelurahan yang berbatasan langsung dengan kota Bandung dan kota Cimahi. Adapun kelurahan yang menjadi wilayah studi antara lain 5 kelurahan yang berbatasan langsung dengan kota Bandung (Sarijadi, Sukaraja, Cijerah, Caringin dan Gempolsari), serta 5 kelurahan yang berbatasan langsung dengan kota Cimahi (Cibabat, Pasirkaliki, Cigugur Tengah, Cibeureum, dan Melong). Sifat wilayah studi di kota Bandung dengan demikian menjadi di antara dua pusat kota, yaitu Bandung dan Cimahi. Sifat tersebut menjadi tidak sepenuhnya pinggiran dalam pemahaman aspek keruangan (berdekatan dengan kawasan perdesaan dan pertanian karena semakin jauh dari pusat kota).

Di kota Semarang terdapat 2 kecamatan yang menjadi wilayah studi yakni kecamatan Banyumanik dan Pedurungan. Kecamatan Banyumanik berada di bagian Selatan kota Semarang dan berbatasan dengan kota Ungaran (Ibukota Kabupaten Semarang). Kecamatan Pedurungan berada di bagian Timur dan berbatasan dengan kabupaten Demak. Kedua wilayah kecamatan ini,

dibandingkan dengan wilayah studi di Bandung, lebih bersifat pinggiran karena di sebagian wilayahnya masih terdapat lahan kosong, bersifat perdesaan dan adanya kegiatan pertanian.

Menurut Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 1 Tahun 1987 tentang penyerahan prasarana lingkungan, utilitas umum, dan fasilitas sosial, batasan fasilitas sosial adalah fasilitas yang dibutuhkan masyarakat dalam lingkungan permukiman. Fasilitas sosial tersebut secara garis besar meliputi : fasilitas pendidikan, kesehatan, perbelanjaan dan niaga, pemerintahan dan pelayanan umum, peribadatan, rekreasi dan kebudayaan, olahraga dan lapangan terbuka serta pemakaman umum. Dari aspek materi yang diteliti dalam penelitian ini akan membahas fasilitas yang dituju dari maksud perjalanan yaitu : bekerja, pendidikan, belanja, dan lain-lain. Fasilitas ini tergolong dalam lingkup pelayanan tingkat kecamatan dan kelurahan.

Pengumpulan informasi terutama dilakukan secara primer. Penduduk pinggiran didatangi ke rumahnya dan ditanya melalui kuesioner tentang kegiatan harian yang terkait dengan motif untuk bekerja, belajar/pendidikan, belanja, dan lain-lain (olah-raga, ibadah, kekeluargaan, dll). Mereka diminta untuk menyebutkan lokasi di mana motif itu terpenuhi, berapa jaraknya dan pakai moda apa untuk ke sana. Mereka juga diminta menjawab kemungkinan pemakaian angkutan umum sebagai pengganti angkutan pribadi yang sementara ini dipakai. Informasi tentang perilaku individual ini kemudian dicoba dihubungkan dengan data-data lain, seperti pola sebaran fasilitas perkotaan di daerahnya, penyediaan angkutan umum dan karakteristik sosial-ekonomi mereka sendiri.

IV. KARAKTERISTIK PERJALANAN PENDUDUK DI PINGGIRAN KOTA

4.1 BANDUNG DAN CIMAH

Wilayah kawasan pinggiran kota Cimahi yang diamati terdiri dari lima kelurahan, dengan jumlah rumah tangga berdasarkan Data Potensi kelurahan Tahun 2005 sebanyak 49.086 rumah tangga (atau 189.378 orang). Berdasarkan rumus Slovin dan dengan tingkat kesalahan 10%, didapat hasil perhitungan jumlah sampel sudah cukup sebanyak 300 rumah tangga. Dari jumlah kuesioner yang tersebar, setelah dilakukan pemeriksaan kesahihan, maka diperoleh 312 kuesioner yang layak olah.

Untuk pinggiran kota Bandung, dari jumlah penduduk yang ada di wilayah studi sebanyak 87.110 jiwa, diketahui jumlah Kepala Keluarga yang ada sebanyak 17.701 KK. Dengan menggunakan rumus dan tingkat kesalahan

yang sama, jumlah kuesioner adalah sebanyak 250 buah. Sebagai antisipasi untuk data-data yang rusak dan tidak terpakai, kuesioner yang disebar pada penelitian ini sebanyak 405 buah. Dari 405 kuesioner yang disebar, 313 buah kuesioner layak pakai. Berdasarkan penjelasan di atas, jumlah sample yang diambil di pinggiran Bandung dan Cimahi digabung menjadi satu. Adapun total akhir sample yang diperoleh adalah 625 buah kuesioner.

Karakteristik rumah tangga menunjukkan jumlah anggota keluarga yang terbanyak adalah keluarga dengan jumlah anggotanya berjumlah 4 orang. Hal ini diasumsikan bahwa keluarga tersebut terdiri dari Bapak, Ibu dengan dua orang anak. Golongan dengan jumlah penghasilan dibawah Rp 1,5 juta adalah merupakan golongan penghasilan yang terbanyak sedangkan golongan penghasilan kedua adalah golongan dengan penghasilan antara Rp 1,5 juta sampai dengan Rp 3 juta. Penggunaan kendaraan yang terbanyak dimiliki oleh responden adalah jenis kendaraan sepeda motor. Jarak tempat tinggal ke rute angkutan umum terdekat kurang dari 1 Km di mana sebagian besar bertempat tinggal 100 meter dari rute angkutan kota terdekat. Hal ini menunjukkan bahwa rute angkutan umum yang ada sudah melewati kawasan perumahan di pinggiran kota Bandung dan Cimahi.

Karakteristik perjalanan keluarga untuk bekerja yaitu Jenis pekerjaan yang paling banyak digeluti adalah bidang pekerjaan Pegawai swasta, dilanjutkan dengan jenis pekerjaan wiraswasta dan PNS. Jarak tempuh yang dilakukan responden untuk melakukan aktivitas bekerja adalah terbanyak pada jarak tempuh yang berada pada rentang 1-5 km. Hal itu mengindikasikan bahwa perjalanan untuk bekerja cenderung tidak dekat dengan rumah/ tempat tinggal. Jarak 1 sampai dengan 5 km merupakan pilihan jarak yang mungkin berada pada kawasan transisi pusat kota dan juga masih merupakan wilayah pinggiran Kota Bandung dan Cimahi. Total keseluruhan km dari aktivitas bekerja sebesar 4419,8 km. Dan rata-rata perjalanan keluarga untuk bekerja adalah sebesar 5,62 km per orang. Sebagian besar responden dengan aktivitas bekerja menggunakan sepeda motor. Di antara mereka ada yang menempuh 50 km. Sedangkan penggunaan angkutan umum untuk aktivitas bekerja adalah sebanyak 20 %. Dari responden dengan aktivitas bekerja yang menggunakan kendaraan pribadi, 327 orang (58,3 %) bersedia pindah moda.

Karakteristik perjalanan keluarga untuk aktivitas pendidikan adalah jenis pendidikan yang paling banyak dalam penelitian ini yang sedang dijalani oleh responden adalah jenis pendidikan Sekolah Dasar dan urutan berikutnya disusul oleh responden yang menjalani pendidikan di Sekolah Menengah Atas (SMA). Jarak tempuh yang dilakukan responden untuk melakukan aktivitas pendidikan adalah terbanyak pada jarak tempuh 0-3 km. Jarak tempuh pendidikan seperti diatas sebagian besar merupakan jarak tempuh untuk jenis pendidikan TK ataupun SD. Hal ini dikarenakan pengkonsumsi fasilitas dengan jarak tempuh kurang dari 1 km terbanyak adalah anak-anak usia

sekolah TK dan SD. Total keseluruhan km dari aktivitas belajar sebesar 2423,085 km. Rata-rata perjalanan anggota keluarga untuk pendidikan adalah sebesar 3,43 km per orang. Sebagian besar responden yang memiliki aktivitas pendidikan menggunakan angkutan umum dengan jarak tempuh maksimum sejauh 6 km. Penggunaan angkutan umum untuk aktivitas pendidikan adalah sebanyak 20 %. Dari responden dengan aktivitas pendidikan yang menggunakan kendaraan pribadi, 57,4 % bersedia pindah moda ke umum.

Karakteristik perjalanan keluarga untuk aktivitas belanja adalah fasilitas belanja yang sering dimanfaatkan oleh responden, didominasi oleh Ibu, untuk dikunjungi adalah pasar. Jarak tempuh yang dilakukan responden untuk melakukan aktivitas belanja terbanyak adalah 0-1 km. Total keseluruhan km dari aktivitas belanja sebesar 1704,612 km. Dan rata-rata perjalanan keluarga untuk belanja adalah sebesar 2,43 km per orang. Sebagian besar responden yang memiliki aktivitas belanja menggunakan sepeda motor. Sedangkan penggunaan angkutan umum untuk aktivitas belanja adalah sebanyak 25 %. Dari responden yang menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan aktivitas belanja, 60,9% bersedia pindah moda ke umum.

Karakteristik perjalanan keluarga untuk aktivitas lainnya adalah aktivitas lainnya yang paling banyak dilakukan adalah aktivitas olah raga sedangkan kegiatan ibadah merupakan kegiatan kedua terbesar. Hal ini menjelaskan bahwa kegiatan beribadah seperti pengajian serta kumpulan kegiatan keagamaan lainnya merupakan pilihan yang dijalankan dalam perjalanan keluarga ini.

Jarak tempuh yang dilakukan responden untuk melakukan aktivitas lainnya adalah terbanyak pada jarak tempuh 0-1 km. Jarak tempuh aktivitas lainnya seperti di atas merupakan jarak tempuh untuk aktivitas olah raga dan aktivitas ibadah yang dilakukan di sekitar tempat tinggalnya. Total keseluruhan km dari aktivitas "lain-lain" sebesar 3154,942 km. Dan rata-rata perjalanan keluarga untuk lain-lain adalah sebesar 6,47 km per orang. Moda yang paling banyak digunakan untuk melakukan aktivitas lainnya adalah sepeda motor. Sedangkan penggunaan angkutan umum untuk aktivitas bekerja adalah sebanyak 19 %. Dari responden yang menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan aktivitas lainnya, 66,9% bersedia pindah moda ke umum.

4.2. Kota Semarang

Untuk pinggiran Kota Semarang, dari jumlah penduduk yang ada di wilayah studi sebanyak 262.206 jiwa, diketahui jumlah Kepala Keluarga yang ada sebanyak 59.557 KK. Jumlah kuesioner yang mesti diolah minimum adalah sebanyak 500 buah. Kuesioner yang disebarakan adalah 800 buah dan yang kembali serta bisa diolah adalah 650 buah.

Karakteristik perjalanan keluarga untuk bekerja yakni jumlah terbanyak dari jarak yang ditempuh untuk aktivitas bekerja berkisar antara 10 – 15 km dan 5-10 km. Hal ini mengindikasikan bahwa jenis pekerjaan sebagai PNS/ ABRI/ Pensiunan dan pegawai swasta yang merupakan jenis pekerjaan yang dimiliki sebagian besar responden umumnya memiliki lokasi bekerja yang menyebar dan cenderung tidak dekat dengan tempat tinggal. Total jarak yang ditempuh untuk aktivitas bekerja adalah sebesar 7261,2 km sehingga didapat rata-rata perjalanan untuk bekerja adalah sebesar 11,34 km per orang. Sebagian besar responden dengan aktivitas bekerja menggunakan sepeda motor pribadi, di antaranya dengan maksimum jarak tempuh sejauh 80 km. Sedangkan penggunaan angkutan umum untuk aktivitas bekerja adalah sebanyak 13 %.

Karakteristik perjalanan keluarga untuk aktivitas pendidikan adalah jarak yang ditempuh oleh sebagian besar responden berkisar 2-5 km. Total jarak yang ditempuh untuk aktivitas pendidikan adalah sebesar 3202 km, sehingga didapat rata-rata perjalanan untuk pendidikan adalah sebesar 5,6 km per orang. Moda yang paling banyak digunakan responden adalah sepeda motor pribadi dan angkutan umum. Sedangkan penggunaan angkutan umum untuk aktivitas pendidikan adalah sebanyak 38 %.

Karakteristik perjalanan keluarga untuk aktivitas belanja Tujuan belanja dengan jumlah terbesar merupakan pasar dan supermarket. Jarak yang ditempuh oleh sebagian besar responden berkisar 2-6 km. Total jarak yang ditempuh untuk aktivitas belanja adalah sebesar 1779,5 km. Sehingga didapat rata-rata perjalanan untuk belanja adalah sebesar 4,1 km per orang. Moda yang paling banyak digunakan responden adalah sepeda motor pribadi. Sedangkan penggunaan angkutan umum untuk aktivitas belanja adalah sebanyak 9 %.

V. KESIMPULAN

Dari temuan-temuan di atas terlihat untuk wilayah studi di pinggiran Kota Bandung dan Cimahi serta pinggiran Kota Semarang memiliki pola perjalanan penduduk sebagai berikut:

- Perjalanan untuk aktivitas bekerja cenderung tidak dekat dengan rumah/ tempat tinggal baik di pinggiran Kota Bandung dan Cimahi maupun di pinggiran Kota Semarang, yaitu di pinggiran Bandung sejauh 5,62 km, sedangkan di pinggiran Semarang sejauh 11,34 km.
- Tujuan perjalanan untuk aktivitas pendidikan bagi penduduk di pinggiran Kota Bandung dan Cimahi paling banyak berkisar 0-3 km dan cenderung lebih dekat dibandingkan dengan penduduk di pinggiran Kota Semarang yang berkisar 2-5 km.

- Tujuan perjalanan untuk aktivitas belanja bagi penduduk di pinggiran Kota Bandung dan Cimahi paling banyak berkisar 0-1 km dan cenderung lebih dekat dibandingkan dengan penduduk di pinggiran Kota Semarang yang berkisar 2-6 km.
- Panjang perjalanan rata-rata yang ditempuh penduduk di pinggiran Kota Bandung dan Cimahi untuk aktivitas pendidikan adalah sejauh 3,43 km, sedangkan panjang perjalanan rata-rata yang ditempuh penduduk di pinggiran Kota Semarang adalah sejauh 5,6 km.
- Panjang perjalanan rata-rata yang ditempuh penduduk di pinggiran Kota Bandung dan Cimahi untuk aktivitas lain-lain adalah sejauh 2,43 km, sedangkan panjang perjalanan rata-rata yang ditempuh penduduk di pinggiran Kota Semarang adalah sejauh 4,1 km.
- Jadi dapat disimpulkan bahwa penduduk pinggiran Semarang melakukan perjalanan harian lebih jauh daripada penduduk Bandung yang bisa disebabkan oleh sebaran dan sediaan fasilitas perkotaan yang secara rata-rata berlokasi jauh dari perumahan penduduk. Hal ini disebabkan Kota Bandung yang padat memiliki sebaran fasilitas yang sudah lebih merata dengan jumlah yang lebih memadai dibandingkan Kota Semarang.
- Tingkat pemakaian moda angkutan umum di pinggiran Kota Bandung dan Cimahi cenderung lebih tinggi dibandingkan di pinggiran Kota Semarang. Hal ini sesuai dengan teori penggunaan angkutan umum yang dikaitkan dengan tingkat kepadatan/urbanisasi di mana dalam suatu wilayah yang padat dan ada sediaan angkutan umum yang lebih banyak, penggunaannya oleh penduduk akan semakin tinggi.
- Tingkat pemakaian moda angkutan umum di pinggiran Kota Bandung dan Cimahi maupun di pinggiran Kota Semarang untuk aktivitas pendidikan cenderung lebih tinggi dibandingkan aktivitas bekerja dan belanja. Diduga bahwa penggunaan angkutan umum yang tinggi oleh Anak sebagai pelaku aktivitas pendidikan terbanyak cenderung memiliki pola perjalanan "single purpose/ location" yakni lebih bersifat tunggal dibanding pola perjalanan Bapak sebagai pelaku aktivitas bekerja maupun Ibu sebagai pelaku aktivitas belanja.
- Kesiediaan pindah ke angkutan umum dari moda pribadi hanya bisa teranalisis dari kuesioner penduduk di pinggiran Kota Bandung dan Cimahi. Lebih dari sepertiga penduduk di pinggiran Kota Bandung dan Cimahi yang saat ini masih menggunakan moda pribadi sebagian besar di antaranya menyatakan bersedia pindah ke angkutan umum. Kesiediaan pindah moda menunjukkan potensi yang besar jika dapat diwujudkan dalam mengurangi beban lalu-lintas. Hal ini perlu

didukung oleh peningkatan layanan angkutan umum yang berupa frekuensi layanan (terkait waktu tunggu) dan kenyamanan (load factor dalam kendaraan).

VI. SARAN PENGEMBANGAN LANJUT

Menilik kondisi keruangan di pinggiran Kota Bandung dan Cimahi secara keseluruhan yang mempunyai tingkat kepadatan penduduk tinggi, sebaran fasilitas perkotaan merata, dan sediaan angkutan umum yang besar dan tersebar menyeluruh, serta adanya kesediaan pindah moda ke angkutan umum yang cukup besar, maka penataan kawasan perkotaan Bandung yang terkait dengan perjalanan penduduknya/ transportasi seyogyanya tidak “diserahkan” kepada mekanisme “motorisasi 2-roda” karena hal ini akan tetap cenderung memerlukan panjang jalan yang akan tertuntut untuk terus ditambah.

Jarak perjalanan yang relatif pendek, sesungguhnya sebagian bisa merupakan potensi untuk dilayani secara jalan kaki. Perlu penataan kawasan perkotaan terobosan supaya terhindar dari “trajectory” pola transportasi yang berlaku di tempat-tempat lain. Pedestrian dan iklim-mikro yang nyaman pada skala lingkungan akan memfasilitas hal tersebut. Sedangkan sediaan angkutan umum bisa difokusikan untuk melayani motif perjalanan yang lebih jauh, di luar “walking distance”. Pengembangan pola dan hirarki jaringan jalan, yang berangkat dari skala lingkungan, mikro, untuk terkait dengan jaringan makro/kota perlu dikaji ulang mengingat bahwa Kota Bandung mungkin sudah “jenuh” untuk perubahan struktur kota, sehingga kemudian sudah relatif ‘baku’ seperti yang ada sejak beberapa waktu lalu.

Dari hasil analisis tentang perilaku perjalanan penduduk di pinggiran kota dalam menggunakan fasilitas kota, maka untuk pengembangan fasilitas perkotaan di kawasan pinggiran dapat diarahkan sebagai berikut:

- Pengadaan fasilitas perkotaan jangan lagi bersifat menunggu adanya kebutuhan-nyata. Keterlambatan yang seperti berlangsung saat ini dibayar dengan tambahan panjang perjalanan penduduk yang terus meningkat. Fasilitas perkotaan, khususnya yang didanai oleh pemerintah daerah, dapat dibangun lebih dulu untuk membantu mengarahkan urbanisasi dan siap melayani ketika penduduk datang.
- Untuk mengurangi pergerakan harian dari kawasan pinggiran ke pusat kota, dapat dilakukan dengan menyebarkan lokasi tempat kerja dan pendidikan, serta fasilitas lainnya yang memadai sesuai dengan kebutuhan pengguna fasilitas.

VII. DAFTAR PUSTAKA

- a. Budiono, Santo. (2000). *Pengembangan Tata Ruang Nasional Dilihat dari Aspek Pengembangan Transportasi Darat*. Buletin Tata Ruang, Vol.1 No.4 Februari 2000. pp. 19-18.
- b. Buliung, Ron N. & Matthew J. Roorda. (2005) *Spatial Variety in Weekly, Weekday-to-Weekend, and Day-to-Day Patterns of Activity-Travel Behavior: Initial Results from Toronto Travel-Activity Panel Survey*. TRB 2006 Annual Meeting CD-ROM, Submission date October 28, 2005.
- c. Canning, David. (1998). *A Database of World Infrastructure Stocks, 1950-1995*. Washington: World Bank, June 1998.
- d. Cervero, Robert. (1988). *Land-Use Mixing and Suburban Mobility*. In *Transportation Quarterly*, Vol. 42. No.3 July 1988 (429-446)
- e. Crane, Randall & Richard Crepeau., (1998). *Does Neighborhood Design Influence Travel?: Behavioral Analysis of Travel Diary and GIS Analysis Data*. Working Paper. The University of California Transportation Center.
- f. Ewing, Reid. (1997). *Is Los Angeles-Style Sprawl Desirable?* APA Journal, pp.107-126.
- g. Ewing, Reid., Pendal, Rolf & Chen, Don. (2002). *Measuring Sprawl and Its Impact*. Smart Growth America (www.smartgrowthamerica.org), 2002.
- h. Ewing, Reid & Cervero, Robert. (2002). *Travel and the Built Environment-Synthesis*. Transportation Research Record 1780 (www.trb.org).
- i. Firman, Tommy. (1999). *Patterns and Trends of Urbanisation: A Reflection of Regional Disparity*. *Third World Planning Review*, November 1999.
- j. Gordon, Peter & Harry W. Richardson. (1997). *Are Compact Cities a Desirable Planning Goal?* APA Journal, Winter 1997, pp.95-106.
- k. Kirmanto, Djoko. (2000). *Pengembangan Permukiman Perkotaan sebagai Perwujudan Penataan Ruang dalam Rangka Pengembangan Wilayah*. Buletin Tata Ruang, Vol.1 No.4 Februari, 2000. pp.4-6.
- l. Lawrence, Frank & Gary Pivo. (1995). *Impacts of Mixed Use and Density in Utilization of Three Modes of Travel: SOV, Transit and Walking*. Transportation Research Record 1466, hlm.44-55 (www.trb.org)
- m. Litman, Todd. (2004). *Urbanized Areas: Selected Characteristics*. *Highway Statistics* (www.fhwa.dot.gov/policy/ohim/hs04/xls/hm72.xls) 2005.
- n. Litman, Todd. (2006). *Land Use Impacts on Transport. How Land Use Factors Affect Travel Behavior*. Victoria Transport Policy Institute, April 27, 2006.
- o. Mamas, S.G. Made., (2000). *Proyeksi Penduduk Kota-kota Indonesia 1995-2005*. Makalah disajikan pada diskusi "National Urban Development Strategy 2", Maret 2000.
- p. World Bank. (1996). *Enhancing the Quality of Life in Urban Indonesia*. OED Precip, March 1996.
- q. Sunardi, Rajman. (2006). *Perilaku Perjalanan Penduduk Pinggiran Kota dan Asosiasinya dengan Pilihan Moda Transportasi, Studi Kasus: Daerah Pinggiran Kota Bandung*. Thesis PWK-ITB, Oktober 2006
- r. Budiono, Sugeng. (2006). *Perilaku Perjalanan Penduduk Di Pinggiran Bandung Dan Asosiasinya Dengan Sebaran Fasilitas Perkotaan*. Thesis PWK-ITB, Oktober 2006.