

ANALISIS POLA PERJALANAN TRANSPORTASI PENDUDUK DAERAH PINGGIRAN

Bambang Sugiyarto

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Negeri Semarang (UNNES)
Gedung E4, Kampus Sekaran Gunungpati Semarang 50229

Abstract : *To get residence in the center of the city is very difficult at this time especially because of the high-rising prices. For this reason, middle class and lower class residents solve the problem by looking for residence in the outskirts of town, but as a consequence they are far from their workplace and from schools. The flow of these middle class and lower class people to the outskirts of town has brought about a special impact. The sampling method employed in this research was proportional random sampling, a method in which samples are chosen randomly from the districts under investigation by paying special attention to group I (the poor), group II (the middle class) and group III (the have) . Trip distribution for the residents of Mijen and Gunungpati districts is mostly spread only around the respective districts [i.e. Mijen and Gunungpati], while for the residents of Ngaliyan district, the targets of most of their trips are the various districts of Semarang city. From the point of view of moda used, most outskirts residents use the motorbike to do their daily trips. Residents of Ngaliyan and Mijen districts mostly cover the distance between their residence and the places of their daily activities (around 1 - 5 km) within 20 - 30 minutes. While those of Gunungpati district mostly cover the distance (5 - 10 km) within 10 - 20 minutes.*

Abstract: *transportation moving pattern, fringe area*

Abstrak : Untuk mendapatkan tempat tinggal di pusat kota saat ini sangatlah sulit terutama karena faktor harga yang relatif mahal. Maka bagi penduduk golongan menengah kebawah solusinya adalah mencari tempat tinggal di daerah pinggiran kota dengan konsekuensi jauh dari tempat kerja atau tempat pendidikan. Mengalirnya golongan ini dari daerah dekat pusat kota ke daerah pinggiran ternyata mempunyai dampak tersendiri. Metode pengambilan sampel adalah *sampling random proporsional* yaitu pengambilan sampel yang dilakukan secara acak dari lokasi kecamatan yang diamati dengan memperhatikan golongan I (ekonomi lemah), golongan II (menengah) dan golongan III (ekonomi kuat). Sebaran tujuan perjalanan untuk penduduk kecamatan Mijen dan Gunungpati sebagian besar hanya di sekitar wilayah kecamatannya masing – masing, sedangkan untuk penduduk kecamatan Ngaliyan, sebagian besar tujuan perjalanan mereka adalah berbagai kecamatan di Kota Semarang. Dari sisi moda yang digunakan, sebagian besar penduduk daerah pinggiran menggunakan sepeda motor untuk melakukan perjalanan sehari - hari. Penduduk kecamatan Ngaliyan dan Mijen sebagian besar menempuh jarak ke tempat aktifitas sehari – hari sejauh antara 1 – 5 km dengan lama perjalanan rata-rata antara 20 – 30 menit. Sedangkan penduduk kecamatan Gunungpati sebagian besar menempuh jarak ke tempat aktifitas sehari – hari sejauh 5 10 km dengan lama perjalanan antara 10 – 20 menit.

Kata Kunci : Pola perjalanan transportasi, Daerah pinggiran

PENDAHULUAN

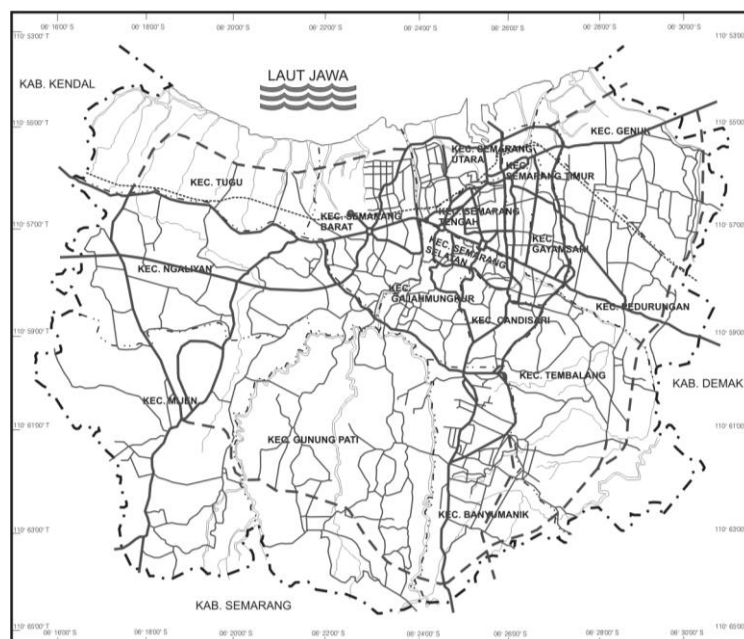
Kegiatan pembangunan kota merupakan suatu rangkaian yang tidak dapat dipisahkan dari kegiatan pembangunan secara keseluruhan dalam kerangka ruang dan waktu. Hal ini terjadi karena adanya tuntutan kebutuhan yang selalu timbul berupa perkembangan kota yang berhubungan dengan perkembangan penduduk serta aktivitas atau kegiatan yang dilakukannya,

serta hubungannya dengan perkembangan daerah lainnya. Kota dipandang sebagai suatu obyek studi dimana didalamnya terdapat masyarakat manusia yang sangat kompleks (Yunus, 2004).

Saat ini di kota Semarang banyak bermunculan kawasan perumahan baru untuk memenuhi kebutuhan penduduk akan perumahan yang semakin meningkat. Perumahan tersebut disesuaikan dengan

kondisi masyarakat di kota Semarang pada umumnya. Untuk mendapatkan tempat tinggal di pusat kota saat ini sangatlah sulit terutama karena faktor harga yang relatif mahal. Maka bagi penduduk golongan menengah kebawah solusinya adalah mencari tempat tinggal di daerah pinggiran kota dengan konsekuensi jauh dari tempat kerja atau tempat pendidikannya. Teori model Harris – Ullman menyebutkan bahwa zone tempat tinggal di daerah pinggiran membentuk komunitas tersendiri dalam artian lokasinya. Penduduk di daerah pinggiran sebagian besar bekerja di pusat – pusat kota dan zone ini semata – mata digunakan untuk tempat tinggal. Walaupun demikian daerah pinggiran semakin lama akan semakin berkembang dan menarik fungsi – fungsi lain juga, seperti pusat perbelanjaan, perkantoran dan sebagainya dan proses pekermbangannya akan serupa dengan kota yang sudah ada. Daerah pinggiran adalah daerah yang letaknya berbatasan dengan daerah lain. Kota Semarang secara administratif batas-batasnya adalah sebagai

berikut sebelah utara Laut Jawa, sebelah selatan Kabupaten Ungaran, sebelah barat Kabupaten Kendal dan sebelah timur adalah Kabupaten Demak. Kota Semarang terbagi dalam 16 (enam belas) kecamatan dimana ada beberapa yang merupakan daerah pinggiran untuk kota Semarang, adapun kecamatan tersebut adalah sebagai berikut : kecamatan Tugu, kecamatan Ngaliyan, kecamatan Mijen, kecamatan Gunungpati, kecamatan Banyumanik, kecamatan Tembalang, kecamatan Pedurungan dan kecamatan Genuk. Kecamatan tersebut merupakan wilayah yang terletak di pinggiran kota yang akan dipercepat pertumbuhannya, dan berfungsi menampung perkembangan penduduk dari pusat kota Semarang. Disamping itu juga berfungsi sebagai hinterland dari pusat Kota Semarang, yaitu sebagai wilayah konservasi serta sebagai wilayah pengembangan kota yang mempunyai fasilitas penunjang bagi kegiatan lokal dan regional



Gambar 1. Peta Adiminstrasi Kota Semarang

Bagi yang baru bertempat tinggal di kota Semarang ataupun pasangan – pasangan muda yang belum lama bekerja (golongan *bridgeheaders*) diperkirakan mereka adalah golongan dengan segala keterbatasannya, sehingga belum mampu mengangkat dirinya ke jenjang sosial ekonomi yang lebih tinggi. Keterbatasan ekonomi belum memungkinkan untuk memiliki rumah sendiri. Oleh karena lokasi pekerjaan pada umumnya terletak di pusat kota maka pada awalnya mereka lebih senang bertempat tinggal di dekat lokasi kerjanya dengan cara menyewa rumah untuk tempat tinggal walaupun terkadang di lingkungan pemukiman dan kondisi tempat tinggal yang dibawah standar. Hal ini dilakukan dengan maksud supaya pengeluaran untuk transportasi dapat dihemat.

Seiring dengan berjalannya waktu, mereka makin lama makin mapan kehidupannya dalam artian makin meningkat penghasilannya. Kemampuan ekonominya pun meningkat sehingga mampu menyisihkan penghasilannya untuk kebutuhan perumahan, sehingga mereka mulai memikirkan untuk memiliki rumah sendiri. Golongan ini mulai mengalihkan pilihan tempat tinggal di daerah pinggiran kota yang lebih menjanjikan beberapa kenyamanan antara lain kondisi lingkungan yang masih alami, harga relatif murah, kepadatan rumah rendah, dan kepadatan lalu lintas yang masih rendah. Mengalirnya golongan ini dari daerah dekat dengan pusat kota ke daerah pinggiran ternyata mempunyai dampak tersendiri. Ketika pemikiran diarahkan ke masa yang akan datang dimana kawasan perumahan di pinggiran kota yang semula sepi akan berkembang pesat menjadi kawasan

perumahan yang padat penduduknya sedangkan pada sisi lain prasarana jalan yang dibangun pemerintah perkembangannya sangat kecil yang mengakibatkan lalu lintas di jalan menjadi mudah macet dan kinerja jalan cepat mengalami penurunan.

PEMBATASAN MASALAH

Mempertimbangkan luasnya kajian yang dapat diambil dalam penelitian dan karena keterbatasan pada pelaksanaan penelitian maka digunakan batasan ; Penelitian hanya dilakukan di Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati Semarang. Variabel analisis yang digunakan berdasarkan pada pendapatan, kepemilikan kendaraan dan pemilihan moda.

TINJAUAN PUSTAKA

Sistem Tata Guna Lahan dan Transportasi

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktifitas seperti bekerja, sekolah olahraga, belanja, dan bertamu. Untuk memenuhi kebutuhannya, manusia melakukan perjalanan diantara tata guna lahan dengan menggunakan sistem jaringan transportasi. Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang. Pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang mengakibatkan berbagai macam interaksi. Terdapat interaksi antara pekerja dengan tempat mereka bekerja, antara ibu rumah tangga dengan pasar, antara pelajar dengan sekolah dan lain sebagainya. Hampir semua interaksi memerlukan perjalanan, dan oleh sebab itu menghasilkan pergerakan arus lalu lintas.

Sasaran umum perencanaan transportasi adalah membuat interaksi tersebut

menjadi semudah dan seefisien mungkin. Menurut Tamin (1997) cara perencanaan transportasi untuk mencapai sasaran umum itu antara lain dengan menetapkan kebijakan sebagai berikut :

a. Sistem kegiatan

Rencana tata guna lahan yang baik (lokasi toko, sekolah, perumahan perkantoran dan lain-lain yang benar) dapat mengurangi kebutuhan akan perjalanan yang panjang sehingga membuat interaksi menjadi mudah.

b. Sistem jaringan

Hal yang dapat dilakukan misalnya dengan meningkatkan kapasitas prasarana yang ada, yaitu melebarkan jalan, menambah jaringan jalan baru, dan lain-lain.

c. Sistem pergerakan

Hal yang dapat dilakukan antara lain mengatur teknik dan manajemen lalu lintas (jangka pendek), fasilitas angkutan umum yang lebih baik (jangka pendek dan menengah), atau pembangunan jalan (jangka panjang).

Secara alamiah ada interaksi langsung antara tata guna lahan dan pasokan prasarana transportasi. Alvinsyah (1997) mengelompokkan keterkaitan antara transportasi dengan perkembangan lahan ditinjau dari tiga konteks yang berbeda, yaitu :

- a. keterkaitan fisik pada skala makro yang merupakan kepentingan jangka panjang dan biasanya dipandang sebagai bagian dari proses perencanaan
- b. keterkaitan fisik pada skala mikro yang merupakan kepentingan jangka panjang dan pendek dan umumnya

dipandang sebagai masalah – masalah perancangan perkotaan

- c. kaitan proses menyangkut dengan aspek hukum, administratif, finansial dan institusional dalam koordinasi pengembangan lahan dan transportasi.

Pengembangan sistem transportasi dan tata guna lahan seringkali dipandang sebagai masalah yang terpisah. Pada kenyataannya tata guna lahan dan transportasi membentuk suatu sistem lingkaran tertutup. Tata guna lahan merupakan salah satu faktor penentu dari pergerakan dan aktifitas. Aktifitas ini akan menentukan jenis prasarana dan sarana transportasi yang dibutuhkan, misalnya sistem angkutan umum. Bila disediakan suatu prasarana dan sarana transportasi, sistem secara alamiah akan menambah nilai aksesibilitas. Bila nilai aksesibilitas bertambah, biasanya akan merubah nilai tanah yang akan berakibat pada pola penggunaan tanah tersebut. Bila perubahan tata guna lahan terjadi, maka tingkat bangkitan dan tarikan perjalanan akan berubah begitu pula siklus secara keseluruhan.

Gambaran bangkitan lalu lintas secara sederhana dijelaskan oleh Tamim (1997) yang menerangkan pola perjalanan antar fungsi kegiatan. Digambarkan terdapat tiga zona kegiatan, yaitu pusat permukiman (*residential center*), pusat perkantoran (*employment center*) dan pusat perdagangan (*commercial center*). Tiga orang pelaku kegiatan berasal dari zona asal yang sama yaitu zona permukiman. Orang pertama berangkat meninggalkan rumah menuju tempat kerja dan kembali pada sore harinya. Orang kedua

meninggalkan rumah menuju tempat kerja kemudian dari tempat kerja menuju pusat perdagangan dan akhirnya kembali ke rumah. Orang ketiga berangkat dari rumah langsung menuju ke pusat perdagangan dan kembali lagi ke rumah.

Perencanaan Transportasi

Morlok (1988) mendefinisikan transportasi berarti memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi bisa juga diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan sesuatu dari suatu lokasi ke lokasi yang lainnya dengan menggunakan suatu alat tertentu. Dengan demikian maka transportasi memiliki dimensi seperti lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi) dan keperluan tertentu. Jadi dalam suatu transportasi selalu berhubungan dengan ketiga dimensi tersebut. Secara umum dapat disimpulkan, bahwa transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan / atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana (kendaraan, pipa, dan lain – lain).

Menurut Alvinsyah & Soehodho (1997) terdapat tiga karakteristik dasar untuk hampir semua permasalahan sistem transportasi, yaitu (1) wilayah yang dikaji meliputi perjalanan orang dan barang; (2) keberadaan berbagai teknologi transportasi dan cara yang berbeda dalam operasional, aturan dan harga, yang kesemuanya menimbulkan berbagai cara dalam rangka merubah sistem transportasi pada suatu wilayah tertentu; (3) tujuan yang hendak dicapai oleh peningkatan sistem transportasi. Agar kegiatan transportasi dapat

terselenggara dengan baik, aman, tertib dan lancar sesuai dengan keinginan, maka perlu adanya rencana operasi atau prosedur pengaturan yang mengikat. Secara umum komponen sistem transportasi dapat diuraikan sebagai berikut :

- a. Lintasan atau jalur sebagai tempat benda tadi bergerak
- b. Terminal yang merupakan simpul keluar masuk kendaraan dari maupun ke sistem dan sebagai tempat pergantian moda transportasi
- c. Kendaraan yang memberikan sesuatu mobilitas terhadap benda yang diangkut untuk suatu jalur gerak tertentu dan dapat digerakkan di jalur tersebut.
- d. Rencana operasi atau prosedur pengaturan yang dapat menjamin kegiatan transportasi (lalu lintas orang dan barang) bergerak secara aman, lancar dan tertib.

Permodelan dan Prakiraan Permintaan Perjalanan

Salah satu bagian terpenting dari proses perencanaan transportasi perkotaan adalah melakukan analisis permintaan akan transportasi yang merupakan estimasi terhadap permintaan pelaku perjalanan akan prasarana atau sarana dan pelayanan transportasi. Permodelan transportasi perkotaan mencakup prakiraan jumlah perjalanan yang terjadi dalam wilayah perkotaan berdasarkan jenis perjalanan, waktu perjalanan, asal – tujuan perjalanan, moda kendararaan yang digunakan dan rute perjalanan yang dipilih dari jaringan

transportasi yang ada. Produk akhir dari permodelan ini adalah serangkaian prediksi arus kendaraan pada ruas – ruas jalan / transit di dalam jaringan transportasi. Masukan utama untuk model ini adalah aktifitas sistem dan karakteristik sistem transportasi. Model ini dikenal dengan model perencanaan transportasi empat tahap (Alvinsyah, 1997), yang terdiri dari :

1. Bangkitan perjalanan, yaitu prediksi jumlah perjalanan yang dihasilkan dan ditarik dari tiap zona yaitu jumlah perjalanan yang dibangkitkan dalam wilayah perkotaan. Dengan kata lain model ini hanya memprediksi jumlah perjalanan total yang masuk dan keluar ke zona tanpa mengetahui arah perjalanannya.
2. Distribusi perjalanan, yaitu prediksi asal dan tujuan dari suatu arus perjalanan yaitu mengkaitkan perjalanan dari setiap zona yang diprediksi oleh model bangkitan perjalanan sehingga membentuk suatu arus perjalanan.
3. Pemilihan moda, yaitu prediksi prosentase arus perjalanan untuk setiap moda yang ada pada tiap pasangan zona asal tujuan.
4. Pembebanan perjalanan, yaitu mengalokasikan arus perjalanan dari setiap moda ke rute tertentu pada jaringan jalan yang menghubungkan zona asal – tujuan.

METODE ANALISIS PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Wilayah / daerah yang dipilih dalam penelitian ini adalah di Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati Semarang dengan pertimbangan daerah

tersebut terletak di daerah pinggiran kota Semarang dan melalui penelitian ini akan diketahui karakteristik perjalanan penduduk dari daerah pinggiran di Kota Semarang.

Survai Pendahuluan

Untuk mendapatkan data awal perlu dilakukan survai pendahuluan. Dengan survai pendahuluan dapat diketahui kondisi dan karakteristik lokasi penelitian serta untuk dapat memperkirakan waktu dan biaya survai. Sebagian data sekunder dari penelitian ini diperoleh dari survai pendahuluan. Data sekunder berarti data yang diperoleh dari sumber-sumber luar bukan dari hasil penelitian sendiri. Data sekunder ini digunakan karena peneliti tidak dapat mengusahakan data-data yang diperlukan dengan melakukan penelitian ini.

Studi Literatur

Studi literatur sangat diperlukan untuk melengkapi dan mendukung data yang dihasilkan dari penelitian di lapangan. Literatur yang digunakan adalah yang membahas mengenai bangkitan dan tarikan perjalanan, teori penganalisisan data, hasil-hasil penelitian serupa sebelumnya, teori yang menguraikan tentang lalu lintas dan transportasi secara umum. Hasil studi literatur ini diharapkan dapat menjadi pedoman dalam melakukan penelitian maupun membuat kesimpulan akhir dari penelitian tersebut.

Teknik Pengumpulan data

Menurut Richardson (1982) besaran yang sebaiknya diambil dari suatu populasi agar mampu merepresentasikan kondisi seluruh populasi pada dasarnya dipengaruhi oleh tiga faktor utama :

1. Tingkat variabilitas dari parameter yang ditinjau dari seluruh populasi yang ada.
2. Tingkat ketelitian yang dibutuhkan untuk mengukur parameter yang dimaksud.
3. Besarnya populasi di mana parameter akan disurvei.

Teori limit pusat menyatakan bahwa perkiraan rerata dari suatu sampel cenderung

terdistribusi secara normal ketika ukuran sampel n bertambah. Kenormalan rerata dari sampel berlaku dengan tidak memperhitungkan distribusi populasi dari mana sampel itu diambil asalkan ukuran sampel itu masih rasional ($n > 30$).

Menurut Sugiyono (2005) secara matematis besarnya sampel dari suatu populasi dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$n \geq \left[\frac{\sigma \cdot z}{b} \right]^2 \dots\dots\dots (1)$$

dengan :

n = ukuran sampel yang diperlukan

b = perbedaan antara yang ditaksir dengan tolok ukur penafsiran

z = harganya tergantung pada taraf kepercayaan yang ditetapkan

misal pada taraf kepercayaan 68 %, $z = 95$ %, $z = 1,96$; 99 %, $z = 2,58$

σ = simpangan baku

Analisis Data

Pendekatan Permodelan

Pendekatan permodelan merupakan pertimbangan faktor yang menentukan arus pergerakan penduduk yang diasumsikan sebagai berikut :

1. Arus pergerakan penduduk dipengaruhi oleh karakteristik daerah asal dan tujuan
2. Arus pergerakan penduduk dipengaruhi oleh karakteristik sosial – ekonomi penduduk atau pelaku pergerakan
3. Arus pergerakan penduduk dipengaruhi oleh karakteristik oleh pelayanan transportasi berupa jarak, waktu tempuh, biaya dan jenis moda yang digunakan.

Pengujian Model

- a. Uji Chi-square untuk mengetahui pengaruh keterkaitan antara variabel yang ditinjau. Dasar pengambilan keputusan adalah dari

nilai chi-square _{hitung} terhadap chi-square _{tabel}. Jika chi-square _{hitung} > chi-square _{tabel} berarti ada keterkaitan antara kedua variabel tersebut.

- b. Koefisien Korelasi (r) untuk mengetahui hubungan antara variabel tidak bebas yaitu jumlah perjalanan dengan variabel bebasnya apakah hubungannya kuat atau tidak. Hubungan dinyatakan kuat bila nilai r mendekati 1 atau -1 sedangkan hubungan dinyatakan lemah jika nilai r mendekati 0 (nol)
- c. Koefisien Determinasi (R^2) digunakan untuk mengetahui kontribusi variabel bebas terhadap variabel tidak bebas.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Responden untuk kepentingan pengolahan data tidak menggunakan semua

populasi yang ada tetapi menggunakan sampel. Prinsip dalam pengambilan sampel dengan metode *sampling random proporsional*, maksudnya sampel diambil acak di 3 kecamatan yaitu kecamatan Ngaliyan, Mijen dan Gunungpati dengan memperhatikan golongan I (ekonomi lemah), golongan II (menengah) dan golongan III (ekonomi kuat). Untuk mendapatkan jumlah sampel minimum maka dilakukan survai pendahuluan. Hasil dari survai pendahuluan ini kemudian direkap dan dijumlah tiap komponen variabelnya, kemudian dihitung n sampling untuk survai yang mewakili 3 kecamatan.

Analisis Pola Perjalanan Transportasi Penduduk Daerah Pinggiran

Untuk mengetahui pola perjalanan transportasi penduduk daerah pinggiran (dalam hal ini data diambil dari Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Gunungpati, maka dilakukan analisis klasifikasi silang terhadap variabel - variabel bebas yang mempunyai pengaruh kuat terhadap pola perjalanan transportasi. Variabel tersebut yaitu sebaran pergerakan, jarak waktu tempuh, moda yang digunakan, jumlah pendapatan, kepemilikan kendaraan dan biaya transportasi.

Berdasarkan hasil analisis klasifikasi silang dari penduduk daerah pinggiran, terdapat sebanyak 36,5 % penduduk Ngaliyan golongan I yang tujuan perjalanan sehari – harinya tersebar ke berbagai kecamatan di kota Semarang dengan nilai korelasi $r = 0,400$ yang berarti jenis pekerjaan dari penduduk Ngaliyan pengaruhnya kecil terhadap tujuan

perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai $\chi^2 = 14,058$; $df = 24$ ($\chi^2_{tabel} = 36,415$) yang berarti tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanan. Sedangkan bagi penduduk Mijen, sebanyak 57,7 % penduduk Mijen golongan I tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Mijen dengan nilai korelasi $r = 0,448$ yang berarti jenis pekerjaan penduduk Mijen pengaruhnya kecil terhadap tujuan perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai $\chi^2 = 17,877$; $df = 20$ ($\chi^2_{tabel} = 31,410$) yang berarti tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanan. Dan bagi penduduk Gunungpati sebanyak 52,3 % penduduk tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Gunungpati dengan nilai $r = 0,581$ yang berarti jenis pekerjaan penduduk Gunungpati pengaruhnya kecil terhadap tujuan perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai $\chi^2 = 22,475$; $df = 20$ ($\chi^2_{tabel} = 31,410$), tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanan.

Analisis Pemilihan Hunian dengan Sebaran Perjalanan Bagi Golongan I

Untuk mengetahui sebaran tujuan perjalanan dari penduduk daerah pinggiran golongan I, maka dilakukan analisis klasifikasi silang antara alasan memilih hunian di daerah pinggiran dengan lokasi tujuan perjalanannya yang hasilnya dapat dilihat pada tabel – tabel berikut ini.

Tabel 1. Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan Penduduk Ngaliyan Gol. I

Alasan memilih hunian	Sebaran Pergerakan							TOTAL
	Ngaliyan	Mijen	Tugu	Smg Barat	Lainnya (kota Smg)	Pusat kota	Luar kota	
Dekat jalan raya	5 6.8%	2 2.7%	1 1.4%	1 1.4%	4 5.4%	1 1.4%		14 18.9%
Harga rumah murah	7 9.5%	2 2.7%	3 4.1%	5 6.8%	9 12.2%	2 2.7%	1 1.4%	29 39.2%
Strategis utk usaha	4 5.4%	1 1.4%	1 1.4%		5 6.8%	1 1.4%		12 16.2%
Warisan	1 1.4%		1 1.4%		3 4.1%	1 1.4%		6 8.1%
Lainnya	2 2.7%		1 1.4%	3 4.1%	6 8.1%		1 1.4%	13 17.6%
TOTAL	19 25.7%	5 6.8%	7 9.5%	9 12.2%	27 36.5%	5 6.8%	2 2.7%	74 100%

Sumber : Hasil Analisis Data 2006

Tabel 2. Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan Penduduk Mijen Gol. I

ALASAN TINGGAL	SEBARAN PERGERAKAN					TOTAL
	Ngaliyan	Mijen	Tugu	Smg Barat	Luar kota	
Dekat jalan raya		5 7.0%	1 1.4%	1 1.4%		7 9.9%
Dilewati Angk. Umum		2 2.8%				2 2.8%
Harga rumah murah	10 14.1%	17 23.9%		4 5.6%	3 4.2%	34 47.9%
Strategis utk usaha	5 7.0%	11 15.5%		1 1.4%	2 2.8%	19 26.8%
Warisan		4 5.6%		1 1.4%	1 1.4%	6 8.5%
Lainnya	1 1.4%	2 2.8%				3 4.2%
TOTAL	16 22.5%	41 57.7%	1 1.4%	7 9.9%	6 8.5%	71 100%

Sumber : Hasil Analisis Data 2006

Tabel 3. Alasan Pemilihan Hunian dengan Sebaran Pergerakan Penduduk Gunungpati Gol. I

Jenis Pekerjaan	Sebaran Pergerakan						TOTAL
	Ngaliyan	Gnpati	Tugu	Smg Barat	Lainnya (kota Smg)	Luar kota	
Dekat jalan raya		1 2.3%				2 4.5%	3 6.8%
Harga rumah murah	2 4.5%	14 31.8%		3 6.8%	4 9.1%	3 6.8%	26 59.1%
Strategis utk usaha		5 11.4%			1 2.3%		6 13.6%
Warisan		1 2.3%		1 2.3%	1 2.3%		3 6.8%

Jenis Pekerjaan	Sebaran Pergerakan						TOTAL
	Ngaliyan	Gnpati	Tugu	Smg Barat	Lainnya (kota Smg)	Luar kota	
Lainnya		2 4.5%	1 2.3%		2 4.5%	1 2.3%	6 13.6%
TOTAL	2 4.5%	23 52.3%	1 2.3%	4 9.1%	8 18.2%	6 13.6%	44 100%

Sumber : Hasil Analisis Data 2006

Berdasarkan hasil analisis klasifikasi silang dari penduduk daerah pinggiran, terdapat sebanyak 36,5 % penduduk Ngaliyan golongan I yang tujuan perjalanan sehari – harinya tersebar ke berbagai kecamatan di kota Semarang dengan nilai korelasi $r = 0,400$ yang berarti jenis pekerjaan dari penduduk Ngaliyan pengaruhnya kecil terhadap tujuan perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai chi-square = 14,058 ; $df = 24$ (chi-square tabel = 36,415) yang berarti tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanan. Sedangkan bagi penduduk Mijen, sebanyak 57,7 % penduduk Mijen golongan I tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Mijen dengan nilai korelasi $r = 0,448$ yang berarti jenis pekerjaan penduduk Mijen pengaruhnya kecil terhadap tujuan perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai chi-square = 17,877 ; $df = 20$ (chi-square tabel = 31,410) yang berarti tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanan. Dan bagi penduduk Gunungpati sebanyak 52,3 % penduduk tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Gunungpati dengan nilai $r = 0,581$ yang berarti jenis pekerjaan penduduk Gunungpati pengaruhnya kecil terhadap tujuan perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai chi-square = 22,475 ; $df = 20$ (chi-square tabel = 31,410), tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanan.

Analisis Pemilihan Hunian dengan Sebaran Perjalanan Bagi Golongan II

Berdasarkan hasil analisis klasifikasi silang dari penduduk daerah pinggiran, terdapat sebanyak 41,9 % penduduk Ngaliyan golongan II yang tujuan perjalanan sehari – harinya tersebar ke berbagai kecamatan di kota Semarang dengan nilai korelasi $r = 0,534$ yang berarti jenis pekerjaan penduduk Ngaliyan pengaruhnya kecil terhadap tujuan perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai chi-square = 17,129 ; $df = 20$ (chi-square tabel = 31,410), yang berarti tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanan. Sedangkan bagi penduduk Mijen, sebanyak 51,3 % penduduk Mijen golongan I tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Mijen dengan nilai korelasi $r = 0,620$ yang berarti jenis pekerjaan berpengaruh terhadap tujuan perjalanan tetapi pengaruhnya kecil, yang ditunjukkan dengan nilai chi-square = 24,333 ; $df = 20$ (chi-square tabel = 31,410). Dan bagi penduduk Gunungpati sebanyak 56,7 % penduduk tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Gunungpati dengan nilai korelasi $r = 0,591$ yang berarti jenis pekerjaan tidak mempengaruhi tujuan perjalanan. Hal ini dikuatkan dengan nilai chi-square = 16,141 ; $df = 12$ (chi-square tabel = 21,026), yang berarti tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanannya.

Analisis Pemilihan Hunian dengan Sebaran Perjalanan Bagi Golongan III

Untuk mengetahui sebaran pergerakan dari penduduk daerah pinggiran golongan III, maka dilakukan analisis klasifikasi silang antara alasan memilih hunian di daerah pinggiran dengan lokasi tujuan perjalanannya. Berdasarkan hasil analisis klasifikasi silang dari penduduk daerah pinggiran, terdapat sebanyak 34,6 % penduduk Ngaliyan golongan III tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Ngaliyan dengan nilai korelasi $r = 0,636$ yang berarti jenis pekerjaan penduduk Ngaliyan mempengaruhi tujuan perjalanan, tetapi keterkaitannya kecil yang ditunjukkan dengan nilai $\chi^2 = 17,677$; $df = 20$ ($\chi^2_{tabel} = 31,410$). Sedangkan bagi penduduk Mijen, sebanyak 51,9 % penduduk Mijen golongan III tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Mijen dengan nilai korelasi $r = 0,547$ yang berarti jenis pekerjaan penduduk Mijen pengaruhnya kecil terhadap tujuan perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai χ^2

$\chi^2 = 11,505$; $df = 12$ ($\chi^2_{tabel} = 21,026$). Dan bagi penduduk Gunungpati golongan III, sebanyak 62,5 % penduduk tujuan perjalanan sehari – harinya hanya di sekitar wilayah kecamatan Gunungpati dengan nilai korelasi $r = 0,589$ yang berarti jenis pekerjaan pengaruhnya kecil terhadap tujuan perjalanan. Hal ini ditunjang dengan nilai $\chi^2 = 8,507$; $df = 9$ ($\chi^2_{tabel} = 16,929$) yang berarti tidak ada keterkaitan antara jenis pekerjaan dengan tujuan perjalanan.

Analisis Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda yang Digunakan Bagi Penduduk Golongan I

Untuk mengetahui moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan dari penduduk daerah pinggiran golongan I berdasarkan jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi, maka dilakukan analisis klasifikasi silang antara Jumlah Pendapatan, kepemilikan kendaraan dengan moda yang digunakan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4. Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Penduduk Ngaliyan Gol. I

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA					TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Motor	Angk. umum	Lainnya	
< 500	Tidak punya	4 5.4%	1 1.4%		14 18.9%		19 25.7%
	Motor		1 1.4%	6 8.1%			7 9.5%
	Motor & Mobil					1 1.4%	1 1.4%
500 - 999	Tidak punya	3 4.1%				9 12.2%	12 16.2%
	Motor				14 18.9%	4 5.4%	18 24.3%
1.000 - 1.499	Tidak punya	3 4.1%					3 4.1%
	Motor			7 9.5%		1 1.4%	8 10.8%
	Mobil	1 1.4%					1 1.4%

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA					TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Motor	Angk. umum	Lainnya	
1.500 - 1.999	Tidak punya	1 1.4%					1 1.4%
	Motor & Mobil		1 1.4%	2 2.7%		1 1.4%	4 5.4%
TOTAL		12 16.2%	3 4.1%	15 20.3%	28 37.8%	16 21.6%	74 100%

Sumber : Hasil Analisis Data 2006

Tabel 5. Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Penduduk Mijen Gol. I

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Motor	Angk. umum	
< 500	Tidak punya	8 11.3%		3 4.2%	14 19.7%	25 35.2%
	Motor			1 1.4%	1 1.4%	1 1.4%
500 - 999	Tidak punya	12 16.9%			3 4.2%	15 21.1%
	Motor		1 1.4%	10 14.1%	8 11.3%	19 26.8%
1.000 - 1.499	Motor			5 7.0%	2 2.8%	7 9.9%
	Motor & Mobil			1 1.4%		1 1.4%
1.500 - 1.999	Motor				2 2.8%	2 2.8%
	Motor & Mobil	1 1.4%				1 1.4%
TOTAL		21 29.6%	1 1.4%	19 26.8%	30 42.3%	71 100%

Sumber : Hasil Analisis Data 2006

Tabel 6. Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Penduduk Gunungpati Gol. I

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Motor	Angk. umum	
< 500	Tidak punya	11 25.0%			10 22.7%	21 47.7%
	Motor	1 2.3%	1 2.3%	5 11.4%	1 2.3%	8 18.2%
500 - 999	Tidak punya	1 2.3%			1 2.3%	2 4.5%
	Motor			6 13.6%	4 9.1%	10 22.7%
1.000 - 1.499	Motor			1 2.3%		1 2.3%
	Motor & Mobil			1 2.3%		1 2.3%

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Naik sepeda	Motor	Angk. umum	
1.500 – 1.999	Motor			1 2.3%		1 2.3%
TOTAL		13 29.5%	1 2.3%	14 31.8%	16 36.4%	44 100%

Sumber : Hasil Analisis Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan I terdapat 18,9 % penduduk yang berpenghasilan < Rp. 500.000,- dan tidak memiliki kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan angkutan umum, disamping itu juga terdapat 18,9 % penduduk Ngaliyan golongan I yang berpenghasilan Rp. 500.000,- s/d Rp. 999.000,- yang mempunyai sepeda motor menggunakan angkutan umum untuk melakukan perjalanan sehari-hari dengan nilai korelasi $r = 0,810$ yang berarti jumlah pendapatan mempengaruhi kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan.

Bagi penduduk Mijen golongan I terdapat sebanyak 19,7 % penduduk yang berpenghasilan < Rp. 500.000,- dan tidak memiliki kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan angkutan umum dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti jumlah pendapatan berpengaruh terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan. Sedangkan bagi

penduduk Gunungpati golongan I, terdapat sebanyak 25 % penduduk yang berpenghasilan < Rp. 500.000,- dan tidak memiliki kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan sehari-hari dengan berjalan kaki dengan nilai korelasi $r = 0,638$ yang berarti jumlah pendapatan mempengaruhi kepemilikan kendaraan dan moda yang digunakan.

Analisis Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda yang Digunakan Bagi Penduduk Golongan II

Untuk mengetahui moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan dari penduduk daerah pinggiran golongan II berdasarkan jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi, maka dilakukan analisis klasifikasi silang antara Jumlah Pendapatan, kepemilikan kendaraan dengan moda yang digunakan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 7. Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Penduduk Ngaliyan Gol. II

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Motor	Mobil	Angk. Umum	
< 500	Tidak punya	1 2.3%			1 2.3%	2 4.7%
	Motor		3 7.0%		2 4.7%	5 11.6%
	Motor & Mobil		1 2.3%			1 2.3%
500 - 999	Motor		2 4.7%		1 2.3%	3 7.0%

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMLIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Motor	Mobil	Angk. Umum	
1.000 - 1.499	Motor		7 16.3%		1 2.3%	8 18.6%
	Motor & Mobil		1 2.3%	1 2.3%		2 4.7%
1.500 - 1.999	Motor		17 39.5%		2 4.7%	19 44.2%
	Motor & Mobil				1 2.3%	1 2.3%
2.000 - 2.999	Motor				1 2.3%	1 2.3%
	Motor & Mobil		1 2.3%			1 2.3%
TOTAL		1 2.3%	32 74.4%	1 2.3%	9 20.9%	43 100%

Sumber : Hasil Analisis Data 2006

Tabel 8. Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Penduduk Mijen Gol. II

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMLIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Motor	Mobil	Angk. umum	
500 - 999	Tidak punya	1 2.6%				1 2.6%
	Motor		9 23.1%	2 5.1%	2 5.1%	13 33.3%
1.000 - 1.499	Motor		11 28.2%		2 5.1%	13 33.3%
1.500 - 1.999	Motor		4 10.3%		1 2.6%	5 12.8%
	Mobil			3 7.7%		3 7.7%
	Motor & Mobil		1 2.6%	1 2.6%		2 5.1%
2.000 - 2.999	Motor & Mobil			2 5.1%		2 5.1%
TOTAL		1 2.6%	25 64.1%	8 20.5%	5 12.8%	39 100%

Sumber : Hasil Analisis Data 2006

Tabel 9. Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Penduduk Gunungpati Gol. II

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMLIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Motor	Mobil	Angk. umum	
< 500	Tidak punya				1 3.3%	1 3.3%
	Motor				2 6.7%	2 6.7%
500 - 999	Tidak punya	1 3.3%			2 6.7%	3 10.0%
	Motor		5 16.7%		2 6.7%	7 23.3%

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMLIKAN KENDARAAN	MODA				TOTAL
		Jalan kaki	Motor	Mobil	Angk. umum	
	Motor & Mobil			1 3.3%		1 3.3%
1.000 - 1.499	Motor		7 23.3%			7 23.3%
	Motor & Mobil			3 10.0%		3 10.0%
1.500 - 1.999	Motor & Mobil		1 3.3%	2 6.7%		3 10.0%
2.000 - 3.000	Motor & Mobil		2 6.7%			2 6.7%
> 3.000	Motor		1 3.3%			1 3.3%
TOTAL		1 3.3%	16 53.3%	6 20.0%	7 23.3%	30 100%

Sumber : Hasil Analisis Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan II terdapat sebanyak 39,5 % penduduk yang berpenghasilan Rp. 1.500.000,- s/d Rp. 1.999.000 dan memiliki sepeda motor dalam melakukan perjalan sehari-hari menggunakan sepeda motor dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti jumlah pendapatan berpengaruh terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan. Bagi penduduk Mijen golongan II terdapat sebanyak 28,2 % penduduk yang berpenghasilan Rp. 1.000.000,- s/d Rp. 1.499.000,- dan memiliki sepeda motor dalam melakukan perjalan sehari-hari menggunakan sepeda motor dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti jumlah pendapatan berpengaruh terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan. Sedangkan bagi penduduk Gunungpati golongan II, terdapat sebanyak 23,3 % penduduk yang berpenghasilan Rp.

1.000.000,- s/d Rp. 1.499.000,- dan memiliki sepeda motor dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan sepeda motor dengan nilai korelasi $r = 0,777$ yang berarti jumlah pendapatan berpengaruh terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan.

Analisis Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan dan Moda yang Digunakan Bagi Penduduk Golongan III

Untuk mengetahui moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan dari penduduk daerah pinggiran golongan III berdasarkan jumlah pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi, maka dilakukan analisis klasifikasi silang antara Jumlah Pendapatan, kepemilikan kendaraan dengan moda yang digunakan yang hasilnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 10. Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Penduduk Ngaliyan Gol. III

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMLIKAN KENDARAAN	MODA			TOTAL
		Motor	Mobil	Angk. Umum	
500 - 999	Motor	3 11.5%			3 11.5%

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA			TOTAL
		Motor	Mobil	Angk. Umum	
	Motor & Mobil		1 3.8%	1 3.8%	2 7.7%
1.000 - 1.499	Motor & Mobil	2 7.7%			2 7.7%
1.500 - 1.999	Motor & Mobil	1 3.8%	4 15.4%		5 19.2%
2.000 - 2.999	Motor & Mobil	3 11.5%	2 7.7%		5 19.2%
> 3.000	Motor & Mobil	2 7.7%	7 26.9%		9 34.6%
TOTAL		11 42.3%	14 53.8%	1 3.8%	26 100%

Sumber : Hasil Analisis Data 2006

Tabel 11. Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Penduduk Mijen Gol. III

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA			TOTAL
		Motor	Mobil	Angk. umum	
500 - 999	Tidak punya			1 3.7%	1 3.7%
1.000 - 1.499	Tidak punya			1 3.7%	1 3.7%
	Motor	2 7.4%			2 7.4%
	Motor & Mobil		1 3.7%		1 3.7%
1.500 - 1.999	Motor & Mobil	7 25.9%	3 11.1%		10 37.0%
2.000 - 2.999	Motor & Mobil	2 7.4%	4 14.8%		6 22.2%
> 3.000	Motor & Mobil	2 7.4%	4 14.8%		6 22.2%
TOTAL		13 48.1%	12 44.4%	2 7.4%	27 100%

Sumber : Hasil Analisis Data 2006

Tabel 12. Jumlah Pendapatan, Kepemilikan Kendaraan & Moda Penduduk Gunungpati Gol. III

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA			TOTAL
		Motor	Mobil	Angk. umum	
1.000 - 1.499	Motor	1 6.3%			1 6.3%
	Mobil	1 6.3%			1 6.3%
	Motor & Mobil	1 6.3%			1 6.3%
1.500 - 1.999	Motor & Mobil	4 25.0%	1 6.3%		5 31.3%
2.000 - 3.000	Motor & Mobil	1 6.3%	2 12.5%	1 6.3%	4 25.0%
	Motor & Mobil		4 25.0%		4 25.0%

JML PENDAPATAN (dalam ribuan)	PEMILIKAN KENDARAAN	MODA			TOTAL
		Motor	Mobil	Angk. umum	
		8	7	1	16
TOTAL		50.0%	43.8%	6.3%	100%

Sumber : Hasil Analisis Data 2006

Bagi penduduk Ngaliyan golongan III terdapat sebanyak 26,9 % penduduk yang berpenghasilan > Rp. 3.000.000,- dan memiliki sepeda motor dan mobil dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan mobil dengan nilai korelasi $r = 0,707$ yang berarti jumlah pendapatan berpengaruh terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan. Bagi penduduk Mijen golongan III terdapat sebanyak 25,9 % penduduk yang berpenghasilan Rp. 1.500.000,- s/d Rp. 1.99.000,- dan memiliki sepeda motor dan mobil dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan sepeda motor dengan nilai korelasi $r = 0,816$ yang berarti jumlah pendapatan berpengaruh terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan. Sedangkan bagi penduduk Gunungpati golongan III, terdapat sebanyak 25 % penduduk yang berpenghasilan > Rp. 3.000.000,- dan memiliki sepeda motor dan mobil dalam melakukan perjalanan sehari-hari menggunakan mobil dengan nilai korelasi $r = 0,500$ yang berarti jumlah pendapatan kurang berpengaruh terhadap kepemilikan kendaraan pribadi dan moda yang digunakan.

PENUTUP

Terdapat kesamaan sebaran pergerakan penduduk kecamatan Mijen dengan penduduk Gunungpati, dimana sebaran pergerakan sehari-hari penduduknya, sebagian besar hanya di dalam wilayah kecamatannya masing - masing. Hal terjadi

karena di kecamatan Mijen apabila dilihat merupakan salah satu wilayah pengembangan kota yang mempunyai fasilitas penunjang lokal dan regional yang cukup lengkap. Kecamatan Mijen merupakan wilayah yang terletak di pinggiran kota yang akan dipercepat pertumbuhannya. Di kecamatan Mijen juga terdapat penggunaan lahan terencana (real estate), dengan perumahan yang dibangun merupakan perumahan berskala besar dengan kelengkapan fasilitas dan utilitas penunjang mandiri. Sedangkan sebaran pergerakan penduduk kecamatan Ngaliyan berbeda dengan kedua kecamatan tersebut diatas dimana sebaran pergerakan penduduknya sebagian besar menuju ke berbagai kecamatan lain di kota Semarang.

Hal ini karena kecamatan Ngaliyan dilewati jalur arteri primer yang menghubungkan kota Semarang dengan Kota Jakarta dan mempunyai batas administratif disebelah timur adalah kecamatan Semarang Barat juga kecamatan Ngaliyan merupakan daerah pinggiran yang paling dekat dengan pusat kota, sehingga dalam aktifitas penduduk untuk pemenuhan sehari-hari penduduk cenderung memilih keluar dari wilayahnya.

Hasil analisis diketahui bahwa penggunaan kendaraan pribadi menjadi pilihan utama bagi penduduk di daerah pinggiran, khususnya untuk golongan menengah dan golongan ekonomi kuat. Hal ini karena selain sudah memiliki kendaraan pribadi, juga karena ada kendala transportasi, yaitu belum seluruh

wilayah didaerah pinggiran terlayani angkutan umum terutama di wilayah kecamatan Ngaliyan. Dan untuk kecamatan Mijen, angkutan umum yang ada belum menjangkau seluruh wilayah kecamatan terutama untuk desa-desa yang ada di daerah pedalaman. Sedang untuk wilayah kecamatan Gunungpati, angkutan umum yang ada sudah cukup memadai, hal ini terlihat dengan telah tersedianya beberapa sarana angkutan seperti minibus dan mobil umum penumpang, tetapi penggunaan kendaraan pribadi tetap menjadi pilihan penduduk khususnya sepeda motor.

DAFTAR PUSTAKA

- Alvinsyah & Soehodho, S., 1997, *Dasar – Dasar Sistem Transportasi*, Laboratorium Transportasi Jurusan Sipil Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Jakarta.
- Morlok, E.K., 1988, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta Pusat.
- Richardson, A.J., 1982, *Transport Survey Methods*, Departmen of Civil Engineering Monash University
- Sugiyono, 2005, *Statistika untuk Penelitian*, Alfabeta, Bandung.
- Tamin, O.Z., 1997, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Institut Teknologi Bandung.
- Yunus, H.S., 2004, *Struktur Tata Ruang Kota*, Penerbit Pustaka Pelajar Offset, Yogyakarta