

## Perilaku Perjalanan pada Akhir Pekan oleh Rumah Tangga yang Tinggal di Daerah Pinggiran Kota Semarang

Ikfi Maryama Ulfa<sup>1</sup>, Djoko Suwandono<sup>2</sup>

Diterima : 30 Juni 2014

Disetujui : 14 Juli 2014

### ABSTRACT

Nowadays the activity of the population in the metropolitan cities on weekend have started to increase the impact on the serious congestion in city center where the entertainment facilities placed. Due to the inequality of facilities resulted by urban sprawl, residents in rural areas become a potential trip generation towards the central bussiness district (CBD) in accessing entertainment and recreation needs on weekend. These problems, can be more complicated due to an increase in welfare, population growth, and an increase in private vehicle ownership. Therefore, the necessary understanding of weekend travel behavior as a way to build a proper transport policy. This study uses a quantitative approach with frequency distribution and multiple linear regression as analysis tools to find the factors of spatial and non-spatial households that affect travel behavior. The study shows that households that live closer to the CBD will be encouraged to increase the travel frequency to meet social needs, recreation, and entertainment on weekend, while staying far away from the CBD will increase their travel distance. The trip will be varied in line with the changes in social conditions, demographic, and economic ownership of household such as children under 16 years of age, car ownership, increased revenue and expenditure entertainment by household.

**Keywords:** urban sprawl, weekend, travel behavior

### ABSTRAK

Dewasa ini aktivitas penduduk di kota metropolitan pada akhir pekan telah mengalami peningkatan yang berdampak pada munculnya kemacetan yang cukup serius di beberapa kawasan pusat hiburan kota. Seiring dengan adanya ketidakmerataan ketersediaan fasilitas akibat urban sprawl, penduduk di daerah pinggiran berpotensi sebagai bangkitan perjalanan menuju pusat kota (CBD) dalam mengakses kebutuhan hiburan dan rekreasi pada akhir pekan. Permasalahan tersebut, dapat semakin rumit seiring dengan adanya peningkatan kesejahteraan, pertumbuhan penduduk, dan peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi. Oleh karena itu, diperlukan pemahaman terhadap perilaku perjalanan akhir pekan sebagai langkah untuk membangun kebijakan transportasi yang tepat. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan alat analisis berupa distribusi frekuensi dan regresi linear berganda untuk menemukan faktor spasial dan non-spasial rumah tangga yang mempengaruhi perilaku perjalanan. Hasil studi menunjukkan bahwa rumah tangga yang tinggal semakin dekat dengan CBD akan terdorong untuk meningkatkan frekuensi perjalanan dalam memenuhi kebutuhan sosial, rekreasi, dan hiburan pada akhir pekan, sedangkan yang tinggal lebih jauh dengan CBD akan meningkatkan panjang perjalanan mereka. Perjalanan tersebut akan semakin bervariasi seiring dengan adanya perubahan kondisi sosial, demografi, dan ekonomi rumah tangga seperti kepemilikan anak usia dibawah 16 tahun, kepemilikan mobil, peningkatan pendapatan dan pengeluaran hiburan oleh rumah tangga.

**Kata kunci:** urban sprawl, akhir pekan, perilaku perjalanan

<sup>1</sup> Mahasiswa Magister Pembangunan Wilayah dan Kota, Undip, Semarang, Jawa Tengah

<sup>2</sup> Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Undip, Semarang, Jawa Tengah

Kontak Penulis : ikfimaryamaulfa@gmail.com

## PENDAHULUAN

Dewasa ini aktivitas penduduk di kota-kota metropolitan pada akhir pekan telah mengalami peningkatan, yang berdampak negatif pada tingginya volume lalu lintas dan terjadinya kemacetan yang cukup serius di beberapa kawasan pusat hiburan kota. Hal tersebut didorong oleh adanya pemberlakuan lima hari kerja, sehingga seseorang memiliki waktu akhir pekan yang lebih lama. Selain itu, adanya faktor peningkatan kesejahteraan penduduk serta peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi menjadikan mereka cenderung menghabiskan waktu akhir pekan dan sumberdaya yang dimiliki untuk beraktivitas rekreasi dan hiburan di luar rumah.

Perilaku perjalanan akhir pekan merupakan suatu keputusan rumah tangga yang dipengaruhi oleh banyak faktor non spasial, seperti ekonomi, sosial, dan demografi. Hal tersebut telah diteliti oleh Kitamura (2010) bahwa peningkatan pendapatan rumah tangga berbanding lurus terhadap jumlah perjalanan untuk maksud berekreasi maupun hiburan, serta oleh Min-Seung (2012) bahwa kepemilikan kendaraan pribadi meningkatkan keinginan rumah tangga untuk bepergian, sehingga berdampak pula pada meningkatnya permintaan perjalanan pada saat akhir pekan. Namun, seiring dengan adanya perkembangan perkotaan yang semakin terpisah jauh antara lokasi tempat tinggal dengan pusat aktivitas akibat *urban sprawl*, maka muncul banyak pendapat yang menyatakan bahwa aspek spasial merupakan faktor yang lebih mempengaruhi perilaku perjalanan dibandingkan dengan aspek non spasialnya (Naess, 2005 & 2013; Senbil et al, 2006; Kustiwan, 2007).

Pada kota yang berkembang secara menyebar, terjadi perembetan kenampakan fisik perkotaan ke arah luar, yaitu ke daerah pinggiran kota, terutama untuk memenuhi kebutuhan permukiman (Yunus, 2006). Hal tersebut berdampak pada sulitnya menyediakan pelayanan transportasi yang efektif, karena permintaan perjalanan dari kawasan-kawasan permukiman ini cenderung kecil-kecil dan terpencar. Perkembangan kota yang menyebar juga menjadikan adanya ketimpangan ketersediaan fasilitas antara pusat kota dengan daerah pinggirannya. Pusat kota dipenuhi oleh berbagai jenis lapangan pekerjaan dan fasilitas dengan kualitas terbaik, sedangkan fasilitas di daerah pinggiran cenderung terbatas dan hanya menyediakan kebutuhan-kebutuhan harian dengan kualitas standar (Naess, 2005). Kondisi tersebut menjadikan penduduk dari daerah pinggiran berpotensi sebagai bangkitan perjalanan menuju ke pusat kota, khususnya untuk memenuhi kebutuhan yang lebih lengkap seperti rekreasi dan hiburan pada saat akhir pekan. Namun, tanpa diiringi dengan penyediaan transportasi publik baik, maka perjalanan mereka mayoritas difasilitasi oleh kendaraan pribadi.

Permasalahan transportasi akibat peningkatan perjalanan akhir pekan tersebut kurang diimbangi dengan kebijakan transportasi yang sesuai. Kebijakan transportasi perkotaan saat ini sebagian besar hanya memprediksikan volume dan karakteristik lalu lintas pada saat hari kerja saja. Oleh sebab itu, diperlukan suatu kebijakan transportasi yang tepat untuk mengatasi permasalahan yang ada, salah satunya yaitu dengan mulai memahami perilaku perjalanan rumah tangga pada saat akhir pekan, yang dipengaruhi oleh karakteristik sosial, ekonomi, dan demografi, juga oleh karakteristik spasial tempat tinggal.

Kato et al (2006) menyebutkan bahwa perbedaan aksesibilitas tempat tinggal ke pusat pelayanan umum dapat mempengaruhi perilaku perjalanan. Semakin tinggi aksesibilitas tempat tinggal terhadap pusat kota akan meningkatkan frekuensi perjalanan untuk sosial dan rekreasi (Zhang, 2005), sedangkan Naess (2005) menyatakan bahwa semakin jauh dari pusat kota, panjang perjalanan semakin tinggi. Dengan melihat uraian di atas, maka pertanyaan

penelitian yang dirumuskan yaitu **bagaimana perilaku perjalanan yang dipengaruhi oleh faktor spasial dan non-spasial pada saat akhir pekan oleh rumah tangga yang tinggal di daerah pinggiran Kota Semarang?**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis permintaan perjalanan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat dengan cara memahami perilaku perjalanan pada saat akhir pekan oleh rumah tangga yang tinggal di daerah pinggiran Kota Semarang yang dipengaruhi oleh karakteristik spasial dan non spasial pada level rumah tangga. Penelitian ini mengambil wilayah studi yang mewakili dua karakteristik topografi Kota Semarang, yaitu Perumnas Tlogosari (Semarang bawah) dan Perumnas Banyumanik (Semarang atas). Penelitian ini merupakan kelanjutan dari penelitian sebelumnya yang mengenai perilaku perjalanan hari kerja dan akhir pekan oleh rumah tangga di Perumnas Banyumanik (Ulfa, 2013). Namun, penelitian ini dapat lebih baik dalam menjelaskan bagaimana struktur ruang (lokasi tempat tinggal) berpengaruh terhadap perilaku perjalanan. Perilaku perjalanan yang dianalisis adalah frekuensi dan panjang perjalanan dalam level rumah tangga pada saat akhir pekan. Hal ini dikarenakan, kedua perilaku tersebut merupakan perilaku perjalanan terukur yang paling terpengaruh akibat adanya perbedaan spasial dalam lokasi tempat tinggal. Karakteristik non-spasial rumah tangga juga turut dianalisis sebagai faktor yang turut mempengaruhi adanya perbedaan perilaku perjalanan rumah tangga di dua lokasi tersebut.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kuantitatif, tercermin dari adanya tinjauan teori yang mendasari peneliti untuk menemukan permasalahan, menemukan hipotesis, hingga menemukan posisi penelitian dalam khazanah ilmu pengetahuan secara lebih luas. Metode pengumpulan data berupa observasi dan kuisioner dengan teknik *memory call* untuk mengumpulkan informasi berupa *travel diary* rumah tangga saat akhir pekan (Sabtu dan Minggu). Jumlah sampel adalah 110 rumah tangga yang dibagikan secara sebanding dengan memperhatikan jumlah rumah tangga pada masing-masing perumnas, yaitu 38 rumah tangga Perumnas Banyumanik dan 62 rumah tangga Perumnas Tlogosari. Pengambilan sampel menggunakan *simple random sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel yang dilakukan secara acak atau diundi tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi (Eriyanto, 2007), sehingga keseluruhan unit populasi memiliki kesempatan yang sama untuk dijadikan sampel penelitian.

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian yaitu:

1. Distribusi Frekuensi → Untuk mendeskripsikan karakteristik spasial lokasi tempat tinggal, karakteristik sosial-demografi dan ekonomi rumah tangga, dan pola perjalanan rumah tangga pada saat akhir pekan berupa diagram-distribusi frekuensi serta tabel.
2. Regresi Linear Berganda → Untuk mengetahui aspek non-spasial apa saja yang secara signifikan mempengaruhi perilaku perjalanan rumah tangga pada saat akhir pekan.

**TABEL 1**  
**VARIABEL TERIKAT PENELITIAN**

| VARIABEL TERIKAT                              | KODE         | SATUAN            |
|---|--------------|-------------------|
| Frekuensi Perjalanan/ <i>Travel Frequency</i> | ( $Y_{TF}$ ) | Jumlah pergerakan |
| Panjang Perjalanan/ <i>Travel Distance</i>    | ( $Y_{TD}$ ) | Kilometer         |

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2014

**TABEL 2**  
**VARIABEL BEBAS PENELITIAN**

| ASPEK DEMOGRAFI |                                  | ASPEK SOSIAL   | ASPEK EKONOMI                           |                 |                          |
|-----------------|----------------------------------|----------------|---|-----------------|--------------------------|
| X <sub>1</sub>  | Jumlah Anggota Keluarga          | X <sub>6</sub> | Tingkat Pendidikan Kepala Keluarga      | X <sub>10</sub> | Pendapatan Rumah Tangga  |
| X <sub>2</sub>  | Usia Kepala Keluarga             | X <sub>7</sub> | Status Pekerjaan Kepala Keluarga        | X <sub>11</sub> | Pengeluaran Makan        |
| X <sub>3</sub>  | Jumlah Anak Usia Dibawah 5 Tahun | X <sub>8</sub> | Karakteristik Pekerjaan Kepala Keluarga | X <sub>12</sub> | Pengeluaran Perumahan    |
| X <sub>4</sub>  | Jumlah Anak Usia 6-16 Tahun      | X <sub>9</sub> | Kepemilikan Mobil                       | X <sub>13</sub> | Pengeluaran Transportasi |
| X <sub>5</sub>  | Jumlah Anak Usia >16 Tahun       |                |   | X <sub>14</sub> | Pengeluaran Hiburan      |

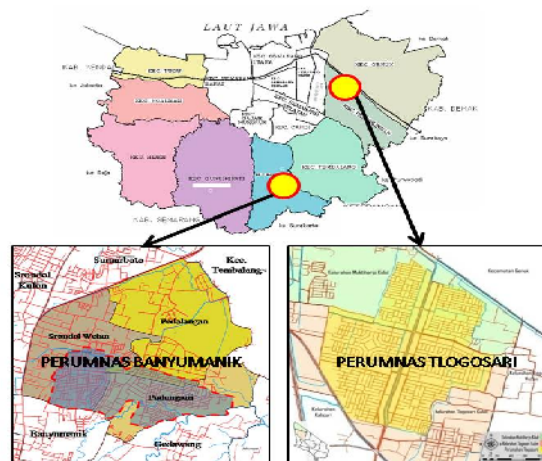
Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2014

**GAMBARAN UMUM**

Perumnas Tlogosari dan Perumnas Banyumanik merupakan perumnas terbesar yang terletak di pinggiran Kota Semarang. Saat ini keduanya telah berkembang menjadi sebuah permukiman yang lengkap dengan segala fasilitas pemenuh kebutuhan standar misalnya sekolah, tempat belanja, tempat makan, masjid, dan puskesmas. Penduduk yang tinggal juga mayoritas bergolongan ekonomi menengah dengan rata-rata pekerjaan sebagai pegawai negeri maupun swasta. Lokasi perumahan yang sama-sama jauh dari pusat kota sebagai pusat beraktivitas membuat sebagian besar penduduk bergantung terhadap kendaraan pribadi mobil dan motor yang dianggap lebih efisien untuk menunjang segala aktivitas mereka.

Dibandingkan Perumnas Banyumanik, Perumnas Tlogosari memiliki jarak yang lebih dekat dengan pusat Kota Semarang, sehingga mudah bagi penduduk untuk membeli kebutuhan dan mendapatkan pelayanan yang lebih lengkap dan lebih baik.

Meskipun Perumnas Banyumanik dan Tlogosari memiliki beberapa kesamaan, namun dari segi karakteristik fisik alam keduanya jelas berbeda. Perumnas Banyumanik berada pada kawasan Semarang atas yang aman dari bencana banjir, sedangkan Perumnas Tlogosari sering terkena dampak banjir saat musim hujan karena topografinya yang datar di daerah Semarang bawah.



Sumber: Hasil Observasi Peneliti, 2014

**GAMBAR 1**  
**PERUMNAS BANYUMANIK DAN PERUMNAS TLOGOSARI**



Sumber: Hasil Observasi Peneliti, 2014

**GAMBAR 2**  
**KONDISI FISIK PERUMNAS TLOGOSARI DAN PERUMNAS BANYUMANIK**

## KAJIAN TEORI

Berikut adalah beberapa sumber literatur mengenai perilaku perjalanan, dimana peneliti-peneliti biasanya membandingkan perubahan permintaan perjalanan antara hari kerja (*weekday*) dan akhir pekan (*weekend*) dengan menganalisis data hasil survei terhadap perjalanan rumah tangga. Penelitian ini berfokus terhadap perilaku perjalanan rumah tangga yang tinggal di daerah pinggiran kota pada saat akhir pekan, yang dipengaruhi oleh kelompok faktor spasial tempat tinggal dan kelompok faktor non-spasial yaitu demografi, sosial, dan ekonomi.

**TABEL 3**  
**REVIEW LITERATUR**

| PENELITI                  | ISI   |
|---------------------------|---|
| Ashish Agarwal, 2004      | Perbedaan antara perilaku perjalanan hari kerja dan akhir pekan berdasarkan karakteristik individu, rumah tangga, dan karakteristik perjalanan  |
| Min-Seung, et al, 2012    | Faktor-faktor pelaku perjalanan seperti pendapatan, kepemilikan mobil, dan liburan yang mempengaruhi pola perjalanan akhir pekan dan perbedaannya dengan hari kerja   |
| Peter Naess, 2005         | Perilaku perjalanan (aktivitas, lokasi aktivitas, pemilihan rute, dan pemilihan moda) pada hari kerja yang dipengaruhi oleh lokasi perumahan (struktur kota) berupa jarak dan kepadatan di Kota Kopenhagen, Denmark |
| Peter Naess, 2013         | Perilaku perjalanan (aktivitas, lokasi aktivitas, pemilihan rute, dan pemilihan moda) pada hari kerja yang dipengaruhi oleh lokasi perumahan (struktur kota) berupa jarak dan kepadatan di Kota Hangzhou, China     |
| Hironori Kato, et al 2006 | Komparasi antara interaksi antar anggota rumah tangga pada saat hari kerja dan akhir pekan pada dua kota yang berbeda dalam memilih jenis aktivitas, alokasi waktu, dan alokasi biaya aktivitas.                    |
| Ming Zhang, 2005          | Pengaruh aksesibilitas spasial (bentuk kota) dalam mempengaruhi aktivitas non-kerja individu, waktu perjalanan, dan frekuensi perjalanan  |
| Ryuichi Kitamura, 2010    | Pengaruh gaya hidup individu terhadap perilaku perjalanan hari kerja dan akhir pekan  |

Sumber: Peneliti, 2014

## ANALISIS PERILAKU PERJALANAN RUMAH TANGGA PADA AKHIR PEKAN

### Identifikasi Aspek Non-Spasial Rumah Tangga

Secara umum, karakteristik non-spasial diantara kedua wilayah studi tidak terlalu berbeda. Hal ini dikarenakan keduanya sama-sama merupakan wilayah perumnas dengan karakteristik sosial, ekonomi, dan demografi yang hampir homogen. Berikut adalah temuan studi mengenai karakteristik spasial, yang terdiri atas karakteristik demografi, sosial, dan spasial yang lebih detail:

#### a. Karakteristik Demografi

Rata-rata rumah tangga berjumlah 4 orang yang terdiri atas ayah, ibu, dan 2 orang anak, dengan tahapan hidup rumah tangga yang mendominasi adalah kepala rumah tangga usia produktif, yaitu *younger parents* (37,5%) di Perumnas Banyumanik, dan *mid-life families* (50%) di Perumnas Tlogosari, sehingga pergerakan untuk memenuhi kebutuhan pokok rumah tangga serta keinginan berefreshing pada saat akhir pekan masih sangat tinggi.

#### b. Karakteristik Sosial

Mayoritas kepala keluarga di Perumnas Banyumanik dan Perumnas Tlogosari berstatus sebagai pekerja (>83%), yaitu swasta dan PNS yang sama-sama memiliki hari libur rutin. Kepala rumah tangga di Perumnas Tlogosari berlatar pendidikan lebih tinggi yaitu S1 sebanyak 40,32%, sedangkan di Perumnas Banyumanik adalah SMA 35,42%.

Sebanyak 58,06% rumah tangga di Perumnas Tlogosari memiliki mobil dan motor, sedangkan di Perumnas Banyumanik sebanyak 50%. Sepeda motor cenderung digunakan untuk kebutuhan produktif, yaitu aktivitas yang berorientasi pada produksi/kegiatan yang menghasilkan keuangan dan jaminan jangka panjang seperti bekerja, sedangkan mobil pribadi cenderung digunakan untuk aktivitas bersama keluarga berupa silaturahmi, beribadah dan rekreasi keluarga.

#### c. Karakteristik Ekonomi

Rumah tangga di kedua perumnas tidak ada yang termasuk ke dalam golongan ekonomi rendah dikarenakan seluruh rumah tangga berpendapatan di atas UMR Kota Semarang, yaitu Rp 1,2 juta per bulan. Kelompok pendapatan yang paling mendominasi adalah 2,6-5 juta per bulan, sedangkan rata-rata pendapatan rumah tangga di Perumnas Tlogosari adalah Rp 5,8 juta per bulan atau sedikit lebih tinggi dibandingkan Perumnas Banyumanik yang berjumlah Rp 5,4 juta per bulan. Semakin tinggi pendapatan, semakin tinggi pula pergerakan rumah tangga akibat meningkatnya konsumsi rumah tangga. Rumah tangga di kedua wilayah studi sama-sama memiliki pengeluaran non-konsumsi yang lebih tinggi dibandingkan konsumsi, sehingga menjadi salah satu indikasi bahwa kesejahteraan penduduk juga cukup tinggi.

### Identifikasi Aspek Spasial Rumah Tangga

TABEL 4  
KARAKTERISTIK SPASIAL TEMPAT TINGGAL

| Karakteristik Spasial      | Perumnas Tlogosari | Perumnas Banyumanik |
|----------------------------|--------------------|---------------------|
| <b>Aksesibilitas</b>       |                    |                     |
| Jarak ke CBD               | 7.53 Km            | 14.25 Km            |
| Waktu Tempuh ke CBD        | 19.35 menit        | 39.2 menit          |
| Kepadatan Guna Lahan       | 266.72 m           | 345.69 m            |
| Jarak ke Fasilitas Sekolah | 143.87 m           | 214.38 m            |
| Jarak ke Fasilitas Belanja | 185.81 m           | 331.25 m            |

| Karakteristik Spasial           | Perumnas Tlogosari | Perumnas Banyumanik |
|---------------------------------|--------------------|---------------------|
| Jarak ke Fasilitas Rekreasi     | 625 m              | 887,5 m             |
| Jarak ke Fasilitas Ibadah       | 128,71 m           | 118,75 m            |
| Jarak ke Fasilitas Kesehatan    | 279,84 m           | 281,88 m            |
| Jarak ke Jaringan Angkutan Umum | 120,34 m           | 134,68 m            |
| Kondisi Fisik Alam              |                    |                     |
| Ketinggian                      | 4 mdpl             | 270 mdpl            |
| Resiko Banjir/Tidak             | Banjir             | Tidak Banjir        |

Sumber: Peneliti, 2014

#### a. Aksesibilitas

Perumnas Tlogosari memiliki aksesibilitas yang lebih tinggi dibandingkan dengan Perumnas Banyumanik. Hal tersebut dikarenakan adanya jarak yang lebih dekat ke pusat kota, sehingga waktu tempuh yang dibutuhkan untuk mengakses berbagai jenis pelayanan di pusat kota menjadi lebih singkat. Meskipun Perumnas Tlogosari memiliki kepadatan guna lahan yang lebih tinggi dibandingkan Perumnas Banyumanik, namun secara umum keduanya sama-sama memiliki kedekatan akses terhadap fasilitas lokal. Sayangnya, kemudahan akses terhadap fasilitas lokal tersebut belum mampu meredam tingginya kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi oleh penduduk.

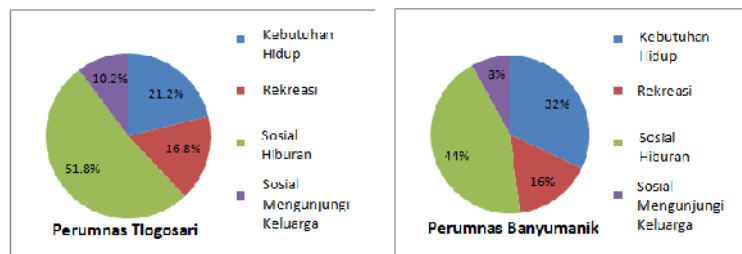
#### b. Kondisi Fisik Alam

Perumnas Tlogosari memiliki topografi datar memberikan kelemahan adanya resiko terhadap terjadinya banjir pada saat musim hujan sehingga mempersulit pergerakan penduduk, sedangkan Perumnas Banyumanik memiliki topografi tinggi memberikan keuntungan berupa terbebasnya dari resiko banjir sehingga aktivitas masih tetap berjalan.

### Pengaruh Faktor Spasial terhadap Pola Perjalanan Akhir Pekan Rumah Tangga

#### a. Pemilihan Jenis Aktivitas

Aktivitas sosial hiburan merupakan aktivitas yang paling disukai oleh seluruh rumah tangga. Namun, persentase rumah tangga di Perumnas Tlogosari lebih tinggi daripada Perumnas Banyumanik dikarenakan kedekatannya dengan pusat kota. Persentase aktivitas pemenuhan kebutuhan hidup lebih tinggi oleh rumah tangga di Perumnas Banyumanik karena akhir pekan merupakan kesempatan untuk berbelanja barang berkualitas yang tidak setiap hari ditemukan dengan mudah di dekat rumahnya. Aktivitas rekreasi memiliki nilai persentase yang hampir sama besar bagi rumah tangga di kedua perumnas.

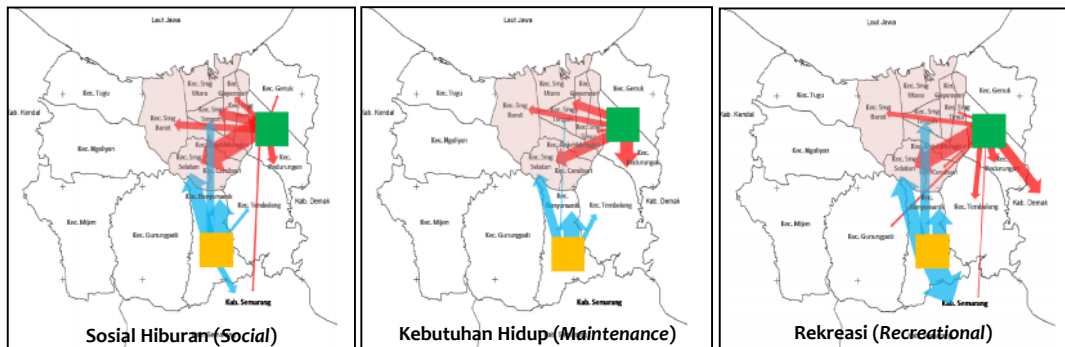


Sumber: Hasil Analisis, 2014

**GAMBAR 3**  
**PEMILIHAN JENIS AKTIVITAS**

**b. Pemilihan Lokasi Aktivitas**

Pemilihan lokasi aktivitas kebutuhan hidup didominasi oleh pusat perbelanjaan di sekitar lingkungan tempat tinggal. Lokasi favorit untuk aktivitas rekreasi bagi rumah tangga Perumnas Banyumanik adalah Kabupaten Semarang, sedangkan Perumnas Tlogosari lebih menyukai rekreasi yang terletak di kawasan pusat kota. Pemilihan lokasi aktivitas sosial hiburan bagi kedua perumnas terpusat pada kawasan pusat Kota Semarang. Pilihan lokasi aktivitas pemenuhan kebutuhan hidup yang tertuju ke pusat kota (CBD) biasanya dimotivasi oleh keinginan mendapatkan pelayanan dan kualitas yang lebih baik. Meskipun jarak yang ditempuh harus lebih jauh, biaya lebih mahal, memakan waktu yang lama, bahkan terkadang macet. Namun, adanya barang-barang kebutuhan yang lebih lengkap dan variatif di pusat kota menjadi motivasi utama.



Sumber: Hasil Analisis, 2014

**GAMBAR 4**  
**PETA PEMILIHAN LOKASI AKTIVITAS AKHIR PEKAN**

**a. Frekuensi dan Panjang Perjalanan**

**TABEL 5**  
**FREKUENSI DAN PANJANG PERJALANAN**

| POLA PERJALANAN                | PERUMNAS TLOGOSARI | PERUMNAS BANYUMANIK |
|--------------------------------|--------------------|---------------------|
| Rata-Rata Frekuensi Perjalanan | 3.53               | 2.58                |
| Rata-Rata Panjang Perjalanan   | 22.31              | 26.75               |

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2014

Rata-rata frekuensi perjalanan rumah tangga Perumnas Tlogosari lebih tinggi dibandingkan Perumnas Banyumanik. Tingginya frekuensi perjalanan oleh rumah tangga di Perumnas Tlogosari dikarenakan lokasi tempat tinggal yang lebih dekat dengan pusat kota, sehingga mereka sering melakukan perjalanan tunggal, misalnya siang hari berangkat dari rumah ke Simpanglima lalu pulang, kemudian malam hari pergi beli makan di luar lalu pulang lagi. Hal ini sama seperti yang diungkapkan oleh Zhang (2005) bahwa frekuensi perjalanan untuk sosial dan rekreasi semakin meningkat seiring dengan semakin mudahnya aksesibilitas tempat tinggal terhadap pusat kota. Dengan demikian, hasil penelitian ini memastikan bahwa frekuensi perjalanan non-bekerja sangat berhubungan dengan aksesibilitas spasial yang lebih tinggi.

Meskipun frekuensi perjalanan oleh rumah tangga Perumnas Banyumanik rendah, namun panjang perjalanannya lebih tinggi. Perjalanan akhir pekan yang memang didominasi oleh aktivitas sosial hiburan lebih banyak tertuju di pusat kota menjadikan



panjang perjalanan yang harus ditempuh lebih jauh. Adanya perilaku menempuh perjalanan yang semakin jauh seiring dengan lokasi tempat tinggal yang semakin jauh dengan pusat kota ini sekaligus membenarkan apa yang telah diteliti oleh Naess (2005). Semakin jauh lokasi tempat tinggal terhadap pusat kota, semakin tinggi pula panjang perjalanan. Mereka tidak memperlakukan adanya jarak yang jauh tersebut, melainkan lebih mementingkan kepuasan pelayanan fasilitas.

### **Faktor Non-Spasial Rumah Tangga yang Mempengaruhi Perilaku Perjalanan Akhir Pekan**

**TABEL 6**  
**FAKTOR NON-SPASIAL YANG MEMPENGARUHI PERILAKU PERJALANAN**

| VARIABEL NON-SPASIAL             | FREKUENSI PERJALANAN | PANJANG PERJALANAN |
|----------------------------------|----------------------|--------------------|
| Usia KK                          | (-) 0.364            |                    |
| Jumlah Anak Usia Dibawah 5 Tahun | (-) 0.343            | (-) 0.431          |
| Jumlah Anak Usia 6-16 Tahun      |                      | 0.351              |
| Status Pekerjaan                 |                      | 0.218              |
| Kepemilikan Mobil                | 0.406                | 0.231              |
| Pendapatan                       |                      | 0.346              |
| Pengeluaran Transportasi         |                      | 0.231              |
| Pengeluaran Hiburan              | 0.390                | 0.427              |

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2014

Keterangan: Hanya variabel yang signifikan pada  $\alpha \leq 0.05$  yang ditampilkan

Adanya faktor demografi yang sama-sama mempengaruhi kedua variabel terikat berupa panjang dan frekuensi perjalanan, mengindikasikan bahwa tipe rumah tangga menjadi dasar penentu perilaku perjalanan rumah tangga pada suatu wilayah. Oleh karena itu, perilaku perjalanan dapat dibeda-bedakan berdasarkan tipe rumah tangganya.

Usia kepala keluarga dan jumlah anak usia dibawah 5 tahun berhubungan negatif dengan frekuensi perjalanan. Artinya bahwa semakin tua usia ayah, frekuensi perjalanan dengan menggunakan kendaraan bermotor akan semakin sedikit. Jika rumah tangga memiliki anak dengan usia di bawah 5 tahun, juga akan cenderung mengurangi frekuensi perjalanan mereka. Beberapa responden beralasan bahwa anak-anak kecil suka membuat kerepotan, apalagi jika rewel, sedangkan responden lain mengatakan bahwa usia anak yang terlalu kecil masih rentan diajak bepergian, terlebih lagi jika tidak memiliki mobil. Jumlah anak usia 6-16 tahun mempengaruhi panjang perjalanan dikarenakan usia tersebut biasanya anak berada pada tahap serba ingin tahu dan cenderung memiliki keinginan yang banyak, sehingga mereka memiliki referensi mengenai tempat-tempat hiburan yang lebih bervariasi. Oleh karena itu, akhir pekan merupakan kesempatan bagi orang tua dan anak, yang sama-sama libur untuk mengikuti keinginan sang anak sambil orang tua juga berefreshing.

Faktor sosial berupa kepemilikan kendaraan pribadi yang mempengaruhi frekuensi perjalanan menunjukkan bahwa rumah tangga dengan kepemilikan mobil memiliki peluang yang lebih besar untuk melakukan perjalanan akhir pekan dibandingkan dengan rumah tangga yang hanya memiliki sepeda motor. Mobil memiliki kapasitas yang besar dengan tingkat keamanan dan kenyamanan yang tinggi untuk digunakan bepergian bersama-sama saat akhir pekan. Apalagi dengan lokasi rumah tangga yang sama-sama di daerah pinggiran, mobil merupakan jenis kendaraan pribadi yang sangat diandalkan untuk menempuh perjalanan dengan jarak yang cukup jauh. Hal ini semakin didukung oleh adanya variabel ekonomi yang berhubungan positif dengan frekuensi perjalanan, yaitu pengeluaran hiburan rumah tangga. Semakin tinggi rumah tangga mengalokasikan pengeluaran untuk hiburan, semakin sering pula ia akan melakukan

perjalanan akhir pekan, terutama untuk aktivitas-aktivitas hiburan yang membutuhkan biaya seperti rekreasi renang, nonton, dan makan di luar.

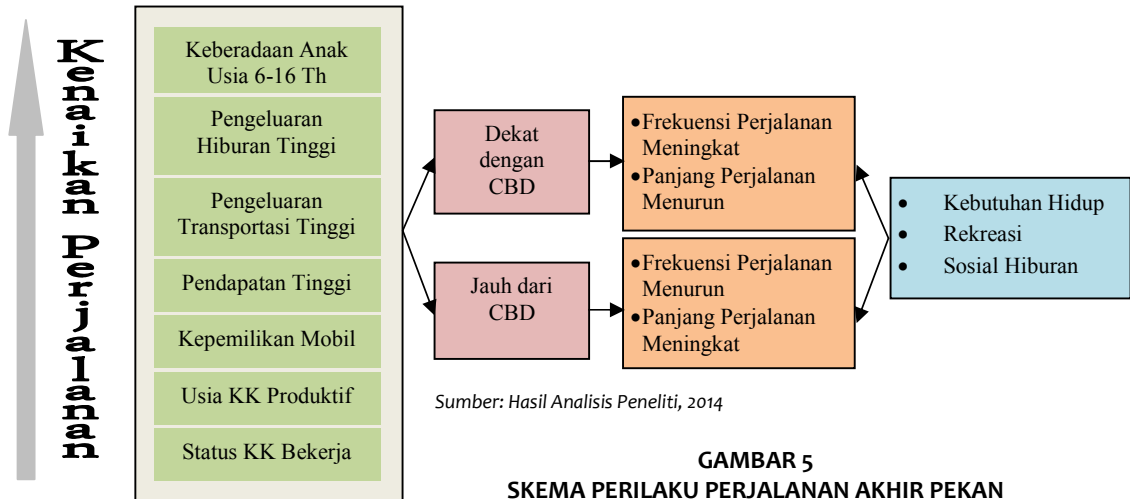
### **Perilaku Perjalanan Akhir Pekan Rumah Tangga yang Dipengaruhi oleh Faktor Spasial dan Non-Spasial**

Hasil analisis spasial menyatakan bahwa perbedaan jarak lokasi tempat tinggal terhadap pusat kota akan menghasilkan perilaku perjalanan rumah tangga yang berbeda, sedangkan hasil analisis non-spasial menyatakan bahwa usia kepala rumah tangga dan kepemilikan anak mempengaruhi bagaimana pola perjalanan rumah tangga. Berdasarkan hal tersebut, skema ini akan dibedakan berdasarkan lokasi spasial dua wilayah, yaitu Perumnas Tlogosari yang memiliki jarak ke pusat kota lebih dekat dan Perumnas Banyumanik yang memiliki jarak ke pusat kota lebih jauh, serta dibedakan berdasarkan tipe rumah tangga yaitu terdiri atas *younger couples*, *younger parents*, *mid-life families*, *mid-life household*, dan *older household*. Selanjutnya, karakteristik non-spasial lainnya pada masing-masing tipe rumah tangga di kedua wilayah studi juga turut dijadikan sebagai faktor yang mempengaruhi perilaku perjalanan.

Berikut adalah perilaku-perilaku rumah tangga pada saat akhir pekan:

- Perjalanan semakin sedikit seiring dengan semakin tuanya usia kepala rumah tangga dan keberadaan anak usia dibawah 5 tahun.
- Rumah tangga yang memiliki anak usia 6-16 tahun cenderung sering bepergian pada saat akhir pekan karena anak berada pada tahap serba ingin tahu dan cenderung memiliki keinginan yang banyak, sehingga mereka memiliki referensi mengenai tempat-tempat hiburan yang lebih bervariasi.
- Rumah tangga yang memiliki mobil pribadi berpotensi untuk melakukan perjalanan yang semakin tinggi, dan cenderung bertambah tinggi jika variabel ekonomi seperti pendapatan, pengeluaran transportasi dan pengeluaran hiburan meningkat.
- Rumah tangga yang hanya memiliki motor pribadi untuk bepergian bersama seluruh anggota keluarga biasanya memilih lokasi yang tidak terlalu jauh. Terkadang hanya salah satu orang tua yang bepergian untuk mengantar anak sesuai kebutuhan.
- Rumah tangga yang tinggal lebih jauh dari pusat kota memiliki panjang perjalanan lebih jauh, dan cenderung melakukan perjalanan secara berantai (*chain trip*). Namun, frekuensi perjalanan mereka lebih sedikit untuk aktivitas hiburan dan rekreasi dibandingkan dengan rumah tangga yang tinggal dekat dengan pusat kota.
- Perbedaan kondisi topografi tempat tinggal dapat berpengaruh terhadap preferensi pemilihan lokasi rekreasi.
- Perbedaan aksesibilitas tempat tinggal terhadap pusat kota menjadikan rumah tangga memiliki perbedaan keinginan/minat dalam melakukan aktivitas rekreasi dan hiburan pada saat akhir pekan. Semakin dekat dengan pusat kota, minat tersebut semakin tinggi karena mudah dalam pencapaiannya.

Berdasarkan hasil analisis, karakteristik rumah tangga *mid life families* dan *younger parents* yang masih memiliki anak berusia 6-16 tahun dengan kepala rumah tangga bertstatus sebagai pekerja, memiliki mobil pribadi dengan golongan pendapatan  $\geq 2,6$  juta, golongan pengeluaran transportasi  $>11\%$ , dan pengeluaran hiburan  $>10\%$  yang tinggal di daerah bertopografi datar dan memiliki kedekatan jarak dengan pusat kota memiliki frekuensi perjalanan yang paling tinggi diantara tipe rumah tangga lainnya, sedangkan karakteristik rumah tangga demikian dengan tempat tinggal yang bertopografi tinggi dan memiliki jarak lebih jauh dengan pusat kota memiliki panjang perjalanan paling tinggi pada saat akhir pekan dalam memenuhi kebutuhan kebutuhan hidup, rekreasi, maupun sosial.



## KESIMPULAN

Faktor spasial lebih mempengaruhi bagaimana keputusan perjalanan rumah tangga dibandingkan faktor non spasialnya. Faktor spasial yang dimaksud adalah jarak tempat tinggal terhadap pusat pelayanan utama kota (biasanya CBD) yang merupakan pusat dari segala fasilitas pemenuh kebutuhan. Tempat tinggal yang semakin dekat dengan pusat kota memiliki aksesibilitas yang semakin tinggi, dan akan mendorong rumah tangga untuk meningkatkan frekuensi perjalanan dalam memenuhi kebutuhan sosial, rekreasi, dan hiburan pada saat akhir pekan, sedangkan tempat tinggal yang semakin jauh dari pusat kota menyebabkan rumah tangga menempuh panjang perjalanan yang semakin jauh. Hal ini dikarenakan pemilihan lokasi aktivitas akhir pekan dimotivasi oleh keinginan untuk mencapai kepuasan dan pelayanan fasilitas seperti harga, kualitas, dan jenis dibandingkan meminimalisir jarak, sehingga dalam hal ini pusat kota menjadi lokasi aktivitas yang paling banyak dituju. Hasil penelitian ini sesuai dengan pernyataan Zhang (2005) bahwa frekuensi perjalanan untuk sosial dan rekreasi semakin meningkat seiring dengan semakin mudahnya aksesibilitas tempat tinggal terhadap pusat kota. Apabila lokasi tempat tinggal terhadap pusat kota semakin jauh, panjang perjalanan akan semakin tinggi (Naess, 2005). Akan tetapi, dibandingkan frekuensi perjalanan, panjang perjalanan dipengaruhi oleh lebih banyak faktor non-spasial, menandakan bahwa rumah tangga mempertimbangkan lebih banyak hal untuk menempuh perjalanan jauh. Maka akan lebih tepat jika panjang perjalanan merupakan perilaku perjalanan yang paling terpengaruh bagi rumah tangga yang tinggal lebih jauh dari pusat kota, sedangkan frekuensi perjalanan lebih berpengaruh bagi rumah tangga yang tinggal dekat dengan kawasan pusat kota.

Ketika aksesibilitas meningkat, frekuensi perjalanan juga meningkat, sebaliknya bila aksesibilitas menurun akan tercipta panjang perjalanan yang semakin tinggi dengan didominasi penggunaan kendaraan pribadi. Akan tetapi, perubahan ini tidak sama untuk berbagai jenis tujuan aktivitas. Peningkatan frekuensi dan panjang perjalanan akibat perbedaan aksesibilitas tersebut adalah untuk aktivitas sosial hiburan, mengingat bahwa aktivitas ini memiliki persentase pilihan aktivitas tertinggi diantara keseluruhan aktivitas non-bekerja pada saat akhir pekan. Kemudian, panjang dan frekuensi perjalanan tersebut akan semakin meningkat dan bervariasi seiring dengan adanya perubahan kondisi sosial, demografi, dan ekonomi rumah

tangga seperti kepemilikan anak usia dibawah 16 tahun, kepemilikan mobil, peningkatan pendapatan dan pengeluaran hiburan oleh rumah tangga.

Jika frekuensi dan panjang perjalanan meningkat, maka dapat dipastikan konsekuensi dalam bidang transportasi dan lingkungan juga turut meningkat. Misalnya, peningkatan kemacetan lalu lintas dan polusi udara (akibat meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi), terutama di kawasan pusat kota yang menjadi tumpuan dari beberapa tujuan perjalanan, baik oleh penduduk yang tinggal di pusat kota itu sendiri maupun oleh penduduk dari daerah pinggirannya. Hal tersebut berakibat pada menurunnya keuntungan yang seharusnya diperoleh dari adanya potensi aksesibilitas yang tinggi, misalnya potensi transportasi berupa kemudahan penggunaan berbagai alternatif kendaraan untuk bepergian seperti berjalan, naik sepeda, dan angkutan umum dan potensi sosial ekonomi. Namun, nampaknya hal tersebut semakin sulit diwujudkan mengingat kondisi pelayanan angkutan umum penumpang yang masih belum sesuai dengan harapan masyarakat, sehingga turut mendorong rumah tangga pada masa ini untuk memiliki dan menggunakan kendaraan pribadi pada hampir keseluruhan aktivitasnya. Pada akhirnya perilaku tersebut menjadikan adanya berbagai permasalahan transportasi di kota-kota metropolitan yang perkembangannya terjadi secara *sprawl* seperti di Kota Semarang ini. Oleh sebab itu, perencana transportasi harus mulai mengantisipasi dampak tersebut dengan cara mempertimbangkan perilaku perjalanan akhir pekan sama pentingnya dengan perjalanan hari kerja untuk membuat kebijakan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Eriyanto. 2007. *Teknik Sampling Analisis Opini Publik*. Yogyakarta: LKis.
- Kato, Hironori et al. 2006. *Joint Resource Allocation Model of Household Consisting of a Husband, a Wife and a Child for Non-Work Activities: Comparative Analysis of Tokyo and Toyama, Japan*. Swiss: Conference Paper Swiss Transport Research Conference.
- Kitamura, Ryuichi. 2010. *Life Style and Travel Demand*. University of California at Davis, USA, *Transportation*, Vol. 36 : 679-710.
- Min-Seung, Song. et al. 2012. *A Study on Weekend Travel Patterns by Individual Characteristics in The Seoul Metropolitan Area*. Yonsei University, South Korea. International Conference on Transport, Environment and Civil Engineering (ICTEC 2012) Kuala Lumpur (Malaysia).
- Naess, Petter. 2005. *Residential Location Affects Travel Behaviour-But How and Why? The Case of Copenhagen Metropolitan Area*. Aalborg University Denmark, *Progress in Planning* 63 : 167-257.
- \_\_\_\_\_. 2013. *Residential Location, Transport Rationales and Daily Life Travel Behaviour: The Case of Hangzhou Metropolitan Area, China*. Norway. *Progress in Planning*, 79 (2013) 1-50
- Ulfa, Ikfi Maryama. 2013. *Perilaku Perjalanan Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor yang Tinggal di Daerah Pinggiran Kota Semarang (Studi Kasus: Perumnas Banyumanik, Kecamatan Banyumanik)*. Tugas Akhir tidak diterbitkan, Program Studi Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro, Semarang.
- Zhang, Min. 2005. *Exploring The Relationship Between Urban Form and Nonwork Travel Thgough Time Use Analysis*. The University of Texas Austin. *Landscape and Urban Planning*, 244-261.