

**STUDI POLA PERGERAKAN PENDUDUK PEKERJA DI DAERAH  
HINTERLAND KOTA MAKASSAR**

**(Studi Kasus Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota  
Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, dan Kecamatan  
Somba Opu Kabupaten Gowa)**

**OLEH**

**ISWAHYUDIN**

**MPW 45 11 019**

**UNIVERSITAS**

**BOSOWA**



**PROGRAM PASCASARJANA**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

**UNIVERSITAS BOSOWA**

**2017**

**STUDI POLA PERGERAKAN PENDUDUK PEKERJA DI DAERAH  
HINTERLAND KOTA MAKASSAR**

**(Studi Kasus Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota  
Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, dan Kecamatan  
Somba Opu Kabupaten Gowa)**

**OLEH**

**ISWAHYUDIN**

**MPW 45 11 019**

**UNIVERSITAS**

**BOSOWA**



**PROGRAM PASCASARJANA**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

**UNIVERSITAS BOSOWA**

**2017**

**STUDI POLA PERGERAKAN PENDUDUK PEKERJA DI DAERAH  
HINTERLAND KOTA MAKASSAR**

**(Studi Kasus Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota  
Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, dan Kecamatan  
Somba Opu Kabupaten Gowa)**

Tesis

Tesis Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar Magister

Program Studi

Perencanaan Wilayah Dan Kota

Disusun dan diajukan oleh :

**ISWAHYUDIN**

**MPW 45 11 019**

**PROGRAM PASCASARJANA**

**UNIVERSITAS BOSOWA**

**2017**

**STUDY ON MOVEMENT PATTERN OF WORKING POPULATION IN  
HINTERLAND AREA OF MAKASSAR CITY**

**(A Case Studi in Manggala Sub-district, Tamalate Sub-districts of  
Makassar City, Mandai Sub-district of Maros Regency, and Somba  
Opu Sub-district of Gowa Regency)**

**BY**

**ISWAHYUDIN**

**MPW 45 11 019**



**POSTGRADUATE PROGRAM  
STUDY PROGRAMS FOR AREA AND CITY PLANNING  
BOSOWA UNIVERSITY**

**2017**

**STUDY ON MOVEMENT PATTERN OF WORKING POPULATION IN  
HINTERLAND AREA OF MAKASSAR CITY**

**(A Case Studi in Manggala Sub-district, Tamalate Sub-districts of  
Makassar City, Mandai Sub-district of Maros Regency, and Somba  
Opu Sub-district of Gowa Regency)**

**BY**

**ISWAHYUDIN**

**MPW 45 11 019**



**POSTGRADUATE PROGRAM  
STUDY PROGRAMS FOR AREA AND CITY PLANNING  
BOSOWA UNIVERSITY**

**2017**

**STUDY ON MOVEMENT PATTERN OF WORKING POPULATION IN  
HINTERLAND AREA OF MAKASSAR CITY**

**(A Case Studi in Manggala Sub-district, Tamalate Sub-districts of  
Makassar City, Mandai Sub-district of Maros Regency, and Somba  
Opu Sub-district of Kabupaten Regency)**

Thesis

Thesis as one of the requirements for achieving a master's degree

UNIVERSITAS

Study Program

Area and City Planning

**Compiled and Proposed by oleh :**

**BOSOWA**

**ISWAHYUDIN**

**MPW 45 11 019**

**POSTGRADUATE PROGRAM**

**BOSOWA UNIVERSITY**

**2017**

**TESIS**

**STUDI POLA PERGERAKAN PENDUDUK PEKERJA DI DAERAH  
HINTERLAND KOTA MAKASSAR**

(Studi Kasus Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar,  
Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, dan Kecamatan Somba Opu  
Kabupaten Gowa)

Disusun dan diajukan oleh

**ISWAHYUDIN**

**Nomor induk : MPW 4511019**

Untuk Dipertahankan Pada Ujian Tesis

Menyetujui

Komisi Pembimbing

**Dr. Ir. Murshal Manaf, MT.**

Ketua

**Dr. Ir. Agus Salim, M.Si**

Anggota

Direktur PPs Universitas Bosowa

Ketua Program Studi  
Perencanaan Wilayah dan Kota

**Dr. Muchlis Ruslan, SE., M.Si.**

**Prof. Dr. Batara Surya, ST., M.Si**

**TESIS**

**STUDI POLA PERGERAKAN PENDUDUK PEKERJA DI DAERAH  
HINTERLAND KOTA MAKASSAR**

(Studi Kasus Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar,  
Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, dan Kecamatan Somba Opu  
Kabupaten Gowa)

Disusun dan diajukan oleh

**ISWAHYUDIN**

**Nomor induk : MPW 4511019**

Telah Dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis

Pada tanggal .....  
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui  
Komisi Pembimbing

**Dr. Ir. Murshal Manaf, MT.**

Ketua

**Dr. Ir. Agus Salim, M.Si**

Anggota

Direktur PPs Universitas Bosowa

Ketua Program Studi  
Perencanaan Wilayah dan Kota

**Dr. Muchlis Ruslan, SE., M.Si.**

**Prof. Dr. Batara Surya, ST., M.Si**

## HALAMAN PENERIMAAN

Pada hari/ tanggal : Senin, 27 November 2017

Tesis atas nama : ISWAHYUDIN

NIM : MPW 4511019

Telah Diterima oleh Panitia Ujian Tesis Program Pascasarjana untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Magister pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota.

### PANITIA UJIAN TESIS

Ketua : Dr. Ir. Murshal Manaf, M.T  
(Pembimbing I) (.....)

Sekretaris : Dr. Ir. Agus Salim, M.Si.  
(Pembimbing II) (.....)

Anggota Penguji : 1. Prof. Dr. Ir. H. Batara Surya, M.Si. (.....)  
2. Dr., Ir. H. Lambang Basri Said, M.T. (.....)

Makassar, 27 November 2017  
Direktur

**Dr. Muhlis Ruslan, SE, M.Si**  
NIDN. 09 31 08 65 01

## PERNYATAAN ORISINALIS TESIS

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : ISWAHYUDIN

NIM : MPW 45 11 019

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa TESIS yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambil alihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan Tesis ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 27 November 2017

Yang menyatakan,

**ISWAHYUDIN**  
MPW. 4511019

## ABSTRAK

**ISWAHYUDIN.** *Studi Pola Pergerakan Penduduk Pekerja Di Daerah Hinterland Kota Makassar (Studi Kasus Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, dan Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa). Dibimbing Oleh Murshal Manaf dan Agus Salim.*

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa Kecenderungan pola pergerakan perjalanan pekerja di daerah hinterland Kota Makassar yaitu di Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, dan Kecamatan Somba Opu kabupaten Gowa. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif. Metode penelitian berupa observasi lapangan, kuesioner, dan pengumpulan data sekunder dari instansi terkait dengan metode analisis deskriptif menggunakan Matriks Asal Tujuan (MAT) untuk mengetahui karakteristik pola pergerakan pekerja dan analisis crosstab. Hasil penelitian menunjukkan bahwa diperoleh 27,00% penduduk pekerja dari Kecamatan Manggala, 6,00% dari Kecamatan Tamalate, 4,20% dari Kecamatan Mandai Kabupaten Maros dan 13,30% dari Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa Bergerak kepusat-pusat kegiatan Kota Makassar. Karakteristik penduduk pekerja, sebagian besar merupakan kelompok usia 20–50 tahun dengan jenis kelamin laki– laki. Pergerakan didominasi oleh PNS dan karyawan swasta dengan tingkat pendapatan sebesar 2,5–5 juta. Hampir sebagian besar penduduk pekerja memiliki kendaraan pribadi. Jarak tempuh didominasi pergerakan dengan jarak 1–5 km dengan waktu tempuh kurang dari 1 jam. Pola pergerakan yang terbentuk adalah pergerakan internal-internal di daerah hinterland sendiri dan pergerakan internal-eksternal (daerah hinterland–Kota Makassar) Kecenderungan pola pergerakan penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar dipengaruhi moda yang digunakan, jarak tempuh, dan waktu tempuh, dan usia penduduk pekerja sedangkan jenis pekerjaan, tingkat pendapatan tidak berpengaruh terhadap tujuan pergerakan.

**Kata kunci:** Pola Pergerakan, Pergerakan Pekerja, daerah Hinterland

## ABSTRACT

**ISWAHYUDIN.** *Study on Movement Pattern of Working Population in Hinterland Area of Makassar City (A Case Studi in Manggala Sub-district, Tamalate Sub-districts of Makassar City, Mandai Sub-district of Maros Regency, and Somba Opu Sub-district of Kabupaten Gowa Regency). Guided by Murshal Manaf dan Agus Salim.*

This study aims to analyze the trend of workers' travel movement patterns in the hinterland area of Makassar City, namely in Manggala Sub district, Tamalate Sub-district, Makassar City, Mandai Sub-district of Maros Regency, and Somba Opu Sub-district of Gowa Regency. This research is quantitative descriptive. The research method was in the form of field observations, questionnaires, and secondary data collection from related agencies by using the descriptive analysis method of Origin Destination Matrix (MAT) to determine the characteristics of worker movement patterns and crosstab analysis.

The result of this study shows 27,00% of workers from Manggala Sub-district, 6,00% from Tamalate Sub-district, 4,20% from Mandai Sub-district of Maros Regency and 13,30% from Somba Opu Sub-district of Gowa Regency move to activity center of Makassar City. Characteristics of the working population are mostly 20-50 years old with male sex. The movement is dominated by civil servants and private employees with income levels of 2.5–5 million. Most of the workers have private vehicles. The distance is dominated by movement with a distance of 1–5 km with a travel time of less than 1 hour. The pattern of movement formed is the internal-internal movements in the hinterland area itself and internal-external movements (hinterland area-Makassar City) The tendency of the movement pattern for working population in the hinterland area of Makassar City is influenced by the transportation used, distance traveled, and travel time, and population age. While the type of work and the level of income does not affect the purpose of the movement.

**Key Words:** Movement Pattern, Worker Movement, Hinterland area

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbilalamin, Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas Berkah dan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan tesis dengan judul : **Studi Pola Pergerakan Penduduk Pekerja Di Daerah Hinterland Kota Makassar (Studi Kasus Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, dan Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa)**. Penyusunan tesis ini merupakan salah satu persyaratan dalam menyelesaikan program studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota pada Program Pascasarjana Universitas 45 Makassar.

Penulis ingin mengucapkan terima kasih yang tulus pada ALLAH SWT yang memberikan Kemudahan dan Berkah selama penyusunan tesis ini. Ucapan terima kasih yang tak terhingga saya haturkan buat orang tua saya Ibunda Sarfiah dan Ayahanda Abd Rahman, S.Ag yang memberikan semangat, kasih sayang dan semangat kepada penulis sehingga tesis ini dapat diselesaikan. Ucapan terima kasih juga saya haturkan yang sebesar-besarnya kepada Bapak Dr. Ir. Murshal Manaf, MT dan bapak Dr. Ir. Agus Salim, M.Si yang telah mau membimbing penulis dengan semangat dan ketulusan. Bapak Dr. Ir. Batara Surya, M.Si selaku ketua Prodi PWK Universitas Bosowa dan Direktur Pascasarjana Universitas Bosowa Dr. Muchlis Ruslan, SE., M.Si. Terima kasih kepada Bapak Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si yang telah mau meluangkan waktunya dalam membimbing penulis dan menjadi tim penguji, begitupun juga dengan bapak Ir. Lambang Basri, MT., Ph.D yang telah mau memberikan arahan dalam perbaikan tesis ini. Ucapan yang sama buat sahabat saya Fadil Surur, ST, M.Si, Nur Afni, ST dan Wahyu Hidayat, ST., M.Si yang telah membantu dalam pengumpulan data dan proses pemetaan. Terima kasih pula untuk Buat sahabat terbaik saya di Mawar Studio, teman-teman di jurusan PWK UIN Alauddin. Terakhir saya ingin mengucapkan terima kasih yang terhingga buat istri saya yang tercinta Nur Aulia Tajuddin, ST. yang telah menemani, memotivasi dan memberikan siraman cinta dan doa untuk suamimu sehingga bisa menyelesaikan tesis ini serta terima kasih kepada anak kami Ayana Raisha Qaireen, semoga ini menjadi hiasan perjalanan hidupmu.

Dengan segala kemampuan yang ada serta mengingat terbatasnya pengalaman dan pengetahuan, penulis sepenuhnya menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari sempurna, baik dalam pengungkapan, pokok pikiran, tata bahasa maupun kelengkapan pembahasannya. Semoga dengan hasil dari penelitian kami dalam tesis ini dapat berguna bagi yang membutuhkan.

Makassar, 27 Nov 2017

Penulis

## ABSTRAK

**ISWAHYUDIN.** *Studi Pola Pergerakan Penduduk Pekerja Di Daerah Hinterland Kota Makassar (Studi Kasus Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, dan Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa). Dibimbing Oleh Murshal Manaf dan Agus Salim.*

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa Kecenderungan pola pergerakan perjalanan pekerja di daerah hinterland Kota Makassar yaitu di Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, dan Kecamatan Somba Opu kabupaten Gowa. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif. Metode penelitian berupa observasi lapangan, kuesioner, dan pengumpulan data sekunder dari instansi terkait dengan metode analisis deskriptif menggunakan Matriks Asal Tujuan (MAT) untuk mengetahui karakteristik pola pergerakan pekerja dan analisis crosstab. Hasil penelitian menunjukkan bahwa diperoleh 27,00% penduduk pekerja dari Kecamatan Manggala, 6,00% dari Kecamatan Tamalate, 4,20% dari Kecamatan Mandai Kabupaten Maros dan 13,30% dari Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa Bergerak kepusat-pusat kegiatan Kota Makassar. Karakteristik penduduk pekerja, sebagian besar merupakan kelompok usia 20–50 tahun dengan jenis kelamin laki– laki. Pergerakan didominasi oleh PNS dan karyawan swasta dengan tingkat pendapatan sebesar 2,5–5 juta. Hampir sebagian besar penduduk pekerja memiliki kendaraan pribadi. Jarak tempuh didominasi pergerakan dengan jarak 1–5 km dengan waktu tempuh kurang dari 1 jam. Pola pergerakan yang terbentuk adalah pergerakan internal-internal di daerah hinterland sendiri dan pergerakan internal-eksternal (daerah hinterland–Kota Makassar) Kecenderungan pola pergerakan penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar dipengaruhi moda yang digunakan, jarak tempuh, dan waktu tempuh, dan usia penduduk pekerja sedangkan jenis pekerjaan, tingkat pendapatan tidak berpengaruh terhadap tujuan pergerakan.

**Kata kunci:** Pola Pergerakan, Pergerakan Pekerja, daerah Hinterland

## DAFTAR ISI

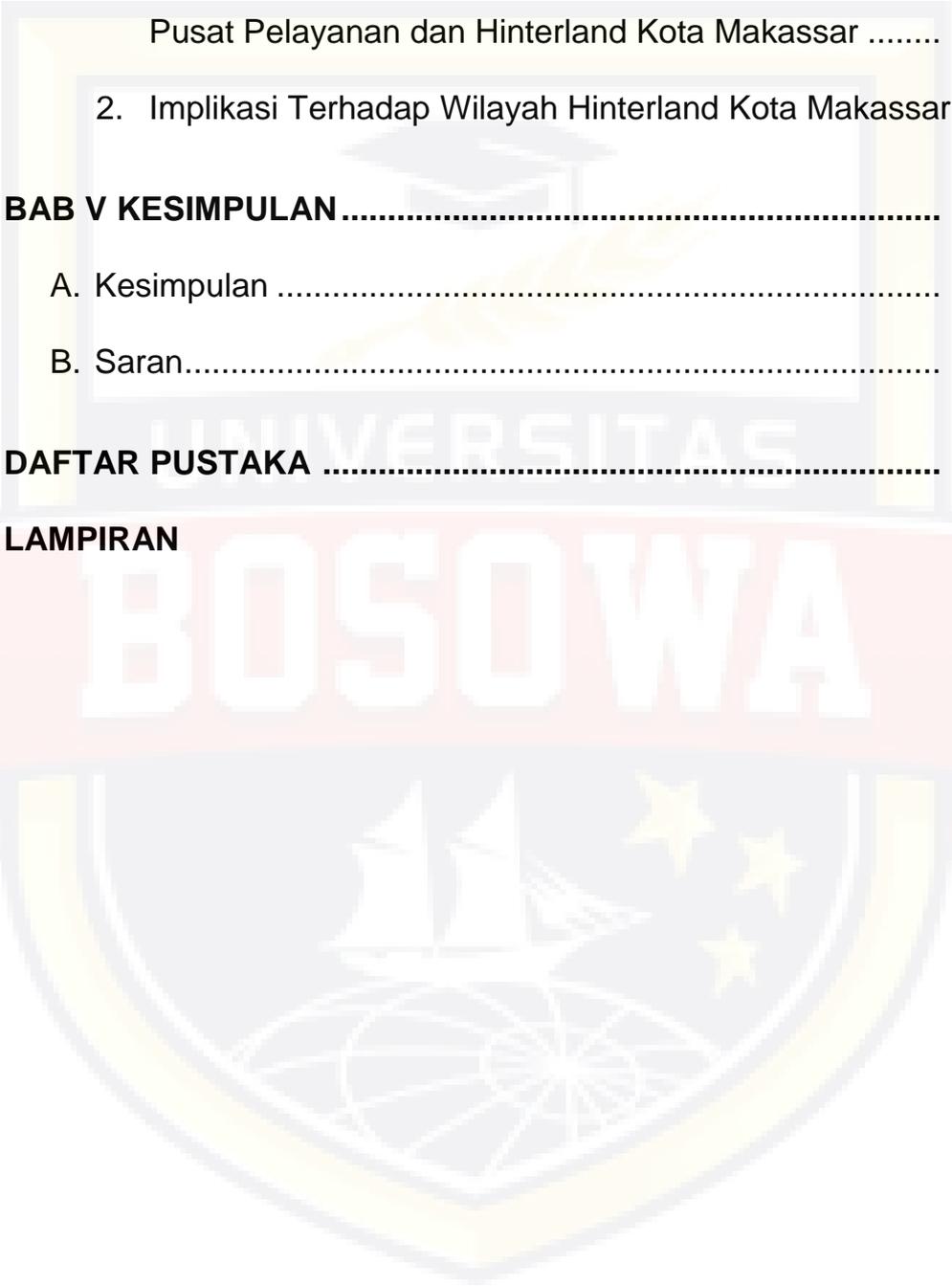
Halaman Judul .....	i
Lembar Pengesahan Tesis .....	ii
Pernyataan Orisinalis Tesis .....	iii
Kata Pengantar .....	iv
Abstrak .....	v
Daftar Isi .....	vi
Daftar Tabel .....	xi
Daftar Gambar .....	xv
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	7
C. Tujuan Penelitian.....	7
D. Manfaat Penelitian.....	7
E. Sistematika Penulisan .....	8
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>10</b>
A. Dasar Terbentuk Kawasan Hinterland .....	10
B. Dasar Teori Daerah Hinterland .....	11
1. Teori <i>Isolated State</i> (Johann Heinrich von Thunen) .....	11
2. Teori Lokasi Optimum dan Aglomerasi Industri (Alfre Weber).....	17
3. Teori Tempat Central (Walter Cristaller) .....	20
4. Teori Pusat Kegiatan Banyak (C.D. Harist dan F.L. Ullmann) .....	20

5. Teori Usia Produktif (Donald dan Super) .....	26
C. Kekuatan Penarik dan Pendorong .....	27
1. Kekuatan Sentrifugal ( <i>Centifugal Forces</i> ) .....	27
2. Kekuatan Sentripetal .....	31
D. Pola Pergerakan .....	34
1. Terbentuknya Pergerakan .....	36
2. Kebutuhan Melakukan Pergerakan (Perjalanan) .....	36
E. Besaran dan Distribusi Pergerakan .....	39
F. Penelitian Sejenis .....	42
G. Kerangka Pemikiran .....	55
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>57</b>
A. Jenis Penelitian dan Pendekatan Penelitian .....	57
1. Pendekatan analisis untuk mengetahui karakteristik penduduk pekerja dari daerah hinterland Kota Makassar .....	58
2. Pendekatan alternatif untuk menganalisa pola pergerakan penduduk pekerja dari daerah hinterland Kota Makassar .....	58
B. Lokasi, jadwal dan Lingkup Penelitian .....	59
1. Lokasi Penelitian .....	59
2. Jadwal Penelitian .....	59

3. Ruang Lingkup Penelitian .....	59
C. Variabel Penelitian .....	60
1. Karakter Penduduk Pekerja .....	61
2. Karakteristik Perjalanan .....	61
D. Sumber Data dan Metode Pengumpulan Data .....	61
E. Teknis Analisis .....	74
1. Analisis karakteristik penduduk Pekerja Di Lokasi Penelitian .....	74
2. Analisis karakteristik pola pergerakan penduduk Pekerja di Lokasi Penelitian.....	74
F. Batasan Penelitian .....	76
1. Batasan Wilayah Survey dan Pengamatan.....	76
2. Batasan Sampel.....	77
G. Definisi Operasional .....	77
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>79</b>
A. Gambaran Umum Kota Makassar .....	79
1. Letak Geografis.....	79
2. Kondisi Demografi.....	80
B. Gambaran Umum Kawasan Hinterland Kota Makassar ....	82
1. Kecamatan Manggala .....	82
2. Kecamatan Tamalate .....	93

3. Kecamatan Mandai .....	106
4. Kecamatan Somba Opu.....	117
C. Karakteristik Pekerja di Kawasan Hinterland	
Kota Makassar .....	128
D. Pola Pergerakan Pekerja di Kawasan Hinterland	
Kota Makassar .....	129
1. Kecamatan Manggala .....	129
2. Kecamatan Tamalate .....	130
3. Kecamatan Mandai .....	132
4. Kecamatan Somba Opu.....	133
E. Distribusi Pola Pergerakan berdasarkan Tempat Tujuan ..	138
1. Hubungan Jenis Pekerjaan Dengan Tujuan Pergerakan.....	138
2. Hubungan Pendapatan dengan Tujuan Pergerakan ...	139
3. Hubungan Moda Yang Digunakan Dengan Dengan Tujuan Pergerakan.....	139
4. Hubungan Jarak Tempuh Dengan Tujuan Pergerakan	140
5. Hubungan Waktu Tempuh Dengan Tujuan Pergerakan	140
6. Hubungan Umur/Usia Dengan Tujuan Pergerakan .....	141
F. Kecenderungan Pola Pergerakan Membentuk Pusat Aktivitas .....	141
G. Implikasi Kecenderungan Pergerakan Penduduk	

Pekerja di Daerah Hinterlan Kota Makassar.....	146
1. Implikasi Pola Pergerakan Terhadap Sistem	
Pusat Pelayanan dan Hinterland Kota Makassar .....	147
2. Implikasi Terhadap Wilayah Hinterland Kota Makassar	148
<b>BAB V KESIMPULAN.....</b>	<b>149</b>
A. Kesimpulan .....	149
B. Saran.....	151
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>153</b>

**LAMPIRAN**

**BOSOWA**

## DAFTAR TABEL

Tabel 1	Rekapitulasi Kebutuhan Data Serta Sumber Data.....	72
Tabel 2	Luas Daerah dan Persentase Luas Dirinci Perkecamatan Di Kota Makassar.....	80
Tabel 3	Banyaknya Penduduk, rumah tangga, luas dan Kepadatan Menurut kecamatan di Kota Makassar Tahun 2014.....	81
Tabel 4	Luas Daerah dan Presentase Luas Dirinci Per Kelurahan di Kecamatan Manggala.....	83
Tabel 5	Perkembangan Penduduk di Kecamatan Manggala Tahun 2013-2015.....	84
Tabel 6	Banyaknya Penduduk, rumah tangga, luas dan Kepadatan Menurut kelurahan di Kecamatan Manggala .....	85
Tabel 7	Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin .....	86
Tabel 8	Distribusi Responden Berdasarkan Usia .....	87
Tabel 9	Distribusi Responden Berdasarkan Pekerjaan .....	88
Tabel 10	Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan .....	89
Tabel 11	Lokasi tempat kerja Responden di Kecamatan Manggala .....	90
Tabel 12	Distribusi Pergerakan Responden Ke daerah Tujuan..	91

Tabel 13 Jarak Tempuh Pergerakan Penduduk Pekerja di daerah Hinterlan Kota Makassar .....	92
Tabel 14 Waktu Tempuh Penduduk Pekerja Menuju Tempat Tujuan Bekerja .....	93
Tabel 15 Luas Kelurahan di Kecamatan Tamalate Tahun 2016.	94
Tabel 16 Luas Penggunaan Lahan Kecamatan Tamalate Tahun 2016 .....	95
Tabel 17 Perkembangan Penduduk 5 Tahun Terakhir Di Kecamatan Tamalate .....	96
Tabel 18 Jumlah Penduduk Per Kelurahan Penduduk di Kecamatan Tamalate .....	97
Tabel 19 Penduduk Berdasarkan Usia dan Jenis Kelamin Di Kecamatan Tamalate.....	98
Tabel 20 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	99
Tabel 21 Responden Berdasarkan Umur .....	100
Tabel 22 Responden Berdasarkan Pekerjaan .....	101
Tabel 23 Responden Berdasarkan Pendapatan.....	102
Tabel 24 Responden Berdasarkan Tempat Kerja.....	103
Tabel 25 Responden Berdasarkan Moda yang digunakan .....	104
Tabel 26 Jarak Tempuh Penduduk Pekerja di Kecamatan Tamalate .....	105
Tabel 27 Waktu Tempuh Pergerakan Pekerja di	

Kecamatan Tamalate .....	105
Tabel 28 Luas Desa/Kelurahan di Kecamatan Mandai.....	107
Tabel 29 Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin di Kecamatan Mandai Tahun 2016 .....	108
Tabel 30 Jenis Penggunaan Lahan di Kecamatan Mandai Tahun 2016 .....	108
Tabel 31 Distribusi responden berdasarkan jenis kelamin di Kecamatan Mandai .....	110
Tabel 32 Karakteristik Penduduk Pekerja di Kecamatan Mandai Berdasarkan Usia.....	111
Tabel 33 Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan di Kecamatan Mandai .....	112
Tabel 34 Karakteristik Penduduk Pekerja di Kecamatan Mandai Berdasarkan Pendapatan .....	113
Tabel 35 Responden Berdasarkan Tempat Kerja di Kecamatan Mandai .....	114
Tabel 36 Responden Berdasarkan Moda yang digunakan.....	115
Tabel 37 Jarak Tempuh Penduduk Pekerja di Kecamatan Mandai .....	116
Tabel 38 Waktu Tempuh Pergerakan Pekerja di Kecamatan Tamalate .....	117
Tabel 39 Luas Wilayah Tiap Kelurahan dan Jarak ke	

Ibukota Kecamatan .....	118
Tabel 40 Penduduk Kecamatan Somba Opu tahun 2013-2015 .	119
Tabel 41 Distribusi responden berdasarkan jenis kelamin di Kecamatan Somba Opu.....	121
Tabel 42 Karakteristik Penduduk Pekerja di Kecamatan Somba Opu Berdasarkan Usia.....	121
Tabel 43 Jumlah Responden Kecamatan Somba Opu Menurut Jenis Pekerjaan.....	122
Tabel 44 Karakteristik Penduduk Pekerja di kecamatan Somba Opu Berdasarkan Pendapatan .....	123
Tabel 45 Lokasi Tempat kerja Responden di kecamatan Somba Opu .....	124
Tabel 46 Responden Berdasarkan Moda yang digunakan.....	126
Tabel 47 Jarak Tempuh Penduduk Pekerja di Kecamatan Tamalate .....	127
Tabel 48 Waktu Tempuh Pergerakan Pekerja di Kecamatan Tamalate .....	128
Tabel 49 Distribusi Pola Pergerakan Penduduk Pekerja di Kecamatan Somba Opu.....	134
Tabel 50 Distribusi Pola Pergerakan Penduduk Pekerja di Daerah Hinterland Kota Makassar.....	136

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Jenis Pergerakan Dengan Maksud Bekerja.....	42
Gambar 2	Bagan Kerangka Pikir .....	56
Gambar 3	Proporsi Sampel Tiap Kelurahan Kecamatan Manggala .....	66
Gambar 4	Proporsi Sampel Tiap Kelurahan Kecamatan Tamalate .....	68
Gambar 5	Proporsi Sampel Tiap Kelurahan Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa .....	71
Gambar 6	Simulasi Analisis Pergerakan Matriks Asal Tujuan..	74

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Pertumbuhan penduduk kota di Indonesia yang semakin pesat saat ini harus berjalan seiring dengan peningkatan usaha pemenuhan kebutuhan hidup penduduk kota itu sendiri. Sejalan dengan meningkatnya jumlah penduduk perkotaan serta meningkatnya tuntutan kebutuhan pada aspek-aspek politik, ekonomi, sosial, budaya, dan teknologi telah mengakibatkan meningkatnya kegiatan penduduk perkotaan, baik meningkatnya jumlah penduduk perkotaan maupun kegiatan penduduk perkotaan mengakibatkan kebutuhan ruang untuk tempat tinggal akan mengambil ruang di daerah pinggiran kota. Pembentukan pusat-pusat kegiatan di wilayah dan kabupaten sebagai upaya mengakomodir kebutuhan aktifitas sosial, ekonomi, budaya dan teknologi. Pembentukan pusat-pusat kegiatan diarahkan berdasarkan amanat undang-undang Penataan ruang nomor 26 tahun 2007 dalam wujud struktur ruang wilayah kota dan kabupaten.

*“Mobilitas fungsi-fungsi dan penduduk mempunyai intensitas yang sama dalam konfigurasi relief kota yang seragam. Faktor utama yang mempengaruhi mobilitas adalah poros transportasi yang menghubungkan CBD dengan daerah bagian luarnya”<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> Hadi Sabari Yunus, Struktur Tata Ruang Kota (Yogyakarta: Pusatka Pelajar2006), hlm. 42

Penetapan undang-undang nomor 26 tahun 2007 tentang penataan ruang tidak lepas dari banyak studi dan penelitian yang menyampaikan tentang kota, bahwa pada masa yang akan datang kebanyakan penduduk ada dunia ini akan bertempat tinggal di kota. Hal ini didasarkan oleh kenyataan bahwa jumlah penduduk kota-kota dunia mempunyai kecenderungan makin besar. Sebagian besar jumlah penduduk kota tersebut akan menempati lahan-lahan kosong yang dapat dimanfaatkan sebagai permukiman, hal ini akan mempengaruhi kesediaan ruang yang ada di tengah kota yang keberadaanya sudah terbatas. Peningkatan jumlah penduduk perkotaan akan memicu peningkatan kebutuhan untuk beraktifitas, sehingga perubahan struktur ruang perlu diakomodir sebagai upaya menata pola pergerakan masyarakat mengarah ke pusat kota.

Sebagai dasar pembentukan pusat-pusat kegiatan diawali oleh penelitian C.D. Harris dan F.L. Ullman (1945) yang lebih dikenal dengan nama *“Multiple Nuclei Theory”* (Teori Pusat Kegiatan Banyak) mengemukakan:

*“Kebanyakan kota-kota besar tidak tumbuh dalam ekspresi keruangan yang sederhana, yang akan ditandai oleh satu pusat kegiatan saja (unicentered Theory) namun terbentuk sebagai suatu produk perkembangan dan integrasi yang berlanjut terus-menerus dari jumlah*

*pusat-pusat kegiatan yang terpisah satu sama lain dalam satu sistem perkotaan (multi centered theory).<sup>2</sup>*

Pola pergerakan masyarakat dari daerah hinterland menuju simpul-simpul pergerakan tidak pernah lepas dari transportasi, hal tersebut terjadi karena aktifitas masyarakat di tempat yang berbeda dengan daerah tempat mereka tinggal. Artinya keterkaitan antar kawasan sangat berperan dalam menciptakan pola pergerakan.

Motivasi pergerakan akan menjadi dasar untuk mencapai tujuan, sehingga pergerakan akan dapat menjadi rangkaian tujuan-tujuan berdasarkan kebutuhan pergerakan. Pola jaringan jalan yang tersedia di wilayah perkotaan memudahkan pergerakan mencapai tujuan dengan motivasi masing-masing.

Kecenderungan yang terjadi di Kota Makassar, Kabupaten Maros, dan Kabupaten Gowa adalah adanya pola perjalanan yang memusat khususnya perjalanan dari rumah (asal) menuju daerah tempat kerja (tujuan). Hal ini disebabkan perkembangan yang sangat pesat pada pusat kegiatan. Sementara pada kawasan-kawasan permukiman baru yang berkembang di daerah baru kurang mendapatkan pelayanan yang memadai.

Motivasi pergerakan dapat mencapai 90 % perjalanan berbasis tempat tinggal artinya mereka memulai perjalanan dari tempat tinggal (rumah) dan mengakhiri perjalanan kembali kerumah. Oleh karena itu

---

<sup>2</sup> Hadi Sabari Yunus, Struktur Tata Ruang Kota (Yogyakarta: Pusatka Pelajar2006), hlm. 44

pergerakan antara tempat tinggal dengan tempat kerja akan menambah karakteristik pola pergerakan penduduk. Semakin jauh tempat tinggal dengan tempat aktifitas sehari-hari maka akan semakin menambah beban lalu lintas di jalan akibat adanya akumulasi lalu lintas yang menuju kepusat kegiatan.

Melihat motivasi pergerakan yang berbeda-beda pada masyarakat yang bermukim di daerah *hinterland* Kota Makassar, Kabupaten Maros, dan kabupaten Gowa dengan spesifikasi tujuan masing-masing, akan membentuk pola tersendiri. Perjalanan disebabkan karena orang melakukan aktifitas di tempat yang berbeda dengan daerah tempat tinggal mereka. Artinya keterkaitan antarwilayah sangat berperan dalam menciptakan perjalanan. Menurut Tamin (2000) pola perjalanan dibagi dua yaitu perjalanan tidak – spasial dan perjalanan spasial. Konsep mengenai ciri perjalanan tidak – spasial (tanpa batas ruang) di dalam kota, misalnya mengenai mengapa orang melakukan perjalanan, kapan orang melakukan perjalanan, dan jenis angkutan yang mereka gunakan. Sedangkan konsep mengenai ciri perjalanan spasial (dengan batas ruang) di dalam kota berkaitan dengan distribusi spasial tata guna lahan yang terdapat di dalam suatu wilayah. Dalam hal ini, konsep dasarnya adalah bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan kegiatan tertentu di lokasi yang dituju, dan lokasi tersebut ditentukan oleh tata guna lahan kota tersebut.

Dalam Pengembangan kawasan khususnya permukiman di daerah *hinterland*, diperlukan suatu justifikasi dimana persoalan jalan, transportasi pengangkutan menjadi kendala klasik. Ini menjadi dasar utama dalam menciptakan interaksi perkembangan kawasan perkotaan dan daerah *hinterland*.

Pertumbuhan jumlah penduduk Kota Makassar, Kabupaten Maros, dan Kabupaten Gowa, menyebabkan kebutuhan aktifitas pergerakan semakin meningkat. Selain itu pertumbuhan ekonomi merupakan variable yang cukup berpengaruh terhadap peningkatan pergerakan, Hal inilah menjadi faktor tersendiri bagi penduduk pekerja bergerak menuju pusat kegiatan pada wilayah kota dan Kabupaten dari daerah *hinterland*.

Lokasi studi yaitu Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros dan Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa. sesuai hasil pendataan penduduk yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Makassar, Penduduk Kecamatan Manggala tahun 2016 tercatat sebanyak 135.049 jiwa yang terdiri dari 67.680 jiwa laki -laki dan 67.369 jiwa perempuan. Penduduk Kecamatan Tamalate tahun 2016 tercatat sebanyak 190.694 jiwa yang terdiri dari 94.571 jiwa laki-laki dan 96.123 jiwa perempuan. Sementara itu jumlah penduduk Kota Makassar tahun 2016 tercatat sebanyak 1.449.401 jiwa yang terdiri dari 717.047 jiwa laki-laki, dan 732.354 jiwa perempuan.

Penduduk Kecamatan Mandai Kabupaten Maros pada tahun 2016 sebanyak 38.879 jiwa yang terdiri dari 18.405 jiwa laki-laki dan 20.474 jiwa perempuan. Kabupaten Maros sendiri memiliki penduduk sebanyak 339.300 jiwa yang terdiri dari 165.881 jiwa laki-laki dan 173.419 jiwa perempuan.

Potensi penduduk Kecamatan Somba Opu tahun 2016 sebanyak 157.448 jiwa yang terdiri dari 78.405 jiwa laki-laki dan 79.043 jiwa perempuan. Sedangkan untuk Kabupaten Gowa memiliki penduduk sebanyak 722.702 jiwa yang terdiri dari 355.381 jiwa laki-laki 367.321 jiwa perempuan.

Besaran bangkitan perjalanan yang ditimbulkan oleh Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, dan Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa yang merupakan daerah *hinterland* menuju daerah pusat aktivitas Kota Makassar, dapat dikatakan telah terjadi ketidaksinergian antarwilayah *hinterland* dengan pusat aktivitas sehingga cenderung pergerakan dan pemanfaatan ruang semakin sulit diprediksi. Untuk memperkecil penumpukan pergerakan masyarakat maka harus dilakukan upaya penguraian pergerakan berdasarkan tujuan dan aktivitas penduduk yang berada di daerah *hinterland*. Karena pergerakan antara tempat tinggal (asal) dengan tempat kerja (tujuan) akan menambah karakteristik pola pergerakan penduduk. Semakin jauh tempat tinggal dengan tempat aktifitas sehari-hari maka akan semakin menambah beban lalu lintas di

jalan akibat adanya akumulasi lalu lintas yang menuju ke pusat kota. Hal ini menyebabkan gangguan pelayanan transportasi antara lain dengan timbulnya kemacetan di beberapa ruas jalan. Untuk itu dalam penelitian ini berfokus pada karakteristik dan kecenderungan pola pergerakan penduduk pekerja yang berada di daerah *hinterland* Kota Makassar menuju pusat-pusat kegiatan Kota Makassar berdasarkan pergerakan asal-tujuan.

#### **B. Rumusan Masalah**

Penelitian ini bermaksud untuk menjawab permasalahan

1. Bagaimana karakteristik penduduk pekerja di kawasan *hinterland* Kota Makassar?
2. Bagaimana karakteristik pola pergerakan penduduk pekerja di kawasan *hinterland* Kota Makassar dalam membentuk pusat-pusat kegiatan Kota Makassar?

#### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan dalam studi ini :

1. Menganalisis karakteristik penduduk pekerja di Kawasan *hinterland* Kota Makassar.
2. Menganalisis karakteristik pola pergerakan penduduk pekerja di Kawasan *hinterland* Kota Makassar.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Studi ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi:

1. Dalam perkembangan ilmu pengetahuan, penelitian untuk studi ini akan memberikan informasi yang sifatnya khusus Kota Makassar namun penelitian sejenis akan mampu membentuk generalisasi ataupun pengembangan teoritis yang berguna bagi pengembangan disiplin ilmu perencanaan wilayah dan kota.
2. Untuk Masyarakat dan tataran Pengambil Kebijakan di wilayah Kota Makassar akan menjadi masukan dalam sebuah kajian empiris yang mampu mengeluarkan kebijakan yang menyangkut pergerakan penduduk serta pengelolaan transportasi wilayah Kota Makassar dan sekitarnya.
3. Untuk Mahasiswa dan institusi pendidikan, akan menjadi referensi studi terkait penelitian sejenis.

#### **E. Sistematika Penulisan**

Sistematika dalam penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut :

**Bab I Pendahuluan.** Pada bagian ini dijelaskan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, Manfaat penelitian, dan sistematika penulisan. Latar belakang merupakan landasan pemikiran secara garis besar, baik secara teoritis dan atau fakta serta pengamatan yang menimbulkan minat dan penting untuk dilakukan penelitian. Rumusan masalah adalah pernyataan tentang keadaan, fenomena dan atau konsep yang memerlukan pemecahan dan atau memerlukan jawaban melalui suatu penelitian dan pemikiran mendalam dengan menggunakan ilmu pengetahuan dan alat-alat yang relevan. Bagian tujuan penelitian

mengungkapkan hasil yang ingin dicapai melalui proses penelitian selanjutnya ruang.

Sedangkan sistematika penulisan mencakup uraian ringkasan dan materi yang dibahas pada setiap bab yang ada.

**Bab II Telaah Pustaka.** Telaah pustaka berisi landasan teori dan bahasan hasil-hasil penelitian sebelumnya yang sejenis. Apabila dimungkinkan dapat pula dikemukakan kerangka pemikiran dan hipotesis.

**Bab III Metode Penelitian.** Berisi jenis dan definisi operasional variabel penelitian, metode pengumpulan data, serta metode analisis yang digunakan.

**Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan.** Pada bagian ini berisi mengenai pergerakan penduduk pekerja di Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa, yang diuraikan dalam hasil analisis data dan interpretasinya.

**Bab V Penutup.** Bab penutup berisi kesimpulan dan saran yang diperoleh dari hasil penelitian serta keterbatasan penelitian.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

Pada penelitian ini, tinjauan pustaka merupakan penelusuran ilmiah atau pendekatan secara teoritis untuk menghasilkan arahan serta untuk menjawab rumusan masalah secara teoritis untuk menurunkan proposisi-proposisi sebagai pengarah untuk menjawab ungkapan masalah penelitian.

Secara teoritis tinjauan pustaka diarahkan pada beberapa tinjauan yang coba diurai yaitu Pertama, merupakan variabel pembentuk dasar daerah hinterland yang diuraikan secara singkat. Kedua tinjauan beberapa pandangan teoritis mengenai daerah hinterland dan juga sebagai bahan penelitian sebelumnya yang menjadi dasar penelitian tentang daerah pola pergerakan penduduk di daerah hinterland. Ketiga merupakan delimitasi daerah hinterland baik secara fisik maupun administrasi. Keempat adalah gaya tarik dan gaya dorong yang menyebabkan daerah hinterland hanya dijadikan tempat tinggal bagi penduduk yang beraktivitas dipusat kota.

#### **A. Dasar Terbentuk Daerah Hinterland**

Daerah hinterland merupakan wilayah yang terletak di antara dua wilayah yang sangat berbeda kondisi lingkungannya, yaitu antara wilayah yang mempunyai kenampakan kekotaan di satu sisi dan wilayah yang mempunyai kenampakan kedesaan di sisi yang lain. Oleh karena wilayah kota dan desa mempunyai dimensi kehidupan yang sedemikian kompleks yang pada umumnya menunjukkan atribut yang saling berbeda, maka di

daerah antara ini kemudian muncul atribut khusus yang merupakan hibrida dari keduanya (Yunus, 2008).

Menurut Gaplin (1915), wilayah daerah hinterland merupakan suatu wilayah kedesaan yang mengalami perubahan menuju sifat kekotaan. Studi yang pertama kali mulai menyinggung Daerah hinterland dikemukakan oleh Von Thunen pada tahun 1926, teorinya dikenal dengan *The Isolated State Theory*. Wilayah daerah hinterland yang disinggung adalah pola pemanfaatan lahan yang terbentuk berkaitan dengan pertimbangan biaya transportasi, jarak dan sifat komoditas.

## **B. Dasar Teori Daerah Hinterland**

### **1. Teori *Isolated State* (Johann Heinrich von Thunen)**

Studi yang dilaksanakan oleh Johann Heinrich von Thunen pada dekade ke tiga abad 19 (tahun 1826). Karyanya diberi judul *Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirthschaft* yang dalam bahasa Inggris teori yang dikemukakan tersebut kemudian dikenal sebagai *Von Thunen's Isolated State (The Isolated State in relation to Agriculture)*.<sup>3</sup> Konsep utama yang mendasari teorinya adalah konsep economic rent (sewa ekonomi) yang dalam perkembangannya kemudian lebih dikenal dengan *location rent* (sewa lokasi). Variabel utama analisisnya adalah transportation cost yang dengan sendirinya sangat erat kaitannya dengan variabel jarak dan karakteristik dari komoditas yang diangkut

---

<sup>3</sup> Hadi Sabari Yunus, Struktur Tata Ruang Kota (Yogyakarta: Pusataka Pelajar2006), hlm. 90

(Mather,1986). Secara definitif konsep tersebut dikemukakan sebagai berikut:

*“...location rent is the total revenue received by a farmer for a particular product on a particular parcel of land, minus the production and transportation cost associated with the same product and parcel of land. Location rent reflects, therefore the economic utility of a particular site for a particular product...”<sup>4</sup>*

Terkait dengan studi daerah hinterland, teorinya menjelaskan mengenai distribusi keruangan pemanfaatan lahan pertanian yang berada disekitar kota. Hal ini memang sangat relevan dengan kondisi kota-kota di Jerman pada zamannya, dimana kota-kota dapat berkembang dengan dukungan perkembangan pertanian disekitar kota dan hal ini ternyata memunculkan gejala yang sangat menarik. Anggapan dasar yang dibangun untuk menjelaskan teorinya adalah bahwa pertimbangan rasional yang dilakukan oleh petani untuk menentukan jenis tanaman tertentu di daerah hinterland sangat dipengaruhi oleh profitabilitas masing-masing jenis tanaman dan merupakan fungsi dari harga jual dikurangi dengan ongkos produksi dan ongkos transport. Tanaman yang paling menguntungkan akan ditanami di sekitar kota dan yang paling tidak menguntungkan akan berada pada lokasi yang paling jauh, sehingga di daerah hinterland akan terlihat distribusi keruangan pemanfaatan lahan untuk jenis-jenis tanaman tertentu berawal dari jenis tanaman yang paling menguntungkan berada di dekat dengan kota, dan jenis tanaman yang paling tidak menguntungkan akan berada pada lokasi yang paling jauh (Cadwallader, 1985; Yunus, 2005).

<sup>4</sup> Hadi Sabari Yunus, Struktur Tata Ruang Kota (Yogyakarta: Pusatka Pelajar2006), hlm. 92

Oleh karena bahasan utamanya adalah kota-kota yang bersifat monosentris, maka model keruangan daerah hinterland yang dikemukakan juga membentuk distribusi keruangan konsentris atas jenis-jenis tanaman yang berkisar dari yang paling menguntungkan sampai ke jenis tanaman yang paling tidak menguntungkan.

Teori von Thunen ini akan berlaku apabila beberapa prasyarat berikut terpenuhi:

- a. Oleh karena sistem transportasi dan komunikasi belum berkembang dengan baik pada saat itu, maka apa yang dikemukakan oleh von Thunen juga mengacu pada kondisi yang ada pada saat itu, dimana daerahnya terisolir sehingga dinamakan the isolated state. Walaupun demikian, dipusat daerah utama telah berbentuk wilayah pusat kegiatan dan sekaligus sebagai daerah pemusatan pasar komoditi yang berasal dari daerah hinterland. Pusat ini merupakan satu-satunya tempat dimana barang-barang dari daerah hinterland dipasarkan dan harga pasar yang berlaku dikenakan untuk semua produsen.
- b. Daerah tersebut berkembang di daerah yang relatif homogen atas dasar topografi dan kesuburan tanahnya serta pendukung fisik lainnya. Hal ini akan mengakibatkan terjadinya keseragaman produk yang dihasilkan per satuan luas tertentu untuk jenis komoditas yang sama.

- c. Keseragaman transportasi ke segala arah tercipta di wilayah ini. Biaya transportasi yang dikeluarkan untuk mengangkut jenis komoditi tertentu akan sebanding dengan jarak yang ditempuhnya dan sifatnya konstan walau jenis yang diangkut bermacam-macam.
- d. Setiap petani selalu berpedoman pada maksimasi profit dan semua informasi pasar dapat diakses oleh semua petani.

Walaupun teori yang dikemukakan von Thunen tersebut sangat sederhana dibandingkan dengan penalaran yang saat ini sudah berkembang sedemikian jauh dan kondisi kota dan sekitarnya, bentuk dan sifat kehidupan penduduk kota yang telah mengalami perubahan yang sangat berbeda dengan apa yang dikenal pada masanya von Thunen, namun sebagian suatu teori yang dicetuskan pada awal perkembangan studi kota pada umumnya dan studi daerah hinterland pada khususnya, teori tersebut sangat bermanfaat.

Pada awalnya von Thunen tidak secara eksplisit mengemukakan bahwa apa yang dikemukakan merupakan sebuah bahasan mengenai daerah hinterland, namun dalam perkembangannya kemudian pada saat terdapat spesialisasi objek kajian, ternyata ide-idenya telah mengemukakan dasar-dasar pembahasan mengenai daerah hinterland itu sendiri.

Secara struktural daerah hinterland akan tersusun dalam zona pemanfaatan lahan konsentris mengelilingi bentuk pemanfaatan lahan

non-pertanian yang dikenalkannya sebagai daerah pusat pemasaran hasil-hasil pertaniannya. Daerah pusat sebagai tempat pemasaran tersebut, memang secara eksplisit tidak disebutkan sebagai Central Business District namun sebenarnya daerah itu kemudian akan menjadi CBD yang dikelilingi oleh bentuk pemanfaatan lahan non agraris yang menyatu dengannya dan membentuk wilayah kota secara morfologis kompak. Dari batas morfologis kota terluar inilah akan tampak sebaran zona tata guna lahan konsentris yang sangat terkait dengan biaya transport dan karakteristik komoditasnya.

Ada gradasi intensitas tata guna lahan yang sangat nyata terlihat, yaitu pada ring paling dalam akan didominasi oleh *horticulture* dan *dairy farming*, kemudian diikuti oleh tata guna lahan yang tidak begitu intensif dalam bentuk tata guna lahan *timber growing* dan yang paling jauh adalah *ranching*. Dengan sendirinya dalam masing-masing zona masih akan terlihat nuansa-nuansa yang cukup banyak. Seperti contoh dalam zona konsentris yang pertama saja akan tampak gradasi lokasi yang berbeda antara orientasi tata guna lahannya dalam wujud perbedaan jenis tanamannya. Sub-ring dari ring pertama akan ditempati oleh wheat, disusul oleh barley dan yang terluar adalah oats. Demikian pula halnya dengan ring kedua dan ketiga.

Berkat adanya perkembangan teknologi di bidang transportasi dan komunikasi dengan sendirinya kemampuan untuk menjangkau wilayah-wilayah lain juga terus meningkat dan salah satu keuntungan yang lain

adalah makin murah biaya transportasi atas barang-barang tertentu yang jumlahnya banyak. Perkembangan sarana angkutan laut, sungai dan kereta api terbukti telah memberikan banyak kemudahan dan murah untuk mengangkut komoditas yang banyak dari tempat yang jauh. Hal ini ternyata telah memberikan pengaruh yang signifikan terhadap ide-ide konsentris yang telah dikemukakan von Thunen. Hal ini sangat wajar, karena kebutuhan komoditas untuk kota tertentu tidak hanya dipenuhi dari wilayah hinterland kotanya sendiri namun didatangkan dari tempat yang jauh. Sehingga ide-ide konsentrisnya telah mengalami pemudaran baik dari tingkat lokal, regional dan bahkan nasional. Namun demikian, beberapa fenomena konsentris yang pernah terjadi pada sesuatu kota masih dapat dilacak adanya. Beberapa studi telah membuktikan hal ini, seperti studi Grunn (1973) di kota Montevideo, studi Horvarth (1969) di kota Addis Ababa, studi Belding (1981) di kota-kota wilayah Benelux, dan studi Peer (1972) di kota-kota yang terletak di barat laut Eropa. Beberapa kesamaan kesimpulan yang dikemukakan adalah bahwa memang sisa-sisa pola konsentris pemanfaatan lahan agraris masih tampak walau sudah sangat kabur, dan terdapat gejala baru berkenaan dengan pola pemanfaatan lahan agraris tersebut. Dengan semakin murah biaya transport untuk pengangkutan komoditas dalam jumlah yang besar dengan menggunakan baik dengan kereta api, angkutan laut, dan sungai serta angkutan darat terdapat gejala makin menguatnya peranan faktor

lingkungan khususnya kualitas lahan secara signifikan ketimbang peranan faktor lokasi dan jarak terhadap kota yang bersangkutan (Mather, 1986).

## **2. Teori Lokasi Optimum dan Aglomerasi Industri (Alfred Weber)**

Weber menekankan pentingnya biaya transportasi sebagai faktor pertimbangan lokasi dan ia telah mengupasnya secara sistematis. Teori Weber sebenarnya menentukan dua kekuatan lokasional primer, yaitu orientasi transportasi dan orientasi tenaga kerja. Pada dasarnya pengusaha itu mempunyai kebebasan untuk menempatkan industri atau pabriknya. Dalam kerangka ini semua variabel biaya produksi seperti upah buruh, manajemen, dan lainnya dianggap tidak menunjukkan variasi secara spasial, seperti harga-harga faktor produksi adalah sama di mana-mana. Bagaimana pengusaha akan meminimisasikan biaya transportasi? Biaya transportasi dianggap sebagai suatu variabel penting dalam penentuan lokasi industri. Asumsi yang asangat sederhana ditetapkan yaitu tingkat biaya transportasi adalah flat berdasarkan pada berat muatan dan fasilitas transportasi tersedia ke segala jurusan. Asumsi tersebut tidak sesuai dengan kenyataan, yaitu pada umumnya biaya transportasi untuk hasil akhir seringkali lebih tinggi dari pada untuk bahan baku dan fasilitas transportasi hanya terbatas pada sejumlah rute.

Alfred Weber dalam bukunya *Ueber den Standard der Industrien* (1909), kemudian diterjemahkan dalam bahasa Inggris oleh C.J. Friedrich dengan judul *Alfred Weber's Theory of The Location of Industries* (Chicago; University of Chicago Press, 1918). Analisis penentuan lokasi

optimum seperti yang dikemukakan oleh Von Thunen, telah mendapat perhatian utama dalam pemikiran Alfred Weber (1909).<sup>5</sup>

Dalam mengembangkan teorinya, Weber mengintroduksikan beberapa konsep pokok, yakni indeks material (*material index*), berat lokasional (*locational weight*), dan isodapan kritis (*critical isodapanes*, W. Isard dalam H.W.Richardson 1972, 42-44). Indeks material adalah perbandingan berat bahan baku dan berat hasil akhir. Berat lokasional adalah berat total dari semua barang (meliputi hasil akhir, bahan baku, bahan bakar, dan sebagainya) yang harus diangkut ke dan dari tempat produksi untuk setiap satuan keluaran. Dalam pengertian umum, industri-industri dengan indeks material kurang dari 1 (mengalami penambahan berat atau *weight gaining* misalnya pabrik lemonade (minuman), demikian pula barang-barang yang mengalami penambahan volume (isi) atau *bulk gaining* misalnya industri perabot rumah tangga, maka lokasi industrinya akan tertarik mendekati pasar, dan sebaliknya jika indeks material lebih besar dari 1 (mengalami penyusutan berat atau *weight losing* misalnya industri barang-barang tambang, demikian pula barang-barang yang mengalami penyusutan volume tidak memegang peranan yang berarti (misalnya industri tekstil), maka lokasi industrinya dapat diletakkan di antara sumber bahan baku dan pasar (*footloose industries*). Industri-industri dengan berat lokasional tinggi akan tertarik pada sumber bahan

---

<sup>5</sup> Rahardjo Adisasmita, Teori Lokasi dan Pengembangan Wilayah (Makassar: Teknik Perkapalan Unhas 2010), hlm. 45

baku, sedangkan industri-industri dengan berat lokasional rendah cenderung mendekati pasar.

Biaya penanganan (*handling cost*) mempunyai peranan penting (seringkali begitu tinggi) dalam keseluruhan biaya transport, tidak hanya dari unsur-unsur biaya keuangan tetapi juga biaya non moneter, seperti kerugian waktu, ketidaknyamanan, dan sebagainya. Terbatasnya pelayanan transportasi pada beberapa rute bersama-sama biaya penanganan merupakan faktor penting terhadap pemilihan lokasi industri, yang pada umumnya cenderung menempatkan pada lokasi nodal, yang sering merupakan *transportation junctions* (jalan sambung transportasi) atau transshipment point (titik pindah muat, M. Sadli; 1959, I.IV.3) dimana transportasi darat dan laut bertemu satu sama lainnya yang kemudian menunjang terbentuknya pusat-pusat industri.

Konsep isodapan dijelaskan sebagai berikut, jika suatu tempat (misalnya  $P_1$ ) adalah tempat biaya transport minimum, dan sekitar titik tersebut dapat dijangkau dengan suatu tingkat biaya transport tertentu yang lebih tinggi dari pada di tempat  $P_1$ , dengan asumsi bahwa transportasi ke semua jurusan adalah tersedia, maka akan diperoleh suatu lingkaran (a *dosed curve*) disebut isodapan. Rangkaian isodapan seperti ini menggambarkan berbagai tingkat biaya transport yang lebih tinggi dari pada tingkat biaya transport minimum pada titik  $P_1$ .

### 3. Teori Tempat Central (Walter Cristaller)

*Central Place Theory*<sup>6</sup> adalah teori geografis yang berusaha menjelaskan jumlah, ukuran dan lokasi permukiman manusia dalam sebuah sistem perkotaan. Teori ini diperkenalkan oleh geografer Jerman, Walter Chritaller. Ia menegaskan bahwa permukiman-permukiman hanya berfungsi sebagai “**Tempat Pusat**” (*Central Place*) yang memberikan pelayanan kepada daerah sekitarnya.

Central Place Theory mengajukan 4 asumsi dasar:

- 1) Semakin besar permukiman dalam jumlah, semakin sedikit jumlah mereka jadinya. Contoh: ada banyak desa-desa kecil, tetapi hanya sedikit kota-kota besar.
- 2) Semakin besar permukiman tumbuh dalam jumlah, makin besar jarak antara mereka . Contoh: desa-desa biasanya saling berdekatan, tetapi kota-kota besar saling berjauhan dalam jarak.
- 3) Begitu sebuah permukiman meningkat dalam ukuran, jangkauan dan jumlah fungsinya akan meningkat.
- 4) Begitu suatu permukiman meningkat dalam ukuran, jumlah layanan tingkat fungsi juga akan meningkat. Contoh: derajat spesialisasi yang lebih besar terjadi di dalam pekerjaan-pekerjaan

### 4. Teori Pusat Kegiatan Banyak (C.D. Harist dan F.L. Ullmann)

Teori ini menggambarkan bahwa kota-kota besar akan mempunyai struktur yang terbentuk atas sel-sel, dimana penggunaan lahan yang

---

<sup>6</sup> Rahardjo Adisasmita, Teori Lokasi dan Pengembangan Wilayah (Makassar: Teknik Perkapalan Unhas 2010), hlm. 52

berbeda-beda akan berkembang disekitar titik-titik pertumbuhan atau Nuclei didalam daerah perkotaan. Perumusan ide ini pertamakali diusulkan oleh C.D Harris dan F.L Ullmann tahun 1945. Disamping menggabungkan ide-ide yang dikemukakan teori konsentris dan teori sektor, teori pusat kegiatan banyak ini masih menambahkan unsur-unsur lain. Yang perlu diperhatikan adalah Nuclei yang mengandung pengertian semua unsur yang menarik fungsi-fungsi antara lain pemukiman, perdagangan, industri, dll. Oleh karenanya teori ini mempunyai struktur keruangan yang berbeda dengan teori konsentris dan teori sektoral.

Multi-Nuclei Teori, dalam ilmu sosial, sebuah model perkotaan di lahan yang tumbuh dari beberapa kota mandiri poin dibandingkan dari satu pusat bisnis. Setiap titik yang bertindak sebagai pusat pertumbuhan untuk suatu jenis pemanfaatan lahan, seperti industri, ritel, atau berkualitas tinggi perumahan. Karena memperluas, mereka bergabung untuk membentuk satu wilayah kota. Berbagai-nuclei adalah yang paling rumit di kota-tanah menggunakan model dan satu-satunya yang memberikan beberapa informasi tentang perkembangan kota-kota di negara berkembang.

Nuclei beberapa model yang merupakan model ekologis melahirkan oleh Chauncy Harris dan Edward Ullman di 1945 artikel "The Nature of Cities." Model menjelaskan tata letak kota. Ia mencatat bahwa sementara kota mungkin telah dimulai dengan pusat bisnis, industri serupa dengan tanah-biasa digunakan dan keuangan persyaratan yang

didirikan di dekat satu sama lain. Kelompok ini sangat mempengaruhi langsung lingkungan. Hotel dan restoran di sekitar bandar udara musim semi, misalnya. Jumlah dan jenis nuclei menandai pertumbuhan kota.

Teori dibentuk berdasarkan gagasan bahwa ada orang yang lebih besar akibat peningkatan gerakan kepemilikan mobil. Meningkatkan gerakan ini memungkinkan untuk spesialisasi daerah pusat (misalnya, industri berat, bisnis taman). Perkotaan adalah struktur pengaturan penggunaan tanah di perkotaan. Sociologists, ekonom, dan geographers telah mengembangkan beberapa model, di mana menjelaskan berbagai jenis usaha dan masyarakat cenderung ada di dalam perkotaan pengaturan. Tiga model yang dijelaskan dalam artikel ini. Struktur perkotaan juga dapat merujuk pada struktur tata ruang perkotaan, yang kekhawatiran pengaturan dari ruang publik dan swasta di kota-kota dan sudut konektivitas dan aksesibilitas.

CD Harris dan EL Ullman mengembangkan beberapa nuclei model 1945. Menurut model ini, sebuah kota yang berisi lebih dari satu pusat kegiatan sekitar yang berputar. Beberapa kegiatan yang tertarik ke node tertentu sementara yang lain mencoba untuk menghindari mereka. Misalnya, sebuah universitas node Mei menarik penduduk berpendidikan baik, pizzerias, dan toko buku, sedangkan yang menarik bandara Mei hotel dan gudang. Bertentangan lahan kegiatan akan menghindari kekelompokan di wilayah yang sama, menjelaskan mengapa industri berat dan tinggi pendapatan perumahan jarang ada di lingkungan yang sama.

Dalam masing-masing zona pada teori pusat kegiatan berganda akan mencakup:

a. Zona 1: Central Business District

Seperti halnya teori konsentris dan sector, zona ini berupa pusat kota yang menampung sebagian besar kegiatan kota. Zona ini berupa pusat fasilitas transportasi dan di dalamnya terdapat district spesialisasi pelayanan, seperti “retailing” distrik khusus perbankan, theater dan lain-lain.

b. Zona 2: Wholesale Light Manufacturing

Oleh karena keberadaan fungsi sangat membutuhkan jasa angkutan besar maka fungsi ini banyak mengelompok sepanjang jalan kereta api dan dekat dengan CBD. Zona ini tidak berada di sekeliling zona 1 tetapi hanya berdekatan saja. Sebagaimana “*wholesale*”, “*Light manufacturing*” yaitu: transportasi yang baik, ruang yang memadai, dekat dengan pasar dan tenaga kerja.

c. Zona 3: Daerah Permukiman Kelas Rendah

Permukiman memang membutuhkan persyaratan khusus. Dalam hal ini ada persaingan mendapatkan lokais yang nyaman antara golongan berpenghasilan tinggi dengan golongan yang berpenghasilan rendah. Hasilnya sudah dapat diramalkan bahwa golongan tinggi akan mendapatkan daerah yang nyaman dan golongan rendah akan memperoleh daerah yang kurang baik. Zona ini mencerminkan daerah yang kurang baik untuk permukiman sehingga penghuninya umumnya

dari golongan rendah dan permukimannya juga relative lebih jelek dari zona 4. Zona ini dekat dengan pabrik-pabrik, jalan kereta api dan drainase jelek.

d. Zona 4: Daerah Permukiman Kelas Menengah

Zona ini tergolong lebih baik dari pada zona 3 baik dari segi fisik maupun penyediaan fasilitas kehidupannya. Penduduk yang tinggal disini pada umumnya mempunyai penghasilan lebih tinggi dari pada penduduk zona 3.

e. Zona 5: Daerah Permukiman Kelas Tinggi

Zona ini mempunyai kondisi paling baik untuk permukiman dalam artian fisik maupun penyediaan fasilitas. Lingkungan alamnya pun menjajikan kehidupan yang tenteram, aman, sehat dan menyenangkan. Hanya golongan penduduk yang berpenghasilan tinggi yang mampu memiliki lahan dan rumah disini. Lokasinya relative jauh dari CBD, industry berat dan ringan, namun untuk memenuhi kebutuhannya sehari-hari didekatnya dibangun Business District baru yang fungsinya tidak kalah dengan CBD. Pusat-pusat baru seperti kampus, pusat rekreasi, taman-taman sangat menarik perkembangan permukiman menengah dan tinggi.

f. Zona 6: Heavy Manufacturing

Zona ini merupakan konsentrasi pabrik-pabrik besar. Berdekatan dengan zona ini biasanya mengalami berbagai permasalahan lingkungan seperti pencemaran udara, kebisingan, kesemerawutan lalu lintas dan sebagainya, sehingga untuk kenyamanan tempat tinggal tidak baik,

namun di daerah ini terdapat berbagai lapangan pekerjaan yang banyak. Adalah wajar apabila kelompok penduduk berpenghasilan rendah bertempat tinggal dekat dengan zona ini.

g. Zona 7: Business District Lainnya

Zona ini muncul untuk memenuhi kebutuhan penduduk zona 4 dan 5 dan sekaligus akan menarik fungsi-fungsi lain untuk berada di dekatnya. Sebagai salah satu pusat (nuclei) zona ini akan menciptakan suatu pola tata ruang yang berbeda pula, sehingga tidak mungkin terciptanya pola konsentris, tetapi membentuk sebaran "cellular" lagi sesuai dengan karakteristik masing-masing.

h. Zona 8: Zona Tempat Tinggal Di Daerah Pinggiran

Zona ini membentuk komunitas tersendiri dalam artian lokasinya. Penduduk disini sebagian besar bekerja di pusat-pusat kota dan zona ini semata-mata digunakan untuk tempat tinggal. Walaupun demikian makin lama akan makin berkembang dan menarik fungsi lain juga, seperti pusat perbelanjaan, perkantoran dan lain-lain. Proses perkembangannya akan serupa dengan kota lama.

i. Zona: 9 Zona Industri Di Daerah Pinggiran

Sebagaimana perkembangan industry-industri lainnya unsure transportasi selalu persyaratan untuk hidupnya fungsi ini. Walaupun terletak di daerah pinggiran zona ini di jangkau jalur transportasi yang memadai. Sebagai salah satu pusat (nuclei) pada perkembangan

selanjutnya dapat menciptakan pola-pola persebaran keruangnya sendiri dengan proses serupa

## **5. Teori Usia Produktif (Donald dan Super)**

Teori tahapan perkembangan karir yang dikemukakan oleh Donald dan Super (dalam Gibson, 1994) menyatakan bahwa perkembangan karir seseorang telah dimulai sejak pertengahan masa remaja, dimana seseorang mulai menentukan jenis pekerjaan yang cocok untuk dirinya berdasarkan kenyataan yang dihadapi saat itu, proses pendidikan yang dijalannya, hal-hal yang disukainya secara pribadi, kemampuan dan keterampilan yang dimiliki. Donald dan Super (dalam Gibson, 1994) membagi tahap perkembangan karir secara umum kedalam 6 tahapan, yaitu:

a. Tahap Kristalisasi (14 – 18 tahun)

Pada tahap inilah sebuah keputusan tentang karir yang akan dijalani ditetapkan berdasarkan hal-hal yang disukai oleh individu, kemampuan dan keterampilan yang dimiliki.

b. Tahap Spesifikasi (18 – 21 tahun)

Pada tahap ini individu mulai menjajaki tingkat pendidikan dan pengalaman yang dibutuhkan untuk dapat mencapai pilihan karir yang diinginkannya. Pada tahap inilah seseorang dapat dikatakan produktif.

c. Tahap Implementasi (22 – 25 tahun)

Pada tahap ini individu mulai mencoba-coba merasakan 'bekerja' dalam arti yang sesungguhnya berdasarkan pilihan karirnya.

d. Tahap Stabilisasi (26 – 35 tahun)

Pada tahap ini individu berada jenjang dimana pekerjaan merupakan bagian dari kehidupan yang berjalan dengan menyenangkan.

e. Tahap Konsolidasi (36 – 40 tahun)

Pada tahap ini Individu dapat dikatakan mulai melakukan rangkaian kompromi dalam pekerjaan yang dilakukannya, seperti berkompromi dengan promosi jabatan, kenaikan gaji yang minim, dan para pekerja baru yang berusia lebih muda dengan pendidikan yang lebih tinggi.

f. Tahap Persiapan Menuju Pensiun (55 tahun)

Pada tahap ini, individu tidak lagi dapat dikatakan sebagai seseorang yang produktif dalam arti yang sesungguhnya, karena ia cenderung lebih terfokus pada masa pensiun yang akan dihadapi dari pada pekerjaan yang sedang dilakukannya.

### C. Kekuatan Penarik dan Pendorong

#### 1. Kekuatan Sentrifugal (*centrifugal forces*)

Kekuatan sentrifugal (*centrifugal forces*)<sup>7</sup> adalah kekuatan yang menyebabkan terjadinya gerakan sentrifugal (*centrifugal movement*). Gerakan sentrifugal dalam studi Daerah hinterland adalah gerakan penduduk dan fungsi-fungsi yang berasal dari bagian dalam sesuatu wilayah menuju ke bagian dalamnya. Berdasarkan fakta empiris terdapat banyak sekali macam gerakan sentrifugal yang terjadi dan gerakan

---

<sup>7</sup> Hadi Sabari Yunus, *Dinamika Wilayah Peri-Urban Determinasi Masa Depan Kota* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar 2008), hlm. 56

tersebut disebabkan oleh kekuatan-kekuatan sentrifugal yang sangat bervariasi. Variasi kekuatan sentrifugal sangat berkaitan dengan variasi kondisi lingkungan yang ada pada bagian mana gerakan tersebut terjadi misalnya terkait dengan spesifikasi lingkungan kota di satu sisi dan spesifikasi lingkungan pedesaan di satu sisi lainnya. Sebagaimana dikemukakan sebelumnya, spesifikasi lingkungan kota berasosiasi secara spasial dengan berbagai fasilitas kehidupan dan kegiatan, sementara spesifikasi lingkungan pedesaan berasosiasi secara keruangan dengan kenyamanan atmosfer untuk bertempat tinggal maupun menyelenggarakan kehidupan atau melaksanakan kegiatan (dalam artian suhu, sosial, ekonomi, budaya dan pemandangan alam).

Kekuatan sentrifugal sangat ditentukan oleh dua macam kekuatan, yaitu kekuatan penarik dan kekuatan pendorong (*pushforces/propellingforces*). Dua macam kekuatan ini menjadi kekuatan paling menentukan terhadap intensitas dan kekuatan gerakan yang terjadi. Makin kuat kekuatan pendorong dan penarik, makin kuat pula gerakan dan makin tinggi intensitas gerakan yang timbul. Kekuatan penarik adalah kekuatan yang bersifat menarik penduduk atau fungsi menuju ke arah dimana kekuatan tersebut berada. Kekuatan penarik merupakan kekuatan yang berada di tempat tujuan gerakan (*place of destination*), sedangkan kekuatan pendorong adalah kekuatan yang bersifat mendorong penduduk dan atau fungsi meninggalkan tempat asal penduduk atau fungsi tersebut semula berada. Dengan ungkapan lain, dapat dikemukakan bahwa

kekuatan pendorong adalah kekuatan yang berada di tempat asal gerakan (*place of origin*). Oleh karena kekuatan sentrifugal terdiri dari dua macam kekuatan utama (kekuatan pendorong dan penarik):

a. Kekuatan pendorong gerakan sentrifugal

Kekuatan sentrifugal adalah berada di bagian dalam wilayah yang bersifat mendorong gerakan penduduk maupun fungsi untuk meninggalkan bagian wilayah tersebut. Berdasarkan landasan berpikir secara umum bahwa gerakan tersebut berasal dari kota menuju ke daerah bukan kota (daerah hinterland atau Desa). Namun demikian, perlu diperhatikan bahwa gerakan sentrifugal sendiri sangat banyak macamnya tergantung dari zonasi wilayah yang dikemukakan, maka akan makin banyak pula macam gerakan sentrifugal yang dapat diidentifikasi. Oleh karena kekuatan pendorong ini mengakibatkan pindahnya penduduk maupun fungsi-fungsi tertentu, maka sifatnya adalah *negative* dalam artian tidak bersesuaian dengan aspirasi penduduk untuk bertempat tinggal maupun aspirasi/persyaratan fungsi untuk menyelenggarakan kegiatannya di tempat asalnya. Sementara itu di daerah tujuan menawarkan berbagai hal yang menjanjikan sesuai dengan aspirasi yang dimiliki.

Beberapa contoh yang berkaitan dengan kekuatan-kekuatan yang mendorong *kepindahan penduduk* dari bagian dalam kota menuju ke bagian luar minimal ada 13 macam penyebab yang dapat dikemukakan yaitu (1) tingginya kepadatan penduduk ; (2) tingginya kepadatan

permukiman; (3) tingginya polusi udara; (4) tingginya polusi udara; (5) tingginya polusi social; (6) tingginya tingkat kriminalitas; (7) banyaknya peraturan-peraturan yang mengikat; (8) tingginya kepadatan lalu lintas; (9) tingginya frekuensi kemacetan lalu lintas; (10) kurangnya lahan; (11) tingginya harga lahan; (12) tingginya suhu udara; (13) kurang terjaminnya *privacy pew*.

b. Kekuatan Penarik Gerakan Sentrifugal

Kekuatan penarik gerakan sentrifugal adalah kekuatan-kekuatan yang berada di daerah tujuan gerakan yang bersifat menarik gerakan menuju kearahnya dan yang paling penting mempunyai sifat yang berlawanan dengan sifat dari kekuatan-kekuatan pendorong itu sendiri.

Ada 13 macam kekuatan penarik gerakan sentrifugal yaitu; (1) rendahnya kepadatan penduduk; (2) rendahnya kepadatan permukiman; (3) rendahnya polusi udara; (4) rendahnya polusi air; (5) rendahnya polusi social; (6) rendahnya tingkat kriminalitas; (7) sedikitnya peraturan-peraturan yang mengikat; (8) rendahnya kepadatan lalu lintas; (9) rendahnya frekwensi kenacetan lalu lintas; (10) banyaknya lahan; (11) rendahnya harga lahan; (12) rendahnya suhu udara; (13) lebih terjaminnya *privacy*. Penjelasan masing-masing kekuatan tersebut tidak perlu dikemukakan lagi, karena mirip dengan penjelasan fungsi kekuatan pendorong hanya dengan peranan berbeda.

## 2. Kekuatan Sentripetal (*Centripetal Force*)

Kekuatan sentripetal (*Centripetal Force*)<sup>8</sup> adalah kekuatan-kekuatan yang mengakibatkan gerakan penduduk dan atau fungsi-fungsi yang berasal dari bagian luar kota menuju ke bagian dalamnya. Sebagaimana telah disinggung pada bagian sebelumnya bahwa macam gerakan yang muncul sangat tergantung dari zonasi daerah hinterland dan kota yang diidentifikasi oleh peneliti. Banyak sedikitnya zona-zona yang tercipta dapat disebabkan oleh kurang mendalamnya pengetahuan si peneliti atau karena tujuan penelitian yang mengharuskannya untuk menentukan hal tersebut. Sebagaimana dalam gerakan, gerakan sentripetal juga dikenal 2 macam kekuatan yaitu (1) kekuatan pendorong dan (2) kekuatan penarik. Kekuatan pendorong berasosiasi secara spasial dengan daerah asal gerakan dan kekuatan penarik berasosiasi secara spasial dengan daerah tujuan gerakan. Oleh karena gerakan sentripetal berlawanan dengan gerakan sentrifugal, maka sifat dari masing-masing kekuatan yang berperan pun juga berbeda pula. Apabila dalam gerakan sentrifugal dikenal sifat negative bagian dalam kota yang menyebabkan penduduk dan atau fungsi meninggalkannya, maka dalam gerakan sentripetal bagian dalam kota bersifat positif dan sementara itu bagian luar kota mempunyai sifat negative. Sifat positif berasosiasi secara spasial dengan sifat kekotaan dan sifat negativ berasosiasi secara spasial dengan sifat kedesaan.

---

<sup>8</sup> Hadi Sabari Yunus, *Dinamika Wilayah Peri-Urban Determinasi Masa Depan Kota* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar 2008), hlm. 66

a. Kekuatan Pendorong Gerakan Sentripetal

Oleh karena kekuatan pendorong selalu berasosiasi secara spasial dengan daerah asal gerakan, maka kekuatan pendorong gerakan sentripetal berada di daerah hinterland. Beberapa kekuatan-kekuatan pendorong yang mengakibatkan penduduk meninggalkan daerah hinterland antara lain (1) kurangnya fasilitas kehidupan (social,ekonomi); (2) kurang terjaminnya keamanan; (3) rendahnya penghasilan; (4) rendahnya *prestige*; (5) rendahnya aksesibilitas; (6) rendahnya/langkahnya kesempatan kerja dan (7) jauhnya dari tempat kerja. Masing-masing kota dan daerah hinterland mempunyai kondisi lingkungan yang berbeda sehingga variasi kombinasi antara kekuatan-kekuatan pendorong pun juga selalu mewarnai gerakan sentripetal yang ada. pada daerah hinterland tertentu ada kemungkinan kekuatan pendorong yang berupa *langkanya kesempatan kerja* menjadi kekuatan pendorong utama sedangkan kekuatan-kekuatan lain hanya merupakan kekuatan pengiring, namun ada kemungkinan bahwa ada daerah hinterland dari kota lain akan mempunyai kekuatan pendorong utama yang berbeda, misalnya *rendahnya penghasilan*.

b. Kekuatan Penarik Gerakan Sentripetal

Macam kekuatan penarik gerakan sentripetal yang muncul mempunyai kemiripan dengan kekuatan pendorong, namun dengan predikat yang berbeda. Kekuatan pendorong berkonotasi dan bersifat *disinsetif* sedangkan kekuatan penarik berkonotasi dan bersifat *insetif*.

Dengan demikian beberapa kekuatan penarik dapat disebutkan antara lain (1) banyaknya fasilitas kehidupan (social, ekonomi); (2) lebih terjaminnya keamanan; (3) tingginya penghasilan; (4) tingginya *prestige*; (5) tingginya aksesibilitas; (6) banyaknya kesempatan kerja; (7) dekatnya dari tempat kerja. Fakta empiris membuktikan bahwa apa yang dianggap sebagai kekuatan-kekuatan penarik tersebut beberapa di antaranya bersifat *semu* dalam pengertian bahwa apa yang semula dibayangkan oleh penduduk yang meninggalkan daerahnya dan tertarikakan sesuatu yang dianggap menjanjikan ternyata tidak terbukti kebenarannya.

Dampak dari adanya gejala ini. Nampak pada masa kini dan masa yang akan datang akan terus berlanjut, yaitu sulitnya mencari tenaga kerja untuk bekerja di lahan pertanian atau persawahan di Jawa khususnya. Para pekerja di sector pertanian yang masih tersisa kebanyakan adalah golongan penduduk berusia lanjut bukan dari golongan usia remaja/muda. Untuk pembangunan wilayah dan kota kondisi ini sebaiknya diantisipasi agar permasalahan yang muncul tidak berubah menjadi malapetaka social dan ekonomi pada masa yang akan datang, karena dampak negatif pengaliran penduduk perdesaan, khususnya golongan usia produktif ke kota mengakibatkan semakin banyaknya tuntutan akan lapangan pekerjaan dan perumahan di kota itu sendiri. Ketidakmampuan pemerintah kota memperluas lapangan pekerjaan dan menyediakan fasilitas perumahan penduduknya, mengakibatkan banyaknya pengangguran dan merebaknya pemukiman liar dan kumuh.

#### **D. Pola Pergerakan**

Kebutuhan akan pergerakan bersifat umum. Pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pemenuhan kebutuhan merupakan kegiatan yang biasanya dilakukan setiap hari, misalnya pemenuhan akan ekonomi, pendidikan, hiburan, sosial, budaya dsb. Pola pergerakan secara fisik sebagian besar ditentukan oleh kebiasaan sosial ekonomi penduduk, misalnya jam-jam kerja normal, waktu buka toko, sekolah., waktu-waktu hiburan masyarakat dan peristiwa-peristiwa sosial. Pola pergerakan penduduk dapat dibagi dalam pola pergerakan harian, mingguan dan musiman.

Sebagai makhluk individu dan sosial, manusia mempunyai kebutuhan yang harus dipenuhi baik kebutuhan jasmani maupun rohani. Kebutuhan tersebut menjadi alasan menjadi alasan bagi manusia melakukan pergerakan. Ada berbagai alasan mengapa manusia melakukan pergerakan, alasan-alasan tersebut secara umum mempunyai karakteristik yang sama dan menjadi karakteristik pergerakan yang polanya lebih terlihat di perkotaan.

Menurut Bromley dan Thomas, 1993 (dalam Zafrulah), salah alasan terjadinya pergerakan di perkotaan adalah mengenai kecenderungan sosial ekonomi, yaitu mobilitas masyarakat yang tinggi sebagai akibat dari peningkatan pesat pemilikan kendaraan hal ini ditunjang dengan pembangunan dan perbaikan prasarana jalan sehingga masyarakat mampu untuk menjangkau tempat lalu-lintas yang lebih jauh.

Disamping itu, kelompok masyarakat yang tidak memiliki kendaraan menjadi kelompok sebagai golongan dengan mobilitas rendah terhadap fasilitas perkotaan akibatnya selanjutnya dari pertumbuhan pemilikan kendaraan ini adalah meningkatnya volume lalu lintas yang mempengaruhi pergerakan di dalam dan menimbulkan kemacetan.

Daniel dan Warnes (1983) menyatakan bahwa faktor yang berpengaruh terhadap pergerakan adalah kondisi sosial ekonomi seperti banyaknya anggota keluarga yang bekerja dan penghasilan keluarga. Sesuatu yang mencirikan penghasilan keluarga seperti pemilikan kendaraan, pola guna lahan dan pembangunan serta daya hubung.

Menurut Warpani (1990) beberapa penentu pergerakan yang dapat diterapkan di Indonesia adalah : penghasilan keluarga, jumlah pemilikan kendaraan, jarak dari pusat kegiatan kota, moda perjalanan, penggunaan kendaraan dan waktu. Pergerakan keluarga erat kaitannya dengan aktifitas yang dilakukan keluarga sedangkan aktifitas-aktifitas keluarga sangat dipengaruhi oleh karakteristik keluarga. Karakteristik keluarga yang mempengaruhi pergerakan ini antara lain adalah pendapatan keluarga, pemilikan kendaraan serta struktur dan jumlah jiwa per keluarga. Semua Karakteristik ini mempengaruhi tingkat kebutuhan keluarga dan frekuensi pergerakan yang dilakukan keluarga tersebut.

## **1. Terbentuknya Pergerakan**

Ada beberapa alasan mengapa suatu pergerakan terbentuk. Pertama adalah kenyataan bahwa pergerakan terbentuk karena memang manusia membutuhkan pergerakan tersebut bagi kegiatan kesehariannya, baik dalam skala lokal di mana mereka tinggal maupun dalam skala antar wilayah. Dalam skala lokal pergerakan timbul karena aktivitas manusia tidak selamanya dapat dilakukan di tempat mereka tinggal, apakah di kantor, di pabrik ataupun di daerah pertanian.

Sedangkan dalam skala wilayah yang lebih besar dijumpai kenyataan bahwa secara spasial terjadi pemisahan antara satu potensi sumber daya dengan sumber daya yang lain. Sedangkan untuk memanfaatkan suatu sumber daya di suatu tempat akan membutuhkan sumber daya yang lain di tempat lainnya, sedemikian sehingga akan membutuhkan pemindahan sumber daya dari satu tempat ke tempat lainnya.

## **2. Kebutuhan Melakukan Pergerakan (perjalanan)**

Manusia sebagai pelaku pergerakan (perjalanan) memiliki maksud masing-masing dalam melakukan perjalanannya. Adanya maksud yang berbeda ini berpengaruh pada rute pelayanan angkutan kota sebagai angkutan umum.

Klasifikasi perjalanan berdasarkan maksud dapat dibagi ke dalam beberapa golongan (Setijowarno dan Frazila, 2001 dalam Faisal Djafar) sebagai berikut:

- a. Pergerakan (Perjalanan) untuk bekerja (*working trips*), yaitu perjalanan yang dilakukan seseorang menuju tempat kerja , misalnya kantor, pabrik, dan lain sebagainya
- b. Pergerakan (Perjalanan) untuk kegiatan pendidikan (*educational trips*), yaitu perjalanan yang dilakukan oleh pelajar dari semua strata pendidikan menuju sekolah, universitas, atau lembaga pendidikan lainnya tempat mereka belajar
- c. Pergerakan (Perjalanan) untuk berbelanja (*shopping trips*), yaitu perjalanan ke pasar, swalayan, pusat pertokoan, dan lain sebagainya
- d. Pergerakan (Perjalanan) untuk kegiatan sosial (*social trips*), misalnya perjalanan ke rumah saudara, ke dokter, dan lain sebagainya
- e. Pergerakan (Perjalanan) untuk berekreasi (*recreation trips*), yaitu perjalanan menuju ke pusat hiburan, stadion olah raga, dan lain sebagainya atau perjalanan itu sendiri yang merupakan kegiatan rekreasi
- f. Pergerakan (Perjalanan) untuk keperluan bisnis (*business trips*), yaitu perjalanan dari tempat bekerja ke lokasi lain sebagai bagian dari pelaksanaan pekerjaan
- g. Pergerakan (Perjalanan) ke rumah (*home trips*), yaitu semua perjalanan kembali ke rumah. Hal ini perlu dipisahkan menjadi satu tipe keperluan perjalanan karena umumnya perjalanan

yang didefinisikan pada poin-poin sebelumnya dianggap sebagai pergerakan satu arah (*one-way movement*) tidak termasuk perjalanan kembali ke rumah.

Lebih lanjut Ofyar Z. Tamin, mengemukakan beberapa pengklasifikasian perjalanan yang dapat digolongkan menjadi :

a. Maksud perjalanan

Dalam kasus pergerakan berbasis rumah (*home based*), lima kategori tujuan pergerakan yang sering digunakan adalah pergerakan kerja, sekolah, belanja, sosial dan rekreasi dan lain-lain. Dua pergerakan yang pertama disebut sebagai pergerakan utama dan lainnya adalah pergerakan bebas.

b. Waktu perjalanan

Perjalanan dapat diklasifikasikan menjadi dua bagian yaitu perjalanan yang berbasis puncak (*Peak*) dan waktu bukan puncak (*Off-Peak*).

c. Karakteristik orang/pelaku pergerakan

Pergerakan sangat dipengaruhi oleh perilaku perjalanan (*individu*). Perilaku ini dipengaruhi oleh karakteristik sosial ekonomi. Kategori yang digunakan untuk menggambarkan karakteristik pelaku pergerakan adalah tingkat pendapatan, kepemilikan kendaraan, serta ukuran dan struktur rumah tangga.

### **E. Besaran dan Distribusi Pergerakan**

Besaran perjalanan bergantung pada kegiatan kota, sedang penyebab perjalanan adalah adanya keinginan manusia untuk memenuhi kebutuhannya yang tidak diperoleh di tempat asalnya. Bangkitan dan tarikan perjalanan bervariasi untuk setiap tipe tata guna lahan. Semakin tinggi tingkat penggunaan lahan akan semakin tinggi pergerakan yang dihasilkan (Tamin, 2000 : 60).

Sebaran pergerakan ini menunjukkan ke mana dan dari mana arus lalu lintas bergerak dalam suatu wilayah. Pola sebaran arus lalu lintas antara zona asal ke zona tujuan adalah hasil dari dua hal yang terjadi secara bersamaan, yaitu lokasi dan intensitas tata guna lahan yang akan menghasilkan arus lalu lintas dan pemisah ruang, serta interaksi antara dua buah tata guna lahan yang akan menghasilkan pergerakan manusia dan/atau barang (Tamin, 2000:63).

Semakin tinggi intensitas suatu tata guna lahan, akan semakin tinggi pula tingkat kemampuannya dalam menarik lalu lintas, namun apabila jarak yang harus ditempuh semakin besar maka daya tarik suatu tata guna lahan akan berkurang. Sistem transportasi hanya dapat mengurangi hambatan pergerakan dalam ruang, tetapi tidak dapat mengurangi jarak. Oleh karena itu, jumlah pergerakan lalu lintas antara dua buah tata guna lahan bergantung dari intensitas kedua tata guna lahan dan pemisahan ruang (jarak, waktu, biaya, moda dan rute) antara kedua zonanya.

Sehingga arus lalu lintas antara dua buah tata guna lahan mempunyai korelasi positif dengan intensitas guna lahan dan korelasi negatif dengan jarak (Tamin, 2000:64).

### **1. Pergerakan Bekerja**

Pada umumnya pergerakan diartikan sebagai pergerakan pulang pergi untuk tujuan tertentu dengan jarak perjalanan diatas 400 m dan pelaku pergerakan berumur lebih dari lima tahun. Sedangkan istilah bekerja umumnya mengandung arti yang luas. Secara ekonomis, istilah bekerja terkait dengan usaha yang dilakukan untuk memperoleh imbalan yang dinilai dengan mata uang. pergerakan bekerja adalah pergerakan pulang pergi yang dilakukan dari zona asal (rumah) menuju suatu guna lahan tertentu (zona tujuan) dengan maksud untuk bekerja yaitu memperoleh imbalan yang dinilai dengan mata uang.

Pergerakan bekerja merupakan jenis pekerjaan yang timbul karena adanya aktivitas bekerja di masyarakat. Adanya perbedaan lokasi antara tempat tinggal dengan tempat tujuan bekerja menimbulkan pola dan jumlah pergerakan yang berbeda-beda untuk setiap zonanya tergantung pada karakteristik wilayahnya. Jumlah pergerakan bekerja di masyarakat cukup besar, setidaknya setiap kepala keluarga akan mencari nafkah untuk keluarganya usaha untuk mencari nafkah dan tersebut membuat dia memiliki aktivitas kerja. Keadaan tersebut membuat pergerakan untuk tujuan bekerja cukup besar dan memberikan pengaruh yang cukup besar bagi lalu lintas jalan raya.

Apabila diasumsikan bahwa setiap kepala keluarga bekerja maka besarnya bangkitan pergerakan bekerja mendekati jumlah keluarga dalam satu kota secara keseluruhan.

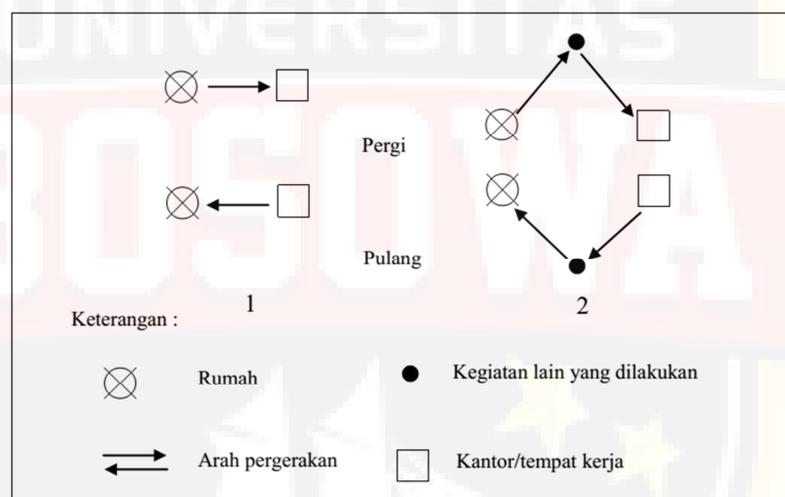
Besarnya pergerakan bekerja yang ditarik ataupun dibangkitkan oleh suatu zona sangat terkait dengan karakteristik wilayahnya. Hal ini sesuai dengan penjelasan Meyer dan Miller (dalam djafar) bahwa karakteristik wilayah serta sistem kegiatan yang terdiri dari manusia dan kegiatannya dengan berbagai jenis dan distribusi dalam ruang akan membangkitkan permintaan perjalanan. Karakteristik wilayah serta sistem kegiatan yang berlangsung disuatu zona tentunya akan berbeda dengan zona lainnya sehingga pergerakan yang dibangkitkan atau ditarikpun akan berbeda-beda sesuai dengan intensitas kegiatan yang berlangsung di zona tersebut.

Adapun jenis pergerakan bekerja menurut Adaptasi Lloyd & Jennings, dalam Ridwan Asmar, 2008 dapat dibedakan menjadi dua jenis yaitu, pergerakan bekerja tujuan tunggal dan tujuan ganda :

- a. Pergerakan bekerja dengan tujuan tunggal (single-purpose trips) Pada jenis pergerakan ini, pelaku hanya berhenti langsung ke satu lokasi bekerja dan dalam satu kali perjalanan yang dimulai dan berakhir pada lokasi yang sama, biasanya di rumah. Jenis pergerakan bekerja ini adalah paling sering dilakukan oleh pelaku yang bekerja dan biasanya bertujuan untuk mencari nafkah untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

- b. Pergerakan bekerja dengan tujuan ganda (multi-purpose trips) Pada jenis pergerakan ini pelaku pergerakan bekerja akan mengunjungi beberapa tempat lokasi yang lain. kebutuhan ini bersifat semu sehingga kebutuhan ini akan dilakukan pada saat perjalanan sebelum dan sesudah aktifitas bekerja. Untuk lebih jelasnya mengenai jenis pergerakan bekerja dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

**Gambar 1.**  
Jenis Pergerakan Dengan Maksud Bekerja



*Sumber : Adaptasi Lloyd & Jennings, dalam Asmar, 2001*

## F. Penelitian Sejenis

Berikut merupakan hasil penelitian sejenis yang telah dilakukan sebelumnya, hasil ini akan menentukan target analisis serta beberapa metode yang dianggap penting dalam penelitian ini. Berikut penjelasannya:

**1. Pola Pergerakan Berbelanja Oleh Penduduk Perumahan di Wilayah Pinggiran Kota Bandung (Studi Kasus : Kecamatan Margahayu, Kabupaten Bandung)/Erno Setio Wiguno, Tahun 2014)**

Tujuan dari studi ini adalah mengetahui pola pergerakan berbelanja penduduk di wilayah pinggiran Kota Bandung (wilayah studi kasus Kecamatan Margahayu) dengan meliputi lingkungan perumahan terencana berdasarkan tipe rumah.

Untuk mengetahui pola penggunaan fasilitas-fasilitas perdagangan oleh penduduk, dengan metode pendekatan perilaku empiris individual. Dalam pengidentifikasian yang dilakukan dapat dikathui orientasi pemilihan lokasi berbelanja dan pelaksanaan berbelanja dan faktor-faktor individual dalam membentuk perilaku berbelanja.

Berdasarkan kajian studi, diketahui gambaran perilaku berbelanja penduduk perumahan di Kecamatan Margahayu untuk pembelian kebutuhan barang sekunder dan tersier, yang sebagian besar penduduk memilih fasilitas perdagangan di kawasan transisi pusat kota. Orientasi pergerakan berbelanja pada kawasan transisi pusat kota sebagian besar dilakukan oleh penduduk perumahan pada tingkat ekonomi menengah dan mewah. Berkaitan dengan pilihan berbelanja penduduk tersebut di peroleh hasil yang menunjukkan bahwa semakin tinggi atribut keadaan sosisal ekonomi/faktor-faktor

individual, semakin tinggi pula kemampuan penduduk melakukan pergerakan terhadap fasilitas-fasilitas perdagangan.

Terlepas dari tingginya kemampuan penduduk perumahan di wilayah pinggiran melakukan pergerakan berbelanja ke kawasan perdagangan di Kota Bandung (khususnya kawasan transisi pusat kota), dapat disimpulkan kecepatan perkembangan kegiatan perdagangan dan perubahan kecenderungan penduduk untuk menggunakan fasilitas perdagangan di luar kota telah terjadi. Sehingga peranan di kawasan pusat kota menurun, serta prospek perkembangan kegiatan perdagangan kawasan pinggiran dalam (Kota Bandung) dan pinggiran luar (Kecamatan Margahayu), maka kegiatan sektor perdagangan dalam penyediaan barang sekunder dan tersier patut disebarakan di kawasan pinggiran.

**2. Pola Pergerakan Masyarakat Etnis Arab di Surakarta (Studi Kasus Kecamatan Pasar Kliwon). (Aulia Ayu Riandini Bulkia, 2012)**

Penelitian ini menjelaskan pola pergerakan masyarakat etnis yang masih mempertahankan budaya dan tradisinya di tengah-tengah masyarakat pribumi Surakarta hingga saat ini, maka terdapat perilaku, aktivitas, dan kebiasaan-kebiasaan berbeda yang mempengaruhi pergerakan mereka dalam lingkungannya. Pada penelitian ini di simpulkan bahwa;

- a. Pola pergerakan laki-laki etnis Arab di Surakarta lebih luas dibandingkan dengan pola pergerakan wanita etnis Arab karena adanya perbedaan aturan antara laki-laki dan wanita etnis Arab. Wanita etnis Arab sangat dilindungi dan dijaga kehormatannya sehingga dididik untuk terbiasa beradab di dalam rumah dan tidak keluar rumah tanpa ditemani oleh muhrimnya.
- b. Perbedaan pola pergerakan antar wanita etnis Arab juga berbeda-beda berdasarkan status sosial yang disandangnya. Wanita etnis Arab yang berstatus sosial sebagai wanita karir atau mahasiswa memiliki pola pergerakan yang lebih luas dibandingkan dengan wanita etnis Arab yang berstatus sebagai ibu rumah tangga karena adanya kepentingan untuk beraktivitas di luar rumah. Akan tetapi, mereka masih terikat pada budaya untuk tidak bepergian sendiri meski banyak memiliki aktivitas di luar rumah.
- c. Wanita etnis Arab di Surakarta sebagian besar tidak memiliki aktivitas di luar rumah pada malam hari. Segala aktivitas di luar rumah pada malam hari hanya dilakukan oleh laki-laki etnis Arab di Surakarta.

**3. Studi Peri Urban (Rural-Urban) Dengan Kajian Penglaju (Commuters) Di Kota Makassar (Arief Hidayat, Tahun 2012)**

Hasil penelitian ini mengantarkan penulis untuk meneliti pola pergerakan penduduk di daerah hinterland Kota Makassar. Dalam

penelitian ini di jelaskan kecenderungan masyarakat bekerja berpenglaju yang tinggal di wilayah belakang membentuk wilayah peri urban hal ini didasarkan fakta serta analisis yang memperlihatkan besaran interaksi dan kenaikan service sector, serta kenaikan angkata kerja yang terjadi antara wilayah peri urban serta pusat pengembangan di Kota Makassar. Sehingga perananan masyarakat penglaju penting dalam pembentukan wilayah peri urban.

Preferensi terhadap sarana dan prasarana bermukim di wilayah peri urban apakah mampu memberikan implikasi terhadap masyarakat penglaju akan tetap bergerak ke dalam Kota Makassar atau tidak? dari hasil analisis fakta dilapanga kajian saran dan prasarana tidak mempengaruhi kegiatan mayarakat untuk bergerak ke Kota Makassar baik keadaan sarana lingkungan yang baik maupun fasilitas yang menyediakan sarana pekerjaan yang memadai.

**4. Pola Pergerakan Penghuni Pada Kawasan Berkonsep Guna Lahan Campuran Dengan Tipe Vertikal Mixed-Use Building (Studi Kasus : Braga City Walk, Bandung)/Banjarnahor Natalina, Tahun 2011)**

Studi ini mencoba menjawab bagaimana pola pergerakan penduduk yang ada di kawasan campuran dengan tujuan untuk mengetahui karakteristik pola pergerakan penghuni dalam kawasan campuran dengan tipe vertikal *mixed-use building* baik pergerakan untuk tujuan

bekerja maupun pergerakan untuk tujuan non bekerja. Pada penelitian ini:

- Teridentifikasinya karakteristik guna lahan campuran dan terumuskannya hubungan guna lahan campuran.
- Teridentifikasinya kegiatan guna lahan campuran di studi kasus beserta karakteristik penghuni guna lahan campuran tersebut.
- Teridentifikasinya pola pergerakan harian penghuni guna lahan campuran, dan
- Teridentifikasinya pengaruh konsep pengembangan guna lahan campuran terhadap pola pergerakan penghuni. Metode yang digunakan adalah analisis korelasi Chi-Square untuk melihat keterkaitan antara variabel karakteristik sosial ekonomi penghuni terhadap karakteristik pola pergerakan sehari-hari penghuni.

**5. Analisis Pergerakan penduduk usia kerja di Kecamatan Pedurungan sebagai kawasan urban fringe Kota Semarang (studi kasus kelurahan Tlogosari Kulon)/ Yopy O.A. Jaya Tahun 2010**

Penelitian ini meneliti bagaimana pola pergerakan tenaga kerja di Kecamatan Pedurungan sebagai kawasan *urban fringe* Kota Semarang. Tujuan penelitian ini adalah: (1) Mengidentifikasi sebaran tempat tujuan penduduk kerja Kelurahan Tlogosari Kulon dalam melakukan aktivitas rutin. (2) Mengidentifikasi rute perjalanan yang dilalui untuk mencapai tempat tujuan (3) Mengidentifikasi moda yang

digunakan penduduk kerja Kelurahan Tlogosari Kulon untuk melakukan perjalanan bekerja. (4) Mengidentifikasi alasan penduduk kerja Kelurahan Tlogosari Kulon menggunakan moda tersebut untuk melakukan perjalanan rutinnnya. (5) Mengidentifikasi waktu pergi dari rumah dan waktu pulang ke rumah penduduk kerja Kelurahan Tlogosari Kulon. (6) Mengidentifikasi waktu tempuh menuju tempat tujuan. (7) Mengidentifikasi biaya yang dikeluarkan penduduk kerja Kelurahan Tlogosari Kulon untuk biaya transportasi dalam satu bulan.

Penelitian ini menggunakan data primer (melalui kuesioner dengan responden  $n = 140$ ) dan sekunder (dari instansi terkait, seperti BPS, Bappeda). Untuk menganalisis data, digunakan analisis deskriptif yang berguna untuk mengetahui dan menjelaskan karakteristik pola perjalanan pergerakan penduduk kerja di Kecamatan Pedurungan sebagai kawasan urban fringe Kota Semarang. Dari hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pergerakan penduduk kerja di Kelurahan Tlogosari Kulon adalah tinggi menuju pusat Kota Semarang. Pergerakan penduduk kerja di Kecamatan Pedurungan di dominasi oleh kendaraan pribadi yaitu sepeda motor. Alasan penduduk melakukan pemilihan moda adalah hemat dan tepat waktu.

**6. Karakteristik Dan Pola Pergerakan Penduduk Kota Batam Dan Hubungannya Dengan Perkembangan Wilayah Hinterland (Imam Setiohadi Tahun 2008)**

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui alasan pemilihan hunian di daerah pinggiran Kota (Hinterland) dan untuk mengetahui karakteristik pola pergerakan penduduknya sesuai dengan wilayah studi di pulau Batam. Dalam penelitian ini menggunakan *sample random proposional*, yaitu mengambil sample yang digunakan secara acak dari lokasi kecamatan yang diamati dengan memperhatikan golongan ekonomi yaitu golongan ekonomi lemah, golongan ekonomi menengah dan golongan ekonomi atas, sedangkan untuk menganalisis data menggunakan analisa klasifikasi silang. Dari hasil analisa diketahui bahwa orang memilih hunian di daerah pinggiran dikarenakan merupakan daerah industri yaitu untuk mendekatkan dengan tempat kerja dan faktor karena harga rumah/tanah/sewa relatif lebih murah, sedangkan penduduk yang memilih tinggal di pusat kota karena ingin meningkatkan taraf hidup dengan membuka usaha.

Moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan, penduduk di daerah pinggiran seperti di daerah pinggiran Nongsa dan Sekupang cenderung lebih menggunakan kendaraan pribadi karena dinilai lebih aman,nyaman, namun ada hal yang berbeda di Sekupang sebanyak 2 % mereka menggunakan moda perahu motor/pompong, bagi

mereka yang bekerja di kepulauan sekitar Pulau Batam. Bahwa pengguna kendaraan pribadi di Nongsa seperti motor mencapai 36 %, sedang pengguna angkutan umum sebesar 32 %.sedangkan di Sekupang pengguna mobil sebesar 35 %. Hal ini berbeda dengan penduduk di Kecamatan Sei Beduk mereka lebih banyak menggunakan angkutan umum dalam melakukan perjalanan yaitu sebanyak 42 %, hal ini karena sarana dan prasarana yang memadai seperti jalan dan angkutan umumnya. dan yang menggunakan kendaraan pribadi mobil mencapai 34 %.

Dari jarak perjalanan yang di tempuh masing-masing penduduk di wilayah tersebut baik Penduduk di Kecamatan Nongsa dan Sekupang sebagian besar menempuh perjalanan rata-rata 5 – 10 km 42 %, Dengan waktu tempuh rata-rata 20-30 menit .

Hal ini berbeda yang dilakukan penduduk di Sei Beduk sebanyak 45 % jarak yang di tempuh 1 -5 km hal ini karena lokasi bekerja mereka relatif tidak jauh dari tempat tinggal.dengan waktu tempuh rata-rata 10 menit.

Sedangkan Penduduk yang berada di pusat kota( Kec Lubuk Baja) moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan sebagian besar menggunakan mobil ( 43 %) dengan alasan merasa lebih nyaman,aman dan mobilitas mereka cukup tinggi. Sedang pengguna angkutan umum sebesar ( 31 %) sebagian besar menempuh jarak

1 – 5 km. (52 %) hingga 5 – 10 km ( 27 %) dengan waktu tempuh rata-rata ( 10 menit ) sampai dengan ( 20-30 menit).

**7. Karakteristik Pola Ruang Permukiman di Kawasan Pinggiran dan pengaruhnya terhadap Pergerakan Penduduk (studi kasus: Pinggiran Kota Bandung Bagian Barat) / Feby Egon, tahun 2008**

Penelitian ini ditujukan untuk mengidentifikasi karakteristik pola ruang permukiman di kawasan pinggiran dan dampaknya terhadap pergerakan transportasi. Dengan tujuan tersebut maka sasaran penelitian ini diarahkan untuk mengenali pola ruang permukiman di kawasan pinggiran, mengenali pola pergerakan penduduknya serta mengetahui hubungan antara pola ruang permukiman dengan pola pergerakan penduduknya. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan diketahui bahwa kelurahan-kelurahan di Kota Bandung yang memiliki tingkat kekompakan yang tinggi cenderung mengelompok di Wilayah Kota Bandung bagian barat terutama pada kawasan pusat kota dan transisi pusat kota. Pola pergerakan penduduk di kawasan pinggiran Kota Bandung masih berorientasi eksternal atau mengarah keluar kelurahan namun masih dalam jarak jangkauan yang cukup dekat. Dalam hal ini, jika berdasarkan batas administrasinya sebagian besar pergerakan penduduk di kawasan pinggiran Kota Bandung menuju ke kelurahan sekitar atau masih berada dalam kecamatan yang sama. Mengenai hubungan antara kekompakan kawasan dengan jarak tempuh perjalanan didapatkan bahwa tingkat

kekompakan kawasan hanya dapat mempengaruhi jarak tempuh perjalanan pada beberapa jenis pergerakan. Pergerakan bekerja dan pergerakan lainnya tidak memperlihatkan bahwa kekompakan kawasan mempengaruhi pola pergerakan. Sedangkan untuk pergerakan sekolah dan belanja, hanya pergerakan sekolah dengan jenjang SD dan SMP serta pergerakan belanja dengan fasilitas warung yang telah memperlihatkan pengaruh dari kekompakan kawasan terhadap pola pergerakan melalui jarak tempuh perjalanan. Selain itu berdasarkan penggunaan koridor dalam pergerakan penduduk kawasan pinggiran Kota Bandung didapatkan bahwa penggunaan koridor dalam pergerakan penduduk tidak terlalu dipengaruhi oleh tingkat kekompakan kawasan. Hal ini dapat disebabkan oleh terdapat faktor-faktor lain yang dapat mempengaruhi penggunaan koridor seperti banyaknya rute alternatif yang dapat digunakan.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu dalam memahami kondisi perkembangan kawasan pinggiran Kota Bandung khususnya dalam upaya mereduksi dampak lalu lintas yang ditimbulkan sehingga dapat dijadikan masukan dalam dasar-dasar pertimbangan sebagai arahan kebijakan perencanaan tata ruang Wilayah Kota Bandung.

**8. Studi Pola Pergerakan Penumpang Angkutan Kota Trayek Abdul Muis-Dago Berdasarkan Guna Lahan (Ni Nyoman Ratni Diantari, Tahun 2005)**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penumpang angkot sebagian besar adalah pelajar/mahasiswa dengan frekuensi penggunaan rutin yaitu > 4 hari dan 2 kali sehari. Pergerakan yang paling banyak adalah pergerakan eksternal-internal atau sebaliknya dan merupakan pergerakan berbasis rumah. Berdasarkan lama perjalanan penumpang ialah perjalanan yang relatif pendek.

Wilayah studi terbagi beberapa zona dimana kegiatan yang mendominasi suatu zona belum tentu memberikan bangkitan atau tarikan yang tinggi terhadap angkot. Pembangkit dan penarik terbesar adalah perumahan, kegiatan lain adalah pendidikan, perdagangan, dan jasa serta perkantoran. Waktu yang mempengaruhi pola pergerakan, yakni di hari libur lebih banyak pergerakan antara perumahan dengan tempat belanja/jalan-jalan. Berdasarkan sebaran pergerakan diketahui interaksi dan kebutuhan transportasi yang tinggi antara zona awal yaitu zona 1 (K-D) dan zona 1 (D-K) ke zona 10 (K-D) atau zona 2 (D-K), dan dari zona 10 (K-D) ke zona 11 (K-D).

Dari naik turunnya penumpang diketahui jumlah rata-rata penumpang di setiap akhir zona yang menunjukkan tingkat pengisian angkot di akhir zona. Tingkat pengisian angkot pada hari Senin lebih

tinggi dibanding hari Minggu atau Jumat, karena hari Senin merupakan hari kerja. Sedang di hari Minggu mencapai tingkat pengisian angkot tertinggi di siang hari demikian juga di hari Jumat. Hal ini karena pada Minggu siang banyak yang melakukan pergerakan untuk kegiatan rekreasi dan pada Jumat siang adanya ibadah sholat Jumat dimana pada beberapa kegiatan memiliki waktu kerja yang lebih pendek.

Rekomendasinya yaitu perlu pengaturan jumlah armada yang beroperasi di sepanjang rute yang dilewati berdasarkan besarnya bangkitan dan tarikan serta waktu sibuk kegiatan. Selain itu, pengaturan tempat perhentian angkot untuk memudahkan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang terutama pada kegiatan yang memberikan bangkitan dan tarikan yang tinggi.

#### **9. Studi karakteristik Pelaku Pergerakan di kawasan Pusat Kota Sukabumi (Arianto, Tahun 2003)**

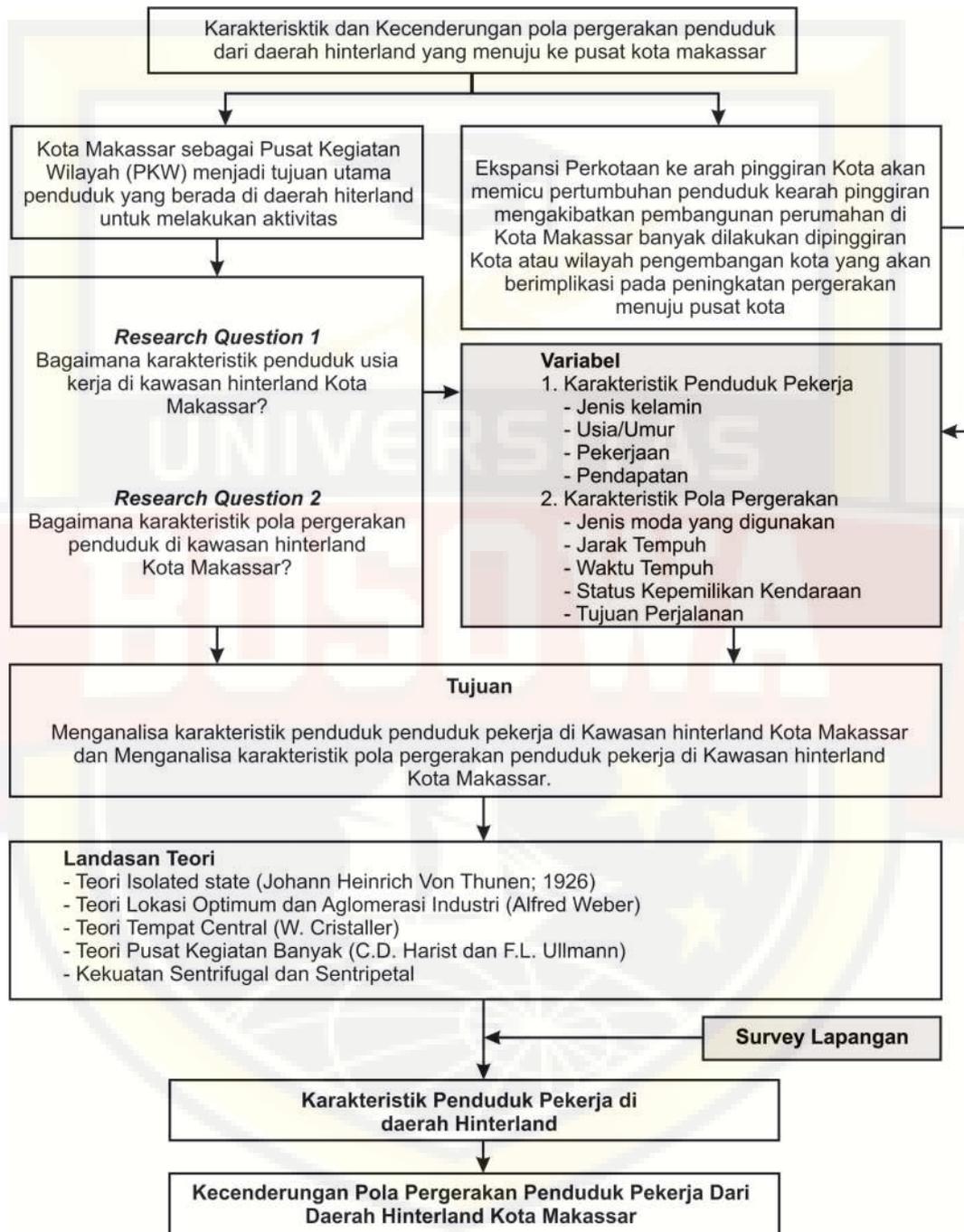
studi ini dibuat dengan tujuan untuk menemukenali karakteristik pergerakan penduduk di kawasan pusat Kota Sukabumi dengan berusaha menemukenali karakteristik pelaku pergerakan dan kemudian dikaitkan dengan tingkat dan pola pergerakan penduduk di kawasan pusat Kota Sukabumi. Karakteristik penduduk itu sendiri meliputi karakteristik demografi, sosial dan ekonomi. Karakteristik demografi termasuk umur dan jenis kelamin, sedangkan karakteristik sosial termasuk status dan jumlah anggota keluarga. Karakteristik

ekonomi itu sendiri meliputi pendidikan, pekerjaan, status tempat tinggal dan pendapatan. Pola bermukim dan deskripsi mengenai alasan pergerakan, moda transport juga frekuensi dalam kegiatan utama di pusat kota secara lengkap dibahas pada bagian tingkat dan pola pergerakan. Di akhir bagian dibahas mengenai persepsi mereka terhadap kualitas lingkungan di pusat kota dilihat dari segi keindahan, keamanan, ketertiban dan lain sebagainya. Dari hasil analisis diperoleh beberapa temuan yang mengindikasikan ketergantungan penduduk/masyarakat Kota Sukabumi terhadap kawasan pusat Kota Sukabumi yang cukup tinggi. Hal ini diperkuat oleh terkonsentrasinya fungsi-fungsi perdagangan dan pelayanan jasa di kawasan pusat Kota Sukabumi. Lebih lanjut diperoleh temuan bahwa kualitas fisik dan lingkungan kawasan pusat kota telah mengalami degradasi sedemikian rupa hingga cukup mengkhawatirkan bagi penduduk/masyarakat Kota Sukabumi.

#### **G. Kerangka Pemikiran**

Kerangka pikir untuk memudahkan pemahaman terhadap penelitian permasalahan pada objek penelitian. Penelitian ini diarahkan pada bagaimana kecenderungan pola pergerakan penduduk yang berasal dari daerah hinterland Kota Makassar yang melakukan perjalanan ke pusat kota, serta pengendalian pergerakan penduduk dari daerah hinterland yang mengarah ke pusat Kota Makassar. Kerangka pikir tersebut secara skematis ditunjukkan pada gambar 2.

**Gambar 2.**  
Bagan Kerangka Pikir



## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini dikategorikan/termasuk dalam jenis penelitian *Kuantitatif*. **penelitian** ilmiah yang sistematis terhadap bagian-bagian dan fenomena serta hubungan-hubungannya. Tujuan **penelitian kuantitatif** adalah mengembangkan dan menggunakan model-model matematis, teori-teori dan/atau hipotesis yang berkaitan dengan fenomena yang terjadi, dan digunakan untuk meneliti populasi atau sampel tertentu. Teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan (Sugiyono, 2012: 7).

Masing-masing proposisi yang diajukan memiliki penekanan dan perhatian tersendiri tetapi memiliki keterkaitan, untuk itu digunakan 2 pendekatan yang saling terkait yaitu; 1) pendekatan analisis untuk mengetahui karakteristik penduduk pekerja dari daerah *hinterland* menuju pusat Kota Makassar; 2) Pendekatan alternatif untuk menganalisa pola pergerakan penduduk pekerja dari daerah hinterland Kota Makassar. Pendekatan ini digunakan untuk untuk menganalisis kebenaran proposisi yang diajukan sebagai bahan untuk menganalisis empiris terhadap kajian teoritis.

### **1. Pendekatan analisis untuk mengetahui karakteristik penduduk pekerja dari daerah hinterland Kota Makassar**

Pendekatan dilakukan dengan cara kualitatif dan kuantitatif dengan cara melihat besaran pergerakan, asal tujuan pergerakan penduduk yang bekerja di Kota Makassar dengan cara menarik sampel dan wawancara serta penyebaran kuesioner. Menurut Tamin (2008) Metode interaksi dan Aksesibilitas berdasarkan tujuan serta analisis Gravitasi merupakan alat analisis yang dapat digunakan melihat asal dan tujuan (*Origin Destination*) serta melihat besaran keinginan perjalanan ulang alik antar wilayah sehingga terlihat kebenaran asumsi bahwa kecenderungan pola pergerakan penduduk pekerja akan membentuk model pergerakan menuju pusat Kota Makassar.

### **2. Pendekatan alternatif untuk menganalisa pola pergerakan penduduk pekerja dari daerah hinterland Kota Makassar**

Pendekatan dilakukan dengan cara kuantitatif, dengan cara melihat kecenderungan pergerakan menggunakan tabel deskriptif serta penyebaran kuesioner dan wawancara terhadap penilaian penduduk pekerja mengenai konsep pergerakan menuju pusat Kota Makassar dari daerah hinterland.

## **B. Lokasi, Jadwal dan Lingkup Penelitian**

### **1. Lokasi Penelitian**

Lokasi wilayah studi yang menjadi objek penelitian berada di Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, dan Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa.

### **2. Jadwal Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan selama 6 (enam) bulan, yang dimulai pada minggu pertama bulan Januari sampai dengan minggu awal bulan Juli 2016.

### **3. Ruang Lingkup Materi**

Pembahasan materi dalam studi ini dibatasi pada dua pendekatan yaitu pendekatan “teori” untuk menemukan asumsi-asumsi teoritis dalam menjawab masalah penelitian ini dan kedua pendekatan “penelitian” untuk menjawab kebenaran dan ketidakbenaran asumsi teoritis. Pendekatan Teori dilakukan secara multi disiplin yang berkaitan dengan dengan akar teori tempat central dan teori pusat kegiatan banyak khususnya pada pola pergerakan penduduk dari asal-tujuan.

Mengingat luasnya cakupan permasalahan dalam pola pergerakan penduduk pekerja dan agar dapat mencapai sasaran dan memudahkan dalam menyelesaikan permasalahan, maka batasan pada substansi dari penelitian ini yakni:

- a. Penelitian ini hanya mengkaji pola pergerakan pekerja di Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, dan Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa dalam melakukan perjalanan kerja menuju Kota Makassar. Pekerja yang dimaksud adalah penduduk yang memiliki waktu kerja tetap selama 8 jam setiap hari dan melakukan perjalanan kerja ke Kota Makassar.
- b. Penyusunan model pola pergerakan dilakukan berdasarkan respon penduduk pekerja dengan teknik *revealed preference* yakni dengan menggunakan data pergerakan asal tujuan yang telah dilakukan oleh pelaku pergerakan (pekerja).

### **C. Variabel Penelitian**

Penelitian ini memiliki variabel yang akan menjadi bagian penting. Menurut Nazir (2005) dalam Anitiasari (2009), Variabel itu sendiri adalah sebuah konsep yang mempunyai bermacam-macam nilai. Terdapat variabel atau konsep yang mempunyai dimensi lebih dari satu, maka perlu diuraikan terlebih dahulu dimensi yang dipunyai oleh konsep tersebut. Setelah itu barulah dipilih cara pengukuran, unit, serta validitas dan reabilitas dari alat pengukuran yang digunakan. Setelah mengkaji berbagai macam teori pada Bab II, maka telah ditentukan variabel yang akan digunakan pada penelitian ini. Berdasarkan tinjauan pustaka didapatkan beberapa variabel yang sesuai untuk dipergunakan dalam

analisa. Variabel tersebut dipilih berdasarkan kesesuaian variabel terhadap obyek penelitian. Dari variabel didapatkan indikator dan tingkat pengukuran preferensi terhadap pengambilan data yang diperoleh lebih kecil dan proses analisa lebih mendalam dan tepat sasaran. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

**1. Karakteristik penduduk Pekerja, meliputi:**

- a. Jenis kelamin
- b. Umur/Usia
- c. Pekerjaan
- d. Penghasilan

**2. Karakteristik perjalanan, meliputi:**

- a. Tujuan perjalanan
- b. Jenis Moda transportasi
- c. Jarak Tempuh
- d. Waktu Tempuh
- e. Status Kepemilikan Kendaraan

**D. Sumber Data dan Metode Pungumpulan Data**

**1. Jenis dan Sumber Data**

Data adalah segala fakta dan angka yang dapat dijadikan bahan untuk menyusun suatu informasi (Arikunto, 1998:100). Dalam penelitian ini sumberdata yang digunakan adalah data primer dan data sekunder.

### a. Data Primer

Data Primer dalam penelitian didapat melalui survey primer (*trafficcounting*) dengan menghitung volume pergerakan, wawancara dengan *stakeholders* dan kuesioner padapenghuni di daerah hinterland. Karena terbatasnya maka pengambilan data yang besar dilakukan teknik sampling. Pengambilan data dengan cara survey, observasi serta pengamatan langsung lapang baik berupa penghitungan langsung, pengukuran langsung, foto dan lain-lain.

Penelitian serta populasi yang terlalu besar maka dilakukan proses *sampling*. Sampel adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti, tujuannya adalah untuk mengeneralisasi hasil penelitian sampel (*Arikunto, 1998:117*). Menurut Sugiyono (2005:56), sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Apa yang dipelajari dari sampel itu, kesimpulannya akan diberlakukan untuk populasi.

#### a) Teknik Sampling

Dikarenakan adanya keterbatasan yang ada termasuk keterbatasan tenaga, biaya, dan waktu maka untuk mendapatkan kebenaran empiris sesuai dengan fakta yang ada dilapangan, studi ini memanfaatkan suatu teknik pengumpulan data primer yang disebut dengan teknik *sampling*. Teknik *sampling* digunakan untuk mendapatkan data asal dan tujuan pergerakan dari tiap daerah hinterland dengan melakukan survei kuesioner pada responden di tiap

daerah hinterland. Teknik ini dipergunakan agar dalam pelaksanaan studi ini dapat memilih obyek yang diteliti sehingga dari data yang diperoleh tersebut mampu mewakili fakta yang sebenarnya di lapangan. Teknik ini digunakan karena mempunyai beberapa keuntungan seperti biaya yang dapat diperkecil, data lebih cepat diperoleh, materi studi dapat diperluas, serta ketepatan studi dapat dipertinggi. Teknik pengambilan sampel atau teknik *sampling* pada penelitian ini adalah pengambilan sampel probabilitas (*probability sampling*) yaitu merupakan teknik yang memberikan peluang atau kesempatan yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel (Asep, 2005).

### **1. Populasi Kecamatan Manggala**

Populasi adalah objek atau subjek yang berada dalam suatu wilayah atau mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti. (Rahman,2012)

Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah penduduk pekerja di Kecamatan Manggala yakni penduduk dalam usia produktif (usia 20 hingga 64 tahun) yang diasumsikan melakukan perjalanan kerja baik dalam lingkup internal maupun eksternal di Kecamatan Manggala, dengan jumlah populasi 69.845 jiwa.

### **2. Sampel Kecamatan Manggala**

Sampel adalah bagian dari populasi yang mempunyai ciri-ciri atau keadaan tertentu yang akan diteliti. (Rahman,2012)

Adapun teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *probability sampling*, dengan pemilihan sampel secara acak (***Proportionate stratified random sampling***). Pemilihan sampel secara acak adalah proses pemilihan sampel dalam cara tertentu yang didalamnya semua elemen populasi yang didefinisikan mempunyai kesempatan yang sama, bebas dan seimbang dipilih menjadi sampel.

Kriteria responden yang diambil adalah usia produktif untuk bekerja (usia 20 sampai dengan usia 64) yang sudah bekerja dengan waktu kerja 8 jam perhari. Teknik menentukan jumlah sampel berdasarkan dengan jumlah populasi yang berusia 20 tahun hingga 64 tahun di lokasi penelitian, kemudian jumlah sampel tersebut didistribusikan secara proporsional menurut besaran presentase jumlah populasi untuk tiap kelurahan di Kecamatan Manggala.

Untuk mendapatkan jumlah responden yang dapat mewakili populasi maka jumlah sampel dihitung dengan rumus berikut (Nazir, 1988)

$$n = \frac{N \cdot p (1 - p)}{(N - 1)D + p(1 - p)}$$

$$D = \frac{B^2}{4}$$

Keterangan:

n= jumlah sampel

N= jumlah populasi

$p$  = proporsi populasi yaitu 0,5

$B$  = bound of *error* dalam pengambilan sampel 95% yaitu 0,05

Berikut perhitungan sampel responden di Kecamatan Manggala

$$D = \frac{B^2}{4} = \frac{(0,05)^2}{4} = \mathbf{0,000625}$$

$$\begin{aligned} n &= \frac{N \cdot p (1 - p)}{(N - 1)D + p(1 - p)} \\ &= \frac{69.845 \cdot 0,5(1 - 0,5)}{(69.845 - 1) \cdot 0,000625 + 0,5(1 - 0,5)} \\ &= \frac{17.461}{43,65 + 0,25} \\ &= \frac{17.461}{43,9} \\ &= \mathbf{398} \\ &= \mathbf{400 \text{ (dibulatkan)}} \end{aligned}$$

Jumlah sampel tersebut kemudian diklasifikasikan berdasarkan pembagian wilayah dari jumlah penduduk masing-masing kelurahan maka didapatkan jumlah sampel tiap kelurahan, dengan menggunakan rumus berikut (Sugiyono, 2006):

$$n_i = \frac{N_i}{N} \times n$$

Ket :

$n_i$  = Jumlah sampel di tiap kelurahan

$n$  = jumlah sampel seluruhnya

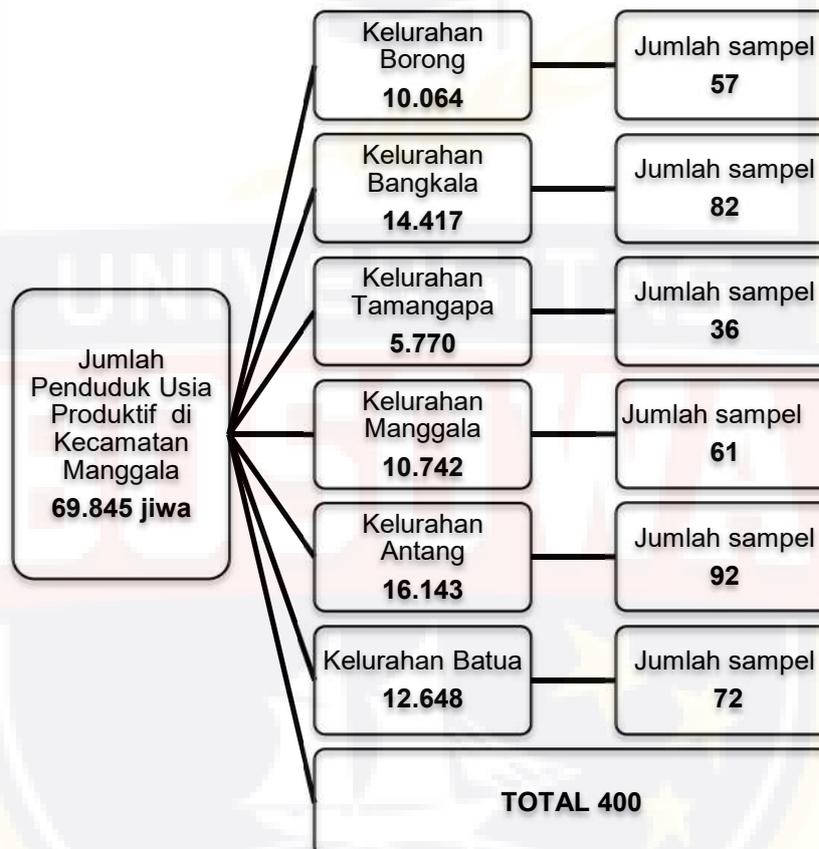
$N_i$  = jumlah populasi di tiap kelurahan

$N$  = jumlah populasi seluruhnya (kecamatan)

Berikut perhitungan jumlah sampel masing-masing kelurahan di

Kecamatan Manggala:

Gambar 3.  
Proporsi sampel tiap kelurahan Kecamatan Manggala



Sumber : Kecamatan Manggala

### 3. Populasi Kecamatan Tamalate

Populasi dari adalah penduduk di Kecamatan Tamalate yakni penduduk yang di asumsikan setiap hari melakukan perjalanan, baik dalam lingkup internal maupun eksternal Kecamatan

Tamalate, dengan jumlah populasi 190.694 jiwa (Kecamatan Tamalate Dalam Angka 2016).

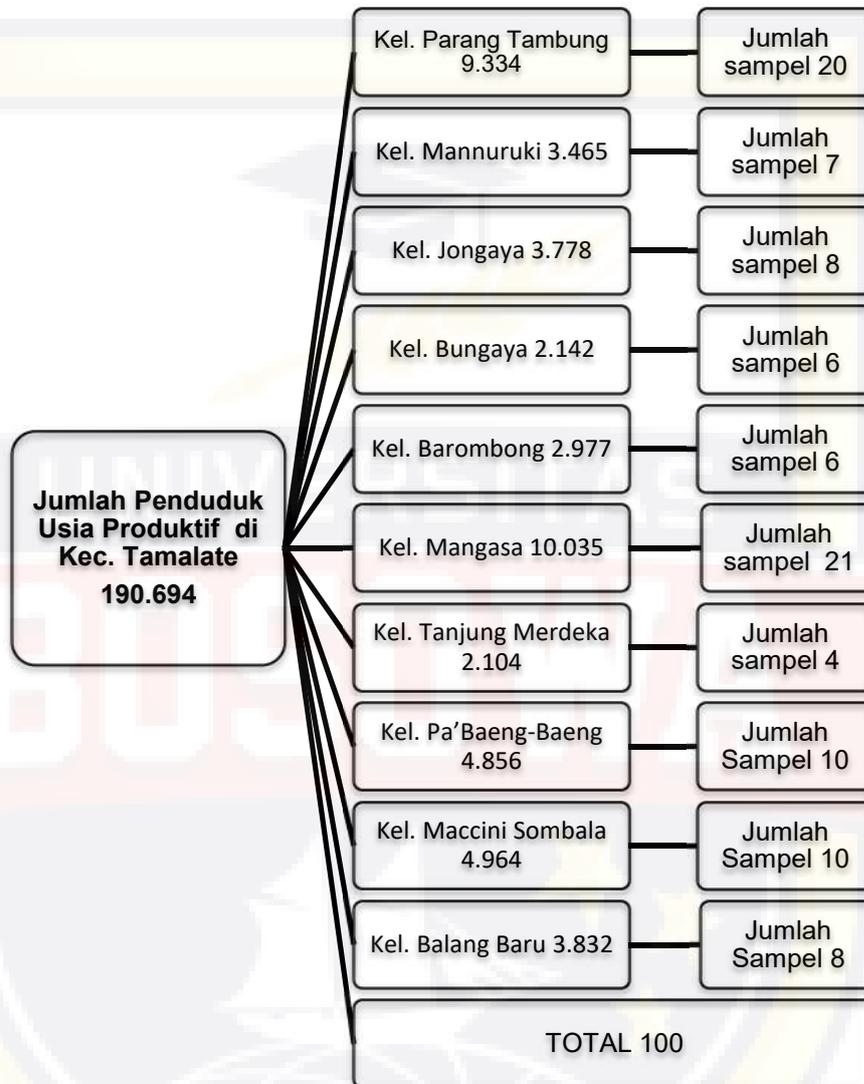
#### 4. Sample Kecamatan Tamalate

Sampel yang digunakan merupakan masyarakat Kecamatan Tamalate. Adapun jumlah sampel yang didapatkan berdasarkan teknik sampling adalah 100 di Kecamatan Tamalate. Dengan rincian sebagai berikut. Teknik menentukan jumlah sampel berdasarkan pada jumlah populasi di lokasi penelitian, kemudian jumlah sampel tersebut di distribusikan secara proporsional menurut besaran persentase jumlah populasi untuk tiap kelurahan di Kecamatan Tamalate. Untuk mendapatkan jumlah responden yang dapat mewakili populasi maka dalam penelitian ini ditentukan jumlah sampel melalui rumus berikut :

$$\begin{aligned}
 n &= \frac{N}{Nd^2+1} \\
 &= \frac{190.694}{190.694 \times 0,1^2+1} \\
 &= \frac{190.694}{1.907,94} \\
 &= 99,9 \\
 &= 100
 \end{aligned}$$

Sehingga, jumlah sampel di tiap kelurahan di lokasi penelitian dapat dilihat pada gambar 4 berikut:

Gambar 4.  
Proporsi sampel tiap kelurahan Kecamatan Tamalate



Sumber : Kecamatan Tamalate

## 5. Populasi Kecamatan Mandai

Populasi yang dimaksudkan adalah jumlah penduduk di Kecamatan Mandai, Kabupaten Maros. Jumlah Penduduk di Kecamatan Mandai sebanyak 38.224 jiwa dengan jumlah Kepala Keluarga sebanyak 7.648 KK.

## 6. Sampel Kecamatan Mandai

Sampel yang diperoleh yaitu 100 sampel yang dapat mewakili seluruh populasi yang ada di Kecamatan Mandai.

$$\begin{aligned}
 n &= \frac{N}{Nd^2+1} \\
 &= \frac{7.648}{7.648 \times 0,1^2+1} \\
 &= \frac{7.648}{77} \\
 &= 98,7 \\
 &= 100 \text{ (Dibulatkan)}
 \end{aligned}$$

Jumlah sampel tersebut kemudian diklasifikasikan berdasarkan pembagian wilayah dari jumlah penduduk masing-masing kelurahan maka di dapatkan jumlah sampel tiap kelurahan, dengan menggunakan rumus berikut (Sugiyono, 2006):

$$n_i = \frac{N_i}{N} \times n$$

## 7. Populasi Kecamatan Somba Opu

Populasi di Kecamatan Somba Opu yakni penduduk dalam usia produktif untuk bekerja (usia 20 tahun hingga 64 tahun) yang diasumsikan setiap hari melakukan perjalanan kerja baik dalam

lingkup internal maupun eksternal Kecamatan Somba Opu, dengan jumlah populasi 91.010 jiwa

### 8. Sampel Kecamatan Somba Opu

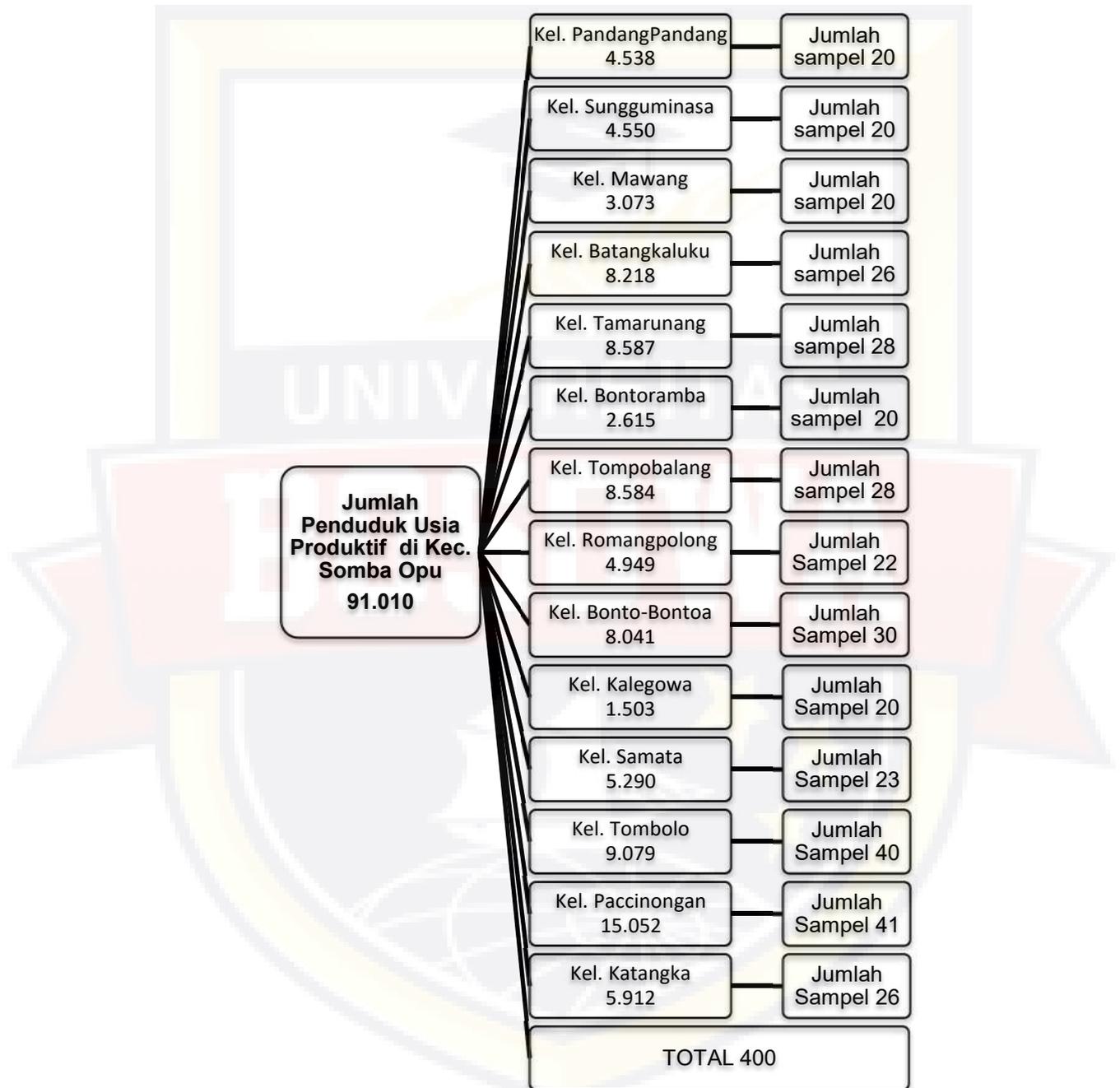
Sampel yang diperoleh yaitu 400 sampel yang dapat mewakili seluruh populasi yang ada di Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa.

$$\begin{aligned}
 n &= \frac{N \cdot p (1-p)}{(N-1) D + p (1-p)} \\
 &= \frac{91.010 \times 0,5 (1-0,5)}{(91.010-1) 0,000625 + 0,5 (1-0,5)} \\
 &= \frac{22.752}{56,88 + 0,25} \\
 &= \frac{22.752}{57,13} \\
 &= 398 \\
 &= 400 \text{ (Dibulatkan)}
 \end{aligned}$$

jumlah sampel di tiap kelurahan di lokasi penelitian dapat dilihat pada gambar 5 berikut..

Gambar 5

Proporsi sampel tiap kelurahan Kecamatan Somba Opu Kab. Gowa



Sumber : Kecamatan Somba Opu

## b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data-data yang diperoleh dari kantor instansi atau lembaga-lembaga yang terkait serta data dari hasil penelitian sebelumnya yang bersifat data baku. Adapun data-data sekunder tersebut berupa data kependudukan dengan spesifikasi data jumlah penduduk menurut kelompok umur.

Berikut merupakan rekapitulasi kebutuhan data primer maupun sekunder beserta identitas dan sumber data.

**Tabel 1.**  
Rekapitulasi Kebutuhan Data Serta Sumber Data

<b>No</b>	<b>Kebutuhan Data</b>	<b>Identitas</b>	<b>Jenis Data</b>	<b>Sumber Data</b>
1	Data Kependudukan	1. Jumlah Penduduk 2. Kepadatan Penduduk 3. Jumlah rumah tangga 4. Jenis pekerjaan 5. Kepemilikan kendaraan 6. Pendapatan	Sekunder Sekunder Sekunder Primer Primer Primer	Kantor Kecamatan Kantor Kecamatan Kantor Kecamatan Kuesioner Kuesioner Kuesioner
2	Pergerakan Penduduk Pekerja	1. Tujuan pergerakan 2. Moda yang digunakan 3. Jarak Pergerakan 4. Waktu Tempuh 5. Status Kepemilikan Kendaraan	Primer Primer	Kuesioner Kuesioner
3	Kebijakan Ruang	Kota Makassar	Sekunder	Dinas Tata Ruang Kota Makassar

Kebutuhan data primer dan sekunder berkaitan langsung dengan wilayah penelitian yang diuraikan sebagai penunjang keberhasilan penelitian. Pada penelitian ini, fokus data yang dibutuhkan adalah data

Kependudukan, Pergerakan Penduduk Pekerja, dan Kebijakan-kebijakan penataan ruang di Kota Makassar

## **2. Metode Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini, yaitu observasi lapangan, kuesioner, dan studi kepustakaan. Penerapan teknik-teknik ini tergantung pada kebutuhan data yang harus dikumpulkan.

### **a. Observasi lapangan (*Field observation*)**

Pada dasarnya, teknik pengumpulan data ini dimaksudkan untuk mendapatkan data primer melalui pengamatan langsung guna mengetahui fakta dan kenyataan pada obyek penelitian

### **b. Kuesioner**

Teknik kuesioner ini digunakan untuk melengkapi data yang tidak dapat diungkapkan dalam teknik observasi. Pengambilan data dengan kuesioner dilakukan untuk mengetahui karakteristik pekerja dan pola pergerakan pekerja.

### **c. Studi Kepustakaan**

Untuk lebih memperdalam kajian terhadap substansi penelitian, maka pemahaman terhadap teori, prinsip, konsep dan hukum-hukum maka perlu didukung oleh kajian teoritis yang dikemukakan oleh para ahli dalam relevansinya dengan bidang kajian yang diteliti. Pengumpulan data-data sekunder ini dilakukan melalui penelusuran buku-buku, dokumen-dokumen laporan, web-site dan lainnya. Data yang diperoleh dari studi kepustakaan ini akan

memberikan pendalaman dan penajaman terhadap materi dan substansi yang akan dibahas dalam penelitian ini.

## E. Teknik Analisis

### 1. Analisis karakteristik penduduk pekerja di lokasi penelitian.

Analisis karakteristik penduduk pekerja merupakan analisis yang dilakukan untuk mengetahui karakteristik responden / pekerja berdasarkan jenis kelamin, umur, pekerjaan, penghasilan, dan Tujuan Pergerakan. Analisis ini menggunakan metode Deskriptif.

### 2. Analisis karakteristik pola pergerakan penduduk Pekerja di Lokasi Penelitian.

Analisis karakteristik pola pergerakan penduduk pekerja merupakan analisis yang digunakan untuk mengetahui pola pergerakan masyarakat dari zona asal ke zona tujuan. Dengan menggunakan matriks asal tujuan sebagai berikut:

**Gambar 6.**

Simulasi Analisis Pergerakan Matriks Asal Tujuan

Zona	1	2	....	13	O <sub>i</sub>	O <sub>j</sub>	F <sub>j</sub>
1	$T_{ij} = \frac{t_{ij} \cdot E_{ij}}{2}$				O <sub>1</sub>	O <sub>1,n</sub>	F <sub>j=1</sub>
2					O <sub>2</sub>	O <sub>2,n</sub>	F <sub>j=2</sub>
....					....	....	....
13					O <sub>13</sub>	O <sub>13,n</sub>	F <sub>j=13</sub>
D <sub>i</sub>	D <sub>1</sub>	D <sub>2</sub>	....	D <sub>13</sub>	$\sum O_i$		
D <sub>n</sub>	D <sub>1; n</sub>	D <sub>2; n</sub>	....	D <sub>13;n</sub>		$\sum O_n$	
f <sub>j</sub>	f <sub>j=1</sub>	f <sub>j=2</sub>	....	f <sub>j=13</sub>			F

Sumber : Tamin O.Z, 1997

Matrik asal tujuan tersebut merupakan salah satu cara menjelaskan distribusi perjalanan penduduk, dalam penelitian ini adalah penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar (asal) menuju lokasi tempat kerja (tujuan) di pusat-pusat kegiatan Kota Makassar.

Untuk mengetahui pola pergerakan penduduk Pekerja berdasarkan tempat asal tujuan pada MAT, maka akan diuji hubungan tujuan pergerakan dengan menggunakan alat analisis Crosstabs/tabulasi silang dan Chi kuadrat ( $X^2$ ).

- a. **Analisis Crosstabs/tabulasi silang** merupakan salah satu analisis korelasional yang digunakan untuk melihat hubungan antar variable. Sehingga analisa tabulasi silang ini dapat digunakan untuk menganalisa lebih dari dua variable.
- b. **Metode Chi-kuadrat ( $X^2$ )** digunakan untuk mengadakan pendekatan (mengestimate) dari beberapa faktor atau mengevaluasi frekuensi yang diselidiki atau frekuensi hasil observasi ( $f_o$ ) dengan frekuensi yang diharapkan ( $f_e$ ) dari sampel apakah terdapat hubungan atau perbedaan yang signifikan atau tidak. Untuk mengatasi permasalahan seperti ini, maka perlu diadakan teknik pengujian yang dinamakan pengujian  $X^2$ .

Metode  $X^2$  menggunakan data nominal (deskrit), data tersebut diperoleh dari hasil menghitung. Sedangkan besarnya nilai  $X^2$  bukan merupakan ukuran derajat hubungan atau perbedaan. Kaidah keputusan yaitu Jika  $x^2_{hitung} \geq x^2_{tabel}$ , maka tolak  $H_0$  artinya

signifikan, carilah  $x^2_{\text{tabel}}$ , dengan menggunakan tabel  $x^2$  kemudian buatlah perbandingan antara  $x^2_{\text{hitung}}$  dengan  $x^2_{\text{tabel}}$ , dan terakhir simpulkan.

Rumus :

$$x^2 = \sum \frac{(fo - fe)^2}{fe} = \frac{(\sum fk) \times (\sum fb)}{\sum T}$$

$x^2$  = Nilai chi-kuadrat

$fo$  = Frekuensi yang diobservasi (frekuensi empiris)

$fe$  = Frekuensi yang diharapkan (frekuensi teoritis)

$\sum fk$  = Jumlah frekuensi pada kolom

$\sum fb$  = Jumlah frekuensi pada baris

$\sum T$  = Jumlah keseluruhan baris atau kolom

## F. Batasan Penelitian

### 1. Batasan Wilayah Survey dan Pengamatan

Pengambilan data akan difokuskan pada Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate, Kecamatan Mandai, dan Kecamatan Somba Opu. wilayah difokuskan di wilayah tersebut karena berdasarkan teori daerah hinterland yaitu daerah dengan jarak 30 km dari wilayah perkotaan atau dengan kata lain pertumbuhan kota merupakan suatu fungsi dari penduduk daerah hinterlandnya dan merupakan fungsi dari tingkat pendapatannya. Daerah *hinterland* Kota Makassar merupakan daerah perbatasan serta sebagian wilayah Kota Makassar sendiri sehingga Kecamatan Manggala, Kecamatan tamalate, Kecamatan Mandai, dan

Kecamatan Somba Opu menjadi pusat pengamatan dan daerah sebaran kuesioner.

## **2. Batasan Sampel**

Teknik sampling untuk survei data primer digunakan *probability sampling* untuk mewakili keseluruhan kawasan penelitian Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate, Kecamatan Mandai, dan Kecamatan Somba Opu. Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate, Kecamatan Mandai, dan Kecamatan Somba Opu merupakan daerah terpilih berdasarkan teori daerah hinterland. Survei data primer dengan kuesioner dilaksanakan dengan menggunakan metode *probability sampling* berdasarkan jenis pekerjaan pengguna dan jumlah responden pengguna ditentukan berdasarkan pertimbangan tertentu. Penelitian tentang pola pergerakan mempergunakan setiap pelaku perjalanan yang melakukan pergerakan kerja menuju pusat Kota Makassar sebagai unit sampling.

## **G. Definisi Operasional**

Untuk menyamakan persepsi tentang variabel-variabel yang digunakan dan menghindari terjadinya perbedaan penafsiran, maka dalam definisi operasional ini terdapat beberapa pengertian yang berkaitan dengan pokok pembahasan materi penelitian untuk dijadikan acuan, definisi tersebut adalah:

1. Pola Pergerakan adalah pola pergerakan pekerja di daerah Hinterland Kota Makassar yang mendasari pergerakan asal tujuan..

2. Pekerja adalah penduduk yang bekerja yang memiliki usia produktif dengan jam kerja 0-8 per-hari.
3. Daerah *Hinterland* merupakan daerah hinterland Kota Makassar yang memiliki ciri jamak antara ciri perkotaan dan ciri perdesaan dalam satu kesatuan wilayahnya.



## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum Kota Makassar**

##### **1. Letak Geografis**

Secara geografis, Kota Makassar memiliki posisi strategis karena berada pada persimpangan jalur lintas baik dari arah utara ke selatan maupun dari arah barat ke timur. Dengan posisi ini Kota Makassar berpotensi besar menjadi Ruang Tamu Indonesia Timur. Kota Makassar memiliki luas wilayah sebesar 175,77 km<sup>2</sup> dan berada dalam titik koordinat 119° 18' 30,18" sampai dengan 119°32'31,03". BT dan 5°.00'. 30,18" dan 5°14' 6,49" LS serta terletak di Pantai Barat Pulau Sulawesi. Kota Makassar juga merupakan Ibukota Provinsi Sulawesi Selatan.

Secara administratif, Kota Makassar terbagi dalam 14 wilayah kecamatan dengan 142 kelurahan, dengan batas-batas wilayah administratif sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kabupaten Maros dan Pangkep
- Sebelah Selatan : Kabupaten Gowa
- Sebelah Timur : Kabupaten Gowa dan Maros
- Sebelah Barat : Selat Makassar

Dibagian utara kota terdiri dari Kecamatan Biringkanaya, Tamalanrea, Tallo dan Ujung Tanah. Di bagian selatan terdiri dari Kecamatan Tamalate dan Rappocini. Di bagian Timur terdiri dari Kecamatan Manggala dan Panakkukang. Di bagian barat terdiri dari

Kecamatan Wajo, Bontoala, Ujung Pandang, Makassar, Mamajang dan Mariso.

**Tabel 2.**

Luas Daerah dan Presentase Luas Dirinci Per Kecamatan di Kota Makassar

No	Kecamatan	Luas (km <sup>2</sup> )	Persentase (%)
1	Mariso	1,82	1,04
2	Mamajang	2,25	1,28
3	Tamalate	20,21	11,50
4	Rappocini	9,23	5,25
5	Makassar	2,52	1,43
6	Ujung Pandang	2,63	1,50
7	Wajo	1,99	1,13
8	Bontoala	2,10	1,19
9	Ujung Tanah	5,94	3,38
10	Tallo	5,83	3,32
11	Panakkukang	17,05	9,70
12	Manggala	24,14	13,73
13	Biringkanaya	48,22	27,43
14	Tamalanrea	31,84	18,12
<b>Jumlah</b>		<b>175,77</b>	<b>100,00</b>

Sumber : Kota Makassar Dalam Angka 2016

Berdasarkan Tabel 2 dapat dilihat bahwa Kecamatan Biringkanaya memiliki wilayah terluas yaitu 48,22 km<sup>2</sup>, sedangkan kecamatan yang memiliki luas wilayah terkecil yaitu Kecamatan Mariso dengan luas wilayah 1,82 km<sup>2</sup>.

## 2. Kondisi Demografi

Aspek demografi atau kependudukan suatu wilayah merupakan faktor pertimbangan yang sangat penting dalam menciptakan kesejahteraan suatu wilayah. Jumlah penduduk di Kota Makassar adalah

sebesar 1.408.072 jiwa hingga akhir tahun 2013. Adapun kepadatan penduduk di Kota ini sebesar 8.011 jiwa per 1 Km<sup>2</sup>. Unruk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 3**

Banyaknya Penduduk, rumah tangga, luas dan Kepadatan Menurut kecamatan di Kota Makassar Tahun 2014

No	Kelurahan	Luas (km <sup>2</sup> )	Rumah Tangga	Penduduk (jiwa)	Kepadatan per Km <sup>2</sup>
1	Mariso	1,82	12.457	57.790	31.753
2	Mamajang	2,25	13.365	60.236	26.772
3	Tamalate	20,21	43.788	183.039	9.057
4	Rappocini	9,23	35.449	158.325	17.153
5	Makassar	2,52	17.565	83.550	33.155
6	Ujung Pandang	2,63	5.791	27.802	10.571
7	Wajo	1,99	6.121	80.258	40.330
8	Bontoala	2,10	11.405	55.578	26.466
9	Ujung Tanah	5,94	9.573	48.133	8.103
10	Tallo	5,83	28.253	137.260	23.544
11	Panakkukang	17,05	34.791	145.132	8.512
12	Manggala	24,14	27.247	127.915	5.299
13	Biringkanaya	48,22	42.458	185.030	3.837
14	Tamalanrea	31,84	32.292	108.024	3.393
<b>Jumlah</b>		<b>175,77</b>	<b>320.656</b>	<b>1.408.072</b>	<b>8.011</b>

Sumber : Kota Makassar dalam Angka 2016

Berdasarkan Tabel 3 dapat kita lihat bahwa kecamatan yang memiliki tingkat kepadatan penduduk yang tinggi yaitu Kecamatan Wajo dengan tingkat kepadatan 40.330 jiwa/km<sup>2</sup>. Sedangkan kecamatan yang memiliki tingkat kepadatan penduduk yang rendah yaitu Kecamatan Tamalanrea dengan kepadatan penduduk 3.393 jiwa/km<sup>2</sup>.

## **B. Gambaran Umum Kawasan Hinterland Kota Makassar**

Kawasan Hinterland Kota Makassar meliputi Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate, Kecamatan Mandai dan Kecamatan Somba Opu.

### **1. Kecamatan Manggala**

#### **a. Letak Geografis**

Kecamatan Manggala merupakan salah satu dari 14 kecamatan di Kota Makassar dengan luas wilayah 24,14 km<sup>2</sup>. Kecamatan Manggala terdiri dari 6 kelurahan, 368 RT dan 66 RW, dengan kategori kelurahan swasembada. Kecamatan Manggala merupakan daerah bukan pantai dengan topografi ketinggian wilayah sampai dengan 46 meter dari permukaan laut. Menurut jaraknya, letak masing-masing kelurahan ke ibukota kecamatan berkisar 1 km sampai dengan jarak 5-10 km.

Secara administrasi Kecamatan Manggala memiliki batasan wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Tamalanrea
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Maros
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Panakkukang

**Tabel 4**

Luas Daerah dan Presentase Luas Dirinci Per Kelurahan di Kecamatan Manggala

NO	Kelurahan	Luas (Km <sup>2</sup> )	Persentase (%)
1	Borong	1,92	7,95
2	Bangkala	4,30	17,81
3	Tamangapa	7,62	31,56
4	Manggala	4,44	18,39
5	Antang	3,94	16,32
6	Batua	1,92	7,95
<b>Jumlah</b>		<b>24,14</b>	<b>100.00</b>

Sumber : Kecamatan Manggala Dalam Angka 2016

Berdasarkan Tabel 4 dapat dilihat bahwa Kelurahan Tamangapa memiliki wilayah terluas yaitu 7,62 km<sup>2</sup>, sedangkan kelurahan yang memiliki luas wilayah terkecil yaitu Kelurahan Borong dan Kelurahan Batua dengan luas masing-masing 1,92 km<sup>2</sup>.

#### **b. Kondisi Demografi**

Aspek demografi atau kependudukan suatu wilayah merupakan faktor pertimbangan yang sangat penting dalam menciptakan kesejahteraan suatu wilayah. Jumlah penduduk yang besar pada suatu daerah dapat merupakan potensi yang besar bagi pelaksanaan pembangunan sekaligus merupakan beban pelaksanaan pembangunan.

##### **1) Perkembangan Penduduk**

Perkembangan atau pertumbuhan penduduk merupakan indeks perbandingan jumlah penduduk pada suatu tahun terhadap jumlah

penduduk pada tahun sebelumnya. Perkembangan jumlah penduduk dipengaruhi oleh faktor kelahiran dan kematian (pertambahan alami), selain itu juga dipengaruhi adanya faktor migrasi penduduk yaitu perpindahan keluar dan masuk.

**Tabel 5**

Perkembangan Penduduk di Kecamatan Manggala Tahun 2013-2015

<b>Tahun</b>	<b>Jumlah Penduduk (jiwa)</b>	<b>Pertambahan</b>
2013	118.191	-
2014	122.838	4.647
2015	127.915	5.077
<b>Rata-rata</b>	<b>122.981</b>	<b>4.862</b>

Sumber : Kecamatan Manggala Dalam Angka 2016

Berdasarkan Tabel 5 dapat dilihat bahwa jumlah penduduk di Kecamatan Manggala dari tahun 2013-2015 selalu mengalami peningkatan tiap tahunnya. Rata-rata pertambahan penduduk yaitu 4.862 jiwa.

## **2) Jumlah Penduduk**

Jumlah penduduk di Kecamatan Manggala adalah sebesar 127.915 jiwa hingga akhir tahun 2015. Adapun kepadatan penduduk di kecamatan ini sebesar 5298 jiwa per 1 Km<sup>2</sup>. Unruk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 6**

Banyaknya Penduduk, rumah tangga, luas dan Kepadatan Menurut kelurahan di Kecamatan Manggala

No	Kelurahan	Luas (km <sup>2</sup> )	Rumah Tangga	Penduduk (jiwa)	Kepadatan per Km <sup>2</sup>
1	Borong	1,92	3.872	17.560	9.145
2	Bangkala	4,30	5.241	27.344	6.359
3	Tamangapa	7,62	2.312	11.123	1.459
4	Manggala	4,44	4.294	19.445	4.379
5	Antang	3,94	5.795	29.462	7.477
6	Batua	1,92	5.097	22.981	11.969
<b>Jumlah</b>		<b>24,14</b>	<b>26.611</b>	<b>127.915</b>	<b>5.298</b>

Sumber : Kecamatan Manggala Dalam Angka 2016

Berdasarkan Tabel 6 dapat kita lihat bahwa kelurahan yang memiliki tingkat kepadatan penduduk yang tinggi yaitu Kelurahan Batua dengan tingkat kepadatan 11.969 jiwa/km<sup>2</sup>. Sedangkan kelurahan yang memiliki tingkat kepadatan penduduk yang rendah yaitu Kelurahan Tamangapa dengan kepadatan penduduk 1.459 jiwa/km<sup>2</sup>.

### c. Karakteristik Penduduk Pekerja

Penelitian ini dilaksanakan di Kecamatan Manggala, Kota Makassar. Jumlah responden sebanyak 400 orang. Penelitian ini menggunakan kuesioner untuk mengetahui sebaran perjalanan kerja baik dalam lingkup internal maupun eksternal di Kecamatan Manggala.

#### 1) Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis kelamin merupakan perbedaan alamiah dalam masyarakat. Dari total jumlah responden dalam penelitian jenis

kelamin laki-laki sebanyak 308 responden (77%) sedangkan untuk jenis kelamin perempuan sebanyak 92 responden (23%). Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 7**

Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

<b>Karakteristik Responden</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase (%)</b>
Jenis Kelamin		
<b>Laki-laki</b>	308	77,00
<b>Perempuan</b>	92	23,00
<b>Total</b>	<b>400</b>	<b>100,00</b>

Sumber: Kecamatan Manggala Tahun 2016

Berdasarkan Tabel 7 dapat dilihat bahwa responden dengan jumlah tertinggi yaitu pada perempuan sebanyak 308 responden (77,00%) dan jumlah terendah pada laki – laki sebanyak 92 responden (23,00%).

## **2) Responden Berdasarkan Usia/umur**

Responden dalam penelitian ini semuanya merupakan penduduk dengan usia produktif yaitu usia 20-64 tahun. Usia responden yang mendominasi dalam penelitian ini yaitu usia 25 tahun yaitu sebanyak 37 responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut;

**Tabel 8**

Distribusi Responden Berdasarkan Usia

Karakteristik Usia Responden	Jumlah	Presentase (%)
20-24	41	10,25
25-29	103	25,75
30-34	69	17,25
35-39	66	16,50
40-44	38	9,50
45-49	46	11,50
50-54	31	7,75
55-59	3	0,75
> 60	3	0,75
<b>Total</b>	<b>400</b>	<b>100,00</b>

Sumber: Kecamatan Manggala Tahun 2016

Dari Tabel 8 dapat dilihat bahwa responden dengan frekuensi usia tertinggi yaitu pada usia 25 tahun sebanyak 103 responden (25,75%) dan frekuensi usia terendah yaitu pada usia 55-62 tahun yang masing-masing sebanyak 3 responden (0,75%).

### 3) Responden Berdasarkan Pekerjaan

Pada umumnya pekerjaan merupakan faktor utama masyarakat melakukan pergerakan di Kecamatan Manggala. Pekerjaan responden terdiri dari beberapa profesi yaitu PNS, guru/dosen, wirausaha/wiraswasta, pegawai swasta, kuli, dan lainnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut;

**Tabel 9**

Distribusi Responden Berdasarkan Pekerjaan

Karakteristik Responden	Jumlah	Persentase (%)
Pekerjaan		
PNS	79	19,75
Guru/Dosen	42	10,50
Wirausaha/Wiraswasta	103	25,75
Pegawai Swasta	93	2,00
Kontraktor	1	23,25
TNI/Polri	0	0,00
Dokter/Tenaga Kesehatan	2	0,50
Lain-lain	80	18,00
<b>Total</b>	<b>400</b>	<b>100,00</b>

Sumber: Kecamatan Manggala Tahun 2016

Berdasarkan Tabel 9 dapat dilihat bahwa sebagian besar pekerjaan responden di Kecamatan Manggala yaitu wirausaha/wiraswasta sebanyak 103 responden (25,75 %). Sedangkan sebagian kecil bekerja sebagai kontraktor sebanyak 1 responden (0,25 %).

#### **4) Responden Berdasarkan Jumlah Pendapatan**

Informasi mengenai pendapatan tiap responden memberikan gambaran mengenai pergerakan yang dilakukan oleh tiap responden. Pendapatan tiap responden di Kecamatan Manggala berkisar <1.500.000-> 5.000.000 rupiah. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut;

**Tabel 10**

## Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan

Karakteristik Responden	Jumlah	Persentase (%)
Pendapatan		
< 1.500.000	20	5,00
1.500.000-2.500.000	73	18,25
2.500.000-5.000.000	185	46,25
> 5.000.000	122	30,50
<b>Total</b>	<b>400</b>	<b>100,00</b>

Sumber: Kecamatan Manggala Tahun 2016

Berdasarkan tabel 10 dapat dilihat bahwa jumlah pendapatan responden yang mendominasi yaitu kisaran Rp.2.500.000 – Rp.5.000.000 sebanyak 185 responden. Sedangkan sebagian kecil responden berpendapatan <Rp1.500.000 yaitu sebanyak 20 responden.

**d. Karakteristik Distribusi Pergerakan**

**1) Distribusi Pergerakan Pekerja**

Distribusi pergerakan pekerja dapat dilihat dari lokasi tempat bekerja pekerja di lokasi penelitian. Responden melakukan perjalanan kerja baik dalam lingkup internal maupun eksternal Kecamatan Manggala. Untuk lebih jelasnya mengenai lokasi tempat kerja responden di lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 11**

Lokasi tempat kerja Responden di Kecamatan Manggala

No	Lokasi Tempat Kerja	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	Kec. Manggala	130	32.50
2	Kec. Panakkukang	65	16.25
3	Kec. Mamajang	6	1.50
4	Kec. Tamalanrea	38	9.50
5	Kec. Makassar	50	12.50
6	Kec. Ujung Pandang	6	1.50
7	Kec. Tallo	9	2.25
8	Kec. Wajo.	8	2.00
9	Kec. Mariso	4	1.00
10	Kec. Bontoala	5	1.25
11	Kec. Biringkanaya	7	1.75
12	Kec. Rappocini	23	5.75
13	Kec. Tamalate	5	1.25
14	Eksternal Kota Makassar (Kab.Maros)	9	2.25
15	Eksternal Kota Makassar (Kab.Gowa)	22	5.50
16	Eksternal Kota Makassar (Kab. Takalar)	3	0.75
17	Tidak menentu	10	2.50
	Jumlah	400	100.00

Sumber: Kecamatan Manggala Tahun 2016

Berdasarkan tabel 11 dapat dilihat bahwa jumlah tujuan pergerakan penduduk pekerja di Kecamatan Manggala di dominasi oleh perjalanan internal wilayah itu sendiri mencapai 32,5 %. Untuk pergerakan eksternalnya, Kecamatan Panakkukang yang merupakan wilayah yang berbatasan langsung dengan Kecamatan Manggala mencapai 16,25 %. Wilayah Kecamatan di Kota Makassar yang paling sedikit menjadi tujuan pergerakan penduduk Pekerja di Kecamatan Manggala adalah Kecamatan Mariso hanya mencapai 1% pergerakan.

## 2) Moda transportasi yang digunakan

Jenis Moda yang digunakan oleh penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar berupa beberapa jenis, antara lain akutan perkotaan (pete pete), becak/becak motor (bentor), Kendaraan roda dua, dan kendaraan roda empat, untuk lebih jelasnya jenis moda yang di gunakan oleh penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar dapat diuraikan pada tabel beriku;

**Tabel 12**  
Distribusi Pergerakan Responden Ke daerah Tujuan

Karakteristik Responden	Jumlah	Persentase (%)
Jenis Moda		
Pete-pete	50	12,50
Becak/bentor	4	1,00
Ojek	15	3,75
Mobil Pribadi	131	32,75
Motor Pribadi	228	57,00
<b>Total</b>	<b>400</b>	<b>100,00</b>

Sumber: Kecamatan Manggala Tahun 2016

Berdasarkan Tabel 12 dapat dilihat bahwa pada umumnya responden di Kecamatan Manggala menggunakan kendaraan roda dua (motor) dalam melakukan perjalanan ke tempat kerja. Responden yang menggunakan motor ke tempat kerja yaitu sebanyak 200 (50 %) responden. Sedangkan sebagian kecil yaitu sebanyak 4 (1%) responden menggunakan bentor dalam melakukan perjalanan ke tempat kerja.

### 3) Jarak Tempuh Pergerakan

Jarak menjadi salah satu pertimbangan dalam menentukan lokasi pekerjaan. Pertimbangan adalah salah satu indikator yang diperhatikan dalam melihat pola pergerakan penduduk di daerah hinterland Kota Makassar. jarak Pergerakan penduduk di Kecamatan Manggala Kota Makassar dalam melakukan pergerakan bekerja dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 13**

Jarak Tempuh Pergerakan Penduduk Pekerja di daerah Hinterlan Kota Makassar

No	Jarak Tempuh Pergerakan	Persentase
1	0 - 1 km	36 %
2	1 - 3 km	16 %
3	3 - 5 km	19 %
4	5 - 10 km	17 %
5	> 10 km	12 %
	<b>Total</b>	<b>100 %</b>

Sumber: Kecamatan Manggala Tahun 2016

Berdasarkan tabel tersebut, diperoleh jarak tempuh penduduk pekerja dalam melakukan pergerakan mencapai 36% pada jarak tempuh 0 – 1 Km. sedangkan jarak tempuh pergerakan penduduk pekerja yang > 10 Km hanya sebanyak 12 %.

### 4) Waktu Tempuh

Waktu tempuh yang diperlukan oleh penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar akan menunjukkan lama perjalanan yang diperlukan untuk sampai ke tempat bekerja (tujuan).

Berdasarkan data yang dikumpulkan di Kecamatan Manggala pada tahun 2016, diperoleh waktu tempuh yang diperlukan oleh penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar sesuai dengan tabel berikut:

**Tabel 14**

Waktu Tempuh Penduduk Pekerja Menuju Tempat Tujuan Bekerja

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

Sumber : Kecamatan Manggala Tahun 2016

Penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar memerlukan waktu < 1 jam untuk melakukan pergerakan bekerja ke tempat tujuan. Hal itu ditunjukkan berdasarkan data yang diperoleh bahwa 88% penduduk pekerja memerlukan waktu < 1 jam untuk sampai ke tujuan dan hanya 12 % yang memerlukan waktu 1 jam untuk sampai ke tempat kerja.

## 2. Kecamatan Tamalate

### a. Letak Administrasi dan Kondisi Geografis

Secara umum geografis letak Kecamatan Tamalate memiliki batasbatassecara fisik, sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Berbatasan dengan Kecamatan Mamajang

- Sebelah Barat : Berbatasan dengan Selat Makassar;
- Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kabupaten Takalar;
- Sebelah Timur : Berbatasan dengan Kabupaten Gowa.

Kecamatan Tamalate terdiri dari 10 kelurahan dengan luas wilayah 20,21 km<sup>2</sup>. Dari luas wilayah tersebut tercatat bahwa Kelurahan Barombong memiliki wilayah terluas yaitu 7,34 km<sup>2</sup>, terluas kedua adalah kelurahan Tanjung Merdeka dengan luas wilayah 3,37 km<sup>2</sup>, sedangkan yang paling kecil adalah Kelurahan Bungaya yaitu 0,29 km<sup>2</sup>, menurut jaraknya, letak masing-masing Kelurahan ke ibukota kecamatan bervariasi antara 1-10 km. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 15**

Luas Kelurahan di Kecamatan Tamalate Tahun 2016

No	Kelurahan	Luas (Km <sup>2</sup> )
1	Barombong	7,34
2	Tanjung Merdeka	3,37
3	Maccini Sombala	2,04
4	Balang Baru	1,18
5	Jongaya	0,51
6	Bungaya	0,29
7	Pa'baeng-Baeng	0,53
8	Mannuruki	1,54
9	Parang Tambung	1,38
10	Mangasa	2,03
<b>Jumlah</b>		<b>20,21</b>

Sumber: Kecamatan Tamalate Dalam Angka 2016

## b. Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan di Kecamatan Tamalate kota Makassar terdiri atas pemukiman, sawah, kanal, tambak, kesehatan, perdagangan dan jasa, makam, lapangan, tanah kosong, pendidikan, mangrove, rawa, dan perkantoran .untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 16**

Luas Penggunaan Lahan Kecamatan Tamalate Tahun 2016

No	Penggunaan Lahan	Luas (km <sup>2</sup> )	Persentase (%)
1	Pemukiman	8,47	41,90
2	Sawah	5,83	28,89
3	Kanal	1,63	8,08
4	Tambak	2,34	11,57
5	Kesehatan	0,20	0,98
6	Perdagangan dan Jasa	0,28	1,38
7	Makam	0,01	0,04
8	Lapangan	0,01	0,04
9	Tanah Kosong	1,11	5,49
10	Pendidikan	0,12	0,59
11	Mangrove	0,03	0,16
12	Rawa	0,08	0,39
13	Perkantoran	0,10	0,49
<b>JUMLAH</b>		<b>20,21</b>	<b>100,00</b>

Sumber: Kecamatan Tamalate Dalam Angka 2016

Berdasarkan data pada tabel tersebut dapat diketahui bahwa penggunaan lahan di Kecamatan Tamalate yang memiliki luasan terbesar adalah pemukiman yakni 41,90 % dari total luas Kecamatan Tamalate dengan luas 8,47 Km<sup>2</sup>. Adapun penggunaan lahan terkecil adalah fungsi pemakaman dan lapangan yakni 0,04 % dari total luas wilayah Kecamatan Tamalate atau sebesar 0,01 Km<sup>2</sup>.

### c. Aspek Demografi

#### 1) Pertumbuhan dan Kepadatan Penduduk

Dalam kurun waktu tahun 2012-2016 penduduk di Kecamatan Tamalate mengalami pertumbuhan yang sangat pesat, berdasarkan kondisi eksisting yang ada bahwa Kecamatan Tamalate merupakan Kecamatan dengan padat penduduk ditandai dengan tingginya fungsi lahan pemukiman yang ada di Kecamatan Tamalate. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 17**  
Perkembangan Penduduk 5 Tahun Terakhir Di Kecamatan Tamalate

No.	Tahun	Jumlah Penduduk (jiwa)	Pertambahan (jiwa)
1.	2012	154.464	-
2.	2013	170.878	16.414
3.	2014	183.983	13.105
4.	2015	186.921	2.938
5.	2016	190.694	3.773
<b>Rata –Rata</b>		<b>202.884</b>	<b>33.400</b>

Sumber: Kecamatan Tamalate Dalam Angka 2016

Berdasarkan tabel 17 jumlah pertumbuhan penduduk di Kecamatan Tamalate cenderung meningkat dimana pertumbuhan penduduk cenderung mengalami peningkatan setiap tahunnya. Pertambahan penduduk yang tertinggi terjadi pada tahun 2014 ke 2015 dengan pertambahan 16.414 jiwa sedangkan pertambahan

penduduk yang paling rendah terjadi pada tahun 2012 ke 2013 dengan jumlah pertambahan 2.267 jiwa.

Kepadatan penduduk di Kecamatan Tamalate pada tahun 2015 berbeda-beda tiap Kelurahan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 16 mengenai jumlah penduduk dan kepadatan penduduk di Kecamatan Tamalate pada tahun 2016.

**Tabel 18**

Jumlah Penduduk Per Kelurahan Penduduk di Kecamatan Tamalate

No.	Kelurahan	Luas (km <sup>2</sup> )	Penduduk (jiwa)	Kepadatan Jiwa/Km <sup>2</sup>
1.	Barombong	7,34	12.771	1.740
2.	Tanjung Merdeka	3,37	10.981	3.258
3.	Maccini Sombala	2,04	21.727	10.650
4.	Balang Baru	1,18	18.336	15.539
5.	Jongaya	0,51	15.083	29.575
6.	Bungaya	0,29	8.609	29.686
7.	Pa'baeng – baeng	0,53	19.945	37.632
8.	Mannuruki	1,54	11.623	7.547
9.	Parang Tambung	1,38	40.778	29.549
10.	Mangasa	2,03	30.829	15.187
	<b>Jumlah</b>	<b>20,21</b>	<b>190.694</b>	<b>9.436</b>

Sumber : Kecamatan Tamalate Dalam Angka 2016

Berdasarkan data pada tabel 18 tersebut mengenai kepadatan penduduk di Kecamatan Tamalate pada 2016 dapat diketahui kepadatan penduduk tertinggi ada pada Kelurahan Pa'baeng-baeng dengan kepadatan penduduk 37.632 jiwa/km<sup>2</sup>, sedangkan kepadatan penduduk terendah ada pada Kelurahan Barombong dengan kepadatan penduduknya 1.740 jiwa/km<sup>2</sup>.

## 2) Komposisi Penduduk

Komposisi penduduk kecamatan berdasarkan jenis kelamin di Kecamatan Tamalate terdiri atas jumlah penduduk berjenis kelamin laki-laki 94.751 jiwa sedangkan untuk penduduk berjenis kelamin perempuan adalah 96.123 jiwa dari 190.694 keseluruhan penduduk Kecamatan Tamalate. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut;

**Tabel 19**  
Penduduk Berdasarkan Usia dan Jenis Kelamin Di Kecamatan Tamalate

No	Usia	Jenis Kelamin		Jumlah
		Laki-Laki	Perempuan	
1.	0-4	11.631	11.088	22.719
2.	5-9	8.848	8.480	17.328
3.	10-14	7.884	7.491	15.335
4.	15-19	10.120	10.453	20.573
5.	20-24	12.263	12.051	24.314
6.	25-29	8.889	8.759	17.648
7.	30-34	7.208	7.599	14.807
8.	35-39	6.346	6.818	13.164
9.	40-44	5.932	6.430	12.362
10.	45-49	4.652	4.853	9.505
11	50-54	3.426	3.474	6.900
12	55-59	2.612	2.795	5.407
13	60-64	2.105	2.339	4.444
14	65+	2.695	3.493	6.188
Jml		<b>94.751</b>	<b>96.123</b>	<b>190.694</b>

Sumber : Kecamatan Tamalate Dalam Angka 2016

Pada tabel 19, selain menunjukkan komposisi jumlah penduduk berdasarkan jenis kelamin, juga menguraikan jumlah penduduk berdasarkan komposisi umur. Berdasarkan tabel tersebut, usia penduduk Kecamatan Tamalate di dominasi oleh penduduk pada

usia 20-24 Tahun yang mencapai 24.314 jiwa dengan 12.263 jiwa berjenis kelamin lakilaki dan 12.051 jiwa berjenis kelamin perempuan.

#### d. Karakteristik Pekerja di Kecamatan Tamalate

##### 1) Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Dapat dilihat dari jumlah penduduk di Kecamatan Tamalate, jumlah Laki-laki lebih banyak dari jumlah perempuan yakni 235 jiwa dan 165 jiwa. Untuk lebih jelasnya mengenai jumlah penduduk menurut jenis kelamin di Kecamatan Tamalate dapat di lihat pada tabel berikut :

**Tabel 20.**  
Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis kelamin	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
Laki – Laki	64	64,00
Perempuan	36	36,00
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Sumber: Kecamatan Tamalate Tahun 2016

Dari data di atas menunjukkan bahwa jumlah responden berdasarkan jenis kelamin dapat diketahui bahwa mayoritas responden adalah Laki-Laki yakni sebanyak 64 % dan selebihnya adalah jumlah responden Perempuan yakni 36 %.

##### 2) Responden Berdasarkan Usia/Umur

Dalam penelitian ini, karakteristik responden berdasarkan umur di kelompokkan pada kelompok umur 20-24 tahun, kelompok 25-29 tahun, kelompok 30-39 tahun, kelompok umur 40-44 tahun,

kelompok umur 45-49 tahun, kelompok umur 50-54 tahun, kelompok 55-60 tahun dan kelompok umur diatas 60 tahun.

**Tabel 21.**

Responden Berdasarkan Umur

Umur	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
20-24	12	12.00
25-29	16	16.00
30-34	17	17.00
35-39	22	22.00
40-44	16	16.00
45-49	11	11.00
50-54	3	3.00
55-60	2	2.00
> 60	1	1.00
Total	100	100.0

Sumber: Kecamatan Tamalate Tahun 2016

Responden berdasarkan tingkat umur terdiri atas responden umur 20-62 tahun. Hasil analisis, menunjukkan jumlah terbesar adalah responden berumur 35-39 tahun yakni sebesar 22 %.

### 3) Responden Berdasarkan Pekerjaan

Karakteristik responden berdasarkan pekerjaan di Kecamatan Tamalate terdiri atas PNS, TNI, Guru, Wiraswasta, Kuli, Pegawai Swasta dan lain-lain. Berdasarkan hasil responden, Kecamatan Tamalate didominasi oleh jenis pekerjaan wiraswasta seperti pada tabel berikut :

**Tabel 22.**

## Responden Berdasarkan Pekerjaan

<b>Pekerjaan</b>	<b>Jumlah (Jiwa)</b>	<b>Persentase (%)</b>
PNS	25	25
Guru/Dosen	22	22
Wirausaha/Wiraswasta	22	22
Pegawai Swasta	14	14
Kontraktor	0	0
TNI/Polri	3	3
Dokter/Tenaga Kesehatan	0	0
Lain-lain	14	14
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100.0</b>

Sumber: Kecamatan Tamalate Tahun 2016

Dari hasil responden diatas di Kecamatan Tamalate didominasi PNS yakni sebesar 25 % dan jenis pekerjaan frekuensi terendah adalah kuli dan TNI dengan persentase sebesar 5 %. Pekerjaan adalah salah satu faktor yang menyebabkan pergerakan. Jumlah Pekerjaan dapat mempengaruhi aktivitas kehidupan manusia termasuk dalam pergerakannya.

#### **4) Responden Berdasarkan Jumlah Pendapatan**

Variabel responden berdasarkan jumlah pendapatan menunjukkan karakteristik responden yang berpenghasilan >Rp. 1.500.000, responden dengan penghasilan antara Rp. 1.500.000- Rp 2.500.000, responden dengan penghasilan antara Rp. 2.500.000- Rp 5.000.000 dan responden yang berpenghasilan >Rp. 5.000.000. Jumlah Responden Berdasarkan Pendapatan, dapat dilihat pada tabel 23.

**Tabel 23.**

Responden Berdasarkan Pendapatan

<b>Pendapatan (Rp)</b>	<b>Jumlah (Jiwa)</b>
<1.500.000	29
1.500.000-2.500.000	53
2.500.000-5.000.000	12
>5.000.000	6
<b>Total</b>	<b>100</b>

Sumber: Kecamatan Tamalate Tahun 2016

Tabel tersebut menunjukkan responden berdasarkan pendapatan. Frekuensi responden terbanyak adalah pada pendapatan Rp.2.500.000-Rp.5.000.00 dengan persentase 53%. Untuk frekuensi terendah adalah responden dengan pendapatan > Rp.5.000.000 yakni 6 %.

#### **e. Karakteristik Distribusi Pergerakan**

##### **1) Distribusi Pergerakan Pekerja**

Distribusi pergerakan pekerja dapat dilihat dari lokasi tempat bekerja pekerja di lokasi penelitian. Responden melakukan perjalanan kerja baik dalam lingkup internal maupun eksternal Kecamatan Tamalate.

**Tabel 24.**  
Responden Berdasarkan Tempat Kerja

Lokasi Tujuan	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
Kelurahan Parang Tambung	3	3.00
Kelurahan Barombong	3	3.00
Kelurahan Tanjung Merdeka	3	3.00
Kelurahan Bungaya	4	4.00
Kelurahan Jongaya	6	6.00
Kelurahan Mannuruki	2	2.00
Kelurahan Pa'baeng-baeng	4	4.00
Kelurahan Mangasa	6	6.00
Kelurahan Balang Baru	5	5.00
Kelurahan Maccini Sombala	4	4.00
Kecamatan Panakkukang	13	13.00
Kecamatan Rappocini	14	14.00
Kecamatan Tamalanrea	5	5.00
Kecamatan Makassar	4	4.00
Kecamatan Ujung Pandang	3	3.00
Kecamatan Ujung Tanah	2	2.00
Kecamatan Manggala	1	1.00
Kecamatan Mariso	3	3.00
Kecamatan Tallo	2	2.00
Kecamatan Biringkanaya	1	1.00
Kecamatan Bontoala	2	2.00
Kecamatan Mamajang	4	4.00
Kabupaten Gowa	5	5.00
Kabupaten Maros	1	1.00
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Sumber: Kecamatan Tamalate Tahun 2016

Berdasarkan data hasil kuesioner diperoleh data tempat kerja responden Menunjukkan tempat kerja menyebar ke 16 tempat baik didalam wilayah administrasi Kecamatan Tamalate dan diluar wilayah administrasi Kecamatan Tamalate. Untuk pergerakan eksternal di luar Kecamatan Tamalate, 14% pergerakan menuju Kecamatan Rappocini, dan 13 % menuju Kecamatan Panakkukang. Untuk daerah yang paling sedikit menjadi tujuan pergerakan

penduduk pekerja adalah Kecamatan Manggala dan Kecamatan Biringkanaya yang masing-masing hanya 1%.

## 2) Moda transportasi yang digunakan

Responden menggunakan berbagai moda transportasi dalam melakukan perjalanan kerja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut.

**Tabel 25.**

Berdasarkan Moda yang digunakan

<b>Moda yang di gunakan</b>	<b>Jumlah (jiwa)</b>	<b>Persentase (%)</b>
Pete-Pete	8	8.00
Becak/Bentor	4	4.00
Ojek	2	2.00
Mobil Pribadi	25	25.00
Motor Pribadi	61	61.00
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100.0</b>

Sumber: Kecamatan Tamalate Tahun 2016

Berdasarkan tabel 25 menunjukkan Jumlah responden terbanyak yang menggunakan moda angkutan roda dua yakni 61 responden dengan persentase 61%. Untuk frekuensi terendah adalah responden yang menggunakan ojek yakni 2 responden dengan persentase 2%.

## 3) Jarak Tempuh Pergerakan

Jarak Tempuh penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makasar khususnya di Kecamatan Tamalate Kota Makasar, menunjukan ada 46% penduduk pekerja di Kecamatan Tamalate

menempuh jarak dari 0 – 1 Km. lebih datilnya seperti pada tabel berikut:

**Tabel 26**

Jarak Tempuh Penduduk Pekerja di Kecamatan Tamalate

No	Jarak Tempuh Pergerakan	Persentase
1	0 - 1 km	46 %
2	1 - 3 km	20 %
3	3 - 5 km	18 %
4	5 - 10 km	13%
5	> 10 km	3 %
	Total	100 %

Sumber: Kecamatan Tamalate Tahun 2016

Ada sekitar 20% penduduk pekerja di Kecamatan Tamalate yang melakukan pergerakan menuju ke tempat kerja (tujuan) dengan jarak tempuh 1 – 3 Km, 18 % yang menempuh jarak 3 – 5 Km dan hanya 3% yang menepuh jarak > 10 km untuk bekerja.

#### 4) Waktu Tempuh Pergerakan

Waktu tempuh pergerakan penduduk di Kecamatan Tamalate Kota Makassar dapat diuraikan seperti tabel berikut

**Tabel 27**

Waktu Tempuh Pergerakan Pekerja di Kecamatan Tamalate

No	Waktu Tempuh Pergerakan	Persentase
1	< 1 jam	76%
2	1 jam	24 %
3	2 jam	0%
4	3 jam	0%
5	> 3 jam	0%
	<b>Jumlah</b>	<b>100%</b>

Sumber : Kecamatan Tamalate tahun 2016

Berdasarkan uraian tabel tersebut, diperoleh data yang menunjukkan ada 76% penduduk pekerja di Kecamatan Tamalate yang memerlukan waktu < 1 jam untuk sampai ke tempat kerja atau tujuan bekerja dan ada 14 % yang memerlukan 1 jam untuk sampai ke tempat tujuan.

### **3. Kecamatan Mandai**

#### **a. Letak Geografis Kecamatan Mandai**

Secara geografis Kecamatan Mandai berada di Kabupaten Maros Provinsi Sulawesi Selatan dengan batas wilayah sebagai berikut :

- Sebelah utara berbatasan dengan Kecamatan Turikale
- Sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Tanralili
- Sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Marusu dan Kota Makassar
- Sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Moncongloe dan Kota Makassar

Luas wilayah Kecamatan Mandai adalah 49,11 km<sup>2</sup> dan secara administrasi pemerintahannya Kecamatan Mandai terdiri dari 6 Kelurahan sebagai berikut.

**Tabel 28**  
Luas Desa/Kelurahan di Kecamatan Mandai

No.	Desa/Kelurahan	Luas (Km <sup>2</sup> )
1	Pattontongan	11,47
2	Baji Mangai	9,98
3	Tenrigangkae	6,43
4	Bonto Matene	12,69
5	Bontoa	4,38
6	Hasanuddin	4,16
<b>Luas Keseluruhan</b>		<b>49,11</b>

Sumber : BPS Kecamatan Mandai Dalam Angka Tahun 2016

Berdasarkan table 28, dapat kita ketahui bahwa kelurahan/desa yang ada di Kecamatan Mandai yang memiliki luas daerah yang paling luas terletak di Kelurahan Bonto Matene dengan total luas wilayahnya adalah 12,69 km<sup>2</sup>, kelurahan dengan luas wilayah terbesar kedua terletak di Kelurahan Pattontongan dengan luas wilayah sebesar 11,47 km<sup>2</sup> dan untuk Kelurahan dengan luas wilayah terkecil yang ada di Kecamatan Mandai terletak di Kelurahan Hasanuddin yang hanya memiliki luas wilayah sebesar 4,16 km<sup>2</sup> dari total luas wilayah Kecamatan Mandai.

#### **b. Aspek Kependudukan**

Penduduk adalah makhluk hidup yang aktif dan senantiasa mencari ruang tempat hidupnya yang sesuai dengan persyaratan hidup organisme. Salah satunya ketersediaan sumber daya alam sehingga

dapat memenuhi kebutuhan hidupnya secara maksimal. Oleh karena itu, manusia tersebar secara tidak merata di atas permukaan bumi.

Kepadatan penduduk adalah perbandingan antara banyaknya penduduk dan luas wilayahnya. Satuan luas wilayah umumnya digunakan adalah Km<sup>2</sup>. Kepadatan penduduk di suatu daerah tidaklah sama. Ada beberapa macam kepadatan penduduk, yaitu Kepadatan penduduk Aritmatik, Kepadatan penduduk Agraris, Kepadatan penduduk fisiologis, dan kepadatan penduduk Ekonomis.

Jumlah penduduk yang ada di Kecamatan Mandai dapat di ketahui dengan melihat tabel berikut :

**Tabel 29**

Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin di Kecamatan Mandai  
Tahun 2015

No	Desa/Kelurahan	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1	Pattontongan	1052	1080	2132
2	Baji Mangai	1551	1643	3194
3	Tenrigangkae	1800	1933	3733
4	Bonto Matene	3360	3501	6861
5	Bontoa	6512	7015	13527
6	Hasanuddin	4409	4368	8777
	<b>Jumlah</b>	<b>19.540</b>	<b>18.684</b>	<b>38.224</b>

Sumber : BPS Kecamatan Mandai Dalam Angka 2016

Berdasarkan tabel diatas, dapat kita ketahui total jumlah penduduk secara keseluruhan yang ada di Kecamatan Mandai berjumlah 38.224 jiwa. Untuk jumlah penduduk yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 18.684 jiwa dan yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 19.540 jiwa. Di Kecamatan Mandai, Kelurahan yang jumlah

penduduknya yang paling padat berada di Kelurahan Bontoa dengan total jumlah penduduknya sebanyak 13.527 jiwa sedangkan untuk Kelurahan dengan jumlah penduduk yang paling kecil berada di Kelurahan Pattontongan dengan jumlah penduduk hanya sebesar 2.132 jiwa.

### c. Pola Penggunaan Lahan

Dari total luas penggunaan lahan di Kecamatan Mandai penggunaan lahan bermacam-macam, untuk lebih jelasnya dapat kita ketahui dengan melihat tabel berikut :

**Tabel 30**

Jenis Penggunaan Lahan di Kecamatan Mandai Tahun 2016

No.	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)
1	Bandara	1.96
2	Tambak	100.63
3	Permukiman	2151.05
4	Perkebunan	154.24
5	Rumput/Savana	3.83
6	Sawah	1808.87
7	Semak Belukar	30056.40
8	Ladang/Tegalan	11707.96
9	Sungai	11.79

Sumber : Calculator Geometri Arcgis Tahun 2016

Penggunaan lahan di Kecamatan Mandai di dominasi oleh penggunaan lahan semak belukar dengan total penggunaan lahannya sebesar 30056.40 ha. Sedangkan untuk penggunaan lahan terkecil

yang ada di Kecamatan Mandai yaitu Bandar Udara dengan luas penggunaan lahannya hanya sebesar 1,96 ha.

#### d. Karakteristik Penduduk Pekerja

##### 1) Karakteristik penduduk pekerja berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan hasil pengolahan data, peroleh jumlah penduduk pekerja di Kecamatan Mandai berdasarkan jenis kelamin dapat diuraikan seperti pada tabel berikut:

**Tabel 31**

Distribusi responden berdasarkan jenis kelamin di Kecamatan Mandai

Jenis kelamin	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
Laki – Laki	72	72,00
Perempuan	28	28,00
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Sumber : Kecamatan Mandai

Berdasarkan jumlah responden yang ada di Kecamatan Mandai, peroleh data jenis kelamin penduduk pekerja di Kecamatan Mandai yaitu sebesar 72 % penduduk berjenis kelamin laki-laki dan 28 % penduduk pekerja yang berjenis kelamin perempuan.

##### 2) Karakteristik Penduduk pekerja berdasarkan Usia/umur

Karakteristik penduduk pekerja di Kecamatan Mandai berdasarkan usia/umur didominasi oleh penduduk berusia 25-29 tahun dan usia 35 – 39 tahun yang masing-masing berjumlah 25 orang responden. Berikut rinciannya pada tabel berikut:

**Tabel 32**

Karakteristik Penduduk Pekerja di Kecamatan Mandai berdasarkan Usia

No	Karakteristik Usia	Kecamatan Mandai	Persentase
1	20-24	16	16
2	25-29	25	25
3	30-34	14	14
4	35-39	25	25
5	40-44	8	8
6	45-49	7	7
7	50-54	2	2
8	55-59	2	2
9	> 60	1	1
	Total	<b>100</b>	<b>100</b>

Sumber : Kecamatan Mandai

Berdasarkan tabel tersebut diperoleh data yang menunjukkan bahwa usia responden penduduk pekerja yang paling sedikit adalah pada usia diatas 60 tahun yaitu sebanyak 1 orang responden.

### **3) Karakteristik Penduduk Pekerja Berdasarkan Pekerjaan**

Berdasarkan total jumlah responden yang ada di Kecamatan Mandai, dapat kita ketahui jumlah responden berdasarkan pekerjaan diantaranya yaitu PNS, Wiraswasta, Karyawan Swasta, Dokter, TNI, Honorer, dan Polri. Untuk lebih jelasnya dapat kita lihat pada tabel berikut :

**Tabel 33.**

Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan di Kecamatan Mandai

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah Responden (Jiwa)	Persentase (%)
1	PNS	35	35
2	Guru/Dosen	0	0
3	Wirausaha/Wiraswasta	27	27
4	Pegawai Swasta	13	13
5	Kontraktor	0	0
6	TNI/Polri	8	8
7	Dokter/Tenaga Kesehatan	3	3
8	Lain-lain	14	14
<b>Total</b>		<b>100</b>	<b>100.0</b>

Sumber: Kecamatan Mandai Tahun 2016

Berdasarkan tabel 33 dapat kita ketahui jumlah responden berdasarkan pekerjaan di Kecamatan Mandai. Untuk jumlah responden dengan total keseluruhan 100 respon dapat diketahui jumlah responden berdasarkan pekerjaan terbesar berada pada jenis pekerjaan PNS dengan total responden sebanyak 35 jiwa dari keseluruhan total responden. Sedangkan untuk jenis pekerjaan yang paling sedikit berada pada lapangan pekerjaan sebagai sopir dan petani yang jumlah respondennya hanya 1 dari total keseluruhan responden.

#### **4) Karakteristik Penduduk Pekerja Berdasarkan Pendapatan**

Berdasarkan pendapatan penduduk pekerja di Kecamatan Mandai didominasi oleh penduduk yang memiliki pendapatan yang

berkisar antara 1,5 juta sampai dengan 2,5 juta rupiah. Untuk lebih detailnya dapat diuraikan pada tabel berikut;

**Tabel 34**

Karakteristik Penduduk Pekerja di Kecamatan Mandai berdasarkan  
Pendapatn

No	Karakteristik Pendapatan	Kecamatan Mandai	Persentase
1	< 1.500.000	16	16
2	1.500.000-2.500.000	73	73
3	2.500.000-5.000.000	7	7
4	> 5.000.000	4	4
Total		<b>100</b>	<b>1000</b>

Sumber: Kecamatan Mandai

Berdasarkan pendapatan, penduduk pekerja di Kecamatan Mandai, ada 73 % penduduk pekerja di kecamatan Mandai memiliki pendapatan berkisar antara 1,5 juta sampai 2,5 juta rupiah, 16 % penduduk pekerja memiliki pendapatan kurang dari 1,5 juta dan 11 % memiliki pendapatan lebih dari 2,5 juta rupiah.

#### e. Karakteristik Distribusi Pergerakan

##### 1) Distribusi Pergerakan Pekerja

Distribusi pergerakan pekerja dapat dilihat dari lokasi tempat bekerja pekerja di lokasi penelitian. Responden melakukan perjalanan kerja baik dalam lingkup internal maupun eksternal Kecamatan Mandai.

Berdasarkan data hasil kuesioner diperoleh data tempat kerja oleh responden dalam penelitian ini. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 35.**

Responden Berdasarkan Tempat Kerja di kecamatan Mandai

<b>Lokasi Tujuan</b>	<b>Jumlah (Jiwa)</b>	<b>Persentase (%)</b>
Kec. Mandai	58	58
Kec. Biringkanaya	11	11
Kec. Tamalanrea	12	12
Kec. Panakkukang	6	6
Kec. Tallo	1	1
Kec. Rappocini	2	2
Kec. Bontoala	4	4
Kec. Manggala	2	2
Kec. Makassar	2	2
Kec. Mariso	1	1
Kec. Wajo	1	1
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Sumber: Kecamatan Mandai Tahun 2016

Jumlah responden dari Kecamatan Mandai yang bekerja di wilayah Kota Makassar mencapai 42 %, kondisi jarak dan batas administrasi Kecamatan Mandai yang sangat dekat dan berbatasan langsung dengan Kota Makassar menjadi salah pertimbangan penduduk pekerja di Kecamatan Mandai Bekerja di Kota Makassar. 42 % penduduk Pekerja dari Kecamatan Mandai terdistribusi ke beberapa wilayah Kecamatan di Kota Makassar, antara lain Kecamatan Biringkanaya, Kecamatan Tamalanrea dan beberapa Kecamatan lainnya di Kota Makassar.

## 2) Moda transportasi yang digunakan

Moda yang digunakan oleh pekerja untuk melakukan pergerakan ke daerah tujuan di ada beberapa jenis antara lain berupa moda angkutan pribadi roda dua dan moda angkutan roda empat. Selai itu masih banyak pekerja yang menggunakan jasa moda angkutan umum perkotaan misalnya *pete-pete*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut;

**Tabel 36.**

Berdasarkan Moda yang digunakan

<b>Moda yang di gunakan</b>	<b>Jumlah (jiwa)</b>	<b>Persentase (%)</b>
Pete-Pete	18	18.00
Becak/Bentor	6	6.00
Ojek	3	3.00
Mobil Pribadi	21	21.00
Motor Pribadi	52	52.00
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100.0</b>

Sumber: Kecamatan Mandai Tahun 2016

Tabel tersebut menunjukkan moda yang digunakan oleh pekerja di dominasi moda angkutan pribadi roda motor yakni 52% pergerakan dan hanya 21 pergerakan yang masih menggunakan Moda angkutan umum perkotaan dengan nilai persentase sebesar 18%. Pengguna moda angkutan pribadi dengan jenis roda empat memiliki frekuensi 21% pergerakan.

### 3) Jarak Tempuh Pergerakan

Jarak Tempuh penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makasar khususnya di Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, menunjukan ada 71% penduduk pekerja di Kecamatan Mandai menempuh jarak dari 0 – 1 Km. lebih datilnya seperti pada tabel berikut:

**Tabel 37**

Jarak Tempuh Penduduk Pekerja di Kecamatan Mandai

No	Jarak Tempuh Pergerakan	Persentase
1	0 - 1 km	71 %
2	1 - 3 km	21 %
3	3 - 5 km	6 %
4	5 - 10 km	2 %
5	> 10 km	0 %
	Total	100 %

Sumber: Kecamatan Tamalate Tahun 2016

Ada sekitar 21% penduduk pekerja di Kecamatan Mandai yang melakukan pergerakan menuju ke tempat kerja (tujuan) dengan jarak tempuh 1 – 3 Km, 6 % yang menempuh jarak 3 – 5 Km dan hanya 2 % yang menepuh jarak 5 - 10 km untuk bekerja.

### 4) Waktu Tempuh Pergerakan

Waktu tempuh pergerakan penduduk di Kecamatan Mandai Kabupaten Maros lebih didominasi oleh penduduk pekerja yang memiliki waktu tempuh < 1 jam, yaitu sebesar 71 % lebih detainya diuraikan seperti tabel berikut:

**Tabel 38**

Waktu Tempuh Pergerakan Pekerja di Kecamatan Tamalate

No	Waktu Tempuh Pergerakan	Persentase
1	< 1 jam	71%
2	1 jam	29 %
3	2 jam	0%
4	3 jam	0%
5	> 3 jam	0%
<b>Jumlah</b>		<b>100%</b>

Sumber : Kecamatan Tamalate tahun 2016

Berdasarkan uraian tabel tersebut, diperoleh data yang menunjukkan ada 29 % penduduk pekerja di Kecamatan Mandai yang memerlukan waktu 1 jam untuk sampai ke tempat kerja.

#### 4. Kecamatan Somba Opu

##### a. Kondisi Administrasi

Kecamatan Somba Opu merupakan salah satu kecamatan di Kabupaten Gowa. Luas wilayah Kecamatan Somba Opu adalah 28,09 m<sup>2</sup> atau 1,49% dari luas total wilayah Kabupaten Gowa. Adapun batas wilayah administrasi Kecamatan Somba Opu yaitu sebelah utara berbatasan dengan Kota Makassar, sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Pallangga. Sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Pallangga dan Kota Makassar, sedangkan di sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Bontomarannu. Dengan jumlah kelurahan sebanyak 14 (empat belas) kelurahan. Ibukota Kecamatan Somba Opu adalah Kota Sungguminasa yang terdiri dari beberapa kelurahan yaitu Kelurahan Sungguminasa, Kelurahan Pandang-

Pandang, Kelurahan Kalegowa, Kelurahan Bonto-bontoa, Kelurahan Tompobalang. Untuk lebih jelasnya mengenai wilayah administrasi Kecamatan Somba Opu dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 39.**

Luas Wilayah Tiap Kelurahan dan Jarak ke Ibukota Kecamatan

No	Kelurahan	Luas Wil (Km <sup>2</sup> )	Jarak ke Ibu Kota (Km)
1	Pandang-pandang	2,16	3,0
2	Sungguminasa	1,46	1,0
3	Tompobalang	1,80	1,5
4	Batangkaluku	1,30	1,5
5	Tamarunang	2,16	3,0
6	Bontoramba	2,12	3,5
7	Mawang	2,99	6,0
8	Romangpolong	2,71	5,0
9	Bonto-bontoa	1,61	1,0
10	Kalegowa	1,21	1,0
11	Katangka	1,36	1,5
12	Tombolo	2,06	1,0
13	Paccinongan	3,71	1,5
14	Samata	1,44	7,0
	Jumlah	28,09	-

Sumber: BPS, Kecamatan Somba Dalam Angka Tahun 2016

Pada tabel 39 diuraikan luas wilayah masing-masing desa dan kelurahan di Kecamatan Somba Opu. Berdasarkan tabel tersebut diketahui bahwa Kelurahan Pacinongan memiliki wilayah yang lebih luas di bandingkan dengan wilayah desa/kelurahan lain. Luas Kelurahan Pacinongan mencapai 3,71 km<sup>2</sup>, sedangkan wilayah desa/kelurahan yang memiliki luas paling kecil adalah Kelurahan Kalegowa yaitu seluas 1.21 Km<sup>2</sup>.

## b. Kondisi Demografi

Jumlah penduduk di Kecamatan Somba Opu dalam kurung waktu 4 tahun terakhir (tahun 2011-2015) menunjukkan kenaikan jumlah yang cukup signifikan. Hasil catatan registrasi pada Biro Pusat tahun 2016, menunjukkan jumlah penduduk Kecamatan sekitar 157.448 jiwa. Angka tersebut memberikan indikator pesatnya kegiatan pembangunan yang perlu disiapkan dimasa yang akan datang. Secara umum kondisi demografi dan kependudukan Kecamatan Somba Opu dijelaskan pada pembahasan berikut:

### 1) Pertumbuhan dan Penyebaran penduduk

Pertumbuhan jumlah penduduk Kecamatan Somba Opu tahun 2015 sekitar 157.448 jiwa sedangkan pada tahun 2011 sekitar 133.784 jiwa. Laju pertumbuhan penduduk Kecamatan Somba Opu dari Tahun 2013 keTahun 2015 sebesar 36,62%.

**Tabel 40.**

Penduduk Kecamatan Somba Opu tahun 2013-2015

No	Kelurahan	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1	Pandang-pandang	4.315	4.421	8.736
2	Sungguminasa	4.182	4.576	8.758
3	Tompobalang	6.259	6.288	12.547
4	Batangkaluku	7.900	7.900	15.800
5	Tamarunang	8.035	7.702	15.737
6	Bontoramba	2.061	2.116	4.177
7	Mawang	2.444	2.466	4.910
8	Romangpolong	3.931	3.979	7.910
9	Bonto-bontoa	7.228	7.394	14.622
10	Kalegowa	1.374	1.517	2.891
11	Katangka	5.690	5.691	11.381
12	Tombolo	8.669	8.809	17.478
13	Paccinongan	12.072	11.977	24.049

No	Kelurahan	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
14	Samata	4.245	4.207	8.452
	<b>Jumlah 2015</b>	<b>78.405</b>	<b>79.043</b>	<b>157.448</b>
	<b>Jumlah 2014</b>	<b>75.577</b>	<b>76.339</b>	<b>151.916</b>
	<b>Jumlah 2013</b>	<b>68.398</b>	<b>69.544</b>	<b>137.942</b>

Sumber: BPS, Kecamatan Somba Dalam Angka Tahun 2016

Sebagai ibukota kabupaten, Kecamatan Somba Opu memiliki jumlah penduduk yang cukup tinggi dibandingkan dengan kecamatan lainnya. Wilayah Kecamatan Somba Opu memiliki luas 28,09 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk pada tahun 2015 sebanyak 157.448 jiwa. Pola penyebaran penduduk terjadi secara tidak merata, jumlah penduduk tertinggi berada pada Kelurahan Paccinongan sekitar 24.049 jiwa dari jumlah penduduk Kecamatan Somba Opu sedangkan jumlah penduduk terendah berada di Kelurahan Kalegowa sekitar 2.891 jiwa dari jumlah penduduk Kecamatan Somba Opu.

### c. Karakteristik Penduduk Pekerja

#### 1) Karakteristik penduduk pekerja berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan hasil pengolahan data, diperoleh jumlah penduduk pekerja di Kecamatan Somba Opu berdasarkan jenis kelamin dapat diuraikan seperti pada tabel berikut:

**Tabel 41**

Distribusi responden berdasarkan jenis kelamin di Kecamatan Somba Opu

Jenis kelamin	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
Laki – Laki	64	64,00
Perempuan	36	36,00
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Sumber : Kecamatan Mandai

Berdasarkan jumlah responden yang ada di Kecamatan Somba Opu, diperoleh data jenis kelamin penduduk pekerja di yaitu sebesar 64 % penduduk berjenis kelamin lakilaki dan 36 % penduduk pekerja yang berjenis kelamin perempuan.

## 2) Karakteristik Penduduk pekerja berdasarkan Usia/umur

Karakteristik penduduk pekerja di Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa berdasarkan usia/umur di dominasi oleh penduduk berusia 30-34 tahun dan usia 35 – 39 tahun yang masing-masing berjumlah 112 dan 103 orang responden. Berikut rinciannya pada tabel berikut:

**Tabel 42**

Karakteristik Penduduk Pekerja di Kecamatan Somba Opu berdasarkan Usia

No	Karakteristik Usia	Kecamatan Somba Opu	Total
1	20-24	26	95
2	25-29	34	178
3	30-34	112	212
4	35-39	103	216
5	40-44	86	148
6	45-49	21	85
7	50-54	14	50

No	Karakteristik Usia	Kecamatan Somba Opu	Total
8	55-59	3	10
9	> 60	1	6
	<b>Total</b>	<b>400</b>	<b>1000</b>

Sumber : Kecamatan Somba Opu

Berdasarkan tabel tersebut diperoleh data yang menunjukkan bahwa usia responden penduduk pekerja yang paling sedikit adalah pada usia diatas 60 tahun yaitu sebanyak 1 orang responden.

### 3) Berdasarkan Jenis Pekerjaan di Kecamatan Somba Opu

Jenis pekerjaan dapat mempengaruhi kepemilikan kendaraan pribadi bagi penduduk. Responden yang melakukan perjalanan kerja berdasarkan jenis pekerjaan di Kecamatan Somba Opu didominasi oleh pekerja dengan jenis pekerjaan PNS dengan jumlah pergerakan terbesar 97 orang atau 24%.

**Tabel 43.**

Jumlah Responden Kecamatan Somba Opu Menurut Jenis Pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah Responden	Persentase
1	PNS	97	24
2	Guru/Dosen	43	11
3	Wirausaha/Wiraswasta	67	17
4	Pegawai Swasta	77	19
5	Kontraktor	0	0
6	TNI/Polri	26	7
7	Dokter/Tenaga Kesehatan	0	0
8	Lain-lain	90	23
	<b>Jumlah</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

Sumber: Kecamatan Somba Opu Tahun 2016

Pada tabel tersebut juga menunjukkan jenis pekerjaan lainnya yaitu pegawaiswasta 19%, wiraswasta 17% TNI/POLRI 6% dan jenis pekerjaan lainnya yang terdiri dari buruh/tukang, petani, penjaga took dan jenis pekerjaan lainnya

#### 4) Karakteristik penduduk Pekerja Berdasarkan Usia/Umur

Berdasarkan pendapatan, penduduk pekerja di Kecamatan Somba Opu didominasi oleh penduduk dengan pendapatan antara 1,5 sampai 2,5 juta rupiah. Untuk lebih jelasnya diuraikan pada tabel berikut:

**Tabel 44**

Karakteristik Penduduk Pekerja di kecamatan Somba Opu Berdasarkan Pendapatan

No	Karakteristik Pendapatan	Kecamatan Somba Opu	Total
1	< 1.500.000	87	21.75
2	1.500.000-2.500.000	167	41.75
3	2.500.000-5.000.000	97	24.25
4	> 5.000.000	49	12.25
	<b>Total</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

Sumber : Kecamatan Somba Opu

Karakteristik Penduduk pekerja berdasarkan tingkat pendapatan di Kecamatan Somba Opu diperoleh data yang menunjukkan bahwa, ada 41,75% penduduk pekerja yang memiliki pendapatan antara 1,5 sampai 2,5 juta rupiah, 21,75% penduduk pekerja yang memiliki pendapatan kurang dari 1,5 juta rupiah.

Sedangan penduduk pekerja yang memiliki pendapatan lebih dari 5 juta rupiah adalah sebanyak 12,25 %.

#### d. Karakteristik Distribusi Pergerakan

##### 1) Distribusi Pergerakan Pekerja

Responden melakukan perjalanan kerja baik dalam lingkup internal maupun eksternal Kecamatan Somba Opu (di luar Kecamatan Somba Opu dalam lingkup Kabupaten Gowa dan di luar Kabupaten Gowa).

Lokasi tempat kerja dapat mempengaruhi seseorang dalam memilih moda angkutan untuk perjalanan kerja. Untuk lebih jelasnya mengenai lokasi tempat kerja responden di lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 45**

Lokasi Tempat kerja Responden di kecamatan Somba Opu

No	Lokasi Tempat Kerja	Jumlah (jiwa)	%
1	Pandang-pandang	20	5,00
2	Sungguminasa	81	20,25
3	Tompobalang	10	2,50
4	Batangkaluku	10	2,50
5	Tamarunang	1	0,25
6	Bontoramba	5	1,25
7	Mawang	8	2,00
8	Romangpolong	19	4,75
9	Bonto-bontoa	14	3,50
10	Kalegowa	8	2,00
11	Katangka	7	1,75
12	Tombolo	3	0,75
13	Paccinongan	3	0,75
14	Samata	15	3,75

No	Lokasi Tempat Kerja	Jumlah (jiwa)	%
15	Kecamatan Pallangga	19	4,75
16	Kecamatan Bajeng	15	3,75
17	Kecamatan Pattallassang	13	3,25
18	Kecamatan Botomarannu	16	4,00
	<b>Pergerakan Bekerja Ke Kota Makassar</b>	<b>133</b>	<b>33,25</b>
1	Kecamatan Mariso	7	1,75
2	Kecamatan Mamajang	2	0,50
3	Kecamatan Tamalate	24	6,00
4	Kecamatan Rappocini	8	2,00
5	Kecamatan Makassar	5	1,25
6	Kecamatan Ujung Pandang	4	1,00
7	Kecamatan Wajo	7	1,75
8	Kecamatan Bontoala	3	0,75
9	Kecamatan Ujung Tanah	2	0,50
10	Kecamatan Tallo	5	1,25
11	Kecamatan Panakkukang	33	8,25
12	Kecamatan Manggala	21	5,25
13	Kecamatan Biringkanaya	9	2,25
14	Kecamatan Tamalanrea	3	0,75
	<b>Jumlah</b>	<b>400</b>	<b>100,00</b>

Sumber: Kecamatan Somba Opu Tahun 2016

Dari tabel 39, dapat diketahui bahwa sebagian besar masyarakat yang bekerja di luar Kabupaten Gowa yakni di Kota Makassar sebanyak 33,25% dari total responden dengan lokasi pekerjaan yang di dominasi oleh Kecamatan perjalanan bekerja ke Kecamatan Panakkukang Kota Makassar.

## 2) Moda transportasi yang digunakan

Moda yang digunakan oleh pekerja untuk melakukan pergerakan ke daerah tujuan di ada beberapa jenis antara lain

berupa moda angkutan pribadi roda dua dan moda angkutan roda empat. Selain itu masih banyak pekerja yang menggunakan jasa moda angkutan umum perkotaan misalnya *pete-pete*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut:

**Tabel 46.**

Berdasarkan Moda yang digunakan

<b>Moda yang di gunakan</b>	<b>Jumlah (jiwa)</b>	<b>Persentase (%)</b>
Pete-Pete	27	20.30
Becak/Bentor	7	5.26
Ojek	3	2.26
Mobil Pribadi	29	21.80
Motor Pribadi	67	50.38
<b>Total</b>	<b>133</b>	<b>100.0</b>

Sumber: Kecamatan Somba Opu Tahun 2016

Tabel 46 menunjukkan moda yang digunakan oleh pekerja di dominasi moda angkutan pribadi roda motor yakni 50,38% pergerakan dan hanya 27 pergerakan yang masih menggunakan Moda angkutan umum perkotaan dengan nilai persentase sebesar 20,30%. Pengguna moda angkutan pribadi dengan jenis roda empat memiliki frekuensi 21,80% pergerakan.

### **3) Jarak Tempuh Pergerakan**

Jarak Tempuh penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makasar khususnya di Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa, menunjukan ada 31% penduduk pekerja di Kecamatan Somba Opu

menempuh jarak dari 0 – 1 Km. lebih detailnya seperti pada tabel berikut:

**Tabel 47**

Jarak Tempuh Penduduk Pekerja di Kecamatan Tamalate

No	Jarak Tempuh Pergerakan	Persentase
1	0 - 1 km	31 %
2	1 - 3 km	23 %
3	3 - 5 km	21 %
4	5 - 10 km	20 %
5	> 10 km	5 %
	Total	100 %

Sumber: Kecamatan Tamalate Tahun 2016

Ada sekitar 23% penduduk pekerja di Kecamatan Somba Opu yang melakukan pergerakan menuju ke tempat kerja (tujuan) dengan jarak tempuh 1 – 3 Km, 21 % yang menempuh jarak 3 – 5 Km dan hanya 20 % yang menempuh jarak 5 - 10 km untuk bekerja. Selain itu ada 5% penduduk pekerja di Kecamatan Somba Opu yang menempuh jarak >10 km.

#### 4) Waktu Tempuh Pergerakan

Waktu tempuh pergerakan penduduk di Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa lebih didominasi oleh penduduk pekerja yang memiliki waktu tempuh < 1 jam, yaitu sebesar 51 %. lebih detailnya diuraikan seperti tabel berikut:

**Tabel 48**

Waktu Tempuh Pergerakan Pekerja di Kecamatan Tamalate

No	Waktu Tempuh Pergerakan	Persentase
1	< 1 jam	51%
2	1 jam	49 %
3	2 jam	0%
4	3 jam	0%
5	> 3 jam	0%
<b>Jumlah</b>		<b>100%</b>

Sumber : Kecamatan Tamalate tahun 2016

Berdasarkan uraian tabel tersebut, diperoleh data yang menunjukkan ada 49 % penduduk pekerja di Kecamatan Somba Opu yang memerlukan waktu 1 jam untuk sampai ke tempat kerja.

### **C. Karakteristik Pekerja di Kawasan Hinterland Kota Makassar**

Identifikasi terhadap karakteristik pekerja di lokasi penelitian sangat perlu dilakukan, mengingat hal-hal yang mempengaruhi pola pergerakan/perjalanan pekerja salah satunya tidak terlepas dari karakteristik pelaku perjalanan. Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa di Kecamatan Manggala sebagian besar responden/penduduk memiliki mata pencaharian sebagai wirausaha/wiraswasta sebanyak 103 responden (25,75 %) dan pegawai swasta sebanyak 93 responden (23,25%); di Kecamatan Tamalate sebagian besar pekerja yang melakukan pergerakan memiliki mata pencaharian sebagai wiraswasta yakni sebesar 23,3% dan PNS sekitar 22,2 %; Kecamatan Mandai sebagian besar pekerja yang melakukan pergerakan memiliki mata pencaharian sebagai PNS sekitar 35% dan Wiraswasta sekitar 27%; dan

di Kecamatan Somba Opu sebagian besar pekerja yang melakukan pergerakan memiliki mata pencaharian sebagai PNS dengan jumlah pergerakan terbesar sekitar 24% dan pegawai swasta 19%. Sebagian besar penduduk/pekerja yang bermukim di kawasan hinterland Kota Makassar memiliki mata pencaharian sebagai wiraswasta, PNS dan pegawai swasta.

#### **D. Pola Pergerakan Pekerja di Kawasan Hinterland Kota Makassar**

Pola pergerakan penduduk merupakan gambaran yang mencerminkan kondisi kecenderungan pergerakan penduduk melakukan perpindahan dari suatu tempat asal ke suatu tempat tujuan tertentu untuk memenuhi kebutuhannya. Pola pergerakan dalam sistem transportasi seringkali dijelaskan dalam bentuk arus pergerakan yang bergerak dari zona asal ke zona tujuan di dalam daerah tertentu dan dalam periode tertentu. Untuk melihat distribusi tersebut, dilakukan wawancara/kuesioner terhadap responden di lokasi penelitian dalam matriks asal tujuan.

##### **1. Kecamatan Manggala**

Pergerakan masyarakat setiap hari di Kecamatan Manggala dapat digambarkan dari matriks asal tujuan dari zona asal ke zona tujuan. Zona dari matriks asal adalah Kecamatan Manggala dan Zona Tujuan yang terbagi dalam 19 zona yaitu zona antarkecamatan di Kota Makassar, dan kabupaten/kota di luar Kota Makassar sehingga perjalanan masyarakat Kecamatan Manggala dapat dilihat pada tabel 50.

Berdasarkan hasil analisis matriks asal tujuan baik pada Tabel 36 di atas diketahui bahwa perjalanan pekerja di Kecamatan Manggala sebagian besar disominasi oleh pergerakan eksternal (di luar Kecamatan Manggala) yakni sekitar 270 pergerakan atau 68 % dari total seluruh pergerakan yang terjadi Kecamatan Manggala, sedangkan untuk perjalanan yang internal (di dalam Kecamatan Manggala) sekitar 130 pergerakan atau 32 % dari total seluruh pergerakan.

Pergerakan eksternal Kecamatan Manggala sebagian besar melakukan aktivitas bekerja di Kecamatan Panakkukang, hal tersebut di tunjukan oleh 24 % pergerakan eksternal dari Kecamatan Manggala berakhir dengan tujuan di Kecamatan Panakkukang, 19 % pergerakan berakhir dengan tujuan ke Kecamatan Makassar dan 9 % pergerakan menuju Kecamatan Rappocini. Sedangkan pergerakan penduduk pekerja ke Kabupaten Gowa yang berbatasan langsung dengan Kecamatan Manggala mencapai 8 %.

## **2. Kecamatan Tamalate**

Metode Matriks Asal dan Tujuan (MAT) dimaksudkan untuk menggambarkan pola perjalanan pekerja di Kecamatan Tamalate berdasarkan hasil responden. Sebelum membuat model matriks, terlebih dahulu ditentukan zona B (asal) dan zona T (tujuan).

Berdasarkan hasil analisis MAT pada tabel 50, diketahui bahwa karakteristik perjalanan pekerja di Kecamatan Tamalate didominasi perjalanan eksternal (di luar kecamatan) baik di kecamatan lain di Kota

Makassar maupun di luar Kota Makassar, yakni sekitar 60% dari total perjalanan pekerja di Kecamatan Tamalate.

Distribusi perjalanan tertinggi berdasarkan zona tujuan adalah pergerakan internal di Kecamatan Tamalate sendiri yakni sekitar 40%. Hal ini sejalan dengan kondisi eksisting Kecamatan Tamalate yang memiliki faktor bangkitan dan tarikan yang mendukung menjadi pusat pola pergerakan dalam penelitian ini.

Pergerakan eksternal penduduk pekerja di Kecamatan Tamalate di dominasi oleh pergerakan ke Kecamatan Rappocini mencapai 23 % atau 14 pergerakan, selanjutnya pergerakan menuju Kecamatan Panakkukang mencapai 22 % pergerakan dan 8 % pergerakan menuju Kabupaten Gowa.

Kondisi tata guna lahan yang memungkinkan potensi pergerakan yang tinggi di Kecamatan Tamalate, antara lain karena Kecamatan Tamalate, terdiri atas beberapa fungsi kegiatan baik sebagai fungsi pendidikan karena terdapat beberapa Institusi Pendidikan tinggi dan kegiatan perdagangan dan jasa serta merupakan fungsi pemukiman karena letaknya yang strategis antara Kota Makassar dan Kabupaten Gowa hal tersebut merupakan faktor tarikan di Kecamatan Tamalate.

Untuk pergerakan eksternal menuju Kecamatan Rappocini dan Kecamatan Panakkukang lebih cenderung karena lokasi sangat dekat dan efektifitas pergerakan pekerja serta perkembangan aktifitas perdagangan dan jasa di daerah tujuan pergerakan tersebut.

### 3. Kecamatan Mandai

Metode Matriks Asal dan Tujuan (MAT) dimaksudkan untuk menggambarkan pola perjalanan pekerja di Kecamatan Mandai berdasarkan hasil responden. Sebelum membuat model matriks, terlebih dahulu ditentukan zona C (asal) dan zona T (tujuan).

Untuk mendapatkan gambaran tentang pola perjalanan penduduk yang mencerminkan kondisi kecenderungan pergerakan penduduk melakukan perpindahan dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu untuk memenuhi kebutuhannya. Pola perjalanan penduduk di Kecamatan Mandai dapat digambarkan berdasarkan zona kecamatan di Kota Makassar dari tiap kelurahan di Kecamatan Mandai ke Kecamatan Mandai dan Kecamatan di Kota Makassar. Pola distribusi perjalanan merupakan gambaran pergerakan di masing-masing zona/wilayah berdasarkan tingkat tarikan dan bangkitan. Untuk melihat pola distribusi perjalanan, maka digunakan Matriks Asal Tujuan (MAT) menurut orientasi perjalanan masing-masing penduduk pada suatu wilayah/zona. Jumlah responden yang diteliti di Kecamatan Mandai sebanyak 100 jiwa dengan rincian yang melakukan pergerakan sebanyak 100 jiwa

Jumlah pergerakan internal di Kecamatan Mandai sebanyak 58% yang melakukan aktivitasnya dalam lingkup Kecamatan Mandai itu sendiri. Sedangkan pergerakan penduduk secara eksternal ke Kota Makassar sebanyak 42 % yang tersebar ke wilayah kecamatan yang ada di Kota Makassar. Jumlah pergerakan menuju Kota Makassar disominasi oleh

pergerakan menuju ke Kecamatan Biringkananya sebesar 26 % atau 11 pergerakan dan Kecamatan Tamalanrea sebesar 29 % atau 12 pergerakan pekerja. Sedangkan jumlah pergerakan terkecil menuju ke Kecamatan Tallo, Kecamatan Mariso dan Kecamatan Wajo sebesar 2% pada masing-masing Kecamatan atau hanya 1 pergerakan bekerja. Kecenderungan Pergerakan bekerja di menuju Kecamatan Biringkanaya dan Tamalanrea disebabkan letak Kecamatan Mandai yang berbatasan langsung dengan Kecamatan Biringkanaya dan dekat dengan Kecamatan Tamalanrea. Faktor jarak dominan menjadi pertimbangan pekerja di Kecamatan Mandai dalam Melakukan pergerakan.

#### **4. Kecamatan Somba Opu**

Analisis pola distribusi perjalanan dilakukan untuk mengetahui potensi pergerakan yang ada di Kecamatan Somba Opu sehubungan dengan guna lahan dan jumlah penduduk saat ini. Pola distribusi perjalanan sebagai salah satu aktivitas sosial ekonomi penduduk berimplikasi pada permintaan pemenuhan akan angkutan.

Pola perjalanan penduduk merupakan gambaran yang mencerminkan kondisi kecenderungan pergerakan penduduk melakukan perpindahan dari suatu tempat asal ke suatu tempat tujuan tertentu untuk memenuhi kebutuhannya. Pendistribusian pergerakan terjadi ketika orang bergerak dari asal menuju tujuan perjalanan dengan menggunakan moda tertentu. Pola pergerakan dalam sistem transportasi seringkali dijelaskan dalam bentuk arus pergerakan yang bergerak dari zona asal ke zona

tujuan di dalam daerah tertentu dan dalam periode tertentu. Untuk melihat pola distribusi pergerakan tersebut tersebut, dilakukan wawancara terhadap responden di lokasi penelitian dalam matriks asal tujuan.

Dalam mengidentifikasi pola pergerakan penduduk di Kecamatan Somba Opu sebagai pergerakan dari lokasi asal (tempat tinggal) ke lokasi tujuan (tempat kerja), dimana lokasi asal tersebar di 14 kelurahan sedangkan lokasi tujuan dibagi ke dalam 4 lokasi tujuan. Untuk lebih jelasnya mengenai pola distribusi perjalanan kerja di lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 49**

Distribusi Pola Pergerakan Penduduk Pekerja di Kecamatan Somba Opu

Zona Asal	Zona Tujuan Kegiatan				Jumlah
	1	2	3	4	
<b>Zona D</b>	204	43	20	133	400

Sumber : Hasil Analisis

Keterangan:

Zona 1 = Kec. Somba Opu

Zona 2 = Eksternal Kec. Somba Opu Internal Kab. Gowa  
(Kec. Pallangga, Kec Bajeng)

Zona 3 = Eksternal Kec. Somba Opu Internal Kab. Gowa (Kec.  
Bontomarannu, Kec. Pattalassang)

Zona 4 = Eksternal Kec. Somba Opu Eksternal Kab. Gowa (Kota  
Makassar)

Pada tabel 49 diatas terlihat bahwa pergerakan pekerja di Kecamatan Somba Opu dengan tipe pergerakan internal yakni sekitar 51%. Kecenderungan pergerakan pekerja ke Kota Makassar sekitar 33,25%. Pergerakan bekerja penduduk Kecamatan Somba Opu yang mengarah ke Kota Makassar di dominasi oleh pergerakan penduduk menuju Kecamatan Panakkukang dan Kecamatan Tamalate. Untuk lebih detailnya dapat dilihat pada matrik asal tujuan pergerakan pekerja di Kecamatan Somba Opu Pada Tabel 50:

Dari hasil analisis matriks asal tujuan di kawasan hinterland Kota Makassar dapat diketahui bahwa pekerja yang bermukim di kawasan hinterland Kota Makassar tidak hanya melakukan pergerakan secara internal (di kawasan hinterland di tiap-tiap kecamatan) namun juga melakukan pergerakan eksternal (di luar kawasan hinterland). Dari keempat kecamatan yang merupakan kawasan hinterland Kota Makassar diperoleh bahwa 48,50 % pergerakan pekerja merupakan pergerakan internal, sekitar 50,50 % merupakan pergerakan eksternal (kecamatan lainnya di Kota Makassar) dan 1 % pergerakan eksternal di luar Kota Makassar.

**Tabel 50**  
Distribusi Pola Pergerakan Penduduk Pekerja di Daerah Hinterland Kota Makassar

Zona Asal	Zona Tujuan																								Jumlah
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
A	130	65	6	38	50	6	9	8	4	5	7	23	5	0	0	0	0	0	0	0	9	22	3	10	400
B	1	13	4	5	4	3	2	0	3	2	1	14	40	2	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	100
C	2	6	0	12	2	0	1	1	1	4	11	2	0	0	58	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100
D	21	33	2	3	5	4	5	7	7	3	9	8	24	2	0	204	20	23	7	13	0	0	0	0	400

Sumber : Hasil Analisis

**Keterangan:**

A = Kec. Manggala	1 =Kec. Manggala	7 = Kec. Tallo	13= Kec. Tamalate	19= Kec. Bontomarannu
B = Kec. Tamalate	2 =Kec. Panakkukang	8 = Kec. Wajo	14= Kec. Ujung Tanah	20= Kec. Pattalassang
C = Kec. Mandai	3 =Kec. Mamajang	9 = Kec. Mariso	15= Kec. Mandai	21= Kab. Maros
D = Kec. Somba Opu	4 =Kec. Tamalanrea	10= Kec. Bontoala	16= Kec. Somba Opu	22= Kab. Gowa
	5 =Kec. Makassar	11= Kec. Biringkanaya	17= Kec. Pallangga	23= Kab. Takalar
	6 = Kec. Ujung Pandang	12= Kec. Rappocini	18=Kec. Bajeng	24= Tdk menentu

Pergerakan eksternal pekerja di Kota Makassar terdistribusi ke beberapa kecamatan dan sebagian besarnya bekerja di pusat-pusat kegiatan kota (Kecamatan Panakkukang, Kecamatan Biringkanaya, Kecamatan Rappocini dan Kecamatan Tamalanrea dan Kabupaten Gowa). Dari karakteristik pergerakan pekerja di kawasan hinterland Kota Makassar, diketahui bahwa jumlah pergerakan pekerja yang bekerja di pusat-pusat kota Makassar sekitar 50,50 % dari seluruh pergerakan eksternal pekerja di kawasan hinterland Kota Makassar untuk lebih rincinya sebagai berikut:

- Sekitar 27,00 % pekerja dari Kecamatan Manggala bekerja di pusat-pusat Kegiatan Kota Makassar.
- Sekitar 6,00 % pekerja dari Kecamatan Tamalate bekerja di pusat-Pusat Kota Makassar.
- Sekitar 4,20 % pekerja dari Kecamatan Mandai bekerja di pusat-Pusat Kota Makassar.
- Sekitar 13,30 % pekerja dari Kecamatan Somba Opu bekerja di Pusat Kota.

Kecenderungan pola pergerakan penduduk pekerja di wilayah hinterland Kota Makassar menunjukkan bahwa pola interaksi pergerakan eksternal antar wilayah kecamatan di Kota Makassar tidak merata. Banyaknya jumlah pergerakan pekerja antara wilayah hinterland dan pusat kota menunjukkan bahwa besarnya interaksi yang terjadi antara wilayah hinterland dan pusat kota. Hal ini juga menunjukkan bahwa

struktur Kota Makassar dengan pusat kota sebagai pusat pelayanan mempunyai fungsi pelayanan tidak hanya skala kota tetapi juga sebagai suatu pusat wilayah yang melayani bagi daerah atau kawasan hinterlandnya namun tidak terfokus pada satu pusat kegiatan. Kecenderungan pergerakan penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar membentuk pola pergerakan ke pusat-pusat kegiatan yang tersebar di Kota Makassar.

#### **E. Distribusi Pola Pergerakan berdasarkan Tempat Tujuan**

Distribusi pola pergerakan yang tergambar pada MAT akan diuji hubungannya sebagai salah satu cara melihat hubungan antara tujuan pergerakan dengan variabel yang diteliti.

##### **1. Hubungan Jenis Pekerjaan Dengan Tujuan Pergerakan**

Hubungan Jenis Pekerjaan Dengan Tujuan Pergerakan Berdasarkan uji signifikansi chi-square yang dilakukan terhadap variabel tujuan pergerakan dan jenis pekerjaan, tidak terdapat hubungan antara variabel tujuan pergerakan dan jenis pekerjaan. Hal tersebut terlihat dari nilai *person chi – square* sebesar 30,870 yang lebih kecil dibanding dengan chi – square tabel sebesar 32.671, dengan nilai probabilitas (signifikansi) 0,05. Hal tersebut menunjukkan nilai  $x^2_{hitung} < x^2_{tabel}$  atau  $30,870 < 32,671$ , maka  $H_0$  diterima artinya tidak signifikan. Alasan tidak berpengaruhnya jenis pekerjaan terhadap tujuan pergerakan penduduk pekerja juga karena lokasi yang menjadi tujuan pergerakan adalah lokasi yang telah ditetapkan fungsi pelayanannya dalam struktur ruang Kota Makassar. Pergerakan

menuju pusat-pusat pelayanan Kota Makassar dan terkait langsung dengan fungsi kawasan ditunjukkan oleh pergerakan Penduduk pekerja dari Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate, dan Kecamatan Somba Opu menuju kawasan pusat niaga dan perdagangan mencapai 16,25%

## **2. Hubungan Pendapatan Dengan Tujuan Pergerakan**

Hubungan Tingkat Pendapatan Dengan Tujuan Pergerakan Berdasarkan uji signifikansi *chi – square* yang dilakukan terhadap variable tujuan pergerakan dan tingkat pendapatan, terdapat hubungan antara variabel tujuan pergerakan dan tingkat pendapatan. Hal tersebut terlihat dari nilai *person chi – square* sebesar 262,930 yang lebih besar dibanding dengan *chi – square* tabel sebesar 16,919. dengan nilai probabilitas (signifikansi) 0,05. Hal tersebut menunjukkan nilai  $x^2_{hitung} > x^2_{tabel}$  atau  $262,930 > 16,919$ , maka  $H_0$  ditolak artinya signifikan. Hal ini berkaitan pendapatan penduduk pekerja disesuaikan menurut UMR dengan sebagian besar penduduk pekerja yang bekerja sebagai karyawan swasta.

## **3. Hubungan Moda Yang Digunakan Dengan Tujuan Pergerakan**

Berdasarkan uji signifikansi *chi – square* yang dilakukan terhadap variabel tujuan pergerakan dan moda yang digunakan, terdapat hubungan antara variabel tujuan pergerakan dan moda yang digunakan. Hal tersebut terlihat dari besarnya nilai *person chi – square* sebesar 23,430 yang lebih besar dibanding dengan *chi – square* tabel sebesar 21.026. dengan nilai probabilitas (signifikansi) 0,05. Hal tersebut menunjukkan nilai  $x^2_{hitung} >$

$x^2_{\text{tabel}}$  atau  $23,430 > 21,026$ , maka  $H_0$  ditolak artinya signifikan. Semakin jauh tujuan maka moda yang digunakan harus dianggap lebih cepat dan praktis dibanding moda yang lain.

#### **4. Hubungan Jarak Tempuh Dengan Tujuan Pergerakan**

Berdasarkan uji signifikansi *chi – square* yang dilakukan terhadap variabel tujuan pergerakan dan jarak tempuh ke lokasi tujuan bekerja, terdapat hubungan antara variabel tujuan pergerakan dan jarak tempuh. Hal tersebut terlihat dari nilai *personchi – square* sebesar 77,590 yang lebih besar dibanding dengan *chi – square* tabel sebesar 21.026. dengan nilai probabilitas (signifikansi) 0,05. Hal tersebut menunjukkan nilai  $x^2_{\text{hitung}} > x^2_{\text{tabel}}$  atau  $77,590 > 21,026$ , maka  $H_0$  ditolak artinya signifikan. Jarak akan menunjukkan hubungan karena semakin jauh tempat tujuan pergerakan maka jarak daerah asal ke daerah tujuanpun akan semakin jauh.

#### **5. Hubungan Waktu Tempuh Dengan Tujuan Pergerakan**

Hasil uji signifikansi *chi – square* yang dilakukan terhadap variabel tujuan pergerakan dan waktu tempuh pergerakan menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara variabel tujuan pergerakan dan waktu tempuh. Hal tersebut terlihat dari nilai *person chi – square* sebesar 80,960 yang lebih besar dibanding dengan *chi – square* tabel sebesar 21.026. dengan nilai probabilitas (signifikansi) 0,05. Hal tersebut menunjukkan nilai  $x^2_{\text{hitung}} > x^2_{\text{tabel}}$  atau  $80,960 > 21,026$ , maka  $H_0$  ditolak artinya signifikan. Hubungan waktu tempuh dengan tujuan pergerakan diartikan bahwa semakin jauh

tujuan maka semakin lama waktu yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan pergerakan.

#### **6. Hubungan Umur/Usia Dengan Tujuan Pergerakan**

Berdasarkan uji signifikansi *chi – square* yang dilakukan terhadap variable tujuan pergerakan dan umur/usia penduduk pekerja, terdapat hubungan antara variable tujuan pergerakan dan frekuensi pergerakan. Hal tersebut terlihat dari besarnya nilai *person chi – square* sebesar 116,960 yang lebih besar dibanding dengan *chi – square* tabel sebesar 34,615. dengan nilai probabilitas (signifikansi) 0,05. Hal tersebut menunjukkan nilai  $x^2_{hitung} > x^2_{tabel}$  atau  $116,960 > 34,615$ , maka  $H_0$  diterima artinya signifikan. Tujuan pergerakan sangat dipengaruhi oleh umur/usia penduduk pekerja yang beraktivitas itu sendiri, karena penduduk pekerja semuanya memiliki maksud pergerakan dengan nilai konstan yang tetap yaitu untuk bekerja sehingga umur/usia akan mempengaruhi secara signifikan terhadap tujuan pergerakan.

#### **F. Kecenderungan Pola Pergerakan Membentuk Pusat Aktivitas**

Pola pergerakan penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar khususnya pada Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, dan Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa dengan motivasi pergerakan bekerja dari rumah (asal) menuju tempat kerja (Tujuan) pada kawasan-kawasan yang memiliki fungsi sebagai pusat kegiatan di Kota Makassar.

Pola pergerakan yang terbentuk yaitu pola pergerakan internal-internal, yaitu pergerakan penduduk pekerja di daerah hinterland itu sendiri, dalam hal ini adalah Kecamatan Manggala yang memiliki nilai persentase pergerakan internal mencapai 32,50%. Pergerakan internal pada Kecamatan Tamalate adalah sebesar 40%, pergerakan internal Kecamatan Mandai sebesar 58%, dan pergerakan di internal Kecamatan Somba Opu Mencapai 51%.

Distribusi pergerakan internal-internal di daerah hinterland Kota Makassar, setelah dilakukan analisis crosstab atau tabulasi silang dan chi kuadrat, terdapat hubungan dan pengaruh tujuan pergerakan dengan jarak tempuh, waktu tempuh, jenis pekerjaan, jenis moda yang digunakan dan usia pelaku atau penduduk pekerja yang melakukan pergerakan. Hubungan tujuan pergerakan dengan jarak tempuh pergerakan di internal daerah hinterland adalah karena penduduk pekerja merupakan penduduk yang bermukim tetap dan memiliki pekerjaan tetap di internal kawasan hinterland Kota Makassar. Pertimbangan waktu tempuh seiring dengan jarak tempuh pergerakan yang singkat menjadi pilihan bekerja di internal kawasan hinterland Kota Makassar.

Jenis moda yang digunakan untuk melakukan pergerakan dipilih berdasarkan tingkat kebutuhan pergerakan. Kendaraan roda dua yang berstatus kendaraan pribadi menjadi pilihan penduduk pekerja untuk melakukan pergerakan. Pertimbangan itu dipilih karena efisiensi pada penggunaan moda angkutan.

Pergerakan internal - eksternal, yaitu Internal dalam hal ini adalah wilayah hinterland sebagai daerah asal pergerakan yaitu Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa dan wilayah tujuan sebagai wilayah eksternalnya adalah Kota Makassar dengan proporsi yang paling tinggi adalah ke Kecamatan Panakkukang, pergerakan asal dari Kecamatan Manggala Mencapai 16,25%, dari Kecamatan Tamalate 13%, dari Kecamatan Mandai 6% dan dari Kecamatan Somba Opu sebanyak 24,81%. Sesuai fungsi kewasannya Kecamatan Panakkukang dalam peraturan daerah Kota Makassar nomor 04 tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Makassar yang merupakan kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala regional sehingga mengakibatkan besarnya pergerakan Penduduk Pekerja yang bermata pencaharian sebagai karyawan swasta dan dan wiraswasta.

Tujuan pergerakan penduduk pekerja selain Kecamatan Panakkukang adalah Kecamatan Makassar. Distribusi pergerakan tersebut ditunjukkan oleh pergerakan eksternal penduduk pekerja menuju Kecamatan Makassar mencapai 12,50% berasal dari Kecamatan Manggala, 4% dari Kecamatan Tamalate, 2% dari Kecamatan Mandai, dan 3,75% berasal dari Kecamatan Somba Opu. Kecamatan Makassar ditetapkan sebagai kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala

pelayanan lingkungan, kawasan peruntukan perkantoran pemerintahan dan Kawasan peruntukan industri menengah.

Distribusi kecenderungan pergerakan eksternal penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar menuju Kecamatan Tamalanrea menunjukkan persentase yang cukup tinggi, pergerakan penduduk pekerja dari Kecamatan Manggala mencapai 9,50%, dari Kecamatan Tamalate sebesar 5%, dari Kecamatan Mandai sebesar 12%, dan dari Kecamatan Somba Opu sebesar 2,25%. Berdasarkan peraturan daerah tentang RTRW Kota Makassar, Kecamatan Tamalanrea ditetapkan sebagai kawasan PPK II berfungsi sebagai pusat kegiatan maritim skala internasional, nasional, dan regional, dan kawasan peruntukan industri besar yaitu industri pengolahan dan manufaktur.

Pergerakan penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar dominan tertuju pada kawasan-kawasan yang memiliki fungsi dan penuntukan yang spesifik sebagai pusat-pusat pelayanan. Pergerakan penduduk yang mengarah ke kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala regional di Kecamatan Panakkukang, Pergerakan penduduk pekerja ke kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala pelayanan lingkungan, kawasan peruntukan perkantoran pemerintahan dan Kawasan peruntukan industri menengah di Kecamatan Makassar dan pergerakan penduduk pekerja ke kawasan penuntukan pusat kegiatan maritim skala internasional, nasional, dan regional, dan kawasan peruntukan industri

besar yaitu industri pengolahan dan manufaktur di Kecamatan Tamalanrea.

Pergerakan asal-tujuan yang ditunjukkan oleh penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar menunjukkan bahwa tujuan pergerakan tersebut mengarah pada simpul-simpul yang menjadi pusat-pusat pelayanan di Kota Makassar. Daerah hinterland yang merupakan daerah asal pergerakan menjadi pusat permukiman bagi penduduk pekerja dan Pusat-pusat pelayanan yang menjadi tujuan pergerakan penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar khususnya untuk bekerja.

Secara tidak langsung keberadaan pusat permukiman (asal) dan pusat aktivitas (tujuan) di Kota Makassar menguatkan pendapat yang disampaikan oleh Walter Cristaller bahwa permukiman dan tempat aktivitas merupakan “tempat pusat” atau “*central palce*”. Prinsip tempat pusat yang tergambar pada kecenderungan pola pergerakan penduduk di daerah hinterland Kota Makassar adalah Prinsip transportasi (1. Seoptimal mungkin dengan melokasikan beberapa tempat sentral berada sepanjang jalan arteri. 2. Setiap pusat yang besar berhubungan dengan 3 pusat yang lebih kecil lainnya (sistem  $K=4$ ) 3. TS utama dan sub TS terletak pada jalur-jalur lalu lintas utama, sehingga jalur tersebut secara tidak langsung melayani keduanya. 4. Mobilitas barang adalah maksimum dengan ongkos minimum, sejauh itu TS berlokasi pada jalur-jalur lurus) dan prinsip administrasi (1. Didasarkan atas pemisahan area politik 2. Meminimalkan permasalahan perbatasan dan memaksimalkan jumlah pusat yang dapat

dikontrol oleh pusat yg lebih tinggi 3. Setiap pusat yang besar berhubungan dengan 6 pusat yang lebih kecil lainnya (sistem  $K=7$ )).

Daerah tujuan pergerakan penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar terkonsentrasi pada beberapa Kecamatan antara lain Kecamatan Panakkukang, Kecamatan Makassar, Kecamatan Tamalanrea dan Kecamatan Rappocini yang bisa diinterpretasikan sebagai pusat pelayanan dan aktivitas. Senada dengan pendapat yang disampaikan oleh Crisaller yang berpendapat tentang tempat pusat pada daerah permukiman dan tempat aktivitas, Harist dan Ullmann menguatkan pendapat tersebut dengan menggambarkan bahwa tempat pusat yang ada tidak hanya terkonsentrasi pada satu tempat sentral tetapi memiliki banyak pusat. Sembilan pusat yang disampaikan oleh Harist dan Ullmann yaitu: Zona 1: Central Business District, Zona 2: Wholesale Light Manufacturing, Zona 3: Daerah Permukiman Kelas Rendah, Zona 4: Daerah Permukiman Kelas Menengah, Zona 5: Daerah Permukiman Kelas Tinggi, Zona 6: Heavy Manufacturing, Zona 7: Business District Lainnya, Zona 8: Zona Tempat Tinggal Di Daerah Pinggiran, dan Zona 9 Zona Industri di Daerah Pinggiran.

#### **G. Implikasi Kecenderungan Pergerakan Penduduk Pekerja di Daerah Hinterlan Kota Makassar.**

Dengan besarnya interaksi atau jumlah pergerakan pekerja dari kawasan hinterland ke pusat kota dapat menambah beban lalu lintas di jalan akibat adanya akumulasi lalu lintas yang menuju ke pusat kota.

Jumlah pergerakan yang menuju ke pusat-pusat kota Makassar dari 4 (empat) daerah administrasi hinterland Kota Makassar yang menjadi pusat kajian mencapai 733 pergerakan. Dari total Jumlah pergerakan pekerja tersebut diperoleh fakta bahwa pekerja yang menggunakan moda angkutan umum hanya 20,05 %. Sedangkan pekerja yang menggunakan angkutan pribadi jenis kendaraan roda dua mencapai 51,84 % pergerakan dan pekerja yang menggunakan angkutan pribadi jenis jenis kendaraan roda empat mencapai 28,10 %.

Hal ini menunjukkan minimnya penggunaan angkutan umum dalam melakukan perjalanan kerja akan memberikan efek terhadap efektifitas pergerakan karena tingginya penggunaan angkutan pribadi dalam pelayanan transportasi.

#### **1. Implikasi Pola Pergerakan Terhadap Sistem Pusat Pelayanan dan Hinterland Kota Makassar**

Adanya Keterkaitan aspek ruang terhadap analisis pola pergerakan penduduk pekerja dari daerah hinterland Kota Makassar, akan berimplikasi terhadap system pusat-pusat pelayanan di Kota Makassar, hal itu dapat dilihat dari pola pekergerakan pekerja yang berprofesi pada bidang perdagangan dan jasa akan cenderung bergerak pada pusat-pusat pelayanan Kota Makassar yang di tetapkan sebagai kawasan pusat pelayanan perdagangan dan jasa dalam hal ini di Kecamatan Panakkukang.

Kecenderungan pola pergerakan penduduk pekerja yang sama juga tergambar pada pergerakan penduduk dari Kecamatan Mandai yang melakukan pergerakan Pusat Pelayanan Kota Makassar, yaitu kecenderungan pergerakan ke Kawasan pergudangan Kota Makassar sebagaimana telah ditetapkan dalam system pusat-pusat pelayanan Kota Makassar.

Pola Pergerakan Penduduk Pekerja dari Kecamatan Tamalate cenderung dominan bergerak dalam lingkup wilayah internal Kecamatan Masing-masing. Dalam system pusat-pusat pelayanan Kota Makassar sendiri Kecamatan Tamalate ditetapkan sebagai Kawasan pusat pelayanan Bisnis global.

## **2. Implikasi Terhadap Wilayah Hinterland Kota Makassar**

Implikasi lain juga akan dapat dilihat pada kawasan hinterland Kota Makassar, khususnya pada Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, Kecamatan Somba Opu kabupaten Gowa dengan peningkatan pelayanan sosial dan pelayanan transportasi di masing-masing Kecamatan di Daerah Hinteland Kota Makassar. Hal itu di tunjukan oleh persentase penggunaan sarana transportasi di untuk menunjang pergerakan pekerja di masing-masing daerah Hinterland Kota Makassar.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil olah data dan analisis penelitian, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Dilihat dari karakteristik penduduk pekerja, sebagian besar merupakan kelompok usia 20–50 tahun dengan jenis kelamin laki– laki. Pergerakan didominasi oleh PNS dan karyawan swasta dengan tingkat pendapatan sebesar 2,5–5 juta. Karakteristik pergerakan penduduk pekerja, Untuk kepemilikan kendaraan, hampir sebagian besar penduduk pekerja memiliki kendaraan pribadi. Untuk jarak tempuh didominasi pergerakan dengan jarak 5–10 km dengan waktu tempuh kurang dari 1 jam. Pada umumnya masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor.
2. Pola pergerakan yang terbentuk adalah pergerakan internal-internal di daerah hinterland Kota Makassar. Pergerakan penduduk pekerja di internal daerah hinterland itu sendiri, dalam hal ini adalah Kecamatan Manggala yang memiliki nilai persentase pergerakan internal mencapai 32,50%. Pergerakan internal pada Kecamatan Tamalate adalah sebesar 40%, pergerakan internal Kecamatan Mandai sebesar 58%, dan pergerakan di internal Kecamatan Somba Opu Mencapai 51%.

Pergerakan internal - eksternal, yaitu Internal dalam hal ini adalah wilayah hinterland sebagai daerah asal pergerakan yaitu Kecamatan Manggala, Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Kecamatan Mandai Kabupaten Maros, Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa dan wilayah tujuan sebagai wilayah eksternalnya adalah Kota Makassar dengan proporsi yang paling tinggi adalah ke Kecamatan Panakukang, pergerakan asal dari Kecamatan Manggala Mencapai 16,25%, dari Kecamatan Tamalate 13%, dari Kecamatan Mandai 6% dan dari Kecamatan Somba Opu sebanyak 24,81%. Sesuai fungsi kewasannya Kecamatan Panakukang dalam peraturan daerah Kota Makassar nomor 04 tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Makassar yang merupakan kawasan peruntukan perdagangan dan jasa skala regional sehingga mengakibatkan besarnya pergerakan Penduduk Pekerja yang bermata pencaharian sebagai karyawan swasta dan dan wiraswasta. Tujuan pergerakan penduduk pekerja selain Kecamatan Panakkukang adalah Kecamatan Makassar. Distribusi pergerakan tersebut ditunjukkan oleh pergerakan eksternal penduduk pekerja menuju Kecamatan Makassar mencapai 12,50% berasal dari Kecamatan Manggala, 4% dari Kecamatan Tamalate, 2% dari Kecamatan Mandai, dan 3,75% berasal dari Kecamatan Somba Opu. Kecamatan Makassar ditetapkan sebagai kawasan peruntukan perdagangan dan

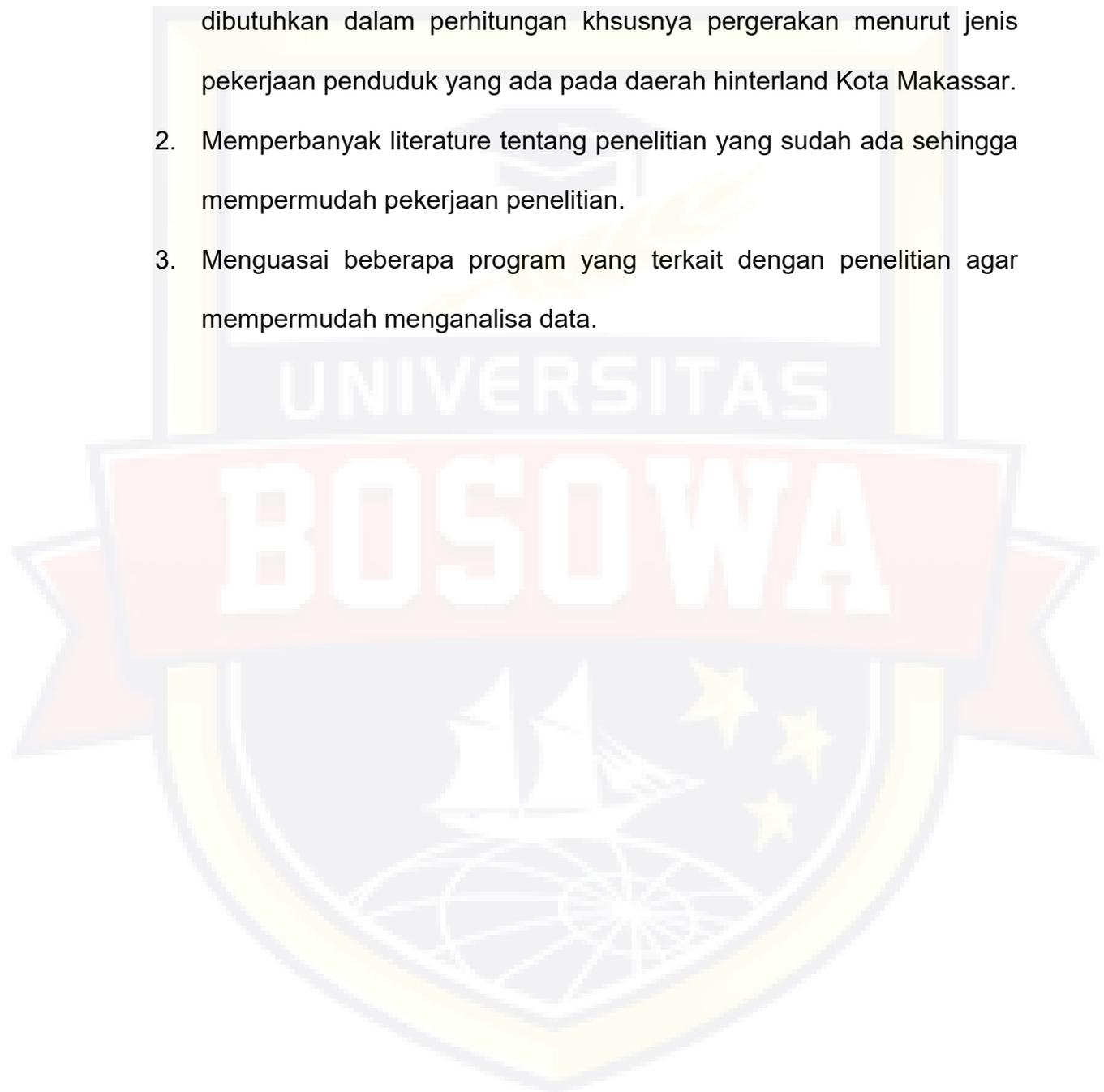
jasa skala pelayanan lingkungan, kawasan peruntukan perkantoran pemerintahan dan Kawasan peruntukan industri menengah.

Distribusi kecenderungan pergerakan eksternal penduduk pekerja di daerah hinterland Kota Makassar menuju Kecamatan Tamalanrea menunjukkan persentase yang cukup tinggi, pergerakan penduduk pekerja dari Kecamatan Manggala mencapai 9,50%, dari Kecamatan Tamalate sebesar 5%, dari Kecamatan Mandai sebesar 12%, dan dari Kecamatan Somba Opu sebesar 2,25%. Berdasarkan peraturan daerah tentang RTRW Kota Makassar, Kecamatan Tamalanrea ditetapkan sebagai kawasan PPK II berfungsi sebagai pusat kegiatan maritim skala internasional, nasional, dan regional, dan kawasan peruntukan industri besar yaitu industri pengolahan dan manufaktur. Kecenderungan pola pergerakan penduduk pekerja di daerah Hinterland Kota Makassar dipengaruhi oleh beberapa hal. Berdasarkan analisis tabulasi silang dan chi kuadrat yang sudah dilakukan maka tujuan pergerakan penduduk pekerja berpengaruh terhadap pendapatan, moda yang digunakan, jarak tempuh, dan waktu tempuh, serta usia penduduk pekerja sedangkan jenis pekerjaan, tidak berpengaruh terhadap tujuan pergerakan.

## **B. Saran**

Saran yang dapat dianjurkan peneliti kepada pembaca dan peneliti lain diantaranya:

1. Untuk peneliti selanjutnya yang sejenis dengan penelitian ini sebaiknya melakukan survey yang lebih spesifik terhadap data yang dibutuhkan dalam perhitungan khususnya pergerakan menurut jenis pekerjaan penduduk yang ada pada daerah hinterland Kota Makassar.
2. Memperbanyak literature tentang penelitian yang sudah ada sehingga mempermudah pekerjaan penelitian.
3. Menguasai beberapa program yang terkait dengan penelitian agar mempermudah menganalisa data.



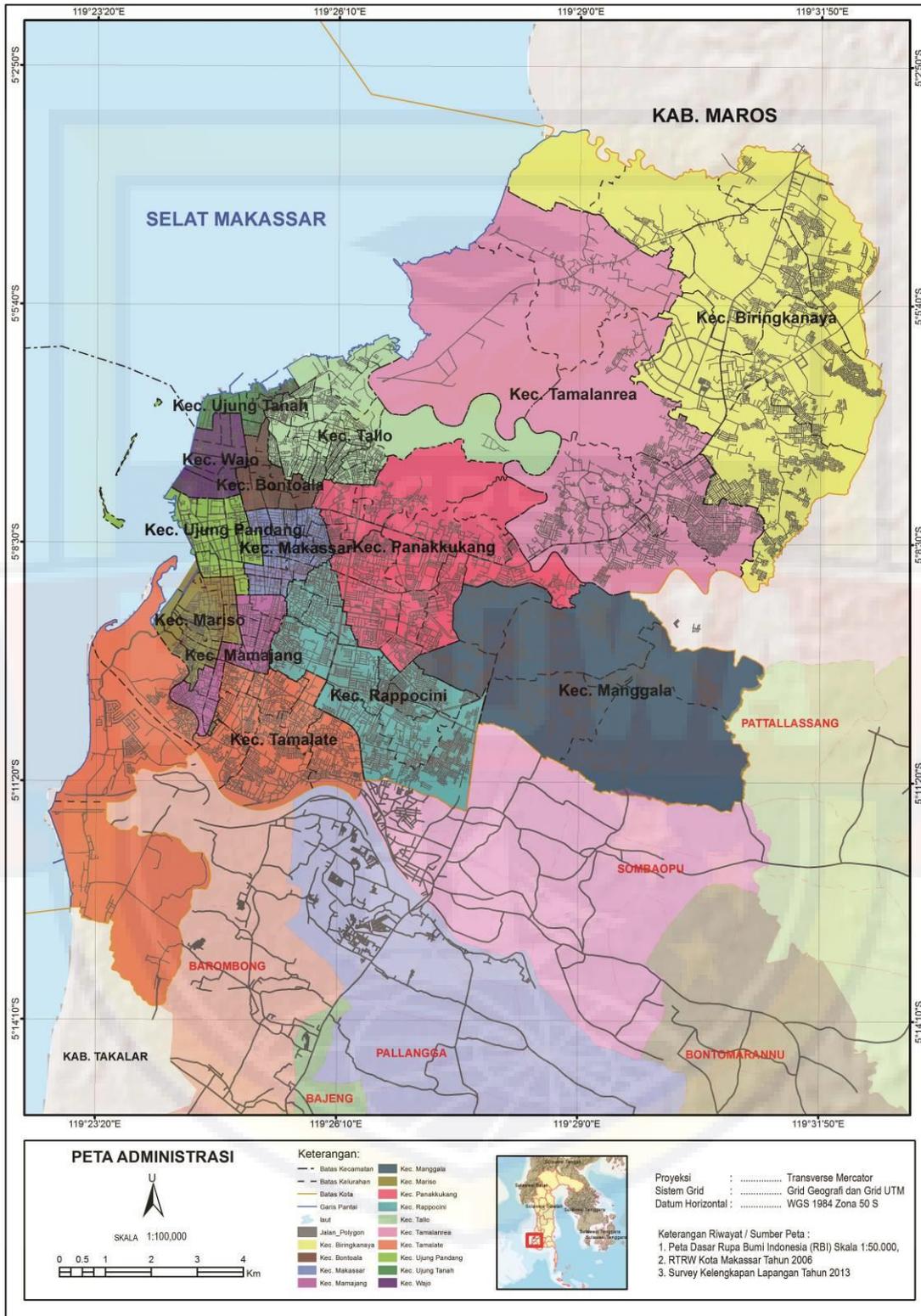
## DAFTAR PUSTAKA

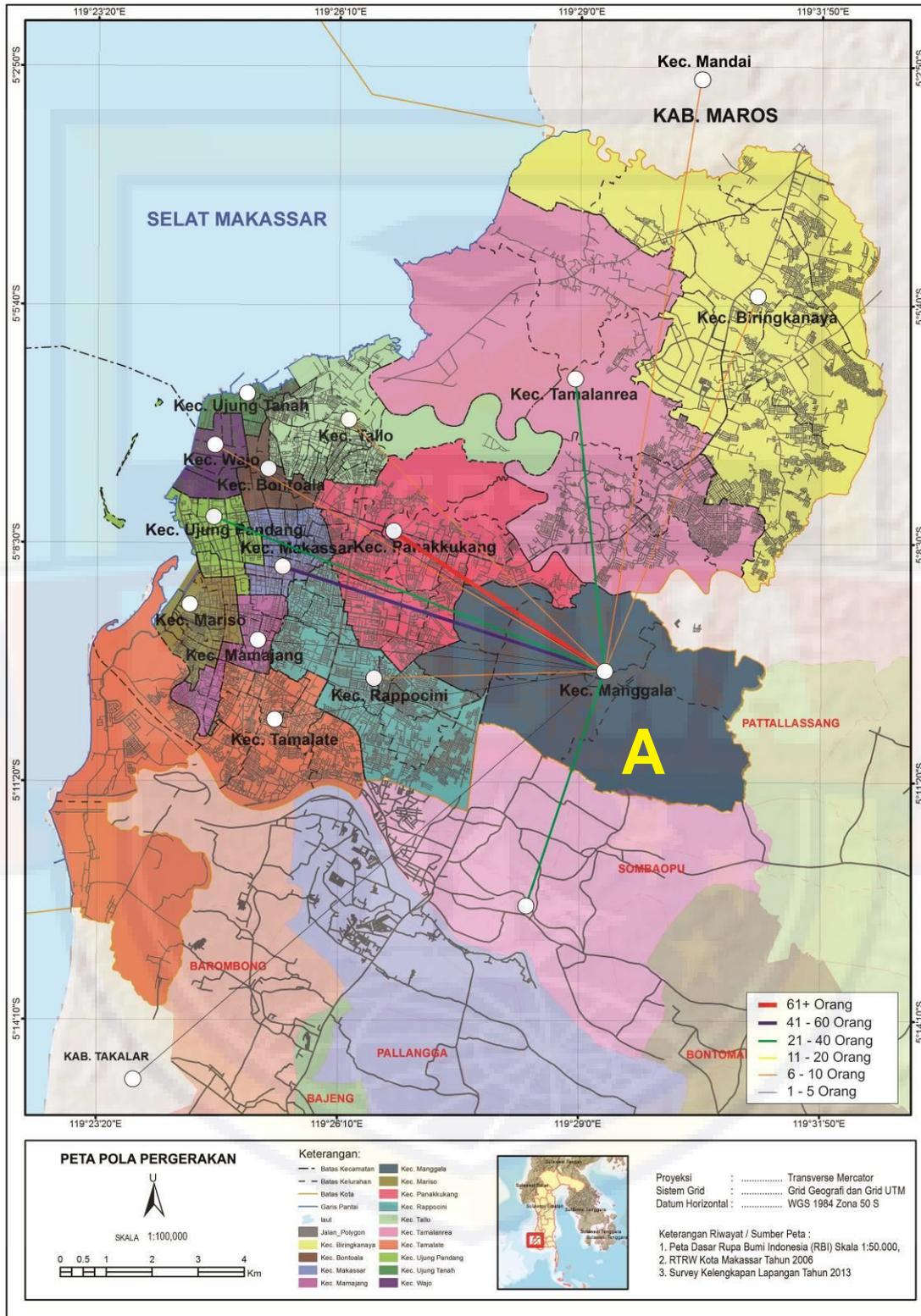
- Giddens, Anthony. 2010. Teori Strukturisasi Dasar-Dasar Pembentukan Struktur Sosial Masyarakat. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Moleong. Lexy J. 2005. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung : Remaja Rosdakarya Santosa,B.P. dan Ashari. 2005. Analisis Statistik dengan Microsoft Excel dan SPSS. Andi. Yogyakarta.
- Rachmawati, Rini, dkk. 2006. Pola Pergerakan Keruangan Penduduk Pinggiran Kota dan Pengaruhnya Terhadap Konsentrasi Kegiatan di Kota Yogyakarta. Majalah Geografi Indonesia. MGI Vol. 20, No. 1
- Setiyohadi Imam. 2008. Thesis: Karakteristik dan Pola Pergerakan Penduduk Kota Batam dan Hubungan dengan Perkembangan Wilayah Hinterland. Semarang: Universitas Diponegoro
- Salim, Abbas, 2008, Manajemen Transportasi, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta.
- Sujarto,D. 2001. Pilihan Strategis: Suatu Teknik Pengambilan Keputusan dalam Perencanaan Wilayah dan Kota. ITB. Bandung.
- Sugiyono, 2006, Metode Penelitian Administrasi, Alfabeta, Bandung.
- Sunyoto,D. 2007. Analisis Regresi dan Korelasi Bivariat: Ringkasan dan Kasus. Amara Books. Yogyakarta.
- Tamin, Ofyar Z, 1997, Perencanaan dan Permodelan Transportasi, Edisi 1, ITB, Bandung.
- Tamin, Ofyar Z, 2000, Perencanaan dan Permodelan Transportasi, Edisi 2, ITB, Bandung.
- \_\_\_\_\_. 2005. Beberapa Alternatif Pemecahan Masalah Transportasi Perkotaan di Kota-Kota Besar Indonesia. URDI. 4. URDI. Jakarta.
- \_\_\_\_\_. 2007. Menuju Terciptanya Sistem Transportasi Berkelanjutan di Kota-Kota Besar di Indonesia. Makalah Seminar Sehari Transportasi Himpunan Mahasiswa Sipil Universitas Pakuan. Bogor.

- Tedeschi. 2007. Spatial Commuting Patterns of German Regional Labour Markets: A Sustainability Perspective. Quaderni - Working Paper DSE N° 819. Bologna
- Unwin, Tim, 1989, "Urban-rural Interaction in Developing Countries: a Theoretical Perspective", in Potter and Unwin (eds.) The Geography of Urban-rural Interaction in Developing Countries: Essays for Alan B. Mountjoy, Routledge, London.
- Wah Li. 2003. Evaluating the Urban Commute Experience: A Time Perception Approach. Journal of Public Transportation, Vol. 6, No. 4, 2003.China.
- Wang, Mark Y.L., 1997, "The Disappearing Rural-urban Boundary. Rural Socio-economic Transformation in the Shanyang-Dalian Region of China", in Third World Planning Review, Vol. 19, N°3
- Warpani, S. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. ITB. Bandung.
- \_\_\_\_\_. 2002. Pengelolaan Lalulintas dan Angkutan Jalan. ITB. Bandung.
- Yunus, Hadi Sabari. 2008. Dinamika Wilayah Peri Urban-Determinan Masa Depan Kota. Pustaka Pelajar. Yogyakarta

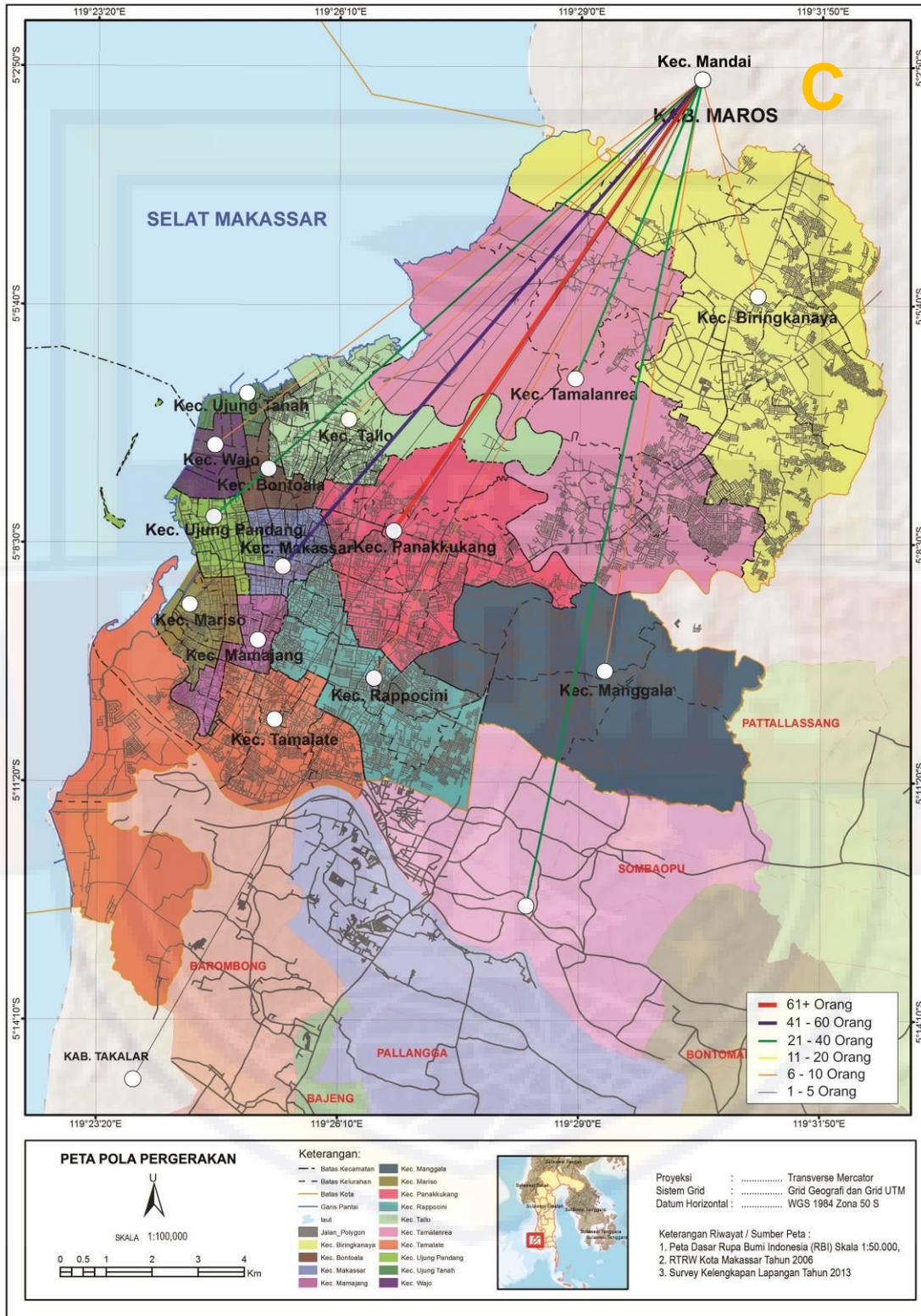


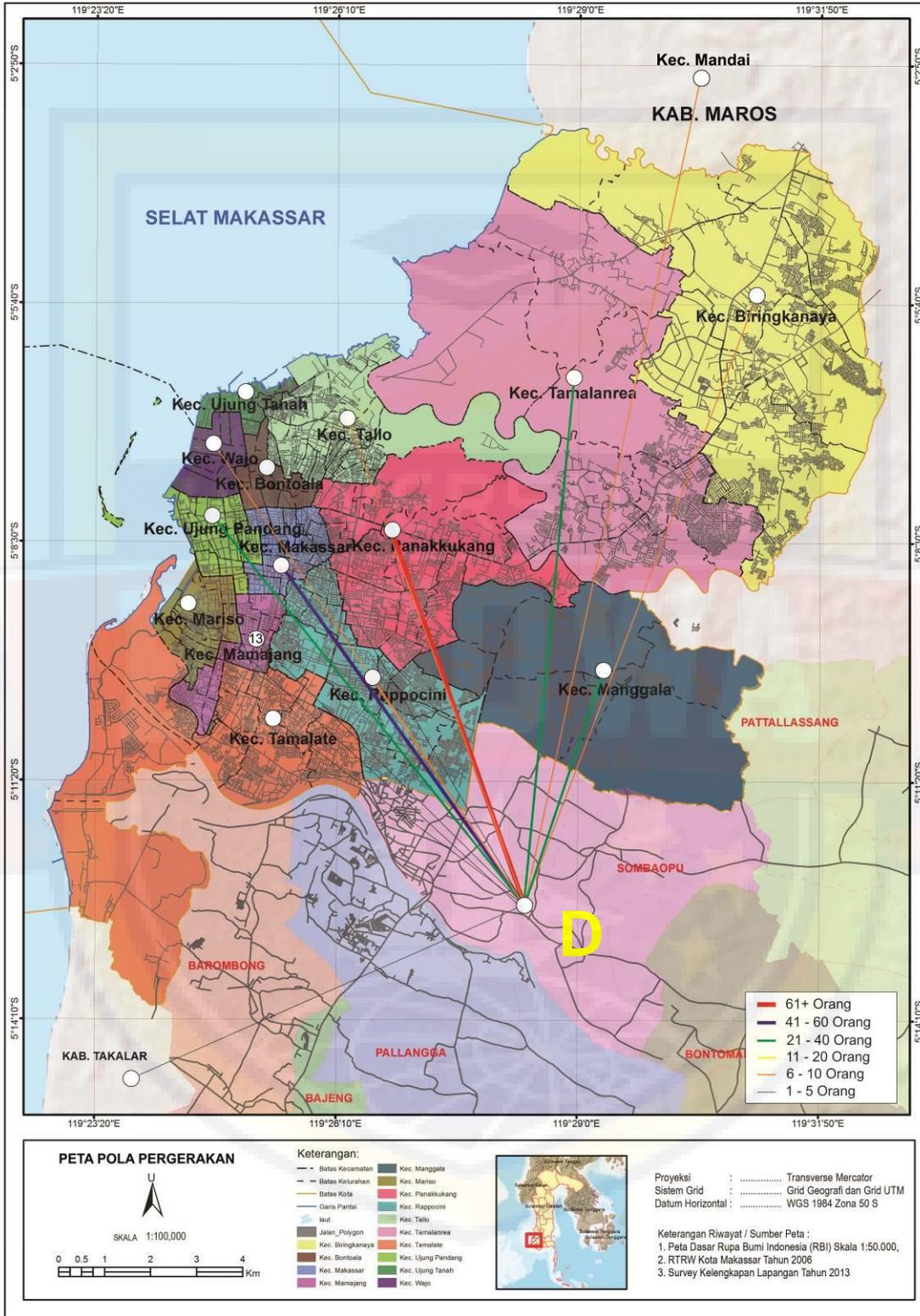
**LAMPIRAN**

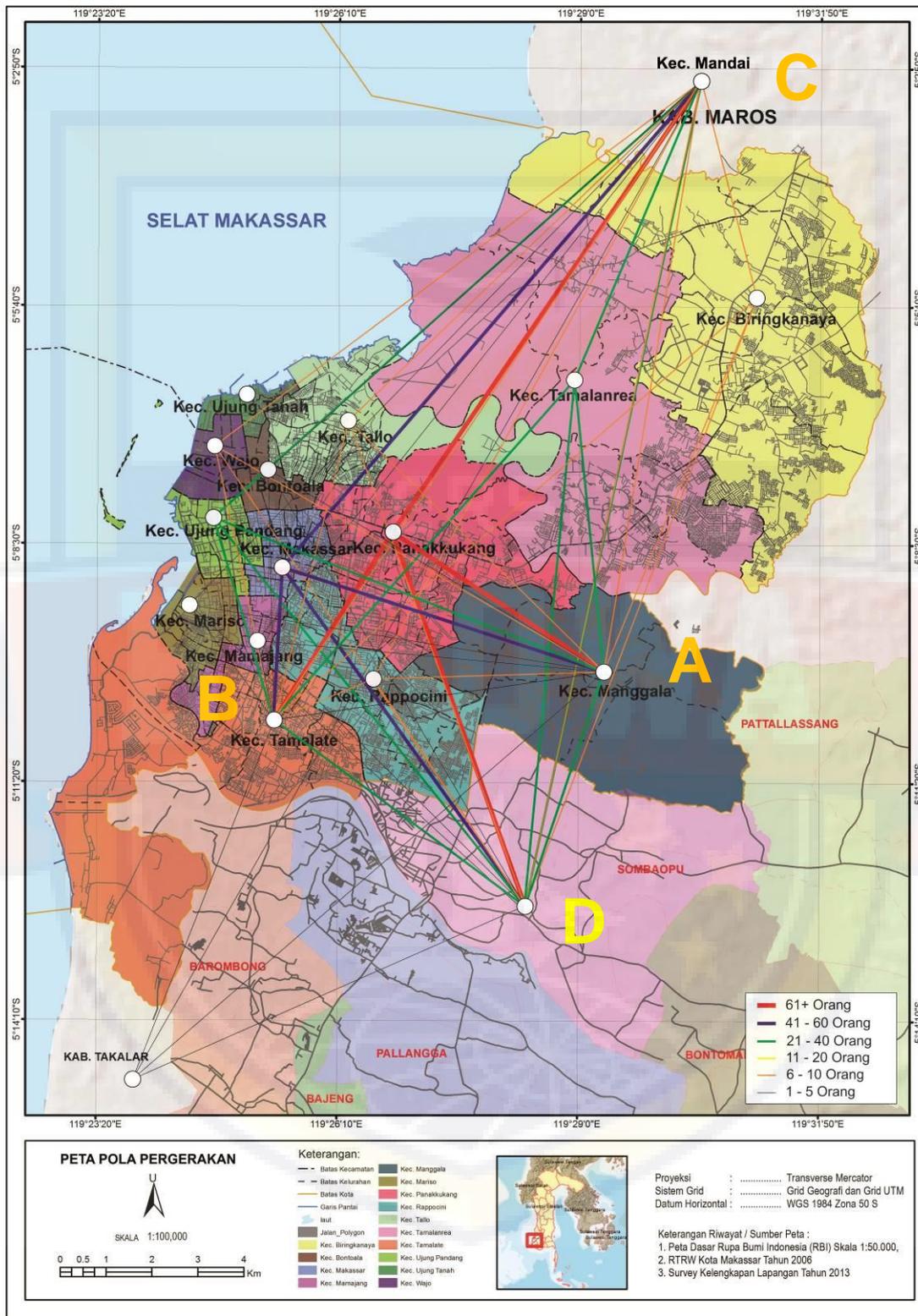












Tabel *Chi-Square* ( $\chi^2$ )

Derajat Bebas	$\chi^2$ 0,05	$\chi^2$ 0,025	$\chi^2$ 0,01	$\chi^2$ 0,005
1	3,841	5,024	6,635	7,879
2	5,991	7,378	9,210	10,597
3	7,815	9,348	11,345	12,838
4	9,488	11,143	13,277	14,860
5	11,070	12,832	15,086	16,750
6	12,592	14,449	16,812	18,548
7	14,067	16,013	18,475	20,278
8	15,507	17,535	20,090	21,955
9	16,919	19,023	21,666	23,589
10	18,307	20,483	23,209	25,188
11	19,675	21,920	24,725	26,757
12	21,026	23,337	26,217	28,300
13	22,362	24,736	27,688	29,819
14	23,685	26,119	29,141	31,319
15	24,996	27,448	30,578	32,801
16	26,296	28,845	32,000	34,267
17	27,587	30,191	33,409	35,718
18	28,869	31,526	34,805	37,156
19	30,144	32,852	36,161	38,582
20	31,410	34,170	37,556	39,997
21	32,671	35,479	38,932	41,401
22	33,924	36,781	40,289	42,796
23	35,172	38,076	41,638	44,181
24	36,415	39,364	42,980	45,558
25	37,652	40,646	44,314	46,928
26	38,885	41,923	45,642	48,290
27	40,113	43,194	46,963	49,645
28	41,337	44,461	48,278	50,993
29	42,557	45,722	49,588	52,336
30	43,773	46,979	50,892	53,672

## 1. Nilai Person Chi Kuadrat Jenis Pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Kecamatan				Total
		Manggala	Tamalate	Mandai	Somba Opu	
1	PNS	2.51	0.08	0.51	0.07	3.17
2	Guru/Dosen	0.01	1.93	0.70	0.00	2.64
3	Wirausaha/Wiraswasta	2.71	0.00	1.19	1.84	5.74
4	Pegawai Swasta	2.56	1.65	2.28	0.04	6.53
5	Kontraktor	0.90	0.10	0.10	0.40	1.50
6	TNI/Polri	1.80	0.13	0.00	0.48	2.41
7	Dokter/Tenaga Kesehatan	0.00	0.50	1.50	2.00	4.00
8	Lain-lain	0.01	1.70	1.70	1.47	4.88
	Jumlah	10.50	6.09	7.98	6.30	<b>30.87</b>

Nilai Person Chi Kuadrat

$$X^2 \text{ Hitung} = 30,870$$

$$X^2 \text{ Tabel} = 32,671$$

$$\alpha = 0,05$$

## 2. Nilai Person Chi Kuadrat Pendapatan

No	Karakteristik Pendapatan	Kecamatan				Total
		Manggala	Tamalate	Mandai	Somba Opu	
1	< 1.500.000	27.38	12.53	0.04	11.29	51.24
2	1.500.000-2.500.000	36.80	7.35	36.20	2.90	83.25
3	2.500.000-5.000.000	34.66	10.88	17.73	4.55	67.82
4	> 5.000.000	33.98	8.09	10.98	7.56	60.62
	Total	<b>132.82</b>	<b>38.85</b>	<b>64.96</b>	<b>26.30</b>	<b>262.93</b>

Nilai Person Chi Kuadrat

$$X^2 \text{ Hitung} = 262,930$$

$$X^2 \text{ Tabel} = 16,919$$

$$\alpha = 0,05$$

## 3. Nilai Person Chi Kuadrat Moda yang digunakan

No	Karakteristik Moda	Kecamatan				Total
		Manggala	Tamalate	Mandai	Somba Opu	
1	Pete-pete	0.69	2.61	1.11	3.70	8.10
2	Becak/bentor	4.86	0.45	3.43	2.67	11.41
3	Ojek	0.48	0.41	0.01	0.33	1.23
4	Mobil Pribadi	0.35	0.02	0.44	0.34	1.16
5	Motor Pribadi	0.13	0.51	0.24	0.67	1.55
		6.50	4.00	5.23	7.70	<b>23.43</b>

Nilai Person Chi Kuadrat

$$X^2 \text{ Hitung} = 23,430$$

$$X^2 \text{ Tabel} = 21,026$$

$$\alpha = 0,05$$

## 4. Nilai Person Chi Kuadrat Jarak tempuh

No	Karakteristik Jarak Tempuh	Kecamatan				Total
		Manggala	Tamalate	Mandai	Somba Opu	
1	0 - 1 km	1.04	1.71	25.83	2.27	30.85
2	1 - 3 km	1.79	0.89	0.23	1.18	4.08
3	3 - 5 km	0.29	0.55	7.88	0.73	9.45
4	5 - 10 km	0.30	1.05	12.16	1.40	14.91
5	> 10 km	7.33	1.21	8.14	1.61	18.29
	Jumlah	10.75	5.41	54.24	7.20	<b>77.59</b>

Nilai Person Chi Kuadrat

$$X^2 \text{ Hitung} = 77,590$$

$$X^2 \text{ Tabel} = 21,026$$

$$\alpha = 0,05$$

## 5. Nilai Person Chi Kuadrat Waktu Tempuh

No	Karakteristik waktu Tempuh	Kecamatan				Total
		Manggala	Tamalate	Mandai	Somba Opu	
1	< 1 jam	5.89	0.02	0.52	11.92	18.35
2	1 jam	20.09	0.08	1.77	40.67	62.61
3	2 jam	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4	3 jam	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5	> 3 jam	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Jumlah	25.98	0.10	2.29	52.60	<b>80.96</b>

Nilai Person Chi Kuadrat

$$X^2 \text{ Hitung} = 80,960$$

$$X^2 \text{ Tabel} = 21,026$$

$$\alpha = 0,05$$

## 6. Nilai Person Chi Kuadrat Usia/umur

No	Karakteristik Usia	Kecamatan				Total
		Manggala	Tamalate	Mandai	Somba Opu	
1	20-24	0.24	0.66	4.45	3.79	9.13
2	25-29	14.20	0.18	2.91	19.44	36.73
3	30-34	2.94	0.83	2.45	8.72	14.95
4	35-39	4.82	0.01	0.54	3.19	8.55
5	40-44	7.59	0.10	3.12	12.13	22.95
6	45-49	4.24	0.74	0.26	4.97	10.21
7	50-54	6.05	0.80	1.80	1.80	10.45
8	55-59	0.25	1.00	1.00	0.25	2.50
9	> 60	0.15	0.27	0.27	0.82	1.50
	Total	40.48	4.58	16.80	55.11	<b>116.96</b>

Nilai Person Chi Kuadrat

$$X^2 \text{ Hitung} = 116,960$$

$$X^2 \text{ Tabel} = 34,615$$

$$\alpha = 0,05$$



Pergerakan Penduduk dari daerah Hinterland di Jalan Hertasing  
Kota Makassar



Pergerakan Penduduk dari daerah Hinterland di Jalan Hertasing  
Kota Makassar



Pergerakan Penduduk daerah Hinterland di Jalan Dr. Leimena Kota Makassar



Pergerakan Penduduk daerah Hinterland di Jalan Dr. Leimena Kota Makassar



Pergerakan Penduduk dari daerah Hinterland di Jalan Perintis Kemerdekaan Kota Makassar



Pergerakan Penduduk dari daerah Hinterland di Jalan Perintis Kemerdekaan Kota Makassar



Pergerakan Penduduk dari daerah Hinterland di Jalan Syeh Yusuf Somba Opu kab. Gowa



Pergerakan Penduduk dari daerah Hinterland di Jalan Syeh Yusuf Somba Opu kab. Gowa

**KUESIONER / DAFTAR PERTANYAAN WAWANCARA RUMAH TANGGA  
PADA WILAYAH STUDI TAHUN 2016**

**A. IDENTITAS RESPONDEN**

1. Jenis Kelamin : .....
2. Usia : .....
3. Alamat Rumah : .....

**B. SUSUNAN ANGGOTA KELUARGA**

No	Status Keluarga	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Pendidikan Terakhir	Pekerjaan	Pendapatan Perbulan
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						

**C. KEPEMILIKAN KENDARAAN**

Apabila di keluarga anda terdapat kendaraan maka isilah tabel berikut :

No	Kendaraan		Status Kendaraan
	Jenis	Jumlah	
1			
2			
3			
4			
5			

**D. PENGGUNAAN ANGKUTAN/KENDARAAN DALAM KELUARGA**

No	Pertanyaan	Nomor Anggota Keluarga							
		1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Maksud Perjalanan (B/S/L)								
2.	Lokasi Tujuan Kegiatan (No. Zona)								
3.	Waktu Tempuh (menit)								
4.	Berapa Kira-kira Jarak dari Rumah ke Tujuan								
5.	Kendaraan/Angkutan yang digunakan (P/U)								
6.	Berapa Kali melakukan perpindah Kendaraan/Trayek dari rumah ke tujuan								
7.	Menggunakan jasa angkutan lain (B=Becak, O=Ojek)								

**Keterangan :**

Maksud Perjalanan :

B : Bekerja  
S : Sekolah  
L : Lain-lain

Lokasi Tujuan Kegiatan

A : Kec. Wajo,  
B : Kec. Ujung .Tanah  
C : Kec. Ujung .Pandang,  
D : Kec. Panakkukang  
E : Kec. Bontoala  
F : Kec. Makassar  
G : Kec. Rappocini  
H : Kec. Manggala  
I : Kec. Biringkanaya  
J : Kec. Tamalanrea  
K : Kec. Mariso  
L : Kec. Mamajang  
M : Kec. Tallo  
N : Kec. Tamalate

Jenis Kendaraan :

P = Pribadi  
U = Umum

Jarak dari Rumah ke Tempat Tujuan :

A. 2 – 4 Km    B. 4,1-6 Km    C. 6,1-8 Km    D. 8,1-10 Km    E. 10,1-12 Km  
F. 12,1-14 Km    G. 14,1-16 Km    H. 16,1-18 Km    I. 18,1-20 Km    J. > 20 Km

**KOESENER PENUMPANG**

1. Berapa umur anda saat ini ? ..... Tahun
2. Jenis Kelamin ?    L = Laki-laki    P = Perempuan
3. Pekerjaan Anda ?  
A. PNS    B. TNI/POLRI    C. Karyawan Swasta    D. Pedagang  
E. Profesi    F. Pelajar/Mahasiswa    G. Ibu Rumah Tangga    H. Lain-lain
4. Kedudukan dalam rumah tangga ?  
A. Kepala Keluarga    B. Anak    C. Ibu RT    D. Pembantu    E. Lain-lain
5. Anda tinggal pada daerah mana ? .....
6. Pada daerah mana tujuan anda sehari-hari .....
7. Untuk menempuh tempat tujuan tersebut, berapa kira-kira jarak dari rumah anda ?  
A. 2 – 4 Km    B. 4,1-6 Km    C. 6,1-8 Km    D. 8,1-10 Km    E. 10,1-12 Km  
F. 12,1-14 Km    G. 14,1-16 Km    H. 16,1-18 Km    I. 18,1-20 Km    J. > 20 Km
8. Apakah Anda menggunakan AUP *Pete-Pete* jika bepergian ?  
A. Ya    B. Tidak
9. Kalau “Ya”, berapa lama anda tiba ditempat tujuan ?  
A. 5-10 menit    B. 10-15 menit    C. 15-20 menit    D. 20-25 menit    E. 25-30 menit  
F. 30-35 menit    G. 35-40    H. 40-45 menit    I. 45-50 menit    J. 50-55 menit    K.  
55-60 menit    L. diatas 1 jam
10. Pada jam berapakah Anda berkeinginan/selalu keluar rumah untuk melakukan aktivitas dengan menggunakan AUP *Pete-Pete* ?  
A. 06.00- Wita    B. 07.00- wita    C. 08.00- wita  
D. 09.00-wita    E. 10.00- wita    F. 11.00- wita  
G. 12.00- wita    H. 13.00- wita    I. 14.00- wita

- J. 15.00- wita                      K. 16.00- wita                      L. 17.00- wita  
M. 18.00- wita                      N. 19.00- wita                      O. 20.00- wita

11. Apakah dalam memilih tempat tinggal, Anda mempertimbangkan jalur pelayanan angkutan umum *Pete-Pete* ?  
A. Ya                      B. Kadang-kadang                      C. Tidak
12. Jika “Ya”, apa alasan Anda ?  
A. Memudahkan jika ingin bepergian  
B. Biaya pengeluaran transportasi murah  
C. Dan lain-lain, sebutkan .....
13. Apakah anda atau dalam keluarga memiliki kendaraan pribadi (sepeda motor atau mobil) ?  
A. Ya                      B. Tidak
14. Kalau “Ya”, mengapa anda menggunakan AUP *Pete-pete* ?  
A. Karena kendaraan keluarga digunakan oleh anggota keluarga lainnya  
B. Tidak ada pilihan lain  
C. Karena senang  
D. Karena murah biayanya
15. Maksud tujuan perjalanan Anda sehari-hari dengan menggunakan AUP *Pete-Pete* ?  
A. Bekerja/Kantor                      B. Sekolah/Pendidikan                      C. Pasar/Belanja/Berdagang
16. Apakah Anda berpindah jalur (*Pete-Pete*) jika ke tempat tujuan ?  
A. Ya                      B. Tidak
17. Berapa kali anda harus berpindah jalur (*Pete-Pete*) ?  
A. 2 Kali                      B. 3 Kali                      C. 4 kali
18. Berapa rata-rata pengeluaran Anda sehari dengan menggunakan AUP *Pete-Pete* ?  
A. Rp. 2.000                      B. Rp. 2.500                      C. Rp. 3.000                      D. Rp. 4.000                      E. diatas Rp. 5.000
19. Apakah jalan yang Anda lewati sering mengalami macet ?  
A. Ya                      B. Tidak
20. Kalau “Ya”, pada jalan manakah Anda sering mengalaminya ? .....
21. Kemanakan Anda sering berbelanja berbagai macam kebutuhan ?  
A. Sentral Mall                      F. Pasar Tinumbu  
B. Pasar Niaga Daya                      G. Swalayan Goro  
C. Pasar Terong                      H. Pasar Butung  
D. Latanete Plaza                      I. Pasar yang ada di dekat tempat tinggal  
E. Rabat Alfa (Toddopuli)                      J. Tempat lain, sebutkan .....
22. Mengapa Anda senang berbelanja pada tempat tersebut ?  
A. Karena dilalui jalur *Pete-Pete*

B. Karena dekat dengan tempat tinggal

C. Karena lengkap dengan barang yang dibutuhkan

23. Jika ada pilihan lain, Anda menginginkan berbelanja ketempat lain ?

A. Ya            B. Tidak

24. Kalau “Ya”, apa alasan Anda

A. Dekat dari tempat tinggal

B. Semua kebutuhan telah tersedia dan harga sama

C. Tempatnya sudah mula ramai

