

PENGARUH ALOKASI WAKTU TERHADAP PERILAKU PERJALANAN RUMAH TANGGA PENGGUNA SEPEDA MOTOR DI PUSAT KOTA SEMARANG

Okto Risdianto Manullang
Program Transportasi SAPPK
Institut Teknologi Bandung
Jl. Ganesha No. 10 Bandung
Telp: (022) 2504735 ext 3611
Fax: (022) 2501263
okto_manullang@yahoo.com

Ofyar Z. Tamin
FTSL, Institut Teknologi Bandung
Lab. Transportasi ITB, Gedung Labtek I Lantai 2
Jl. Ganesha No. 10 Bandung
Telp dan Fax: (022) 2502350
ofyar@trans.si.itb.ac.id

Ibnu Syabri
SAPPK, Institut Teknologi Bandung
Lab. Sistem Infrastruktur Wilayah dan Kota
Jl. Ganesha No. 10 Bandung
Telp: (022) 2504735 ext 3611
Fax: (022) 2501263
syabri@pl.itb.ac.id

Ade Sjafuruddin
FTSL, Institut Teknologi Bandung
Lab. Transportasi ITB, Gedung Labtek I Lantai 2
Jl. Ganesha No. 10 Bandung
Telp dan Fax: (022) 2502350
ades@trans.si.itb.ac.id

Abstract

Downtown area is the area that located in the central of a city with a relatively close distance to the location of the activity and existing facilities and it is served by public transportation service, so that the number of private vehicles uses can be reduced. However, those conditions are not found in the downtown area of Semarang, where the number of motorcycle uses is high. That phenomenon needs to be observed from household scale as the main actors of trips. This study aims to investigate motor cycle travel behavior of households living in the downtowns area of Semarang. Based on the results it is found that husband and wife have different travel behavior along with their role in the household. Husbands have more trips related to work activities while wives have more trips related to household activities. Moreover, household travel behavior is different during weekdays and weekend. Variable which has the most influence on travel behavior in weekdays is daily activity that is accompany family members, while variables which have the most influence on travel behavior in weekend are non-daily activities such as recreation and visiting relatives.

Keywords: travel behavior, motorcycle, downtown area, trips

Abstrak

Pusat kota adalah kawasan yang menempati lokasi sentral dengan jarak relatif dekat dengan lokasi aktivitas serta fasilitas yang ada dan dapat diakses dengan jaringan pelayanan angkutan umum sehingga angka penggunaan kendaraan pribadi, khususnya bagi penduduk yang tinggal di dalamnya, dapat dikurangi. Namun kondisi tersebut tidak terjadi di pusat Kota Semarang karena angka penggunaan sepeda motor di sini cenderung tinggi. Fenomena tersebut perlu dicermati pada skala paling kecil, yaitu rumah tangga sebagai pelaku utama pergerakan. Tujuan penelitian ini adalah melakukan analisis perilaku perjalanan rumah tangga pengguna sepeda motor yang tinggal di kawasan pusat Kota Semarang. Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa pasangan suami dan istri memiliki perilaku perjalanan yang berbeda dalam melakukan aktivitas rumah tangga. Pergerakan suami lebih banyak dilakukan untuk kegiatan bekerja sedangkan istri lebih banyak berperan dalam aktivitas rumah tangga. Selain itu perilaku perjalanan rumah tangga pada hari kerja dan pada akhir pekan juga berbeda. Variabel yang paling mempengaruhi perilaku perjalanan pada hari kerja adalah aktivitas harian, yaitu mengantar anggota keluarga, sedangkan variabel yang paling mempengaruhi pada akhir pekan adalah aktivitas non-harian, seperti rekreasi, jalan-jalan dan mengunjungi kerabat.

Kata-kata kunci: perilaku perjalanan, sepeda motor, pusat kota, perjalanan

PENDAHULUAN

Salah satu wujud nyata pengaruh aktivitas terhadap perkembangan suatu kota adalah struktur ruang kota yang terus berkembang. Struktur ruang kota ditunjukkan oleh jaringan jalan dan ruang perkotaan yang memisahkan aktivitas satu dengan yang lain. Pemisahan aktivitas pada ruang yang berbeda menyebabkan individu memiliki pilihan dalam mengambil keputusan terkait dengan tempat untuk menjalankan aktivitas bermukim (*where to live*) dan keputusan terkait dengan tempat untuk menjalankan aktivitas bekerja, bersosialisasi, dan lain-lain (*where to activity*). Perbedaan lokasi ini menyebabkan tiap individu perlu melakukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhannya di tempat yang berbeda. Dalam melakukan pergerakan masing-masing individu memiliki karakteristik yang berbeda-beda dan hal itu dijelaskan sebagai perilaku perjalanan. Srinivasan (2004) menyatakan bahwa perilaku perjalanan berkaitan dengan perilaku manusia dalam menentukan pola perjalanan yang akan dilakukan dengan terlebih dahulu memutuskan pola aktivitas sehari-hari.

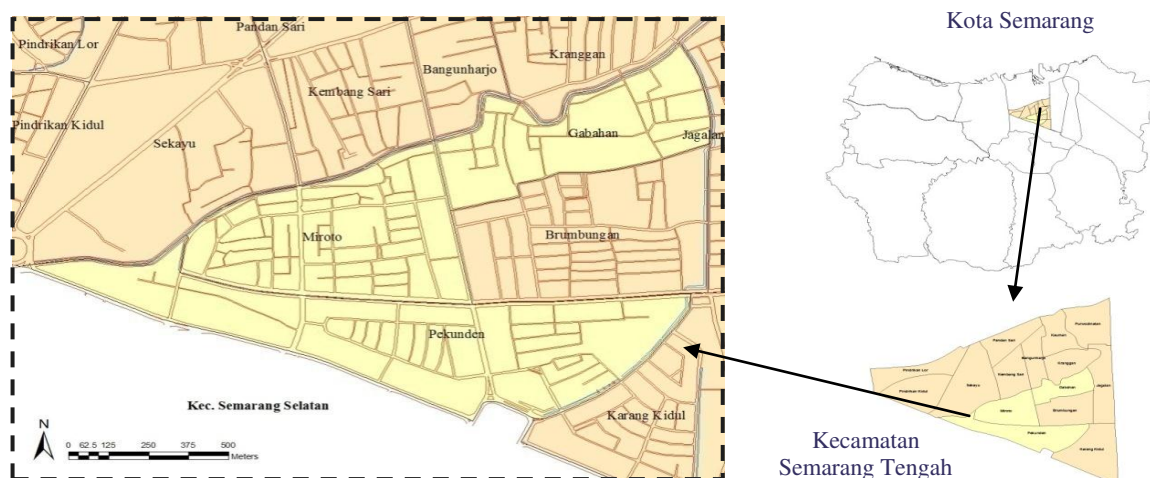
Penduduk yang tinggal di pusat kota (permukiman padat) dengan pelayanan angkutan umum yang cukup baik, dekat dengan pusat perdagangan jasa atau fasilitas umum serta fasilitas sosial, cenderung untuk berjalan kaki, menggunakan sepeda, dan menggunakan angkutan umum dalam melakukan perjalanannya bila dibandingkan dengan penduduk yang tinggal di daerah pinggiran kota yang sangat bergantung pada penggunaan kendaraan pribadi. Dengan demikian kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi akan semakin berkurang untuk penduduk yang bermukim di pusat kota (Chatman, 2008; Naess, 2004). Keterkaitan antara keputusan bertempat tinggal dan beraktivitas dalam struktur ruang kota dengan pergerakan, yang tercermin dalam pola aktivitas sehari-hari, juga teridentifikasi di kawasan pusat kota ketika tingkat kepadatan penduduk dan keberagaman aktivitasnya cukup tinggi. Salah satu aspek yang turut mempengaruhi pemilihan moda adalah aspek spasial atau ruang yang memisahkan asal dan tujuan pergerakan dengan jarak tertentu.

Kondisi tersebut lebih banyak ditemui di kota-kota besar di negara-negara maju, dengan pusat kota direncanakan dengan baik dan bersinergi dengan pelayanan angkutan umum. Di sisi lain kawasan pinggiran kota yang juga cepat berkembang dan permintaan perjalanan biasanya dipenuhi dengan menggunakan kendaraan pribadi roda empat (mobil). Lain halnya dengan kondisi kota-kota besar di negara sedang berkembang, khususnya di Asia Timur, ketika permintaan pergerakan pada umumnya dipenuhi dengan menggunakan kendaraan pribadi roda dua (sepeda motor). Karakteristik antara mobil dengan sepeda motor tentunya berbeda. Sepeda motor menjadi moda kendaraan pribadi yang fleksibel dan dapat melayani rute perjalanan jarak dekat, sesuai dengan struktur ruang pusat kota pada umumnya, dengan jarak antar fasilitasnya berdekatan dengan jaringan jalan yang cenderung berpola grid. Oleh karena itu, muncul dugaan bahwa penduduk (rumah tangga) yang jarak lokasi permukimannya dekat dengan pusat kota memiliki perilaku perjalanan yang berbeda, khususnya di negara yang sedang berkembang, karena penggunaan kendaraan pribadi lebih didominasi oleh sepeda motor.

Perilaku perjalanan biasanya ditinjau pada skala individu dan biasanya individu hidup bersama-sama dalam rumah tangga dan berbagi sumberdaya. Rumah tangga (pasangan suami-istri) merupakan komponen terkecil pemanfaatan ruang di perkotaan. Pasangan suami-istri lebih banyak melakukan aktivitas serta pergerakan keduanya tergolong tinggi dibandingkan dengan anggota keluarga lainnya. Hal ini berkaitan dengan fungsi produksi yang dihasilkan oleh pasangan suami-istri dalam rumah tangga dan terkait dengan penggunaan utilitas atau konsumsi dari fungsi produksi tersebut (Yoon dan Goulias, 2010), seperti yang dapat ditemui di Pusat Kota Semarang.

Tujuan penelitian ini adalah melakukan analisis perilaku perjalanan rumah tangga, khususnya pasangan suami-istri/pasutri, pengguna sepeda motor yang bertempat tinggal di kawasan pusat Kota Semarang. Jumlah kendaraan bermotor di Kota Semarang didominasi oleh sepeda motor, yaitu sebanyak 168.599 unit, atau sekitar 81,2% dari total kendaraan bermotor (Kota Semarang Dalam Angka, 2011), menjadi salah satu obyek yang menarik untuk diteliti. Tingginya jumlah sepeda motor di Kota Semarang mengindikasikan bahwa sebagian besar penduduk di Kota Semarang menggunakan sepeda motor dalam melakukan pergerakan hariannya, tak terkecuali keluarga yang bertempat tinggal di kawasan pusat kota.

Kawasan yang menjadi objek penelitian adalah Kecamatan Semarang Tengah, dengan sampel tiga kelurahan, yaitu Kelurahan Pekunden, Kelurahan Miroto, dan Kelurahan Gabahan. Pertimbangan dalam memilih wilayah studi tersebut adalah karena Kecamatan Semarang Tengah adalah kecamatan dengan ratio kepemilikan sepeda motor tertinggi di kawasan pusat Kota Semarang. Begitu pula dengan ketiga kelurahan yang menjadi objek penelitian, yang merupakan kelurahan-kelurahan dengan angka ratio kepemilikan sepeda motor yang paling tinggi di Kecamatan Semarang Tengah. Objek penelitian secara visual dapat dilihat pada Gambar 1.



Sumber: Bappeda Kota Semarang, 2010

Gambar 1 Peta Kecamatan Semarang Tengah

VARIABEL PENELITIAN

Perilaku Perjalanan

Srinivasan (2004) menyatakan bahwa perilaku perjalanan berkaitan dengan perilaku manusia dalam menentukan pola perjalanan yang akan dilakukan, dengan terlebih dahulu memutuskan pola aktivitas sehari-hari. Menurut Kitamura (2010) aspek perilaku perjalanan yang dapat terukur dibagi dalam lima komponen, yaitu frekuensi perjalanan, waktu tempuh perjalanan, biaya perjalanan, jarak tempuh perjalanan, dan pemilihan moda. Aspek pemilihan moda pada makalah ini sudah ditentukan sebagai sepeda motor saja, sehingga keempat aspek perilaku perjalanan lainnya menjadi variabel terikat dalam penelitian ini, dengan dasar bahwa aspek perilaku perjalanan tersebut bersifat kuantitatif atau dapat diukur.

Aktivitas

Pada dasarnya, permintaan perjalanan merupakan turunan dari permintaan aktivitas, dengan individu menyusun jadwal aktivitas sehari-hari terlebih dahulu dan kemudian muncul keputusan dalam menentukan pola aktivitas dan perjalanan yang akan dilakukan. Aktivitas dikelompokkan menjadi enam kategori (Ettema, et al, 2006), yaitu aktivitas bekerja, aktivitas rumah tangga di luar rumah, aktivitas rumah tangga di dalam rumah, rekreasi, aktivitas luang di dalam rumah, dan keperluan pribadi di luar rumah. Terkait dengan aspek waktu, pola aktivitas harian dapat dibedakan menjadi aktivitas hari kerja dan aktivitas akhir pekan. Perbedaan pola aktivitas pada hari kerja dan pada akhir pekan mempengaruhi pola perjalanan seseorang sehingga perilaku perjalanannya pun berbeda (Agarwal, 2004).

Aspek Spasial

Dalam kaitannya terhadap perilaku perjalanan aspek spasial merupakan bentuk dan struktur kota memiliki unsur-unsur yang dapat mempengaruhi perilaku perjalanan. Unsur-unsur spasial yang memiliki pengaruh terhadap perilaku perjalanan menurut Yunus (2005) adalah aksesibilitas atau jarak jangkauan pelayanan angkutan umum, jarak terhadap pusat kota, dan jarak terhadap fasilitas local, seperti lokasi-lokasi kerja, sekolah, fasilitas belanja dan fasilitas rekreasi.

Aspek Sosial-Demografi

Menurut Gliebe dan Koppelman dalam Ettema, et al. (2006) perilaku perjalanan turut dipengaruhi aspek sosial-demografi. Aspek ini meliputi aspek gender, struktur usia, pendidikan terakhir, struktur rumah tangga, dan aspek kepemilikan kendaraan pribadi.

Aspek Ekonomi

Menurut Levinson (1999) aspek ekonomi turut mempengaruhi perilaku perjalanan individu dalam rumah tangga. Hal ini mencakup aspek pendapatan, aspek pengeluaran

rumah tangga, yang diklasifikasikan menjadi pengeluaran konsumsi, pengeluaran non-konsumsi, dan biaya transportasi, status pekerjaan, dan jenis pekerjaan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan positivistik, yang menekankan pada pencarian jawaban atas fenomena atau fakta-fakta di lapangan yang disesuaikan dengan teori atau temuan studi yang telah ada sebelumnya. Metode yang digunakan dalam penelitian adalah metode kuantitatif, dengan tipe data yang diolah adalah data kuantitatif yang didapat dari hasil pengumpulan data di lapangan melalui observasi dan kuesioner.

Tabel 1 Variabel Penelitian

Variabel	Kode	Sub Variabel	Satuan
Variabel Terikat			
Aspek perilaku perjalanan yang dapat terukur	Y1	<i>Travel frequency</i>	Jumlah pergerakan
	Y2	<i>Travel time</i>	menit
	Y3	<i>Travel cost</i>	rupiah
	Y4	<i>Travel distance</i>	km
Variabel Bebas			
Aspek spasial lokasi permukiman di pusat kota	X1	Jarak ke AUP	km
	X2	Jarak ke pusat kota	km
	X3	Jarak ke lokasi kerja	km
	X4	Jarak ke sekolah	km
	X5	Jarak ke lokasi belanja	km
	X6	Jarak ke lokasi rekreasi	km
Aspek sosial-demografi dan ekonomi	X7	Jumlah orang dewasa	jiwa
	X8	Jumlah anak	jiwa
	X9	Jumlah motor	unit
	X10	Pendapatan	juta rupiah
	X11	Pengeluaran konsumsi	persen
	X12	Pengeluaran non-konsumsi	persen
	X13	Pengeluaran biaya transportasi	persen
	X14	Struktur usia	usia
Aspek alokasi waktu aktivitas harian pasangan suami istri	X15	Aktivitas bekerja	menit
	X16	Aktivitas belanja	menit
	X17	Aktivitas mengantar anggota keluarga	menit
	X18	Aktivitas keperluan lain	menit
	X19	Aktivitas olahraga	menit
	X20	Aktivitas rekreasi	menit
	X21	Aktivitas makan di luar	menit
	X22	Aktivitas jalan-jalan	menit
	X23	Aktivitas sekolah	menit
	X24	Aktivitas mengunjungi kerabat	menit

Teknik sampling dilakukan dengan pengambilan sampel yang mewakili populasi, dengan pertimbangan harus representatif untuk dijadikan sumber informasi (Sugiyono, 2008). Teknik sampling yang digunakan adalah *random sampling*, yang menekankan bahwa semua elemen populasi mempunyai kemungkinan yang sama untuk dijadikan sampel.

Untuk menentukan ukuran sampel digunakan rumus Slovin (Bungin, 2010). Dari hasil perhitungan dengan tingkat kepercayaan 90%, dengan nilai *sampling error* 0,1, diperoleh ukuran sampel sebanyak 100 rumah tangga. Jumlah tersebut selanjutnya didistribusikan kepada tiga kelurahan secara proporsional.

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode statistik deskriptif kuantitatif. Metode analisis deskriptif-kuantitatif digunakan dalam mengidentifikasi karakteristik spasial, karakteristik sosial-demografi, karakteristik ekonomi, serta karakteristik alokasi waktu aktivitas dan pola pergerakan harian. Selain itu digunakan analisis regresi linier untuk membentuk model hubungan antara variabel terikat dengan satu atau lebih variabel bebas. Hasil analisis regresi nantinya akan membentuk suatu persamaan regresi yang dapat digunakan untuk memprediksi nilai variabel terikatnya, sehingga dapat menjadi masukan dalam perencanaan jangka panjang. Berdasarkan uraian tersebut disusun suatu kerangka konseptual model persamaan regresi linier yang ditampilkan pada Tabel 1.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perilaku Perjalanan Suami dan Istri Saat Hari Kerja dan Akhir Pekan

Perilaku perjalanan seseorang pada dasarnya terbentuk dari pengaruh aspek-aspek, seperti aspek sosial-demografi, aspek ekonomi, aspek spasial, dan aspek aktivitas. Pengaruh tersebut memberikan dampak yang berbeda pada perjalanan dengan skala rumah tangga, dengan pelaku utamanya adalah pasangan suami dan istri. Menurut Agarwal (2004) perbedaan perilaku perjalanan seseorang juga dapat diidentifikasi pada saat hari kerja dan pada saat akhir pekan, yang disebabkan oleh perbedaan aktivitas yang dilakukan.

Tabel 2 Variabel yang Mempengaruhi Perilaku Perjalanan Pasangan Suami Istri Saat Hari Kerja

Variabel Bebas	Kode	Suami				Istri			
		TF	TT	TC	TD	TF	TT	TC	TD
Aspek Spasial	Jarak ke AUP								-3,732
	Jarak ke pusat kota								3,781
	Jarak ke lokasi kerja		2,887	179,773	1,553				0,266
	Jarak ke sekolah			-119,981			1,328		
	Jarak ke lokasi belanja								
	Jarak ke lokasi rekreasi								-42,302
Aspek Sosial-Ekonomi	Jumlah orang dewasa			769,266					
	Jumlah anak usia 0-17								
	Jumlah motor							628,163	
	Pendapatan					0,368	3,776		
	Pengeluaran konsumsi	-13,457				-8,403			
	Pengeluaran non konsumsi	5,059							
	Pengeluaran transportasi			7121,120					
	Usia								
Aspek Alokasi Waktu Aktivitas	Aktivitas bekerja	0,002		1,719		0,002	0,025	2,388	0,008
	Aktivitas belanja		0,141						
	Aktivitas mengantar anggota keluarga	0,065	0,769	29,349	0,242	0,152	0,892	77,809	0,197
	Aktivitas keperluan lain	0,027							
	Aktivitas olahraga								
	Aktivitas rekreasi								
	Aktivitas makan di luar	0,033	0,352	22,287					
	Aktivitas jalan-jalan								
	Aktivitas sekolah								
	Aktivitas mengunjungi kerabat								-11,896

Keterangan: TF = *travel frequency*; TT = *travel time*; TC = *travel cost*; TD = *travel distance*

Berdasarkan hasil analisis regresi linier dapat diketahui variabel-variabel bebas yang mempengaruhi masing-masing aspek perilaku perjalanan. Pada studi ini digunakan tingkat kepercayaan sebesar 90% dengan nilai *sampling error* sebesar 0,10. Selain itu dapat diketahui nilai koefisien (B) variabel yang nantinya dimasukkan ke dalam persamaan regresi. Hasil analisis regresi linier perilaku perjalanan rumah tangga pada hari kerja selengkapnya ditampilkan pada Tabel 2.

Berdasarkan hasil analisis yang ditampilkan pada Tabel 2 dapat diketahui bahwa variabel aktivitas mengantar anggota keluarga merupakan variabel yang mempengaruhi semua aspek perilaku perjalanan, baik suami maupun istri, pada hari kerja, dengan nilai koefisien positif. Hal tersebut mengindikasikan bahwa suami memiliki peran ganda dalam rumah tangga. Selain aktif bekerja, suami juga mendukung pergerakan anggota keluarga lainnya, baik istri maupun anak. Begitu pula dengan istri, dengan 53% dari total responden istri menjalankan peran sebagai ibu rumah tangga serta berperan dalam mendukung pergerakan anggota keluarga lain, khususnya anak.

Tabel 3 Variabel yang Mempengaruhi Perilaku Perjalanan Suami Istri Saat Akhir Pekan

Variabel bebas	Kode	Suami				Istri				
		TF	TT	TC	TD	TF	TT	TC	TD	
Aspek Spasial	Jarak ke AUP	X1								
	Jarak ke pusat kota	X2								
	Jarak ke lokasi kerja	X3		1,289	87,952	0,650				
	Jarak ke sekolah	X4								
	Jarak ke lokasi belanja	X5						1,532		
	Jarak ke lokasi rekreasi	X6							0,479	
	Jumlah orang dewasa	X7								
Aspek Sosial-Ekonomi	Jumlah anak	X8				0,368	2,826			
	Pendapatan	X9				0,391	3,252			
	Pengeluaran konsumsi	X10							38,925	
	Pengeluaran non konsumsi	X11	4,127			27,342				
	Pengeluaran transportasi	X13								
	Usia	X14								
Aspek Waktu Aktivitas	Aktivitas bekerja	X15			2,503	0,011		0,019	1,850	0,006
	Aktivitas belanja	X16								
	Aktivitas mengantar anggota keluarga	X17	0,032	0,499	29,262	0,108	0,083	0,590	40,352	0,137
	Aktivitas keperluan lain	X18	0,007							
	Aktivitas olahraga	X19		0,122	15,331	0,045		0,121		
Aspek Alokasi Waktu	Aktivitas rekreasi	X20		0,179	7,856	0,079		0,198	9,529	0,080
	Aktivitas makan di luar	X21	0,020	0,210			0,019	0,188		0,092
	Aktivitas jalan-jalan	X22	0,006				0,010	0,139	8,242	0,026
	Aktivitas sekolah	X23								
	Aktivitas mengunjungi kerabat	X24	0,006	0,134	5,410	0,065	0,011	0,183	7,277	0,072

Keterangan: TF = *travel frequency*; TT = *travel time*; TC = *travel cost*; TD = *travel distance*

Variabel-variabel lain yang mempengaruhi adalah aktivitas bekerja, aktivitas makan di luar dan aktivitas belanja pada suami, serta aktivitas mengunjungi kerabat pada istri, serta beberapa aspek spasial, sosial-demografi, dan ekonomi yang turut mempengaruhi dengan nilai koefisien positif maupun negatif. Salah satu variabel yang memiliki nilai koefisien negatif adalah jarak ke pelayanan angkutan umum, yang dapat diindikasikan bahwa jarak rumah ke pelayanan AUP berbanding terbalik pada jarak

tempuh perjalanan istri, yang berarti bahwa istri tetap bergantung pada penggunaan sepeda motor dibandingkan menggunakan angkutan umum, sekalipun jaraknya dekat dengan lokasi rumah. Kondisi tersebut berbeda dengan hasil penelitian Naess (2005) yang menyatakan bahwa semakin dekat jarak rumah dengan pelayanan angkutan umum di pusat kota, akan menyebabkan frekuensi perjalanan seseorang dengan angkutan umum meningkat.

Pada saat akhir pekan perilaku perjalanan pasangan suami istri juga menunjukkan kondisi yang tidak jauh berbeda dengan pada hari kerja, yaitu masih didominasi oleh aktivitas mengantar anggota keluarga. Selain itu perilaku perjalanan pasangan suami istri juga dipengaruhi oleh alokasi waktu aktivitas untuk olahraga, rekreasi, mengunjungi kerabat, dan makan di luar rumah. Variabel yang mempengaruhi perilaku perjalanan pasangan suami istri pada saat akhir pekan dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 4 Model Perilaku Perjalanan Pasangan Suami Istri Saat Hari Kerja dan Akhir Pekan

Hari Kerja	Suami	R ²	Istri	R ²
Travel Frequency	Y1 = 4,999 - 13,457 X11 + 5,059 X12 + 0,002 X15 + 0,065 X17 + 0,027 X18 + 0,033 X21	0,571	Y1 = 1,454 + 0,368 X10 - 8,403 X11 + 0,002 X15 + 0,152 X17	0,600
Travel Time	Y2 = 22,242 + 2,887 X3 + 0,141 X16 + 0,769 X17 + 0,352 X21	0,661	Y2 = 9,131 + 1,328 X4 + 3,776 X10 + 0,025 X15 + 0,892 X17	0,550
Travel Cost	Y3 = 179,773 X3 - 119,981 X4 + 769,266 X7 + 7121,120 X13 + 1,719 X15 + 29,349 X17 + 22,287 X21	0,561	Y3 = 969,760 - 42,302 X6 + 628,163 X9 + 2,388 X15 + 77,809 X17 - 11,896 X24	0,520
Travel Distance	Y4 = 3,503 + 1,553 X3 + 0,242 X17	0,711	Y4 = -1,042 - 3,732 X1 + 3,781 X2 + 0,266 X3 + 0,008 X15 + 0,197 X17	0,426
Akhir Pekan	Suami	R ²	Istri	R ²
Travel Frequency	Y1 = 3,030 + 4,127 X12 + 0,032 X17 + 0,007 X18 + 0,020 X21 + 0,006 X22 + 0,006 X24	0,531	Y1 = -1,157 + 0,368 X8 + 0,391 X10 + 0,083 X17 + 0,019 X21 + 0,010 X22 + 0,011 X24	0,480
Travel Time	Y2 = 15,527 + 1,289 X3 + 0,499 X17 + 0,122 X19 + 0,179 X20 + 0,210 X21 + 0,134 X24	0,659	Y2 = -16,183 + 1,532 X4 + 2,826 X8 + 3,252 X10 + 0,019 X15 + 0,590 X17 + 0,121 X19 + 0,198 X20 + 0,188 X21 + 0,139 X22 + 0,183 X24	0,693
Travel Cost	Y3 = 109,227 + 87,952 X3 + 2,503 X15 + 29,262 X17 + 15,331 X19 + 7,856 X20 + 5,410 X24	0,534	Y3 = -550,789 + 1,850 X15 + 40,352 X17 + 9,529 X20 + 8,242 X22 + 7,277 X24	0,516
Travel Distance	Y4 = 0,495 + 0,650 X3 + 27,342 X12 + 0,011 X15 + 0,108 X17 + 0,045 X19 + 0,079 X20 + 0,065 X24	0,659	Y4 = -10,486 + 0,479 X4 + 38,925 X11 + 0,006 X15 + 0,137 X17 + 0,080 X20 + 0,092 X21 + 0,026 X22 + 0,072 X24	0,696

Model Perilaku Perjalanan Pasangan Suami Istri Saat Hari Kerja dan Akhir Pekan

Berdasarkan hasil analisis regresi linier yang ditampilkan pada Tabel 4 dapat diketahui bahwa terdapat beberapa variabel bebas yang sama dalam mempengaruhi perilaku perjalanan pada hari kerja dan akhir pekan, yaitu aktivitas mengantar anggota keluarga, aktivitas bekerja, dan jarak ke lokasi kerja. Namun terdapat beberapa variabel bebas lain yang mempengaruhi perilaku perjalanan pada akhir pekan, yaitu aktivitas non-harian, seperti olahraga, rekreasi, makan di luar, jalan-jalan, dan mengunjungi kerabat. Hal tersebut disebabkan oleh aktivitas non-harian yang mengalami peningkatan seiring dengan waktu luang yang didapat dari sisa aktivitas bekerja pada akhir pekan yang cenderung meningkat. Hal ini sesuai dengan pernyataan Agarwal (2004) bahwa pola-pola aktivitas pada hari kerja dan pada akhir pekan cenderung berbeda sehingga menyebabkan perilaku perjalanan seseorang juga berbeda. Dari hasil analisis regresi linier perilaku perjalanan rumah tangga pada hari kerja dan akhir pekan dapat dirumuskan model persamaan regresi yang ditampilkan pada Tabel 4.

KESIMPULAN

Berdasarkan studi ini diketahui bahwa peran suami dan istri dalam rumah tangga menyebabkan keduanya memiliki aktivitas yang berbeda sehingga perilaku perjalanannya pun berbeda. Ditemukan pada wilayah studi bahwa 97% dari total responden suami berstatus aktif bekerja sedangkan untuk istri hanya 47% dari total responden yang bekerja.

Perilaku perjalanan rumah tangga juga ditemukan berbeda antara saat hari kerja dengan saat akhir pekan. Berdasarkan hasil analisis regresi diketahui bahwa variabel yang paling mempengaruhi perilaku perjalanan rumah tangga pada hari kerja adalah aktivitas mengantar anggota keluarga. Hal tersebut mengindikasikan bahwa suami dan istri memiliki peran ganda dalam rumah tangga, yaitu selain aktif bekerja dan melakukan aktivitas rumah tangga, pasangan suami istri juga ikut mendukung pergerakan anggota keluarga lainnya.

Variabel bebas yang mempengaruhi aspek perilaku perjalanan rumah tangga pada akhir pekan adalah variabel aktivitas non-harian, seperti mengunjungi kerabat, rekreasi, dan jalan-jalan. Hal ini mengindikasikan bahwa aktivitas non-harian, baik pada suami maupun pada istri, sama-sama meningkat pada akhir pekan. Hasil analisis menunjukkan bahwa 80% pergerakan suami istri pada akhir pekan didominasi oleh untuk aktivitas rekreasi dan dilakukan secara bersama-sama.

DAFTAR PUSTAKA

- Agarwal, A. 2004. *A Comparison of Weekend and Weekday Travel Behaviour Characteristics in Urban Area*. Unpublished Thesis. Tampa, FL: University of South Florida.
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Semarang. 2010. *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Tahun 2010-2030*. Semarang.
- Badan Pusat Statistik Jawa Tengah. 2011. *Kota Semarang dalam Angka 2011*. Semarang.
- Bungin, M. B. 2010. *Metodologi Penelitian Kuantitatif Komunikasi, Ekonomi, dan Kebijakan Publik serta Ilmu-Ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Chatman D. G. 2008. *Residential Choice, The Built Environment, and Non-work Travel: Evidence Using New Data and Methods*. University of California. Berkeley, CA.
- Ettema, D, Schwanen, T, Timmermans, H. 2007. *The Effect of Location, Mobility and Socio-Demographic Factors on Task and Time Allocation of Households*. *Transportation* 34 (1): 89-105.
- Kitamura, R. 2010. *Life Style and Travel Demand*. University of California, Davis, CA.
- Levinson, D. M. 1999. *Life-Cycle, Money, Space, and the Allocation of Time*. *Transportation* 26 (1):141-171.

- Naess, P. 2005. *Residential Location Affects Travel Behaviour-But How and Why? The Case of Copenhagen Metropolitan Area*. Aalborg University. Aalborg.
- Srinivasan, S. 2004. *Modeling Household Interactions in Daily Activity Generation*. Unpublished Ph.D. Dissertation, Austin, TX: the University of Texas.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Yoon, S.Y. and Goulias, K.G 2010. *The Impact of Time-Space Prism Accessibility on Time Allocation and its Propagation Through Intra-Household Interaction*. Santa Barbara, CA: University of California.
- Yunus, H. S. 2005. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.