

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Pola Pergerakan

Terdapat beberapa faktor terjadinya pergerakan atau mobilitas salah satunya adanya aktivitas penduduk yang dilakukan di wilayah yang bukan tempat tinggalnya, sehingga antar wilayah dan ruang memiliki keterkaitan yang sangat berperan dalam terbentuknya perjalanan dan pola pergerakan (Sari, 2020). Pola perjalanan dipengaruhi oleh letak pusat kegiatan perkotaan seperti lokasi perdagangan, perkantoran, sekolah, rumah sakit, tempat wisata dan lain-lain. Pola perjalanan terdiri dari tiga hal, yaitu frekuensi perjalanan, tujuan perjalanan, dan moda perjalanan.

Pola pergerakan dapat dibedakan menjadi dua yaitu pergerakan spasial dan pergerakan tidak spasial. Pergerakan spasial adalah pergerakan yang memiliki batas ruang dalam suatu wilayah yang berhubungan dengan distribusi spasial seperti alasan seseorang melakukan pergerakan, waktu orang melakukan perjalanan, dan jenis kendaraan yang dikendarai, sedangkan pergerakan tidak spasial adalah pergerakan yang tidak memiliki batas ruang di suatu wilayah, serta membahas mengenai faktor seseorang melakukan pergerakan, waktu seseorang melakukan pergerakan dan jenis kendaraan yang digunakan untuk melakukan pergerakan (Sari, 2020).

Hasil penelitian ini sejalan dengan pendapat (Krisdiantoro, Karyanto, and Praja W 2021) menyatakan bahwa :

Pola pergerakan di bagi menjadi dua yaitu pola pergerakan spasial dan non spasial. Pola pergerakan spasial merupakan bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan kegiatan tertentu di lokasi yang dituju, dan lokasi tersebut ditentukan oleh tata guna lahan kota tersebut, pola pergerakan spasial dipengaruhi pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang. Pola pergerakan spasial semua ciri pergerakan yang berkaitan dengan aspek tidak spasial, diantaranya sebab terjadinya pergerakan, waktunya, jenis sarana yang digunakan (h.3).

Konsep dasar pola pergerakan yaitu suatu perjalanan yang dilakukan seseorang yang memiliki tujuan atau melakukan kegiatan tertentu di wilayah yang dituju, dan lokasi tersebut dipengaruhi oleh tata guna lahan wilayah tersebut. Faktor terjadinya pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan. Maksud perjalanan dikelompokkan sesuai dengan ciri yang mendasarinya, yaitu ciri yang terkait ekonomi, sosial, budaya, pendidikan, dan agama. Jika diamati lebih jauh lagi akan ditemukan fakta pergerakan bahwa lebih dari 90% perjalanan berbasis tempat tinggal, artinya mereka memulai perjalanan dari tempat tinggal atau rumah dan mengakhiri perjalanan kembali ke rumah (Sari, 2020).

Waktu terjadi pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan kapan seseorang melakukan aktivitasnya. Menurut (Tamin 2000) pola kerja biasanya dimulai pada pukul 08.00 dan selesai pada pukul 16.00. Dalam hal berikut dapat di ketahui pada pukul 06.00 sampai 08.00 ditemukan perjalanan dengan tujuan bekerja, kemudian pada

sore hari sekitar pukul 16.00 sampai 18.00 ditemukan perjalanan dengan tujuan pulang kerumah masing-masing.

Menurut Tamin dalam (Sari, 2020), pergerakan lalu - lintas pada suatu wilayah akan dipengaruhi oleh dua jenis zona yaitu zona eksternal dan zona internal. Zona eksternal adalah zona yang berada di luar daerah kajian yang biasanya dianggap sedikit memberi pengaruh dalam pergerakan lalu - lintas dalam suatu daerah kajian tertentu. Zona internal adalah adalah zona yang berada di dalam daerah kajian yang dianggap sangat berpengaruh terhadap pergerakan arus lalu lintas dalam suatu daerah kajian tertentu. Suatu daerah kajian transportasi dibatasi oleh daerah kajian disekelilingnya atau yang disebut garis kordon dan semua informasi transportasi yang bergerak didalamnya harus diketahui. Terdapat beberapa pola pergerakan dari transportasi perkotaan yang dapat diamati yaitu :

1. Maksud Perjalanan Transportasi

Maksud perjalanan transportasi perkotaan berkaitan secara langsung terhadap aktivitas perkotaan yang merupakan turunan dari aktivitas tersebut. Pergerakan memiliki maksud tertentu seperti berbelanja, bisnis, melakukan aktivitas ekonomi serta pendidikan (Sari, 2020)

2. Pemilihan Moda Transportasi

Pemilihan moda transportasi merupakan tahapan pemilihan jenis alat angkut yang akan digunakan untuk melakukan perjalanan. Pilihan adalah kendaraan pribadi atau

angkutan umum sesuai dengan dana yang dimiliki oleh orang tersebut, hal ini disebabkan seseorang yang memiliki kehidupan sosial yang beragam sehingga menimbulkan golongan tertentu yaitu *captive* dan *choice*. *Captive* merupakan suatu golongan dimana mereka hanya mempunyai satu pilihan moda saja untuk melakukan mobilitasnya. Sedangkan *choice* merupakan suatu golongan dimana mereka mempunyai beberapa pilihan dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya. Biasanya moda yang dipilih adalah yang mempunyai rute terpendek, tercepat, termurah atau kombinasi ketiganya. Faktor lain yang mempengaruhi adalah tingkat keamanan dan kenyamanan (Sari, 2020).

Menurut Algadrie (2020) ciri-ciri fasilitas moda transportasi yang dapat mempengaruhi seseorang memilih moda dikategorikan menjadi dua yaitu faktor kuantitatif dan faktor kualitatif. Faktor kuantitatif seperti waktu perjalanan, biaya transportasi, ketersediaan ruang dan tarif parkir. Sedangkan faktor kualitatif seperti kenyamanan dan keamanan, kendala maupun keteraturan. Menurut

3. Tujuan Perjalanan

Pergerakan di suatu wilayah mempunyai asal dan tujuan yang pasti. Dalam mengidentifikasi suatu pola pergerakan yang signifikan pada aliran perjalanan harus diketahui kategori asal, tujuan serta waktu perjalanan (Sari, 2020). Menurut Tamin dalam (Damayanti 2016), mobilitas atau pergerakan terjadi apabila

terdapat aktifitas yang di lakukan yang berada bukan pada tempat tinggalnya yang mana antar wilayah ruang sangat berperan dalam menciptakan pola sebaran tata guna lahan yang sangat berpengaruh dalam pola perjalanan.

4. Frekuensi Perjalanan

Frekuensi Perjalanan merupakan intensitas perjalanan yang dilakukan dengan maksud dan tujuan tertentu. Frekuensi perjalanan dapat dilihat dari frekuensi perjalanan seseorang. Seperti pola harian, pola mingguan serta pola musiman. Pola harian merupakan frekuensi yang dilakukan dalam waktu satu hari, biasanya perjalanan dengan waktu yang singkat. Pola mingguan merupakan frekuensi perjalanan yang dilakukan dalam batas waktu satu minggu, aktivitas dalam pola mingguan biasanya menghabiskan waktu tempuh yang lama. Pola musiman merupakan frekuensi perjalanan yang dilakukan secara musiman, biasanya hanya dilakukan pada musim liburan (Sari, 2020).

B. Mobilitas (Pergerakan)

1. Pengertian Mobilitas (Pergerakan)

Mobilitas adalah perpindahan penduduk dari suatu tempat ke tempat lain dengan tujuan tertentu.

Hasil penelitian ini sejalan dengan pendapat Lipton (Dalam Budi Imam, 2019) menyatakan bahwa “mobilitas penduduk adalah gerakan penduduk dari suatu wilayah ke wilayah lain untuk mendapatkan suatu tujuan” (h.10).

Mobilitas penduduk dibedakan menjadi mobilitas penduduk vertikal dan mobilitas penduduk horizontal. Mobilitas

penduduk vertikal sering disebut dengan perubahan status pekerjaan. Seseorang yang mula-mula bekerja di sektor pertanian sekarang bekerja di sektor non pertanian. Mobilitas penduduk horizontal atau sering disebut mobilitas penduduk geografis yaitu gerak (*movement*) penduduk yang melintas batas wilayah menuju wilayah lain dalam periode waktu tertentu (Alamin, Adyatma, & Arisanty, 2015). Mobilitas horizontal dibedakan menjadi dua yaitu mobilitas (pergerakan) permanen (migrasi) dan mobilitas non-permanen atau migrasi sirkuler. Mobilitas permanen adalah pergerakan atau perpindahan penduduk dari suatu daerah ke daerah lain yang memiliki niat untuk menetap di daerah tujuan, sedangkan mobilitas non permanen adalah perpindahan penduduk dari ke tempat lain yang tidak memiliki niat untuk menetap di daerah tujuan mobilitas penduduk non permanen dapat dibedakan menjadi dua, pertama mobilitas penduduk ulang-alik (*commuter*) yang dapat diartikan sebagai pergerakan penduduk dari tempat asal ke tempat tujuan dalam batas waktu tertentu dengan kembali ke tempat asal pada hari itu juga, yang kedua adalah pergerakan penduduk dari daerah asal ke daerah tujuan lebih dari satu hari.

Mobilitas penduduk dapat diartikan ke dalam tipe perjalanan yaitu perjalanan menuju kota, daerah pinggiran menuju ke kota, daerah pinggiran menuju menuu daerah pinggiran dan *commuting* (Wibowo, Muryani, and Suwarto

2015). Mobilitas penduduk juga berkaitan dengan pembangunan karena mobilitas penduduk ialah bagian dari proses pembangunan yang dapat diartikan tidak ada pembangunan tanpa adanya mobilitas penduduk dan sebaliknya tidak ada mobilitas penduduk tanpa adanya pembangunan. Pembangunan di kota yang menyebabkan perkembangan kota terjadi dapat menyebabkan daya tarik pada masyarakat sehingga masyarakat dari daerah lain melakukan pergerakan dengan maksud dan tujuan yang berbeda seperti untuk bekerja maupun untuk melanjutkan pendidikan.

Selain tujuan penduduk melakukan pergerakan untuk bekerja mobilitas juga disebabkan oleh penduduk yang akan melanjutkan pendidikan seperti melanjutkan ke perguruan tinggi yang ada di kota. Kehadiran penduduk atau mahasiswa tersebut dapat menyebabkan peningkatan mobilitas dari daerah asal ke daerah tujuan. Hal tersebut dikarenakan adanya prasarana transportasi dan komunikasi yang memadai. Mahasiswa dari daerah luar kota rata-rata membawa kendaraan pribadi seperti sepeda motor dari daerah asalnya. Dampak negatif dari mobilitas penduduk adalah keselamatan dari pelaku mobilitas. Mobilitas juga mengakibatkan kemacetan yang dapat berdampak juga pada kecelakaan lalu lintas (Nasution and Christiawan 2018).

Mobilitas dapat dinilai dari tingginya bangkitan dan tarikan dari suatu tempat ke tempat yang lain karena mobilitas juga dapat dikaitkan dengan tingkat kelancaran perjalanan atau aksesibilitas. Tingkat kelancaran dapat dihubungkan dengan kecepatan dan volume kendaraan atau transportasi, karena kecepatan atau waktu perjalanan adalah sebuah karakteristik penting bagi mutu pelayanan transportasi.

Waktu tempuh merupakan salah satu aksesibilitas atau tingkat kenyamanan perjalanan. Waktu tempuh memiliki kendala seperti jumlah berhenti per mil dan kelambatan-kelambatan (Morlok 1978). Aksesibilitas perjalanan dapat diukur dalam beberapa aspek seperti waktu perjalanan, kenyamanan, keamanan, biaya.

Waktu tempuh perjalanan adalah hal yang penting bagi pelaku mobilitas atau pengguna transportasi. Waktu perjalanan juga erat kaitannya dengan volume kendaraan, apabila volume kendaraan meningkat maka kecepatannya akan berkurang atau biasa dikenal dengan kemacetan. Hal tersebut berakibat pada kenyamanan dalam mengemudi moda kendaraan.

2. Mobilitas Ulang-Alik

Menurut Dumin (2019) Migrasi merupakan contoh dari fenomena geografi. Pada masalah migrasi dapat melibatkan dua wilayah yang saling berhubungan satu sama lain. Fenomena yang ada di wilayah asal migrasi berhubungan dengan fenomena

yang ada di wilayah tujuan migrasi. Dari hal tersebut terbentuklah suatu proses migrasi.

Arsyad dalam (Dumin, 2019) mengemukakan bahwa migrasi ialah proses memilih yang mempengaruhi individu-individu dengan karakteristik ekonomi, pendidikan, sosial, dan demografis. Penyebab mobilitas penduduk sering dikaitkan dengan faktor penarik dan faktor pendorong. Faktor penarik ialah segala kegiatan yang menjadikan seseorang untuk pindah meninggalkan daerah asalnya menuju ke daerah tujuan. Sedangkan faktor pendorong ialah segala kegiatan yang mempengaruhi seseorang untuk meninggalkan daerah asalnya sehingga akan mendorongnya untuk bermigrasi ke daerah tujuannya. Kegiatan mobilitas ulang-alik (*Commuting*) merupakan salah satu bentuk migrasi. Hal tersebut seperti penduduk yang melakukan kegiatan pada pagi hari dan pulang pada sore hari atau malam hari sehingga dapat menyebabkan penambahan jumlah penduduk di daerah tujuan pada siang harinya.

Hal ini sejalan dengan pendapat Suryadi (2019) yang menyatakan bahwa :

Komuter merupakan salah satu bentuk mobilitas non permanen yang keberadaannya semakin menonjol terutama pada kota-kota besar dan sekitarnya. Oleh karena sifatnya yang non permanen, maka keberadaan komuter tidak mempengaruhi jumlah penduduk secara administratif, namun mempengaruhi penggunaan fasilitas umum, sosial dan lingkungan pada daerah

tujuan. Pada daerah yang menjadi tujuan komuter, timbul istilah penduduk siang dan penduduk malam. Penduduk siang dipengaruhi oleh komuter yang datang pada pagi hari atau siang hari untuk bekerja, sekolah atau aktivitas lainnya dan pada sore atau malam hari komuter kembali ke daerah tempat tinggalnya (h.300).

Daerah perkotaan merupakan daerah pusat ekonomi yang dilengkapi berbagai fasilitas umum seperti fasilitas pendidikan, kesehatan, pusat perbelanjaan serta hiburan. Hal tersebut yang menjadi daya tarik bagi penduduk untuk datang ke daerah perkotaan. Menurut (Suryadi 2019) di kota besar memiliki banyak pekerjaan dan fasilitas pendidikan yang lebih berkualitas, tetapi pada permukiman dan perumahan masih sulit untuk diperoleh karena harganya belum terjangkau pada setiap kalangan yang menyebabkan kebutuhan penduduk dipenuhi di pinggiran wilayah kota.

Umumnya penduduk akan memilih untuk tinggal dekat dengan daerah tujuan. Daerah tempat tinggal dan lokasi tujuan memiliki perbedaan yang menyebabkan penduduk melakukan kegiatan *commuting* tiap harinya. Pergerakan penduduk yang melakukan kegiatan ditempat yang berbeda dapat mengakibatkan pergerakan penduduk pada setiap hari melakukan perjalanan pergi dan pulang atau mobilitas komuter. Komuter merupakan hasil kesepakatan kegiatan untuk melakukan migrasi dan tidak melakukan migrasi. Daerah yang dekat dengan daerah tujuan biasanya biaya komutasi cenderung lebih sedikit. Pada hal ini jarak merupakan hal yang dapat

menentukan biaya sehingga pelaku *commuting* dapat mempertimbangkan dalam menentukan pola mobilitasnya. Menurut Lee dalam (Pratama, 2018) terdapat beberapa faktor migrasi yaitu sebagai berikut :

- a. Faktor positif yaitu faktor yang dapat memberikan nilai keuntungan jika tinggal di wilayah tersebut
- b. Faktor negatif yaitu faktor yang dapat memberikan kerugian bila tinggal di wilayah tersebut yang berdampak seseorang merasa perlu untuk pindah ke wilayah lain
- c. Faktor netral yaitu segala hal yang tidak berpengaruh terhadap keinginan suatu individu untuk menetap di tempat awal atau pindah ke wilayah lain.

Menurut (Pratama, 2018) selain faktor tersebut terdapat faktor lainnya yang berpengaruh dalam mobilitas penduduk yang berupa biaya, topografi wilayah asal dengan daerah tujuan atau sarana transportasi. Sedangkan menurut Lee dalam (Madfudhoh, 2006) faktor yang mempengaruhi penduduk untuk mengambil keputusan untuk melakukan migrasi adalah faktor penarik, pendorong, dan netral daerah asal, faktor penarik, pendorong, dan netral daerah tujuan, faktor-faktor rintangan, dan faktor pribadi.

3. Faktor Mobilitas (Pergerakan)

Menurut (Puspitosari 2014) mobilitas seseorang dilakukan dari suatu daerah yang dianggap tidak berpotensi ke

daerah yang di anggap lebih berpotensi. Kondisi tersebut dapat disebabkan karena terdapat perbedaan keadaan pada permukaan bumi pada setiap wilayah yang dapat mengakibatkan adanya perbedaan daya dukung lingkungan terhadap kebutuhan makhluk hidup di sekitarnya. Perbedaan tersebut memberikan dampak pada kemampuan suatu daerah untuk memenuhi kebutuhan penduduk pada wilayah tersebut. Pada daerah yang memiliki daya dukung rendah berdampak pada penduduk yang akan berusaha untuk memenuhi kebutuhannya dengan melakukan pergerakan ke daerah dengan tujuan pindah permanen maupun non pemanen (h.12). Hasil penelitian ini sejalan dengan pendapat Sarmita & Treman (2019) yang menyatakan bahwa “faktor penarik positif melakukan mobilitas yaitu daerah tujuan mempunyai sarana pendidikan yang memadai dan lebih lengkap” (h.17).

Seseorang melakukan pergerakan dapat dibedakan berdasarkan beberapa faktor yaitu berdasarkan tujuan, berdasarkan waktu serta berdasarkan jenis orang. Pergerakan berdasarkan tujuan memiliki aktivitas yang sering dilakukan yaitu pergerakan ke tempat kerja, pergerakan ke sekolah atau universitas, pergerakan untuk kepentingan sosial, pergerakan ke pusat perbelanjaan hingga ke lokasi rekreasi. Faktor tujuan yang sering menjadi pergerakan yaitu aktivitas ke tempat bekerja dan

ke lokasi pendidikan karena dua hal tersebut merupakan suatu keharusan yang dilakukan oleh seseorang.

Pergerakan berdasarkan waktu dapat dibedakan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan jam tidak sibuk. Pada jam sibuk yang terjadi pada pagi hari merupakan pergerakan utama yang harus dilakukan setiap hari untuk bekerja dan menuntut ilmu atau aktivitas pendidikan, sedangkan jam sibuk di sore hari adalah pergerakan pulang kembali dari pergerakan utama. Pergerakan berdasarkan jenis orang dapat dibedakan oleh tingkat pendapatan seseorang, tingkat pemilihan moda transportasi hingga ukuran struktur dalam rumah tangga (Sari, 2020).

Oleh sebab itu maka mobilitas penduduk dari daerah asal ke daerah lain baik untuk memenuhi kebutuhan ekonomi maupun untuk melanjutkan pendidikan atau yang lainnya, terdapat tingkah laku penduduk yang berhubungan langsung dengan faktor-faktor geografi pada ruang yang bersangkutan. Faktor tersebut terdapat faktor fisik maupun non fisik, yang berkaitan dengan bentuk permukaan bumi, elevasi, vegetasi, keadaan cuaca yang merupakan faktor fisik yang dapat mempengaruhi gerak yang dilakukan oleh manusia. Alat transportasi, ekonomi, biaya transportasi, kondisi jalan dan kondisi sosial budaya setempat yang merupakan faktor non fisik

yang dapat mempengaruhi penduduk untuk melakukan pergerakan (Puspitosari 2014).

Selain itu perpindahan atau pergerakan penduduk dari desa ke kota disebut dengan istilah urbanisasi. Salah satu penyebab urbanisasi adalah perpindahan penduduk dari desa ke kota. Kegiatan urbanisasi di Indonesia dapat diprediksi dapat lebih banyak disebabkan migrasi dari desa ke kota, hal ini didasarkan pada makin rendahnya pertumbuhan alamiah penduduk di daerah perkotaan (Ningsih 2019).

C. Pendekatan Geografi

Menurut Aksa (2019) geografi merupakan bidang ilmu yang integratif antara aspek fisik dan sosial. Dalam mengkaji fenomena geosfer tidak boleh hanya menyentuh aspek fisik saja. Kajian geosfer harus komprehensif meliputi aspek fisik dan sosial (manusia). Ketika melakukan kajian geosfer, yang paling penting yaitu harus menggunakan tiga pendekatan geografi yaitu keruangan, kelingkungan, dan kompleks wilayah, karena pendekatan tersebut adalah ciri khas geografi yang tidak dimiliki oleh ilmu lain.

Pendekatan keruangan membicarakan tentang analisa sintesis terhadap variasi perbedaan lokasi di permukaan bumi serta faktor-faktor yang paling mempengaruhi perbedaan tersebut. Pada pendekatan kelingkungan menekankan pada hubungan (interaksi) antara manusia dengan lingkungan (alam). Sedangkan pendekatan kompleks wilayah yaitu penggabungan antara keruangan dan

kelingkungan. Dari ketiga pendekatan geografi tersebut menekankan 10 konsep geografi di dalamnya seperti konsep lokasi, jarak, diferensi area, nilai kegunaan, keterjangkauan, pola, morfologi, aglomerasi, interaksi, keterkaitan keruangan.

Dari masing-masing 10 konsep geografi tersebut memiliki indikator faktor geografisnya tersendiri. Seperti halnya konsep lokasi yang dapat membahas tentang jarak dari tempat tinggal ke lokasi tujuan, luas sarana di suatu tempat, juga dapat membahas tentang kebersihan di suatu tempat, kemudian konsep jarak yang dapat membahas jarak tempat dari suatu tempat ke tempat yang lain, biaya yang dikeluarkan, konsep keterjangkauan membahas tentang kondisi medan yang dilalui, cara mencapai suatu lokasi, jenis transportasi, keamanan perjalanan, konsep morfologi yang membahas bentuk permukaan bumi, bencana yang terjadi, konsep pola membahas tentang bentuk atau persebaran fenomena alam ataupun sosial budaya, kemudian konsep aglomerasi yang membahas kecenderungan persebaran yang bersifat mengelompok pada suatu wilayah yang relatif sempit yang paling menguntungkan baik mengingat kesejajaran gejala maupun adanya faktor-faktor umum yang menguntungkan, konsep nilai kegunaan yang membahas fenomena atau sumber-sumber di muka bumi bersifat relatif, tidak sama bagi semua orang atau golongan penduduk tertentu, konsep interaksi membahas peristiwa saling mempengaruhi daya-daya, objek atau tempat satu dengan yang lain.

Setiap tempat mengembangkan potensi sumber dan kebutuhan yang tidak selalu sama dengan apa yang ada di tempat lain, konsep diferensiasi areal yang membahas Integrasi fenomena menjadikan suatu tempat atau wilayah mempunyai corak individualitas tersendiri sebagai suatu region yang berbeda antar tempat atau wilayah, dan yang terakhir adalah konsep keterkaitan keruangan yang membahas keterkaitan persebaran suatu fenomena dengan fenomena yang lain di satu tempat atau ruang, baik yang menyangkut fenomena alam, tumbuhan, atau kehidupan sosial.

D. Sistem Transportasi

Sistem Transportasi adalah gabungan dari dua kata yaitu sistem dan transportasi. Sistem adalah bentuk keterkaitan antara satu variabel dengan variabel lain dalam tatanan yang terstruktur. Sedangkan transportasi adalah suatu usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain (Nur, Rangan, and Mahyuddin 2021). Menurut H.P White (1983) menyatakan bahwa *“transport is used as a means to end : the movement of people and goods from where they are to another place where, for the time being at any rate, their satisfaction or value will be enhanced. Transport creates utilities of place”* yang artinya transportasi digunakan sebagai alat untuk mencapai tujuan : perpindahan orang dan barang tempat mereka berpindah untuk sementara waktu yang menaikkan kepuasan mereka. Transportasi menciptakan utilitas tempat. Hasil penelitian

ini sejalan dengan pendapat Morlok (1991) yang menyatakan bahwa transportasi adalah suatu kegiatan, proses mentransportasikan atau sedang di transportasikan, dan kata kerja *to transport* berarti “memindahkan dari suatu tempat ke tempat yang lain”

Terkait tentang konsep dan dimensi transportasi, Rodrigue (2020) menyatakan bahwa :

Transportation interests geographers for two main reasons. First transport infrastructures, terminals, equipment and networks occupy an important place in space and constitute the basis of a complex spatial system. Second, since geography seeks to explain spatial relationships, networks are of specific interest because they are the main support of these interactions

Artinya transportasi menarik perhatian para ahli geografi karena dua alasan utama yaitu infrastruktur, terminal, peralatan dan jaringan transportasi yang menempati hal yang paling penting dan merupakan dasar dari sistem yang kompleks. Kedua, karena geografi berusaha menjelaskan hubungan spasial, jaringan menjadi perhatian khusus karena merupakan pendukung utama interaksi transportasi. Sistem transportasi merupakan hal yang tidak bisa dipisahkan dari infrastruktur dari setiap daerah baik pedesaan maupun perkotaan maka dari itu transportasi memiliki hubungan yang erat dalam kebijakan ekonomi dan sosial. Transportasi memiliki karakteristik utama yang sering di temukan dalam pekerjaan seperti proses masyarakat yang ingin mengubah sumber-sumber alam menjadi material dan kegiatan yang bermanfaat bagi kehidupannya. Karakteristik tersebut menjadi suatu konsep transportasi sebagai alat

penyaluran kebutuhan baik barang maupun manusia yang dapat dipindahkan dari suatu tempat ke tempat yang lain untuk tujuan tertentu.

Sistem transportasi memiliki berbagai unsur seperti ruang untuk perjalanan, lokasi awal maupun akhir pergerakan, dan alat transportasi. Sistem transportasi memerlukan ruang untuk bergerak dari tempat asal ketempat tujuan untuk berhubungan dengan sistem guna lahan yang berada di wilayah tersebut (Budi Imam 2019). Transportasi yang maju sangat berperan penting bagi mobilitas manusia, yang mana kemajuan transportasi tersebut akan membawa perubahan bagi manusia. semakin tinggi mobilitas maka lebih cepat pula gerakan dan peralatan yang mengalami perubahan dalam kelancaran distribusi yang akan memberi dampak positif yaitu waktu yang lebih singkat untuk melakukan pergerakan (Nur et al. 2021)

Menurut (Nur et al. 2021) terdapat tiga ragam sistem transportasi yaitu :

1. Sistem Kegiatan

Sistem kegiatan memiliki jenis kegiatan yang dapat membangkitkan mobilitas yang dapat menarik pergerakan dalam pemenuhan kebutuhan. Sistem kegiatan terdiri dari sistem pola kegiatan sosial ekonomi kebudayaan. Kemudian pergerakan sangat berkaitan dengan intensitas kegiatan yang dilakukan.

2. Sistem Jaringan

Sistem jaringan adalah moda transportasi dan media sarana dan prasarana tempat transportasi bergerak. Sistem jaringan meliputi sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus, bandara, dan pelabuhan.

3. Sistem pergerakan

Sistem pergerakan timbul karena interaksi antara sistem kegiatan dan jaringan. Sistem pergerakan yang ada merupakan sistem pergerakan manusia.

Dalam sistem transportasi terdapat lima unsur pokok yaitu:

1. Orang yang membutuhkan
2. Barang yang dibutuhkan
3. Moda transportasi sebagai alat angkut
4. Jalan sebagai prasarana angkutan
5. Organisasi yaitu pengelola angkutan

Tekait transportasi dan struktur ruang Rodrigue (2020)

menyatakan bahwa :

All locations are relative to one another. However, locations are not constant as transportation developments change levels of accessibility , and thus the relations between locations. The development of a location reflects the cumulative relationships between transport infrastructure, economic activities and the built-environment. The following factors are particularly important in shaping the spatial structure

Artinya yaitu semula lokasi relatif satu sama lain. Namun lokasi tidak tetap karena perkembangan transportasi mengubah tingkat aksesibilitas, serta hubungan antar lokasi.

Pengembangan suatu lokasi mencerminkan hubungan kumulatif antara infrastruktur transportasi, kegiatan ekonomi, dan lingkungan binaan. Faktor yang sangat penting dalam membentuk struktur ruang menurut Rodrigue (2020) ialah :

1. Biaya. Distribusi spasial kegiatan berkaitan dengan jarak, yaitu gesekannya atau perjalanannya. Keputusan lokasi yang diambil dalam upaya untuk meminimalkan biaya, yang sering berkaitan dengan transportasi aksesibilitas
2. Aksesibilitas. Semua lokasi memiliki tingkat aksesibilitas, tetapi beberapa lebih mudah diakses dari pada yang lain. Jadi sebab transportasi beberapa lokasi dianggap lebih berharga dari pada yang lain
3. Aglomerasi. Ada kecenderungan kegiatan untuk mengambil keuntungan dari lokasi tertentu. Semakin berharga suatu lokasi, semakin besar kemungkinan terjadinya aglomerasi.

E. Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Bangkitan pergerakan merupakan jumlah pergerakan yang ditimbulkan oleh suatu daerah tertentu. Menurut pendapat Miro Dalam (Budi Imam, 2019) Bangkitan perjalanan merupakan perjalanan yang meninggalkan suatu zona atau perjalanan yang menuju suatu zona (h.78).

Jumlah pergerakan dapat dilihat dari banyaknya kegiatan penduduk, karena pergerakan disebabkan oleh kebutuhan manusia untuk melakukan aktivitas demi memenuhi kebutuhannya. Suatu pergerakan mempunyai daerah asal yang menghasilkan pergerakan, dan tujuan yaitu daerah yang menarik pelaku pergerakan. Tarikan merupakan perkiraan jumlah pergerakan yang tertarik menuju ke suatu tata guna lahan atau daerah (Sari, 2020).

Menurut Tamin (2008) model bangkitan pergerakan yaitu perjalanan yang merupakan pergerakan atau mobilitas satu arah dari daerah asal ke daerah tujuan, Mobilitas berbasis rumah yang merupakan pergerakan yang salah satu kedua zona pergerakan tersebut adalah rumah, Mobilitas berbasis bukan rumah yaitu pergerakan yang salah satu kedua zona adalah bukan rumah, Bangkitan pergerakan yaitu pergerakan yang memiliki tempat asal berbasis rumah, tarikan pergerakan yaitu pergerakan yang memiliki tempat asal berbasis rumah dan tujuan bukan rumah, dan yang terakhir tahapan pergerakan yaitu tahapan untuk menetapkan besarnya bangkitan pergerakan yang dihasilkan rumah tangga berbasis rumah maupun bukan rumah dalam selang waktu tertentu (Wibowo et al. 2015).

F. Penelitian yang Relevan

Pada penelitian ini terdapat dua penelitian terdahulu yaitu :

1. Penelitian yang dilakukan oleh Rabul Alamin pada tahun 2014 yang berjudul “Faktor Yang Mempengaruhi Mobilitas Ulang-

Alik Penduduk Kecamatan Tamban Menuju Kota Banjarmasin” yang terdapat persamaan dan perbedaan dengan penelitian ini yaitu:

a. Persamaan

Persamaan dari kedua penelitian ini terletak pada objek yang dikaji yaitu faktor geografi yang mempengaruhi mobilitas ulang-alik serta analisis yang digunakan yaitu analisis persentase deskriptif.

b. Perbedaan

Perbedaan dari kedua penelitian ini yaitu terletak pada lokasi penelitian. Lokasi penelitian dalam penelitian Rabul Alamin yaitu di Kecamatan Tamban sedangkan penelitian yang dilakukan peneliti yaitu di Kecamatan Rasau Jaya.

2. Penelitian yang dilakukan oleh Krimayanti pada tahun 2018 yang berjudul “Pengaruh Faktor Geografi Terhadap Keputusan Berkunjung Ke Kota Bandung” yang memiliki persamaan dan perbedaan pada penelitian ini yaitu :

a. Persamaan

Persamaan dalam penelitian ini terletak pada fokus kajian yaitu faktor geografi yang mempengaruhi keputusan pergerakan atau mobilitas dan tehnik pengumpulan data yaitu melalui kuisisioner.

b. Perbedaan

Perbedaan dai dua penelitian ini terletak pada tujuan pergerakan mobilitas penelitian. Lokasi tujuan dalam penelitian Krimayanti yaitu Kota Bandung sedangkan penelitian yang dilakukan peneliti yaitu tujuan Kota Pontianak. Fokus penelitian Krimayanti yaitu pengaruh faktor geografi terhadap keputusan berkunjung sedangkan penelitian peneliti yaitu fokus ke pengaruh faktor geografi terhadap pola pergerakan.