
STUDI TENTANG STRUKTUR KOTA SISTEM TRANSPORTASI DAN MOBILITAS PENDUDUK DI KOTA PURWOKERTO

Awal Wibowo¹, Chatarina Muryani², Suwarto²
awalwibowo@rocketmail.com

Abstrak

Perkembangan Kota Purwokerto sebagai manifestasi interaksi dan interrealisasi penduduk ditandai dengan pertumbuhan fasilitas kota, sarana dan prasarana serta sistem transportasi yang mendorong terjadinya mobilitas penduduk sebagai bagian integral penyusunan dan pembentuk struktur kota.

Jenis penelitian ini adalah survey dengan analisis deskriptif kualitatif. Populasi sumber adalah penduduk Kota Purwokerto yang melakukan pergerakan dengan moda transportasi angkutan kota. Jumlah sampel diambil menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu 6 (enam) trayek yaitu: B – 1, D – 2, F – 1, G – 2, H – 1, J – 2. Teknik analisa data dilakukan melalui metode analisa interaktif, penyajian data dalam bentuk deskriptif kualitatif, statistik deskriptif kualitatif dan analisa GIS (*Geography Information System*).

Hasil penelitian 1) struktur kota Purwokerto terbentuk dari gabungan dua model struktur kota, yaitu : pertama adalah model pusat kegiatan banyak (Multiple – nuclei), karakteristik kawasan pertumbuhan (core) terpisah antara satu dengan yang lainnya namun memiliki hubungan integral, kedua adalah model Square dengan karakteristik semua wilayah memiliki kesempatan yang sama dan seimbang dalam pertumbuhan kotanya yang ditandai dengan adanya blok-blok bangunan di sepanjang jaringan jalan transportasi. 2). sistem transportasi Kota Purwokerto berfungsi sebagai chain of transportation dengan jaringan jalan berbentuk “Grid” dengan pola pergerakan “Orbital”. 3). mobilitas penduduk Kota Purwokerto bersifat commuter, basis pergerakan rumah, karakteristik pergerakan tujuan bekerja khususnya buruh, ke sekolah, berbelanja serta tujuan sosial dan rekreasi, dengan pola pergerakan menyebar ke seluruh wilayah kota Purwokerto dan kembali pada dalam waktu satu hari.

Kata Kunci: Struktur Kota, Sistem Transportasi, Mobilitas Penduduk

PENDAHULUAN

Kajian geografi mengenai fenomena antroposfer yaitu mempelajari manusia dan interaksinya di dalam ruang permukaan bumi, memberikan warna tersendiri dalam pemanfaatan ruang (*spatial*) seperti: penggunaan lahan untuk permukiman, lokasi industri serta pemanfaatan sumberdaya alam yang ada,

salah satu diantara hasil interaksi manusia adalah kota. Sebagaimana Daldjoeni (1987), mendefinisikan kota menjadi beberapa aspek, yaitu : morfologi, jumlah penduduk, sosial, ekonomi dan hukum.

Perkembangan Kota Purwokerto sebagai manifestasi interaksi dan interrealisasi penduduk ditandai dengan pertumbuhan fasilitas kota, sarana dan

*¹ Mahasiswa Magister PKLH FKIP UNS

*² Staff Mengajar Magister PKLH FKIP UNS

prasarana serta sistem transportasi yang mendorong terjadinya mobilitas penduduk sebagai bagian integral penyusun dan pembentuk struktur kota.

Kajian Struktur kota dan sistem transportasi berdampak terhadap mobilitas penduduk. Sebagaimana pendapat Yunus (2012), bahwa struktur kota pada dasarnya terbentuk dari hasil interaksi antar manusia dan manusia dengan lingkungannya membentuk fenomena geografi baik bentuk fisik, morfologikal dan ekologikal dalam sebuah ruang (*spatial*) yaitu kota. Tujuan penelitian ini sebagai berikut: 1). untuk mengetahui bentuk struktur kota Purwokerto tahun 2013, 2). untuk mengetahui bentuk sistem transportasi kota Purwokerto tahun 2013, 3). untuk mengetahui pola mobilitas penduduk kota Purwokerto tahun 2013.

METODE PENELITIAN

a. Struktur kota yang notanbenennya adalah susunan pembentuk kota memiliki banyak pengertian bergantung kepada indikator yang digunakan. Handajani (2010), struktur kota mencakup luas, jumlah penduduk, kepadatan penduduk dan PDRB. Setiawan (2004), menyatakan struktur kota terdiri dari kependudukan, guna lahan dan jaringan jalan. Berry (1965) dalam Daldjoeni (1987:32), bahwa

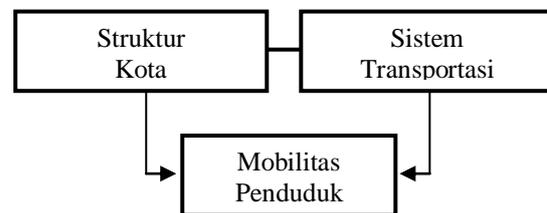
struktur kota terdiri atas tiga unsur, yaitu : kerangka (jaringan jalan), daging (kompleks perumahan penduduk), dan darah (manusia dengan gerak – gerak kegiatannya). Yunus (2012), pendekatan yang digunakan dalam mengkaji dinamika kehidupan suatu kota khususnya penggunaan lahan dapat menggunakan dua pendekatan, yaitu: pendekatan ekologikal dan pendekatan morfologikal yang nantinya merumuskan model struktur kota.

b. Sistem transportasi adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman yang terdiri dari jaringan transportasi, jaringan pelayanan, jaringan prasarana, ruang lalu lintas, simpul transportasi, dan moda transportasi dengan tujuan terwujudnya transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus mengerjakan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, serta mendukung pengembangan wilayah (Adisasmita, 2011:12). Selain itu, pendapat Munawar (2011), sistem transportasi adalah bentuk keterkaitan dan keterkaitan yang integral antara berbagai variabel dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain, dengan tujuan mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan

penumpang dan barang yang bertujuan untuk memberikan optimalisasi proses pergerakan tersebut.

c. Mobilitas penduduk menurut Dirjen Mobilitas Penduduk (2003), merupakan perpindahan atau pergerakan penduduk secara fisik untuk memperoleh peluang dan kesempatan yang lebih luas di tempat lain (mobilitas horizontal), dan dalam arti sosial, ekonomi, dan budaya, yaitu upaya peningkatan status melalui peningkatan kesejahteraan (mobilitas vertikal). Hartshorn dalam Budiman (2009), berpendapat pergerakan penduduk juga dapat didasarkan terhadap tipe perjalanan, yaitu : perjalanan kota menuju kota, daerah pinggiran menuju kota, daerah pinggiran menuju daerah pinggiran dan *commuting*. Tamin (2008:113), memberikan definisi mengenai model bangkitan pergerakan, yaitu: a). Perjalanan: adalah pergerakan satu arah dari zona asal ke zona tujuan. b). Pergerakan berbasis rumah: Pergerakan yang salah satu kedua zone pergerakan tersebut adalah rumah. c). Pergerakan berbasis bukan rumah: Pergerakan yang salah satu kedua zone pergerakan adalah bukan rumah. d). Bangkitan pergerakan: Digunakan untuk pergerakan yang mempunyai tempat asal (basis) rumah. e). Tarikan

pergerakan: Digunakan untuk pergerakan yang mempunyai tempat asal (basis) dan tujuan bukan rumah. f). Tahapan pergerakan: Digunakan untuk menetapkan besarnya bangkitan pergerakan yang dihasilkan rumah tangga (berbasis rumah ataupun berbasis bukan rumah) dalam selang waktu tertentu (perjam atau per hari).



Gambar 1. Diagram Kerangka Berpikir Peneliti

HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Bentuk Struktur Kota Purwokerto

Pertumbuhan Kota Purwokerto sangat pesat disegala bidang, seperti pusat pendidikan, pusat kesehatan, perdagangan, pusat perbelanjaan, perbankan dan jasa. Meskipun belum terdapat spesifikasi arah kebijakan pengembangan kawasan pertumbuhan tersebut secara khusus, hal ini didukung dengan fakta di lapangan hasil data observasi bahwa belum terdapat aglomerasi zone/kawasan pertumbuhan atau dengan kata lain pusat pertumbuhan masih menyebar ke segala arah di wilayah Kota Purwokerto, meskipun ada beberapa zone yang sudah terjadi aglomerasi pusat

pertumbuhan. Hal ini sejalan dengan pendapat Syadyohutomo (2008), mendefinisikan makna kota menjadi dua : pertama adalah kota dalam arti umum adalah suatu daerah terbangun yang didominasi jenis penggunaan tanah nonpertanian dengan jumlah penduduk dan intensitas penggunaan ruang cukup tinggi, kedua adalah kota dalam pengertian administrasi pemerintahan diartikan sebagai bentuk pemerintah daerah yang mayoritas wilayahnya merupakan daerah perkotaan.

Analisis model struktur kota dapat didasarkan kepada variabel penggunaan lahan kota, kependudukan dan perebaran fasilitas perkotaan yang membentuk dan menyusun struktur kota, sebagai berikut:

1) Penggunaan lahan

Penggunaan lahan di kota Purwokerto jika dikaji berdasarkan pendekatan ekologiikal terbagi menjadi menjadi dua, yaitu: **Pertama:** Lahan sawah di kota Purwokerto dengan luas 8.89 km^2 atau 23% dari luas wilayah Kota Purwokerto, dengan wilayah terluas lahan sawah terdapat di Kecamatan Purwokerto Utara, yaitu 2.93 km^2 atau 8% dari luas keseluruhan.

Kedua: Lahan bukan sawah yang digunakan untuk struktur binaan (bangunan), meliputi penggunaan untuk permukiman penduduk, gedung

pemerintahan, ladang, tegalan, lahan kosong dan fasilitas kota lainnya dengan luas 29.65 km^2 atau 76.85% dari luas wilayah Kota Purwokerto. Untuk wilayah terluas lahan bukan sawah terdapat di Kecamatan Purwokerto Selatan, yaitu 11.60 km^2 atau 30% dari luas keseluruhan lahan sawah. Untuk lebih jelasnya perbedaan luas dan penggunaan lahan pembentuk struktur kota di kota Purwokerto untuk lahan sawah dan lahan bukan sawah sebagai berikut.

Tabel 1. Penggunaan Lahan Kota Purwokerto

No	Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	km^2	%
1	Lahan Sawah	889	8.89	23.5
2	Lahan Bukan Sawah	2965	29.65	76.85
Total		3854	38.54	100

Sumber : Analisis Data Sekunder

2) Kependudukan

Kepadatan penduduk di Kota Purwokerto pada pertengahan tahun 2011 berjumlah 237.490 jiwa atau 15% dari jumlah penduduk. Persebaran penduduk di Kota Purwokerto cenderung merata di setiap kecamatan hal ini dipengaruhi oleh faktor ketersediaan sarana dan prasarana perkotaan, lapangan pekerjaan dan aksestabilitas terhadap pusat kota (CBD).

Tabel 2. Kepadatan Penduduk Kota Purwokerto

Kecamatan	Kepadatan (km^2)	Keterangan
Kecamatan Purwokerto Selatan	5.206	Terrendah
Kecamatan Purwokerto Timur	6.885	Tertinggi

Sumber : Analisis Data Primer

Kecamatan dengan kepadatan penduduk terrendah terdapat di Kecamatan Purwokerto Selatan, yaitu $5.206/km^2$ jiwa hal ini disebabkan wilayahnya lebih luas dibandingkan dengan kecamatan lainnya. Sedangkan kecamatan dengan penduduk terpadat terdapat di Kecamatan Purwokerto Timur, yaitu $6.885/km^2$ jiwa.

3) Persebaran fasilitas perkotaan

Persebaran fasilitas perkotaan di Kota Purwokerto, sebagai indikator model struktur kota, sebagai berikut :

Pertama: Fasilitas pendidikan dari tingkat Pendidikan Dasar (SD), Pendidikan Menengah (SMP, SMA dan SMK), baik negeri maupun swasta terbanyak terdapat di Kecamatan Purwokerto Timur dengan jumlah 65, Kecamatan Purwokerto Selatan berjumlah 53, Kecamatan Purwokerto Barat 30 dan Kecamatan Purwokerto Utara 25 fasilitas pendidikan.

Kedua: Fasilitas perbelanjaan yang meliputi pasar tradisional, swalayan dan kawasan perbelanjaan grosir dan ritel terbanyak terdapat di Kecamatan Purwokerto Timur dengan jumlah 10 fasilitas perbelanjaan, kemudian Kecamatan Purwokerto selatan berjumlah 6 fasilitas perbelanjaan, Kecamatan Purwokerto Barat dan Kecamatan Purwokerto Utara memiliki 5 fasilitas perbelanjaan.

Ketiga: Fasilitas kesehatan yang terdiri dari Rumah Sakit, Rumah Sakit Bersalin, Rumah Bersalin dan Puskesmas terbanyak terdapat di Kecamatan Purwokerto Timur dengan jumlah 8, Kecamatan Purwokerto Utara berjumlah 7 fasilitas kesehatan, Kecamatan Purwokerto Barat 4 dan Kecamatan Purwokerto Selatan 3 fasilitas kesehatan.

Keempat: persebaran gedung dan pusat pemerintahan tercermin pada fasilitas perkotaan yang terdapat di Jl. Jend. Soedirman sebagai zone inti (*core*) pusat kegiatan perkotaan atau bisa disebut juga sebagai *Central Distric Bussines* (CBD), kemudian Jl. Prof. Dr. Boenyamin – Jl. Soepardjo Rustam – Jl. Gerliya – Jl. Gatot Subroto – Jl. Dr. Suparno – Jl. DI. Pandjaitan - Jl. S. Parman - Jl. Jend. Ahmad Yani.

Persebaran fasilitas perkotaan tersebut, dapat dikelompokkan menjadi empat zone, yaitu:

a) Zone A yaitu Kecamatan Purwokerto Utara dengan aktivitas penduduk tinggi karena bersinggungan langsung dengan CBD, selain itu terdapat perguruan tinggi UNSOED, sebagai magnet pertumbuhan, dengan pertumbuhan di sepanjang Jl. H. Boenyamin – Kecamatan Purwokerto Timur.

b) Zone B yaitu Kecamatan Purwokerto Timur merupakan kawasan pusat kegiatan (CBD), hal ini didukung dengan banyaknya fasilitas perkantoran pemerintahan, restouran, BANK, pasar wage dan Gedung Olah Raga (GOR Satria) dan fasilitas perhotelan yang terletak di sepanjang Jl. Jend. Soedirman – Jl. Gatot Soebroto – Jl. Dr. Soeparno.

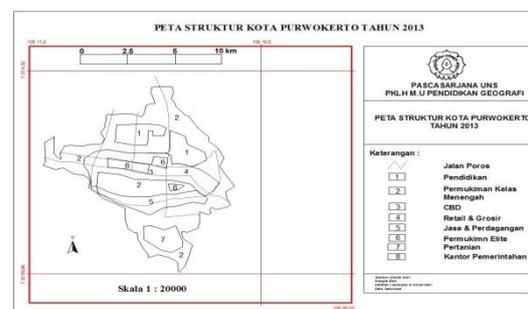
c) Zone C yaitu Kecamatan Purwokerto Barat sebagai wilayah peralihan dari aktivitas kota ke aktivitas pedesaan, sehingga aktivitas penduduk didominasi disektor perdagangan dengan skala kecil, meskipun terdapat stasiun dan fasilitas kesehatan.

d) Zone D yaitu Kecamatan Purwokerto Selatan merupakan daerah yang masih relatif sedikit memiliki aktivitas kekotaan lebih didominasi permukiman penduduk kelas menengah ke

bawah, meskipun terdapat fasilitas pelayanan transportasi seperti terminal induk Purwokerto, fasilitas perkantoran, fasilitas kesehatan, perdagangan, pergudangan, dan perhotelan. Sehingga zone ini direncanakan sebagai kawasan perluasan kota, agar mengurangi beban pusat kota (CBD), baik dari aspek struktur binaan maupun aktivitasnya.

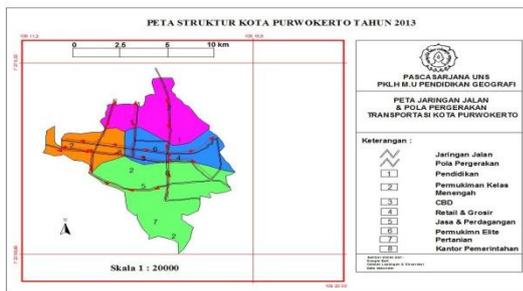
Berdasarkan temuan tersebut, bentuk struktur kota Purwokerto dikaji berdasarkan sudut pandang pandang ekologi dan morfologi struktur Kota Purwokerto dapat dikategorikan dalam gabungan dua model struktur kota, yaitu:

Pertama model struktur kota Purwokerto secara ekologi dapat dikategorikan dalam model struktur kota kegiatan banyak (*Multi nuclei theory*), yaitu pertumbuhan kota tidak hanya memiliki ekspresi keruangan yang sederhana, namun terbentuk dari integrasi sejumlah pusat (*nuclei*) kegiatan yang terpisah satu sama lain dalam sistem perkotaan (Yunus, 2012:45).



Gambar 2. Struktur Kota Purwokerto Model *Multi Nuclei*

Kedua Model *Square* yang ditunjukkan dengan pertumbuhan kota Purwokerto yang seimbang dan setiap wilayah memiliki potensi yang sama dalam perkembangan kotanya, selain itu munculnya blok-blok bangunan dengan fungsi kekotaan di jalur – jalur transportasi.



Gambar 2. Struktur Kota Purwokerto Model *Square*

b. Bentuk Sistem Transportasi Kota Purwokerto

Sistem transportasi kota Purwokerto dalam penelitian ini adalah sistem transportasi perkotaan yang berfungsi sebagai *chain of transportation* yang menghubungkan antara satu kegiatan atau kawasan ke kegiatan atau kawasan lainnya terdiri dari jaringan jalan yaitu : jalan arteri, jalan kolektor, jalan poros dan jalan lingkar, kemudian terdapat dua terminal yaitu : terminal induk Purwokerto dan sub terminal angkutan kota Kebon Dalem dengan moda transportasi angkutan kota (angkot) berjumlah 344 armada yang melayani 31 trayek/rute perjalanan sebagai pelayanan transportasi perkotaan.

Sistem transportasi di kota Purwokerto terdiri dari jaringan prasarana sebagai berikut:

1) Jalan Arteri

Jalan arteri yang berfungsi menghubungkan kota Purwokerto dengan kabupaten Purbalingga dan kabupaten Cilacap, yaitu : Jl. Soepardjo Roestam - Jl. Gerliya sampai dengan Jl. Patimura di kecamatan Purwokerto Selatan, yang membentang dari kecamatan Purwokerto Timur sampai dengan kecamatan Purwokerto Barat.

2) Jalan Kolektor

Jalan kolektor yang berfungsi menghubungkan antar pusat kegiatan wilayah di kota Purwokerto, seperti pusat pendidikan, kesehatan, perbelanjaan, pemerintahan, jasa dan rekreasi dari kecamatan Purwokeeto Utara, Purwokerto Selatan, Purwokerto Barat dan Purwokerto Timur. Jalan kolektor ini yaitu : Jl. Gerliya – Jl. S. Parman – Jl. Jend. Soeprapto – Jl. Jend. Soedirman – Jl. Jend. Gatot Soebroto – Jl. HR. Boenyamin.

3) Jalan Poros

Jalan poros yang membelah kota Purwokerto menjadi dua bagian, yang ditujukan untuk pemerataan pergerakan penduduk dan mengurangi beban di salah satu ruas jalan. Jalan poros kota Purwokerto, yaitu : 1) Jl.

Jend. Soedirman sampai dengan Jl. Laksada Yos Soedarso. 2) Jl. KB. Suprpto sampai dengan Jl. Jend. Gatot Soebroto.

4) Jalan Lingkar

Jalan lingkar yang berfungsi menghubungkan kawasan pinggiran dengan pusat kota (CBD), sehingga terjadi aksestabilitas yang tinggi. Jalan tersebut terdapat dua jalan lingkar yaitu : 1) Lingkar utara : Jl. Suparno – Jl. Kampus – Jl. Riyanto – Jl. Ahmad Yani – Jl. Jend. Soedirman. 2) Lingkar Selatan : Jl. Kaliputih – Jl. Pancurawis – Jl. Sultan Agung – Jl. H. Agus Salim – Jl. Jend. Soedirman.

5) Terminal

Terminal di kota Purwokerto merupakan tempat menaik dan menurunkan orang ataupun barang dan sebagai pemberangkatan serta pemberhentian angkutan kota terdapat di dua lokasi yang berbeda karakteristik.

Pertama : Terminal induk Purwokerto yang berlokasi di kecamatan Purwokerto Selatan yang notabennnya adalah daerah dengan minimnya fasilitas kota. Terminal ini berfungsi sebagai pusat pergerakan angkutan kota di bagian selatan yang kemudian bergerak ke arah timur, utara dan barat dengan penumpang dari luar kota

Purwokerto. Kedua : Sub terminal angkutan kota Kebondalem yang berlokasi di kecamatan Purwokerto Timur. Terminal ini berfungsi sebagai pusat pergerakan angkutan kota di zone pusat kegiatan penduduk (CBD), yang bergerak dari tengah kota menuju selatan yang kemudian bergerak ke arah timur, utara dan barat dengan karakteristik penumpang pekerja buruh, pelajar dan penumpang umum dari dalam kota menuju pinggiran kota.

Sistem transportasi kota Purwokerto juga terdiri dari jaringan sarana, yaitu: Layanan transportasi yang meliputi trayek atau rute perjalanan di Kota Purwokerto terbagi menjadi dua, yaitu :

a) Layanan luar kota

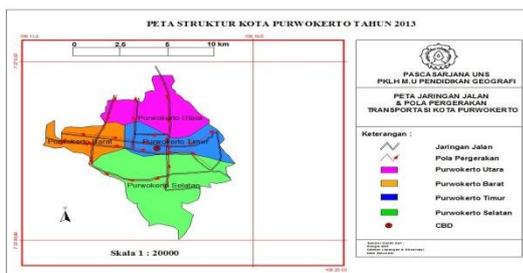
Layanan transportasi luar kota yaitu layanan yang menuju atau keluar dari kota Purwokerto yang pertama berpusat di terminal induk Purwokerto dengan layanan antarkota antarpropinsi (AKAP) dan layanan antarkota dalam propinsi (AKDP), kedua berpusat di stasiun kereta api yang menghubungkan Kota Purwokerto dengan Kota Jakarta dan Kota Surabaya.

b) Layanan dalam kota

Layanan transportasi dalam kota yaitu layanan yang menuju pusat kota Purwokerto berpusat di terminal induk Purwokerto dan terminal angkutan kota

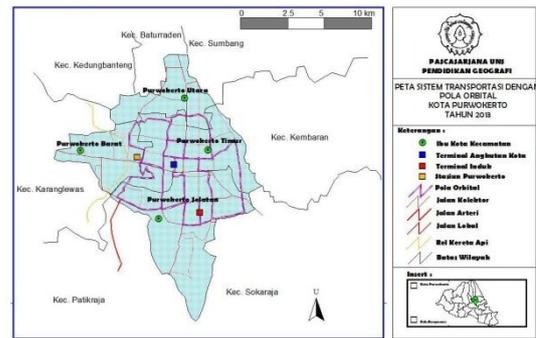
Kebondalem dengan jumlah 31 trayek dan 344 armada, serta didukung dengan moda lainnya seperti becak, taxi dan ojek.

Hasil analisis spasial dan hasil observasi, bahwa jaringan jalan di kota Purwokerto membentuk “Grid” dengan karakteristik lintasan rute yang secara paralel mengikuti ruas-ruas jalan dari pinggiran kota yang satu ke pinggir kota lainnya dengan melewati pusat kota (CBD).



Gambar 4. Sistem Transportasi Kota Purwokerto Berbentuk Grid

Selanjutnya pola pergerakan transportasi Kota Purwokerto berbentuk “Pola Orbital”, yaitu pola yang berbasiskan pada zona atau kawasan layanan, sehingga tidak semua pergerakan angkutan kota dapat menuju pusat kota yang ditunjukkan dengan trayek dan rute angkutan kota Purwokerto.



Gambar 4. Pola Pergerakan Transportasi Kota Purwokerto Berbentuk Grid

c. Pola Mobilitas Penduduk Kota Purwokerto

Gerak mobilitas penduduk di Kota Purwokerto dengan lima tahap pergerakan antarzone. Zone tersebut terdiri dari empat bagian, yaitu: zone A: untuk kecamatan Purwokerto Utara, zone B: untuk kecamatan Purwokerto Timur, zone C: untuk kecamatan Purwokerto Barat, dan zone D: kecamatan Purwokerto Selatan. Tujuan pergerakan penduduk di Kota Purwokerto didasarkan atas kepentingan penduduk dalam menuju pusat kota dan kembali dalam waktu satu hari.

Mobilitas penduduk di Kota Purwokerto berdasarkan hasil survai pada enam sampel trayek (rute) yaitu : trayek B – 1, D – 2, F – 1, G – 2, H – 1 dan J – 2, terbagi ke dalam lima tahap :

1. Tahap I : Pukul 06.30 WIB – 07.00 WIB dengan mayoritas penumpang adalah pelajar.

2. Tahap II : Pukul 07.00 WIB – 07.30 WIB dengan mayoritas penumpang adalah pekerja buruh.
3. Tahap III : Pukul 10.30 WIB – 12.00 WIB dengan mayoritas penumpang adalah masyarakat umum bukan pelajar dan buruh.
4. Tahap IV : Pukul 13.00 WIB – 15.00 WIB dengan mayoritas penumpang adalah pelajar.
5. Tahap V : Pukul 15.00 WIB – 17.00 WIB dengan mayoritas penumpang adalah pekerja buruh dan masyarakat umum.

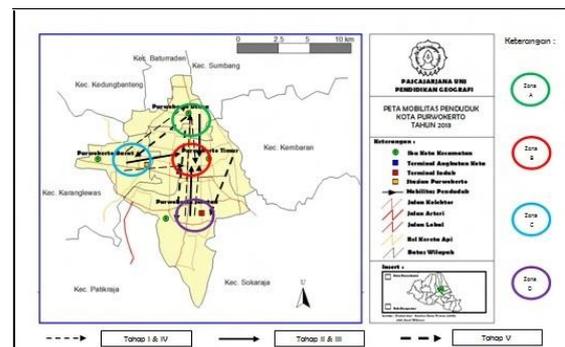
Pergerakan penduduk kota Purwokerto melintasi batas wilayah kecamatan dengan waktu lama tinggal di daerah tujuan enam jam atau lebih dan pulang pada hari yang sama. Selain itu, pada fenomena mobilitas penduduk dengan tujuan ke tempat kerja dengan mayoritas dari pekerja yang menggunakan transportasi angkutan umum adalah pekerja buruh, sedangkan pekerja bukan buruh cenderung menggunakan kendaraan pribadi atau sepeda motor.

Tabel 3. Pergerakan Antarzone Penduduk Kota Purwokerto

Nama Trayek	Mobilitas Penduduk					
	Naik (Zone)			Turun (Zone)		
B – 2	D	B	C	B	D	B
D – 2	D	B	B	B	D	D
F – 2	B	D	C	D	B	B
G – 2	D	B	C	A	C	B
H – 2	B	A	A	A	B	B
J – 2	B	D	D	D	B	B

Sumber : Analisis Data Primer 2013

Melihat fenomena tujuan pergerakan mobilitas penduduk kota Purwokerto bersifat nonpermanen dengan tipe “*Commuting*” dengan pola menyebar ke seluruh wilayah kota Purwokerto.



Gambar 5. Mobilitas Penduduk Kota Purwokerto

Pergerakan penduduk kota Purwokerto melintasi batas wilayah kecamatan dengan waktu lama tinggal di daerah tujuan enam jam atau lebih dan pulang pada hari yang sama. Selain itu, ada fenomena mobilitas penduduk dengan tujuan ke tempat kerja, yaitu mayoritas dari pekerja yang menggunakan transportasi angkutan umum adalah pekerja buruh, sedangkan pekerja bukan

buruh cenderung menggunakan kendaraan pribadi atau sepeda motor. Temuan ini sejalan dengan pendapat Mantra (2012) bahwa bentuk mobilitas penduduk nonpermanen yang disebut komutasi (*nglaju*), yaitu per-gerakan penduduk yang dilakukandengan cara pergi ke tempat kerja dan pulang ke rumah pada hari yang sama. Untuk mengetahui persentase penggunaan angkutan kota berdasarkan tujuan pergerakannya sebagai berikut :

**Tabel 4. Tujuan Mobilitas Penduduk
Sumber : Analisis Data Primer 2013**

Tujuan Mobilitas (%)			
Kerja	Sekolah	Belanja	Sos. & Sekreasi
173	162	130	31
34.9%	32.7%	26.2%	6.2%

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Struktur Kota Purwokerto dikategorikan dalam gabungan dua model. Pertama model struktur kota dengan pusat kegiatan banyak (*Multiple – nuclei*) dengan karakteristik persebaran kawasan pertumbuhan (*core*) terpisah satu dengan lainnya di seluruh wilayah kota Purwokerto, namun memiliki hubungan integral dalam membentuk struktur kota. Kedua model Squaredengan karakteristik semua wilayah memilki kesempatan yang sama dan simbang dalam pertumbuhan

kotanya yang ditandai dengan adanya blok-blok bangunan di sepanjang jaringan jalan transportasi.

2. Sistem transportasi Kota Purwokerto sebagai *chain of transportation* terdiri dari jaringan menghubungkan pusat – pusat kegiatan dan aktivitas penduduk kota dengan sistem jaringan jalan berbentuk “*Grid*” dengan karakteristik lintasan rute mengikuti ruas jalan melintasi pusat kota (CBD) membelah Kota Purwokerto dengan pola pergerakan “*Orbital*”.
3. Mobilitas penduduk Kota Purwokerto dikategorikan dalam bentuk *commuter* dengan basis perjalanan rumah serta karakteristik pergerakan dengan tujuan bekerja, sekolah, berbelanja serta tujuan sosial dan rekreasi, dengan pergerakan menyebar ke seluruh wilayah kota Purwokerto dan kembali pada dalam satu hari.

SARAN

1. Bagi Pemerintah Daerah, hendaknya merencanakan tata ruang khusus perkotaan Purwokerto dengan wawasan pembangunan berkelanjutan agar tidak terjadi permasalahan tata ruang kota dan sistem transportasi di masa yang akan datang, serta memiliki sistem transportasi yang mampu melayani mobilitas penduduk kota dalam

mengakses fasilitas kota dengan nyaman.

2. Bagi Masyarakat, hendaknya beriskap arif dan bijak terhadap lingkungan kota, sehingga terbentuk kota dan sistem transportasi yang efektif dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji. (2011). *JaringanTransportasi*. Yogyakarta.GrahaIlmu.
- _____ (2011). *PerencanaanTransportasi*. Yogyakarta.GrahaIlmu.
- Bappeda & BPS Kabupaten Banyumas. (2012). *Kabupaten Banyumas dalam Angka*. Pemda Kabupaten Banyumas.
- Budiman, Amin. (2009). *Konsep Struktur Kota dan Persebaran Fasilitas Pendidikan dalam Penentuan Rute Angkutan Sekolah di Kota Banda Aceh*. Unpublished Tesis. Program Pascasarjana UNDIP Semarang.
- Daldjoeni, N. (1987). *Geografi Kota dan Desa*. Bandung. Alumni
- _____ (1988). *GeografiSosial II*. Salatiaga. Univ. Kristen Satya Wacana.
- Direktur Jendral Mobilitas Penduduk. (2003). *Kebijakan Mobilitas Penduduk*. Jakarta. Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI.
- Handajani, Mudjiastuti. (2010). *Analisis Pengaruh Struktur Kota, Sistem Transportasi, Konsumsi BBM Kota – Kota di Jawa*. Jurnal Teknik Sipil & Perencanaan. Nomor 2
- Volume 12 – Juli 2010. hal 101 – 110.
- Peraturan Daerah Kabupaten Banyumas Nomor 10. (2011). *Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banyumas*. Pemda Kabupaten Banyumas.
- Sadyohutomo, Mulyono. (2008). *Manajemen Kota dan Wilayah Realita dan Tantangan*. Jakarta. Bumi Aksara.
- Tamin, Z, Ofyar. (2008). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung. ITB
- Yunus, Hadi Sabari. (2012). *Stuktur Tata Ruang Kota*.Yogyakarta.PustakaPelajar.
- _____ (2009). *Klasifikasi Kota*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar.
- _____ (2008). *Dinamika Wilayah Peri – Urban Determinan Masa Depan Kota*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar.