

**KARAKTERISTIK PENGLAJU PNS PEMERINTAH
KOTA BEKASI**

SKRIPSI

**RUSDIANA YULIARTI
0304060738**



**UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS MATEMATIKA DAN ILMU PENGETAHUAN ALAM
DEPARTEMEN GEOGRAFI
DEPOK
JULI 2008**

**KARAKTERISTIK PENGLAJU PNS PEMERINTAH
KOTA BEKASI**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Sains

**RUSDIANA YULIARTI
0304060738**



**UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS MATEMATIKA DAN ILMU PENGETAHUAN ALAM
DEPARTEMEN GEOGRAFI
DEPOK
JULI 2008**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Rusdiana Yulianti

NPM : 0304060738

Tanda Tangan : 

Tanggal : 15 Juli 2008


HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Rusdiana Yuliarti
NPM : 0304060738
Program Studi : Geografi
Judul Skripsi : Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi

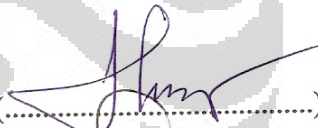
Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Sains pada Program Studi Geografi Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

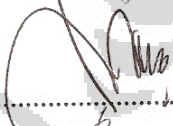
Pembimbing I : Dra. Ratna Saraswati, MS


(.....)

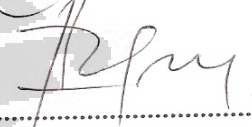
Pembimbing II : Dra. M.H. Dewi Susilowati, MS


(.....)

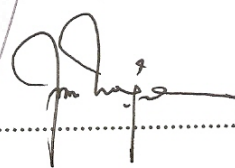
Penguji I : Dr. Djoko Harmantyo, MS


(.....)

Penguji II : Drs. Taqyuddin, M.Hum


(.....)

Penguji III : Dewi Susiloningtyas, S.Si, M.Si


(.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 15 Juli 2008



Skripsi ini Ku Persembahkan untuk

Keluarga Ku Tersayang:

Mama, Bapak, Kak Dini & Daud

KATA PENGANTAR

Seiring dengan berkembangnya Kota Bekasi, sejak terpisahnya kota ini dari Kabupaten Bekasi, sarana dan prasarana transportasi di Kota Bekasi semakin meningkat dan harga tanah di pusat kota pun semakin tinggi. Oleh sebab itu, pertumbuhan permukiman di Kota Bekasi semakin meluas ke arah pinggiran kota di mana harga tanah yang tersedia masih murah. Demikian halnya dengan para penglaju, terutama penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi yang semakin meningkat pula. Penglaju merupakan seseorang yang melakukan gerak berulang hampir setiap hari dari tempat tinggalnya menuju tempat kerjanya pada pagi hari dan akan kembali ke tempat tinggalnya saat sore hari dengan melewati batas administrasi tertentu.

Para penglaju PNS ini tentu tinggal di kelurahan lain di Kota Bekasi selain Kelurahan Marga Jaya, Kecamatan Bekasi Selatan (di mana sebagian besar Kantor Pemerintah Kota Bekasi berada). Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai karakteristik penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi sehingga dapat digunakan sebagai masukan kepada Pemerintah Kota Bekasi dalam membuat kebijakan transportasi yang lebih baik guna mengefisienkan perjalanan penglaju PNS dari tempat tinggalnya menuju ke kantor.

Saya menyadari masih banyak kekurangan dan ketidaksempurnaan dalam penelitian ini. Namun, saya tetap berharap ada sesuatu dalam tulisan ini yang membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Depok, 15 Juli 2008

Penulis

UCAPAN TERIMA KASIH

Alhamdulillah, puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT karena atas rahmat dan karunia islam, iman serta kesehatan yang telah diberikan, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Sains Jurusan Geografi pada Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Indonesia. Banyak hal yang mungkin tidak akan terwujud di dalam tulisan ini jika saja tidak ada orang-orang dan sumber bacaan yang mempengaruhi spirit dan pemikiran saya sehingga penelitian ini bisa selesai. Oleh karena itu, melalui ruang yang sangat terbatas ini, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Dra. Ratna Saraswati, MS selaku Pembimbing I dan Dra. M.H. Dewi Susilowati, MS selaku Pembimbing II yang dengan sabar membimbing, memberi saran dan bantuan selama penelitian berlangsung.
2. Drs. Taqyuddin, M.Hum selaku Penguji I dan Dewi Susiloningtyas, S.Si, M.Si selaku Penguji II yang telah banyak memberikan kritik, masukan dan pandangannya yang bermanfaat dalam penulisan.
3. Dr. Djoko Harmantyo, MS yang telah memberikan masukan, saran dan semangat kepada saya.
4. Ibu Hj. Eni, Pak Sofi, Bu Indah, Bu Nuning, Pak Nana, Bu Muji, Bu Linda, B'Yani, Bapak&Ibu2 Satpol PP, Disos, DLH, Disnaker, BKD, Parmudaper dan seluruh PNS di Kantor Walikota Bekasi yang telah membantu selama pengumpulan data, saya ucapkan terima kasih atas informasi dan bantuan yang diberikan.
5. Pak Frans (yang telah meminjamkan saya buku istimewa), Mas Arko, Pak Sobirin, Mas Awe, Pak Eko, Pak Hari dan Mas Tito yang telah memberikan masukan, saran dan kritik yang membangun.
6. Pak Chotib (LDFE UI), B'Qiqi, Mas Andry dan Mas Jarot atas bantuan data, pinjaman buku dan penjelasan kepada saya tentang wacana pengglaju serta pengenalan metode penelitian yang baru.

7. B'Nilia, B'Dila, B'Ama, B'Irma, Bu Mae, B'Ola, Mas Catur, Mas Damun, Mas Karno dan semua Bapak&Ibu yang menjaga Perpustakaan MIPA&PP atas segala bantuan dan doa yang telah diberikan.
8. Keluarga saya yaitu Mama, Papa', Ka Dini, Daud, Mamati, B'Piti, Bude, Mas Eka dan semua saudara saya yang telah memberikan kasih sayang, bantuan, semangat dan dukungan selama ini.
9. My Girl Club '39 yaitu Uji, Ayu, Dewanti dan Desty, terima kasih telah menjadi sahabat saya selama ini, semoga persahabatan kita abadi selamanya. Amin.
10. Bang Alex dan Bang Sobur yang telah membantu saya saat ospek/ordik kampus waktu semester I; Mas Anam, Mas Yadi dan Ka Dodi yang telah membetulkan *My Computer* yang sempat *error*.
11. Rekan-rekan Geo'04 diantaranya Rahma dan Eva (yang membantu survey, memberikan *support* dan doa), Nia, Nurul, Corry, Asti, Deri&Tiko, Adaw, Marwah, Candra, Novi, Puspita, Fauziah, Tya, Puji, Erika, Mila, Noni, Anin, Sista, Ranum, Putri, Evry, Hilmi, Lutfi, Seno, Selan, Agung, Amri, Habibie, Paska dan Iqbal (yang telah memberikan bantuan, semangat, doa, curhat, keceriaan dan kebersamaan selama berjalannya penelitian) dan semua teman-teman seangkatan yang telah menjadi keluarga kedua saya selama empat tahun terakhir.
12. Rekan-rekan Geo'03 yaitu B'Ratih, B'Endah, B'Berni, B'Elin, B'Esu, B'Saul, B'Depe, Irlan (Gory), Mas Bay, Iqbal, Yansen; Geo'05 yaitu Alam, Haryo, Yuli, Hayu, Hendry, Iwe, Asma, Arum, Depta; Geo'06 yaitu Ida, Habi, Tifa & *friends*; dan juga Geo'02 yaitu B'Ana, B'Melisa, B'Tari, Hendrik serta teman-teman yang tidak disebutkan satu-persatu di sini atas segala bantuan data, buku, doa dan semangat yang diberikan kepada saya selama ini.

Akhir kata, saya berharap Allah SWT berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu.

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rusdiana Yuliarti
NPM : 0304060738
Program Studi : Geografi
Departemen : Geografi
Fakultas : Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam
Jenis Karya : Skripsi

demikian demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi

berserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 15 Juli 2008

Yang menyatakan



(Rusdiana Yuliarti)

ABSTRAK

Nama : Rusdiana Yuliarti
Program Studi : Geografi
Judul : Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi

Skripsi ini membahas karakteristik penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi untuk menunjukkan lokasi tempat tinggal menurut pendidikan, golongan, masa kerja dan pilihan moda transportasi berdasarkan jarak dari kantor dan jumlah trayek angkutan umum yang tersedia. Analisis secara spasial dan deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan sebagian besar penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi tinggal pada jarak dekat, di mana sesuai dengan konsep nglaju yaitu jarak berbanding terbalik dengan volume penglaju. Semakin dekat dengan kantor, maka penglaju PNS semakin tinggi pendidikannya, semakin tinggi golongannya, semakin lama menjalani masa kerjanya dan semakin cenderung menggunakan angkutan umum mikrolet untuk pergi ke kantor daripada motor dan mobil pribadi.

Kata kunci:
Jarak dari kantor, karakteristik, tempat tinggal penglaju PNS

ABSTRACT

Name : Rusdiana Yuliarti
Study Program : Geography
Title : Commuter Characteristics of Civil Servants in the City of Bekasi

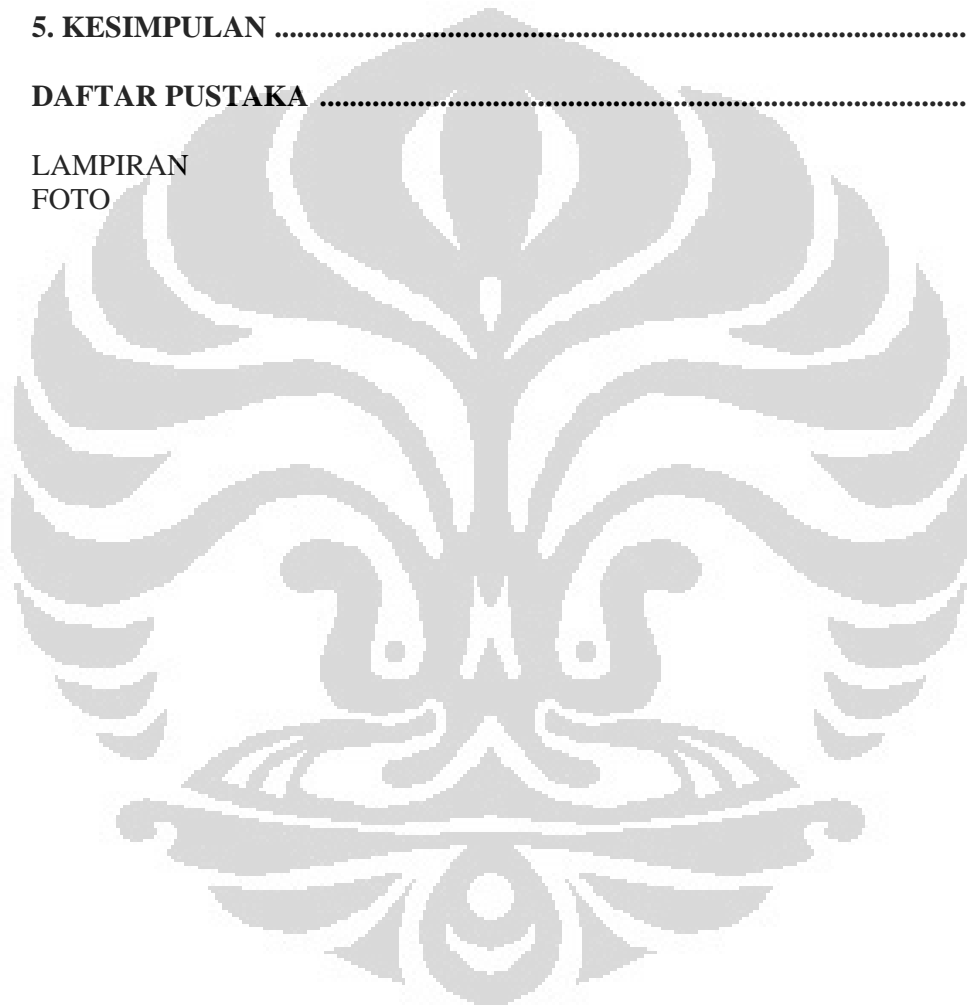
The focus of this study is commuter characteristics of civil servants in the city of Bekasi according to education, faction, year of service, and choice of mode based on distance from the office and public transportation route. The analysis is spatial and descriptive. This research indicates that most of commuter residences are short distance away from the office which matches with commuting concept that distance is inversely proportional with commuter volume. The closer to the office, the higher the education, faction, longer the year of service, and commuters prefer use public transportation to personal car and motorcycles.

Key words:
Characteristics, commuter civil servant residences, distance from the office

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
UCAPAN TERIMA KASIH	vi
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	viii
ABSTRAK	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR PETA	xiv
1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Masalah	4
1.3 Batasan	4
1.4 Metodologi Penelitian	5
1.4.1 Daerah Penelitian	6
1.4.2 Variabel Penelitian	6
1.4.3 Tahap Pengumpulan Data	6
1.4.4 Tahap Pengolahan Data	8
1.4.5 Tahap Analisis Data	10
2. TINJAUAN PUSTAKA	12
2.1 Mobilitas Penduduk	12
2.2 <i>Commuting</i> (Nglaju)	13
2.3 Pemilihan Tempat Tinggal	15
2.4 Jaringan Jalan	16
2.5 Konsep Jarak	17
2.6 Pemilihan Moda	18
2.7 Angkutan Umum	20
2.8 Penelitian Terdahulu	21
3. GAMBARAN UMUM DAERAH PENELITIAN	23
3.1 Kota Bekasi	23
3.2 Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kota Bekasi	24
3.3 Kantor Walikota Bekasi	26
3.4 Pegawai Negeri Sipil	26
3.5 Jaringan Jalan Kota Bekasi	27
3.6 Angkutan Umum Kota Bekasi	29
4. HASIL DAN PEMBAHASAN	31
4.1 Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi	31

4.2 Arus Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi	34
4.3 Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Pendidikan	38
4.4 Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Golongan	40
4.5 Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Masa Kerja	42
4.6 Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Pilihan Moda Transportasi	44
5. KESIMPULAN	52
DAFTAR PUSTAKA	53
LAMPIRAN FOTO	



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.	Alur Penelitian	11
Gambar 2.2.	Gambar Arus Perjalanan Menuju ke Tempat Kerja Pada Kota Modern (Menurut Hartshorn)	14
Gambar 3.2.	Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Untuk Perjalanan Kerja	19
Gambar 4.4.	Grafik Perbandingan Jumlah Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Berdasarkan Jarak dari Kantor	35
Gambar 5.4.	Grafik Perbandingan Alasan Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Tinggal Berdasarkan Jarak dari Kantor	37
Gambar 6.4.	Grafik Perbandingan Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Pendidikan Berdasarkan Jarak dari Kantor	38
Gambar 7.4.	Grafik Perbandingan Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Golongan Berdasarkan Jarak dari Kantor	40
Gambar 8.4.	Grafik Perbandingan Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Masa Kerja Berdasarkan Jarak dari Kantor	43
Gambar 9.4.	Grafik Perbandingan Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Pilihan Moda Transportasi Berdasarkan Jarak dari Kantor	45
Gambar 10.4.	Grafik Perbandingan Alasan Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menggunakan Moda Transportasi Berdasarkan Jarak dari Kantor	47
Gambar 11.4.	Grafik Perbandingan Jumlah Ganti Kendaraan Umum Mikrolet Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Berdasarkan Jarak dari Kantor	49

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1.	Jumlah PNS dan Jumlah Sampel Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi dari SKPD yang Berlokasi di Kantor Walikota Bekasi	8
Tabel 2.1.	Matriks Perbandingan Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Berdasarkan Jarak dari Tempat Tinggal ke Kantor .	10
Tabel 3.3.	Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kota Bekasi per Kelurahan Tahun 2005	25
Tabel 4.3.	Jumlah PNS Pemerintah Kota Bekasi dari SKPD yang Berlokasi di Kantor Walikota Bekasi	27
Tabel 5.3.	Panjang Kelas Jalan di Kota Bekasi	28
Tabel 6.3.	Rute atau Lintasan Trayek dan Jumlah Kendaraan Angkutan Kota Bekasi (Lokal)	30
Tabel 7.4.	Jumlah Responden Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Per Kelurahan	32

DAFTAR PETA

- Peta 1. Batas Administrasi Kelurahan Kota Bekasi
- Peta 2. Jaringan Jalan Kota Bekasi
- Peta 3. Jumlah Trayek Angkutan Umum Mikrolet Kota Bekasi Tahun 2007
- Peta 4. Tempat Tinggal Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Tahun 2008
- Peta 5a. Arus Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Tahun 2008 Pada Jarak <5 km dari Kantor
- Peta 5b. Arus Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Tahun 2008 Pada Jarak 5-10 km dari Kantor
- Peta 5c. Arus Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Tahun 2008 Pada Jarak 10-15 km dari Kantor
- Peta 5d. Arus Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Tahun 2008 Pada Jarak >15 km dari Kantor
- Peta 6. Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Tahun 2008 Menurut Pendidikan
- Peta 7. Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Tahun 2008 Menurut Golongan
- Peta 8. Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Tahun 2008 Menurut Masa Kerja
- Peta 9. Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Tahun 2008 Menurut Pilihan Moda Transportasi

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bagi sebagian masyarakat, mobilitas penduduk merupakan strategi untuk memperbaiki kesejahteraan individu dan keluarga. Mobilitas menurut waktu dapat dibedakan atas mobilitas permanen dan mobilitas nonpermanen. Mobilitas sirkuler termasuk dalam mobilitas nonpermanen dengan pembatasan waktu satu minggu mereka kembali ke daerah asalnya, sedangkan yang melakukan perjalanan hanya satu hari saja kemudian kembali ke tempat asalnya (dalam waktu 24 jam) mereka termasuk ke dalam *commuter* atau penglaju.

Salah satu unsur penting yang dibutuhkan penduduk untuk melakukan mobilitas adalah adanya sistem transportasi yang efisien karena bagi penglaju, ongkos adalah biaya tetap yang harus dikeluarkan untuk dapat berlangsungnya mobilitas penduduk secara kontinyu karena nglaju adalah mobilitas harian yang berlangsung selama hari kerja (Hugo, 1981). Nglaju tidak mungkin dilakukan antara tempat yang jauh jaraknya karena nglaju dibatasi oleh jarak dan jaringan transportasi yang tersedia di daerah tersebut (Hugo, 1981). Hal tersebut sesuai dengan konsep nglaju yaitu jarak berbanding terbalik dengan volume penglaju (Mantra dan Kasto, 1980). Dengan tersedianya sarana dan prasarana transportasi seperti angkutan umum dan jaringan jalan, pelaku mobilitas sirkuler cenderung meningkat terutama penglaju (Wiyono, 1994). Khusus untuk daerah penelitian Kota Bekasi, sarana transportasi yang dikaji adalah sarana transportasi darat seperti mobil dan motor pribadi serta angkutan umum mikrolet.

Lee (1966), Todaro (1979) dan Titus (1982) berpendapat bahwa motivasi seseorang untuk pindah adalah motif ekonomi. Todaro menyebut motif tersebut sebagai pertimbangan ekonomi yang rasional. Mobilitas di perkotaan mempunyai dua harapan utama yaitu harapan untuk memperoleh pekerjaan dan harapan untuk memperoleh pendapatan yang lebih tinggi. Hal ini didominasi oleh adanya faktor yang mendorong seseorang untuk nglaju yang berasal dari dalam dirinya (faktor internal). Oleh karena itu, arah pergerakan penduduk cenderung ke pusat kota

(*CBD*) yang memiliki kekuatan-kekuatan yang relatif besar sehingga diharapkan dapat memenuhi pamrih-pamrih ekonomi penduduk tersebut. Hal ini pula yang terjadi di Kota Bekasi.

Kota Administratif (Kotif) Bekasi pertama kali dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 48 Tahun 1981. Pada Perkembangannya Kota Administratif Bekasi terus bergerak dengan cepat. Hal ini ditandai dengan pertumbuhan penduduk yang cukup tinggi dan roda perekonomian yang semakin bergairah sehingga status Kotif Bekasi pun kembali ditingkatkan menjadi Kotamadya (sekarang “Kota”) melalui Undang-undang No. 09 Tahun 1996 (Anonim, 2006). Dengan terpisahnya Kota Bekasi dari Kabupaten Bekasi, maka pusat kota (*CBD*) di Kota Bekasi pun terbentuk sebagai pusat kegiatan perdagangan, jasa maupun pemerintahan.

Kantor Pemerintah Kota Bekasi (Kantor Walikota Bekasi) berada di Kelurahan Marga Jaya, Kecamatan Bekasi Selatan. Kecamatan ini merupakan salah satu kecamatan yang termasuk dalam wilayah pusat Kota Bekasi (*CBD*) yang memiliki struktur kota kompleks dan fasilitas kota yang memadai sebagai wilayah hunian dengan kepadatan tinggi dan sebagai wilayah dengan perkembangan di sektor perdagangan dan jasa. Dalam Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Bekasi Selatan dan Rawa Lumbu Tahun 2003 dinyatakan bahwa pusat aglomerasi kegiatan pemerintahan, perdagangan dan jasa di Kota Bekasi diantaranya terletak di wilayah Kecamatan Bekasi Selatan (Anonim, 2003).

Kantor yang terletak di pusat kota ini memiliki banyak pegawai pemerintahan. Pegawai Pemerintah Kota Bekasi merupakan pegawai negeri sipil (PNS) yang bekerja di bawah pemerintahan Kota Bekasi. Selain itu, para PNS tersebut harus datang ke kantor setiap hari kerja yaitu Senin sampai dengan Jumat karena merupakan bagian dari sistem pelayanan pemerintahan Kota Bekasi. Para PNS ini juga diwajibkan untuk datang pada pagi hari yaitu pukul 8 pagi dan pulang pada pukul 4 sore setiap harinya karena harus menjalani *apel pagi* atau upacara bendera sekaligus absensi kehadiran. Maka dari itu, jarak antara tempat tinggal ke kantor dan moda transportasi yang digunakan (faktor eksternal) merupakan faktor penting bagi para PNS tersebut. Dengan mengacu pada sifat-sifat mobilitas ulang-alik atau *commuting* (penglaju), maka PNS Pemerintah Kota

Bekasi ini termasuk sebagai penglaju, di mana PNS tersebut pergi menuju tempat kerjanya hampir setiap hari yang berada di luar batas administrasi kelurahan tempat tinggalnya.

Sebagian besar Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) Pemerintah Kota Bekasi berlokasi di sepanjang Jl. Achmad Yani dan Jl. Jendral Sudirman (Kelurahan Marga Jaya, Kecamatan Bekasi Selatan). Kantor Pemerintah Kota Bekasi merupakan kantor bagi sebagian besar Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) yang ada di dalam struktur organisasi pemerintahan Kota Bekasi, di mana dari 34 SKPD yang ada, 20 SKPD diantaranya berlokasi di kantor ini. Oleh karenanya, untuk mengetahui karakteristik penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi, penelitian di kantor ini cukup mewakili keseluruhan penglaju PNS yang bekerja di bawah pemerintahan Kota Bekasi.

Seiring dengan berkembangnya Kota Bekasi, sarana dan prasarana transportasi di Kota Bekasi semakin meningkat dan harga tanah di pusat kota pun semakin tinggi. Oleh sebab itu, para penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi semakin meningkat pula. Para PNS ini tentu tidak semuanya tinggal di Kelurahan Marga Jaya di Kecamatan Bekasi Selatan. Ada pula PNS yang tinggal di kelurahan kecamatan lain di Kota Bekasi. *Interaksi spatial* yang timbul antara Kelurahan Marga Jaya dengan kelurahan lainnya di Kota Bekasi menimbulkan arus pergerakan (*flow*) penduduk berupa penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi. Dengan demikian, pemandangan sehari-hari dapat disaksikan di waktu pagi dan petang dengan membludaknya kendaraan bermotor di jalan-jalan, baik kendaraan pribadi maupun angkutan umum yang melayani rute perjalanan dalam Kota Bekasi. Oleh karena itu, perlu diketahui lokasi tempat tinggal penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi menurut cirinya yang diantaranya pendidikan, golongan, masa kerja dan pilihan moda transportasi yang digunakan penglaju PNS untuk ke kantor sehingga dapat digunakan sebagai masukan kepada Pemerintah Kota Bekasi dalam membuat kebijakan transportasi yang lebih baik guna mengefisienkan perjalanan penglaju PNS dari tempat tinggalnya menuju ke kantor. Alasan inilah yang membuat karakteristik penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi menarik untuk dikaji.

1.2 Masalah

Bagaimana karakteristik penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi?

1.3 Batasan

- (1) Karakteristik adalah ciri atau keunikan yang membedakan suatu hal dengan hal lainnya. Karakteristik dalam penelitian ini yaitu ciri penglaju PNS seperti pendidikan, golongan, masa kerja dan pilihan moda transportasi yang digunakan untuk ke kantor. Karakteristik yang dimaksud adalah untuk menunjukkan lokasi tempat tinggal penglaju PNS di Kota Bekasi menurut cirinya.
- (2) Penglaju adalah seseorang yang melakukan gerak berulang hampir setiap hari dari tempat tinggalnya menuju tempat kerjanya pada pagi hari dan akan kembali ke tempat tinggalnya saat sore hari pada hari itu juga dengan melewati batas administrasi tertentu dalam waktu >6 jam (Rusli, 1995). Batas administrasi yang digunakan dalam penelitian ini sebagai batas seseorang sehingga disebut penglaju adalah kelurahan.
- (3) Penglaju yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pegawai negeri sipil (PNS) yang bertempat tinggal di luar Kelurahan Marga Jaya di Kecamatan Bekasi Selatan dan bekerja di Kantor Walikota Bekasi mulai pukul 8 pagi sampai pukul 4 sore (selama 8 jam).
- (4) PNS adalah pegawai yang memiliki nomor identitas pegawai negeri sipil (NIP). NIP adalah nomor yang diberikan kepada PNS sebagai identitas yang memuat tahun, bulan dan tanggal lahir, tahun dan bulan pengangkatan pertama sebagai calon PNS, jenis kelamin dan nomor urut PNS (Peraturan Kepala BKN 22/2007).
- (5) Jarak adalah jarak antara satu tempat dengan tempat yang lain (Anonim, 2008). Jarak yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu jarak dari tempat tinggal penglaju PNS ke kantor dalam satuan kilometer yang diukur berdasarkan jaringan jalan.

- (6) Jumlah trayek angkutan umum adalah jumlah lintasan atau rute perjalanan angkutan umum mikrolet yang ada di Kota Bekasi.
- (7) Pendidikan adalah ijazah pendidikan formal tertinggi yang dicapai oleh penglaju PNS.
- (8) Golongan adalah tingkat/strata tertentu dalam struktur kepegawaian pemerintahan atau PNS seperti golongan I (a,b,c,d), II (a,b,c,d), III (a,b,c,d) dan IV (a,b,c,d,e) yang mempengaruhi besarnya pendapatan (gaji pokok) penglaju PNS. Semakin tinggi golongan penglaju PNS, maka pendapatannya semakin tinggi pula.
- (9) Masa kerja adalah lama waktu bekerja penglaju PNS dihitung sejak pengangkatan sebagai calon pegawai negeri sipil/pegawai negeri sipil. Semakin lama masa kerja penglaju PNS, maka pendapatan yang diperolehnya setiap bulan semakin tinggi dan waktu tinggalnya pun semakin lama.
- (10) Pilihan moda transportasi adalah jenis kendaraan yang digunakan penglaju PNS untuk ke kantor. Jenis kendaraan ini dibagi menjadi dua yaitu kendaraan pribadi dan umum.
- (11) Kendaraan pribadi adalah kendaraan bermotor milik pribadi seperti mobil pribadi dan motor pribadi.
- (12) Angkutan umum adalah jenis angkutan yang digunakan oleh masyarakat secara besar atau bersifat massal dengan sistem bayar (Warpani, 1990). Angkutan umum yang beroperasi di Kota Bekasi diantaranya adalah mikrolet atau koasi.

1.4 Metodologi Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode idiografik (deskriptif) dengan pendekatan keruangan (*spatial*).

1.4.1 Daerah Penelitian

Daerah penelitian yang dikaji adalah Kota Bekasi dengan 12 kecamatan dan 56 kelurahan. Unit analisis yang digunakan dalam penelitian adalah jarak dari tempat tinggal penglaju PNS ke kantor.

1.4.2 Variabel Penelitian

Variabel yang digunakan terdiri dari jaringan jalan (menghasilkan jarak dari tempat tinggal ke kantor dan jumlah trayek angkutan umum), pendidikan, golongan, masa kerja dan pilihan moda transportasi yang digunakan penglaju PNS untuk ke kantor.

1.4.3 Tahap Pengumpulan Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini antara lain:

- (1) Data primer berupa data pendidikan, golongan, masa kerja, pilihan moda transportasi yang digunakan untuk ke kantor dan alamat tempat tinggal penglaju PNS yang diperoleh melalui penyebaran kuesioner di Kantor Walikota Bekasi pada bulan Mei 2008.
- (2) Data sekunder berupa:
 - (a) Peta Batas Administrasi Kelurahan Kota Bekasi skala 1:25.000 tahun 2005 dari Badan Pertanahan Nasional (BPN) Kota Bekasi.
 - (b) Peta Jaringan Jalan Kota Bekasi skala 1:25.000 tahun 2005 dari Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kota Bekasi.
 - (c) Peta Jalan dan Indeks Jabotabek edisi 2005/06 skala 1:12.500 dari Gunther W. Holtorf.
 - (d) Data jumlah penduduk dan kepadatan penduduk per kelurahan Kota Bekasi tahun 2005 dari BPS Kota Bekasi tahun 2007.

- (e) Data jumlah PNS dari Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) yang berlokasi di Kantor Walikota Bekasi dari Badan Kepegawaian Daerah (BKD) Kota Bekasi.
- (f) Data trayek angkutan umum mikrolet Kota Bekasi tahun 2007 dari Dinas Perhubungan Kota Bekasi.

Cara Pengambilan Sampel

Pada penelitian ini, cara menentukan sampel penglaju PNS adalah dengan menggunakan metode *proportionate stratified random sampling* yaitu cara pengambilan sampel dengan terlebih dahulu mendata jumlah populasi dari Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) yang berlokasi di Kantor Walikota Bekasi, lalu mengambil jumlah sampel penglaju PNS sebesar 20 % dari masing-masing SKPD tersebut dengan sistem pemilihan secara acak (Adi, 2005). *Random* di sini maksudnya adalah pengambilan sampel penglaju PNS secara acak pada kelurahan tempat tinggal yang sama. Sampel penglaju PNS yang diambil sebanyak 210 orang dengan syarat tidak tinggal di Kelurahan Marga Jaya di Kecamatan Bekasi Selatan dan tidak menggunakan kendaraan dinas. Namun, pengambilan jumlah sampel penglaju PNS ini memiliki beberapa kelemahan karena sulitnya memperoleh data, di mana tidak mengeluarkan penglaju PNS yang menggunakan kendaraan dinas dari jumlah populasi PNS yang akan diambil sampel dan tidak semua kelurahan di Kota Bekasi yang merupakan tempat tinggal penglaju PNS dapat diambil sampelnya. Oleh karena itu, penelitian ini kurang akurat dan terdapat beberapa kelurahan yang tidak ditinggali oleh penglaju PNS atau kosong. Namun demikian, berdasarkan informasi kunci yang diperoleh dari Kantor Walikota Bekasi, diketahui bahwa penglaju PNS yang menggunakan kendaraan dinas adalah PNS yang menduduki jabatan struktural atau eselon dalam struktur organisasi pemerintahan Kota Bekasi yang mendapatkan fasilitas berupa kendaraan dinas, baik motor maupun mobil dinas. Selain itu, sebagian besar penglaju PNS tinggal di Kota Bekasi dan sedikit yang tinggal di luar Kota Bekasi. Semua itu hanya berjumlah sekitar 5-10 % dari jumlah populasi penglaju PNS

yang akan diambil sampelnya. Rincian jumlah sampel penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi yang diambil adalah sebagai berikut.

Tabel 1.1. Jumlah PNS dan Jumlah Sampel Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi dari SKPD yang Berlokasi di Kantor Walikota Bekasi

No.	SKPD	Jumlah PNS (orang)	Jumlah Sampel (orang)
1.	Badan Kepegawaian Daerah (BKD)	80	16
2.	Badan Pendapatan Daerah (BAPENDA)	60	12
3.	Badan Informasi & Komunikasi (BINFOKOM)	40	8
4.	Penerangan Jalan Umum (PJU)	25	5
5.	Satuan Polisi Pamong Praja (SATPOL PP)	174	35
6.	Bagian Keuangan	38	8
7.	Bagian Umum & Protokol	74	15
8.	Bagian Bina Pemerintahan (BIPEM)	17	4
9.	Bagian Perlengkapan Daerah (PKD)	17	4
10.	Bagian Bina Ekonomi & Pembangunan (EKBANG)	16	4
11.	Bagian Hukum	18	4
12.	Bagian Kesejahteraan Sosial (KESOS)	19	4
13.	Bagian Organisasi	12	3
14.	Bagian Kerjasama & Investasi (KSI)	13	3
15.	Dinas Perekonomian Rakyat & Koperasi (PRAKOP)	74	15
16.	Dinas Pekerjaan Umum (PU)	110	22
17.	Dinas Pengelolaan Lingkungan Hidup (PLH)	44	9
18.	Dinas Pariwisata, Pemuda & Pemberdayaan Masyarakat (PARMUDAPER)	64	13
19.	Dinas Sosial, Perlindungan & Pemberdayaan Perempuan (SOLINBEMAS)	48	10
20.	Dinas Tenaga Kerja & Transmigrasi (NAKERTRANS)	80	16
Jumlah		1023	210

Sumber: BKD Kota Bekasi dan Pengolahan Data, 2008

1.4.4 Tahap Pengolahan Data

Pengolahan data yang dilakukan antara lain:

- (1) Membuat peta jumlah trayek angkutan umum mikrolet Kota Bekasi tahun 2007 berdasarkan jaringan jalan dan data trayek angkutan umum mikrolet Kota Bekasi tahun 2007 dari Dinas Perhubungan Kota Bekasi.
- (2) Membuat peta tempat tinggal penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi tahun 2008 dengan memplot lokasi tempat tinggal penglaju PNS ke dalam peta

dasar (berdasarkan peta administrasi, peta jaringan jalan dan peta Gunther).

- (3) Menghitung jarak dari tempat tinggal penglaju PNS ke kantor berdasarkan jaringan jalan dengan menggunakan analisis jaringan (*Network Analysis*). Analisis jaringan adalah suatu *extension* dalam *ArcView* yang digunakan untuk mencari rute perjalanan yang efisien (Tim Laboratorium SIG, 2006). Dari perhitungan ini, selanjutnya diketahui rute perjalanan penglaju PNS dari tempat tinggal ke kantor dan besarnya jarak yang ditempuh penglaju PNS dari tempat tinggalnya ke kantor.
- (4) Mengklasifikasikan jarak dari tempat tinggal penglaju PNS ke kantor menjadi empat kelas yaitu <5 km, 5-10 km, 10-15 km dan >15 km. Pengklasifikasian ini menggunakan rumus statistik yaitu:

$$\text{Interval Kelas} = \frac{\text{Nilai Maksimum} - \text{Nilai Minimum}}{\text{Jumlah Kelas}}$$

- (5) Membuat peta arus penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi tahun 2008 berdasarkan perhitungan besarnya jarak dari tempat tinggal penglaju PNS ke kantor.
- (6) Mengklasifikasikan pendidikan penglaju PNS menjadi tiga kelas yaitu SMU/Sederajat, Akademi (D1-D3) dan Sarjana (S1-S3).
- (7) Mengklasifikasikan golongan penglaju PNS menjadi empat kelas yaitu golongan I, II, III dan IV.
- (8) Mengklasifikasikan masa kerja penglaju PNS menjadi tiga kelas dengan menggunakan rumus statistik yaitu <11 tahun, 11-20 tahun dan >20 tahun.
- (9) Mengklasifikasikan moda transportasi yang digunakan penglaju PNS menjadi tiga kelas yaitu mobil pribadi, motor pribadi dan mikrolet. Pengklasifikasian ini didasarkan pada kenyataan yang ada bahwa moda transportasi yang digunakan penglaju PNS menuju kantor hanya ada tiga jenis kendaraan saja yaitu mobil pribadi, motor pribadi dan mikrolet.

- (10) Membuat matriks perbandingan karakteristik penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi berdasarkan jarak dari tempat tinggal ke kantor sebagaimana yang ditunjukkan oleh tabel berikut.

Tabel 2.1. Matriks Perbandingan Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Berdasarkan Jarak dari Tempat Tinggal ke Kantor

Jarak dari Tempat Tinggal ke Kantor	Karakteristik Penglaju PNS			
	Pendidikan	Golongan	Masa Kerja	Pilihan Moda Transportasi
<5 km				
5-10 km				
10-15 km				
>20 km				

- (11) Membuat peta karakteristik penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi tahun 2008 menurut cirinya berdasarkan jarak dari tempat tinggal ke kantor.

1.4.5 Tahap Analisis Data

Analisis data yang digunakan adalah analisis data secara keruangan (*spatial*) dan deskriptif untuk menjelaskan karakteristik penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi dengan maksud mendeskripsikan lokasi tempat tinggal penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi menurut cirinya seperti pendidikan, golongan, masa kerja penglaju PNS dan pilihan moda transportasi yang digunakan untuk ke kantor berdasarkan jarak dari tempat tinggal ke kantor dengan melihat jumlah trayek angkutan umum yang tersedia di sekitar tempat tinggalnya.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Mobilitas Penduduk

Pada hakekatnya, mobilitas penduduk merupakan refleksi perbedaan pertumbuhan dan ketidakmerataan fasilitas pembangunan antara satu daerah dengan daerah lain. Orang-orang yang dari daerah yang fasilitas pembangunannya kurang akan bergerak menuju ke daerah yang mempunyai fasilitas pembangunan lebih baik.

Perpindahan tempat yang bersifat rutin (mobilitas) berfungsi untuk saling melengkapi (*complementary*) dan terjadi adanya pergerakan yang dapat diartikan sebagai interaksi. Interaksi yang berlangsung antara daerah yang satu dengan daerah yang lain terjadi dalam tahapan dan jarak yang tertentu sehingga menimbulkan pola keruangan (*spatial pattern*).

E.G. Ravenstein mengemukakan beberapa teori yang terkait dengan mobilitas (Fellmann, dkk., 2008) yaitu:

- (1) Mobilitas dan jarak artinya banyak mobilitas pada jarak yang dekat disebabkan adanya rasa keterikatan terhadap keluarga yang ditinggalkan dan mobilitas jarak jauh lebih tertuju ke pusat-pusat perdagangan dan industri yang penting.
- (2) Arus dan arus balik artinya setiap arus mobilitas utama menimbulkan arus balik penggantinya.
- (3) Teknologi dan mobilitas artinya teknologi menyebabkan mobilitas meningkat.
- (4) Motif ekonomi merupakan dorongan utama orang melakukan mobilitas.

Mantra (1994) menyebutkan bahwa di dalam masyarakat ada dua macam perpindahan penduduk yang biasanya disebut dengan istilah mobilitas vertikal dan mobilitas horisontal. Mobilitas vertikal adalah perpindahan status atau golongan di dalam masyarakat, sedangkan mobilitas penduduk horisontal atau geografis meliputi gerakan (*movement*) penduduk yang melintasi batas wilayah tertentu dalam periode waktu tertentu.

Mobilitas penduduk horisontal dibagi menjadi mobilitas penduduk nonpermanen atau mobilitas penduduk sirkuler dan mobilitas penduduk permanen. Yang termasuk ke dalam mobilitas penduduk permanen adalah migrasi, sedangkan mobilitas penduduk nonpermanen adalah gerak penduduk dari satu tempat menuju ke tempat lain dengan tidak ada niatan menetap di tempat tujuan. Mobilitas penduduk sirkuler dapat dibagi lagi menjadi beberapa macam bentuk seperti mobilitas ulang-alik (*commuting*), periodik, musiman dan jangka panjang. Mobilitas sirkuler ini terjadi antara desa dengan desa, desa dengan kota dan kota dengan kota.

2.2 *Commuting* (Nglaju)

Batasan kegiatan nglaju atau dasar seseorang disebut sebagai penglaju tidak ada yang baku karena Lee (1966) mengungkapkan bahwa tidak ada pembatasan jarak perpindahan penglaju sehingga peneliti dapat mempergunakan batas administrasi seperti negara, propinsi, kabupaten, kecamatan maupun kelurahan atau dukuh. Semua itu tergantung pada tujuan penelitian. Oleh karena itu, definisi umum *commuter* atau penglaju adalah orang yang keluar dari batas wilayah tertentu dalam waktu yang tertentu pula.

Pengertian penglaju berasal dari kata “nglaju” (Jawa) yang berarti pergi ke tempat lain umumnya mengerjakan suatu pekerjaan dan tidak punya rencana untuk menginap di tempat tujuan. Istilah ini juga merupakan istilah Indonesia untuk pengertian *commuter* yaitu orang yang tinggal di luar batas sebuah kelurahan pergi ke kelurahan itu setiap hari biasanya berangkat pagi untuk bekerja dan pulang pada sore hari.

Menurut Hartshorn (1980), arus perjalanan menuju tempat kerja pada kota modern dapat dibedakan atas tiga jenis yaitu (*lihat Gambar 2.2.*):

(1) Kota (*city*) ke Kota

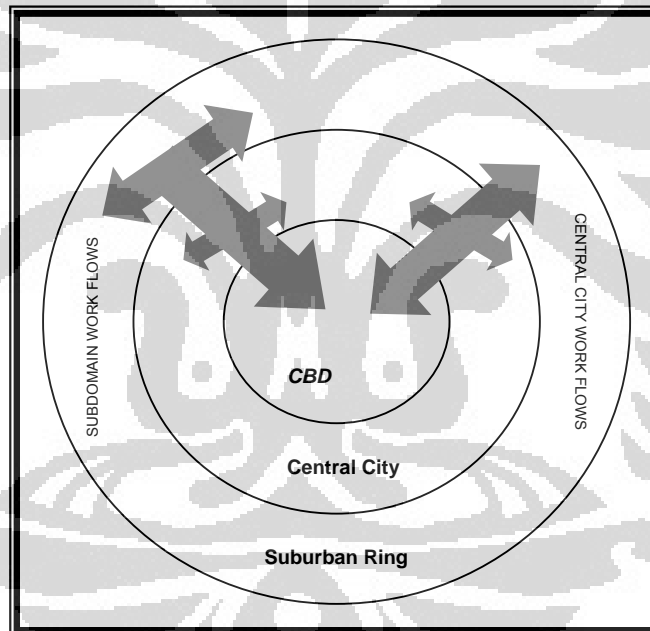
Perjalanan jenis ini termasuk arus dalam sentral kota ke *major work centre*, yang dimaksud di sini adalah *Central Business District (CBD)*. Mobil merupakan moda yang penting dalam perjalanan ini.

(2) *Suburb ke City*

Pergerakan ini dimulai dari *suburb* dan berakhir di pusat kota terutama di *CBD* dan di sekitar daerah kerja. Ciri pergerakan ini adalah memakai mobil pada jalan bebas hambatan atau arteri. Pada kota yang sedang dan kota yang besar, bus ekspres merupakan pilihan utama atau transit kereta api ulang-alik melengkapi perjalanan dengan mobil.

(3) *Suburb ke Suburb*

Pergerakan ini tipenya adalah perjalanan dari area residen yang jauh ke pusat *suburb* yang dekat. Ciri pergerakan ini memakai mobil dan melalui jalan bebas hambatan dan arteri utama.



Gambar 2.2. Gambar Arus Perjalanan Menuju ke Tempat Kerja Pada Kota Modern (Menurut Hartshorn)

Pendapat Hartshorn ini khususnya untuk dapat dihubungkan dengan pergerakan PNS Kota Bekasi adalah pergerakan yang mengakibatkan arus pergerakan PNS dari *suburb* ke *suburb* untuk pergerakan yang bersifat *commuter*. Semua pergerakan PNS membutuhkan sarana transportasi yang dalam studi ini biasanya menggunakan sarana transportasi umum maupun kendaraan pribadi.

Faktor-faktor penyebab munculnya *commuter* (penglaju) dibagi menjadi dua yaitu:

(1) Faktor Internal

Faktor internal adalah faktor yang mendorong seseorang untuk nglaju yang berasal dari dalam dirinya yaitu harapan untuk mendapatkan penghasilan yang lebih tinggi. Timbulnya niat untuk melakukan mobilitas didorong oleh keinginan manusia sebagai makhluk yang paling rasional yang mampu memilih yang terbaik di antara alternatif-alternatif yang ada dengan membandingkan penghasilan dari pekerjaan yang ada di sekitar tempat tinggalnya dan penghasilan dari pekerjaan tempat lain yang dituju berdasarkan pertimbangan untung rugi (Keban, 1994).

(2) Faktor Eksternal

Faktor eksternal adalah faktor yang mendorong seseorang untuk nglaju yang berasal dari luar dirinya yaitu transportasi. Transportasi merupakan sarana yang penting bagi seorang penglaju seperti yang dikemukakan oleh Hugo (1981) bahwa nglaju dibatasi oleh jarak dan jaringan transportasi yang tersedia di suatu daerah tempat tinggal dan dapat terjadi bila lokasi tempat kerja dapat dicapai dengan mudah serta ditunjang dengan tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang sudah banyak menjangkau daerah tempat tinggal sehingga meningkatkan integrasi antara tempat asal dan tempat tujuan.

2.3 Pemilihan Tempat Tinggal

Faktor-faktor sosial dan fisik sangat menentukan pilihan terhadap lokasi tempat tinggal. Dalam studi pengambilan keputusan keluarga terhadap pemilihan tempat tinggal berdasarkan penelitian Hestiany (2003), ditemukan bahwa faktor aksesibilitas merupakan pengaruh utama dalam pemilihan lokasi tempat tinggal yaitu faktor-faktor kemudahan transportasi dan kedekatan jarak. Faktor-faktor lain seperti kaitan tali-kekeluargaan (*kinship*) juga turut mempengaruhi pengambilan keputusan pemilihan lokasi tempat bermukim. Dengan demikian, ada beberapa alasan penglaju dalam memilih tempat tinggal yaitu:

- (a) Kekeluargaan atau *kinship*, di mana mereka memilih tempat tinggal karena ada orang tua/saudaranya terlebih dahulu tinggal di tempat tersebut atau dekat dengan tempat tinggal mereka.
- (b) Harga tanah murah. Tanah yang tersedia untuk perumahan di pusat kota jumlahnya terbatas dan mahal. Oleh sebab itu, banyak orang yang lebih memilih tempat tinggal di pinggiran kota yang harganya relatif lebih murah (Razali dalam Rosilawati, 2000).
- (c) Aksesibilitas. Biasanya para pembeli rumah memilih tempat tinggal dengan memperhitungkan jauh dekatnya tempat tinggal dengan tempat kerja dan pusat kegiatan (kemudahan menuju tempat kerja).

2.4 Jaringan Jalan

Pertumbuhan kota biasanya mencirikan kegiatan yang terjadi, maka tumbuh dan berkembangnya penduduk kota serta intensitas kepadatan yang dihasilkan menyebabkan tumbuh dan berkembangnya arus pergerakan (Michael, 1981). Disinilah jaringan jalan sebagai salah satu elemen perkotaan mempunyai peranan yang penting. Jaringan merupakan serangkaian simpul-simpul yang dalam hal ini berupa persimpangan/terminal yang dihubungkan dengan ruas-ruas jalan/trayek.

Jaringan jalan harus dikelompokkan secara jelas yaitu jaringan yang fungsinya untuk mengalirkan arus lalu lintas yang besar dan jaringan jalan yang fungsinya untuk memberikan akses kepada kegiatan di sekitar jalan tersebut. Dalam Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, hierarki jalan disusun atas dasar:

- (1) Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
- (2) Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.

(3) Jalan lokal/lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Jaringan jalan merupakan salah satu elemen dari suatu jaringan transportasi perkotaan secara keseluruhan. Jalan raya merupakan salah satu prasarana penting dalam transportasi darat. Fungsi strategis yang dimilikinya sebagai penghubung antar satu daerah dengan daerah lain. Dengan adanya jalan, maka segala aktivitas masyarakat kota dapat berjalan dengan lancar termasuk untuk pergi ke tempat kerja.

2.5 Konsep Jarak

Arah pergerakan penduduk ditentukan oleh beberapa faktor seperti faktor jarak dan biaya. Faktor jarak dan biaya barangkali dapat dilihat sebagai satu kesatuan karena dengan kemajuan di bidang transportasi, maka jarak sudah merupakan fungsi dari uang atau biaya. Bagaimana pun juga, jarak tetap merupakan faktor penting dalam penentuan arah, setidaknya-tidaknya dalam penentuan bentuk mobilitas penduduk. Sudah tentu faktor jarak tidak berdiri sendiri karena juga dipengaruhi oleh kondisi ekonomi penduduk.

Konsep jarak yaitu jarak antara satu tempat dengan tempat yang lain. Konsep jarak dibagi menjadi tiga yaitu jarak relatif, jarak absolut dan jarak ekonomis (Anonim, 2008). Jarak relatif adalah jarak atas pertimbangan tertentu (rute, waktu, biaya, kenyamanan dan sebagainya), sedangkan jarak absolut merupakan jarak berupa garis lurus yang ditarik antara dua titik dan dapat diukur dengan satuan m, km dan lain-lain. Maka dari itu, jarak absolut adalah jarak yang sesungguhnya. Jarak ekonomis adalah jarak yang diukur berdasarkan besarnya nilai atau biaya transportasi yang harus dikeluarkan untuk mencapai tempat tujuan.

Demikian halnya dengan penelitian ini yang menggunakan pertimbangan jarak. Jarak yang dimaksud adalah jarak dari tempat tinggal penglaju ke kantor dalam satuan kilometer yang diukur berdasarkan jaringan jalan dengan menggunakan analisis jaringan (*Network Analysis*). Analisis jaringan adalah suatu

extension dalam *ArcView* yang digunakan untuk mencari rute perjalanan yang efisien (Tim Laboratorium SIG, 2006). Selanjutnya, besarnya jarak tersebut diklasifikasikan dengan menggunakan rumus statistik sehingga menghasilkan empat kelas yaitu <5 km, 5-10 km, 10-15 km dan >15 km.

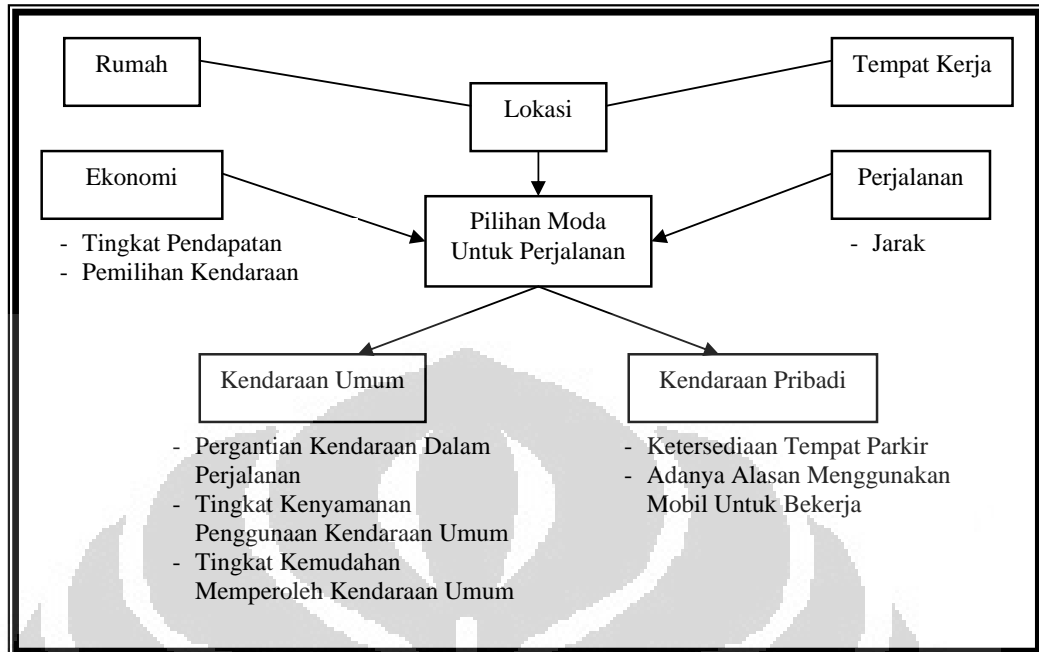
2.6 Pemilihan Moda

Berbicara mengenai transportasi, ada tiga terminologi penting dari transportasi yaitu:

- (1) *Ways* seperti jalan dan trayek kendaraan angkutan umum.
- (2) *Vehicle* seperti teknologi transportasi misalnya kereta api, mobil, kapal dan lain sebagainya.
- (3) *Terminal* adalah tempat bertemu bagi orang yang membutuhkan fasilitas transportasi.

Menurut Koestoer (1991), transportasi sangat penting dalam suatu *urban area* karena peningkatan fasilitas transportasi akan menimbulkan migrasi sirkuler. Bruton (1981) mengatakan bahwa karakteristik sosial ekonomi penduduk yang berbeda menghasilkan *trip generation* yang berbeda terutama perbedaan pada moda transportasi yang digunakannya.

Senada dengan pernyataan Bruton, Agam (1990) mengatakan bahwa perbedaan pendapatan akan memberikan pengaruh terhadap pilihan ragam transportasi. Kelompok pendapatan tinggi akan bergantung pada ragam transportasi pribadi atau kendaraan penumpang pribadi, sedangkan kelompok pendapatan menengah akan menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi pribadi. Selain itu, sistem transportasi umum yang memiliki tingkat pelayanan rendah umumnya digunakan oleh masyarakat dengan kelompok pendapatan yang lebih rendah.



Gambar 3.2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Untuk Perjalanan Kerja

(Sumber: Daniels & Warnes, 1980)

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Bell tahun 1981 (dalam Hestiany, 2003) memperlihatkan bahwa pada umumnya orang tidak menyukai adanya pergantian kendaraan dalam perjalanan dan menunggu mobil angkutan umum yang relatif lama terutama ketika membawa barang-barang. Pengurangan total waktu perjalanan biasanya dilakukan dengan mencari alternatif berupa penggunaan moda transportasi yang langsung ke tempat tujuan.

Sehubungan dengan pemilihan moda, Nasution (1987) mengemukakan beberapa variabel yang mempengaruhi orang dalam menentukan pilihan moda yang akan digunakan. Contoh yang digunakan yaitu beberapa variabel yang mempengaruhi pemilihan moda untuk perjalanan kerja. Variabel tersebut dikelompokkan ke dalam lima kelompok besar yaitu:

- (1) Hubungan lokasi, di mana individu mengambil keputusan untuk melakukan perjalanan dengan lokasi di mana ia bekerja (apakah dapat ditempuh dengan jalan kaki, naik sepeda, mobil atau kereta).

- (2) Lokasi berhubungan dengan nilai suatu tempat yang menentukan karakteristik perjalanan yakni jarak, waktu dan ongkos. Jika jarak dianggap konstan, maka yang bervariasi adalah waktu dan ongkos perjalanan.
- (3) Penggunaan kendaraan pribadi atau umum.
- (4) Kenyamanan dan kemudahan.
- (5) Keadaan ekonomi keluarga.

2.7 Angkutan Umum

Angkutan adalah suatu kegiatan usaha menyediakan jasa angkutan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat angkutan bermotor maupun tidak bermotor, baik melalui darat, air atau udara (Statistik Potensi Desa Kabupaten Sukabumi dalam Qurniasari, 2003). Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar (Warpani, 1990). Angkutan umum meliputi angkutan kota (angkot), bus, kereta rel listrik (KRL), angkutan air dan angkutan udara. Angkutan umum ini bersifat massal. Maka dari itu, diperlukan beberapa kesamaan di antara penumpang. Salah satunya adalah kesamaan asal dan tujuan (Warpani, 1990) atau trayek.

Mobilitas penduduk berkaitan dengan transportasi. Adanya transportasi mendorong penduduk melakukan mobilitas, tetapi kadang-kadang keinginan untuk pindah memicu perbaikan transportasi (Wiyono, 1994). Kemajuan dalam bidang transportasi ditandai dengan perbaikan dan penambahan jalan. Sarana jalan dan transportasi memungkinkan seseorang untuk bepergian dari satu tempat ke tempat lain dengan waktu yang lebih singkat.

Trayek angkutan umum biasanya bertemu di suatu tempat, terminal atau simpul jalan untuk kepentingan memuat dan menurunkan orang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu simpul jaringan transportasi. Terminal terbagi menjadi dua yaitu terminal resmi dan terminal bayangan. Terminal resmi adalah terminal angkutan umum yang sudah mendapat izin dari pemerintah, sedangkan terminal bayangan adalah

terminal tempat pergantian kendaraan yang dibuat oleh para supir angkutan umum tanpa adanya izin dari pemerintah.

2.8 Penelitian Terdahulu

(1) Mantra (1978)

Penelitian dua dukuh di Daerah Istimewa Yogyakarta yaitu Dukuh Piring dan Dukuh Kadirojo. Kedua dukuh penelitian merupakan daerah persawahan yang subur. Tujuan dari penelitian ini adalah meneliti pola dan perilaku mobilitas penduduk untuk melakukan mobilitas atau mengekang penduduk untuk tidak melakukan mobilitas. Batas wilayah yang digunakan adalah batas dukuh dan batas waktu rata-rata meninggalkan dukuh yaitu 6 jam (waktu rata-rata yang digunakan para warga dukuh untuk bepergian dengan sengaja dan dengan persiapan-persiapan tertentu). Penelitian yang dilakukan oleh Mantra merupakan dasar pengambilan batasan seseorang dalam penelitian ini sehingga disebut penglaju yaitu kelurahan karena menurut Lee (1966) tidak ada batasan jarak perpindahan penglaju sehingga peneliti dapat mempergunakan batas administrasi seperti negara, propinsi, kabupaten, kecamatan maupun kelurahan atau dukuh. Semua itu tergantung pada tujuan penelitian. Maka dari itu, penelitian Mantra ini dapat dijadikan tolok ukur penggunaan batas kelurahan untuk penelitian tentang penglaju PNS.

(2) Gajatri (1994)

Penelitian karakteristik penglaju pekerja di wilayah Kecamatan Peterongan Kabupaten Jombang. Variabel-variabel yang digunakan antara lain tingkat usia, status perkawinan, tingkat pendidikan, jenis mata pencaharian, sarana yang digunakan untuk nglaju, jarak yang ditempuh dan arah yang dituju para penglaju pekerja. Penelitian yang dilakukan oleh Gajatri merupakan dasar penggunaan variabel untuk melakukan penelitian tentang penglaju PNS ini yaitu pendidikan, pilihan moda transportasi dan jarak yang ditempuh penglaju PNS dari tempat tinggalnya ke kantor. Penelitian Gajatri lebih

tertuju pada arah atau tujuan kerja penglaju, sedangkan penelitian ini lebih memfokuskan pada asal penglaju atau lokasi tempat tinggal penglaju.

(3) Palma & Rochat (1999)

Penelitian pemahaman *commuter* di Geneva (Switzerland) dalam hal mengambil keputusan perjalanan. Penelitian tersebut menginformasikan karakteristik penglaju (jenis kelamin, umur, pendapatan, pendidikan, mata pencaharian, jumlah hari kerja, jumlah anggota rumah tangga serta kepemilikan kendaraan dan SIM) dalam pengambilan keputusan perjalanan (*travel decision*) untuk melakukan pemilihan moda, rute dan waktu keberangkatan dalam berbagai kondisi perjalanan dan cuaca. Penelitian yang dilakukan oleh Palma dan Rochat merupakan dasar penggunaan variabel untuk melakukan penelitian tentang penglaju PNS ini yaitu ketersediaan rute trayek angkutan umum yang mempengaruhi penglaju PNS dalam mengambil keputusan untuk menggunakan moda transportasi pribadi atau umum, di mana dalam penelitian ini angkutan umum yang dibahas adalah mikrolet atau koasi. Penelitian Palma dan Rochat hampir sama tujuannya dengan penelitian ini yaitu bertujuan sebagai masukan kepada pemerintah dalam membuat kebijakan transportasi yang lebih baik di perkotaan, hanya saja penelitian ini lebih fokus kepada penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi guna mengefisienkan perjalanan penglaju PNS dari tempat tinggal ke kantor.

BAB 3 GAMBARAN UMUM DAERAH PENELITIAN

3.1 Kota Bekasi

Kota Bekasi terletak di bagian Utara Propinsi Jawa Barat yaitu diantara $106^{\circ} 48' 28'' - 107^{\circ} 27' 29''$ Bujur Timur dan $6^{\circ} 10' 6'' - 6^{\circ} 30' 6''$ Lintang Selatan. Kota Bekasi memiliki batas-batas daerah sebagai berikut (*lihat* Peta 1):

- (1) Sebelah Utara : Kabupaten Bekasi, Propinsi Jawa Barat
- (2) Sebelah Timur : Kabupaten Bekasi, Propinsi Jawa Barat
- (3) Sebelah Selatan : Kabupaten Bogor, Propinsi Jawa Barat
- (4) Sebelah Barat : Propinsi DKI Jakarta

Kota Bekasi memiliki luas sekitar 21.624 ha dan berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bekasi No. 04 Tahun 2004 tentang Pembentukan Wilayah Administrasi Kecamatan dan Kelurahan, Kota Bekasi mengalami pemekaran yang pada awalnya terdiri dari 10 kecamatan dan 52 kelurahan kemudian terbagi menjadi 12 kecamatan dan terdiri dari 56 kelurahan. Kecamatan-kecamatan itu adalah sebagai berikut:

- (1) Kecamatan Bekasi Barat : 5 kelurahan
- (2) Kecamatan Bekasi Selatan : 5 kelurahan
- (3) Kecamatan Bekasi Timur : 4 kelurahan
- (4) Kecamatan Bekasi Utara : 6 kelurahan
- (5) Kecamatan Pondok Gede : 5 kelurahan
- (6) Kecamatan Jati Asih : 6 kelurahan
- (7) Kecamatan Bantar Gebang : 4 kelurahan
- (8) Kecamatan Jati Sampurna : 5 kelurahan
- (9) Kecamatan Medan Satria : 4 kelurahan
- (10) Kecamatan Rawa Lumbu : 4 kelurahan
- (11) Kecamatan Mustika Jaya : 4 kelurahan
- (12) Kecamatan Pondok Melati : 4 kelurahan

3.2 Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kota Bekasi

Jumlah penduduk Kota Bekasi tahun 2005 adalah 1.960.237 jiwa. Jumlah penduduk yang paling banyak terdapat di Kecamatan Bekasi Utara dengan jumlah penduduk 274.969 jiwa atau 14 % dari seluruh jumlah penduduk Kota Bekasi, sedangkan jumlah penduduk yang paling sedikit terdapat di Kecamatan Mustika Jaya yaitu sebesar 56.109 jiwa atau 2,86 % dari jumlah penduduk Kota Bekasi. Apabila dilihat berdasarkan kelurahan, maka jumlah penduduk tertinggi terdapat di Kelurahan Harapan Baru, Kecamatan Bekasi Utara yaitu 78.709 jiwa atau 4,02 % dari seluruh jumlah penduduk Kota Bekasi, sedangkan jumlah penduduk terendah terdapat di Kelurahan Sumur Batu, Kecamatan Bantar Gebang yaitu sebesar 8.592 jiwa atau 0,44 % dari jumlah penduduk Kota Bekasi.

Kecamatan yang paling luas di Kota Bekasi dengan luas daerah sekitar 2.553,66 ha adalah Kecamatan Mustika Jaya, sedangkan daerah yang paling sempit adalah Kecamatan Pondok Melati dengan luas sekitar 1.150,787 ha. Kelurahan Padurenan merupakan kelurahan yang paling luas yaitu sebesar 794,875 ha, sedangkan Kelurahan Kranji merupakan kelurahan yang luasnya paling kecil yaitu sebesar 150,204 ha.

Kepadatan penduduk Kota Bekasi adalah sebesar 90 jiwa per ha. Daerah dengan kepadatan penduduk terendah terdapat pada Kelurahan Sumur Batu yaitu sebesar 14 jiwa per ha, sedangkan kepadatan penduduk tertinggi terdapat pada Kelurahan Kota Baru yaitu sebesar 334 jiwa per ha. Apabila dilihat berdasarkan kecamatan, maka Kecamatan Bekasi Barat merupakan daerah dengan kepadatan paling tinggi sebesar 1031,179 jiwa per ha, sedangkan Kecamatan Mustika Jaya merupakan daerah dengan kepadatan paling rendah sebesar 88,567 jiwa per ha. Tabel berikut menunjukkan luas daerah dan kepadatan penduduk Kota Bekasi.

Tabel 3.3. Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kota Bekasi Per Kelurahan Tahun 2005

No	Kelurahan	Kecamatan	Jumlah Penduduk (jiwa)	Luas Daerah (ha)	Kepadatan Penduduk (jiwa/ha)
1.	Bojong Menteng	Rawa Lumbu	35.832	400,865	89,386
2.	Bojong Rawa Lumbu		69.768	629,761	110,784
3.	Sepanjang Jaya		52.978	317,955	166,621
4.	Pengasinan		27.063	423,682	63,875
5.	Ciketing Udik	Bantar Gebang	18.356	429,286	42,759
6.	Sumur Batu		8.592	585,076	14,685
7.	Cikiwul		19.530	579,747	33,687
8.	Bantar Gebang		25.635	439,455	58,333
9.	Harapan Mulya	Medan Satria	19.281	159,082	121,201
10.	Kali Baru		25.629	189,478	135,261
11.	Medan Satria		30.125	476,189	63,262
12.	Pejuang		71.994	618,055	116,484
13.	Jati Karya	Jati Sampurna	11.352	738,613	15,369
14.	Jati Sampurna		15.455	208,461	74,138
15.	Jati Rangga		11.396	470,969	24,196
16.	Jati Ranggan		18.363	310,802	59,082
17.	Jati Raden		13.192	239,373	55,110
18.	Jati Sari	Jati Asih	19.975	491,522	40,639
19.	Jati Luhur		17.122	488,681	35,037
20.	Jati Rasa		32.588	281,753	115,661
21.	Jati Asih		24.934	466,834	53,410
22.	Jati Mekar		32.815	375,527	87,383
23.	Jati Kramat		40.776	363,073	112,307
24.	Margahayu	Bekasi Timur	63.418	395,302	160,429
25.	Bekasi Jaya		50.241	357,616	140,488
26.	Duren Jaya		66.549	357,950	185,917
27.	Aren Jaya		63.344	293,650	215,712
28.	Jaka Mulya	Bekasi Selatan	30.683	304,513	100,760
29.	Jaka Setia		33.974	376,487	90,239
30.	Pekayon Jaya		49.902	434,111	114,952
31.	Marga Jaya		15.439	160,137	96,411
32.	Kayuringin Jaya		55.777	308,476	180,814
33.	Bintara Jaya	Bekasi Barat	33.586	276,302	121,555
34.	Bintara		49.620	362,026	137,061
35.	Kranji		46.709	150,204	310,970
36.	Kota Baru		66.222	198,012	334,434
37.	Jaka Sampurna		63.170	496,778	127,159
38.	Harapan Jaya	Bekasi Utara	59.131	519,142	113,901
39.	Kaliabang Tengah		21.584	371,771	58,057
40.	Perwira		12.930	211,792	61,050
41.	Harapan Baru		78.709	240,535	327,224
42.	Teluk Pucung		25.929	396,804	65,344
43.	Marga Mulya		76.686	305,711	250,844
44.	Jati Makmur	Pondok Gede	46.397	409,232	113,375
45.	Jati Waringin		43.992	283,642	155,096
46.	Jati Bening		29.620	308,469	96,022
47.	Jati Cempaka		42.655	359,739	118,572
48.	Jati Bening Baru		33.654	357,023	94,262
49.	Padurenan	Mustika Jaya	13.419	794,875	16,881
50.	Cimuning		10.904	580,728	18,776
51.	Mustika Jaya		20.344	686,474	29,635
52.	Mustika Sari		11.442	491,583	23,275
53.	Jati Murni	Pondok Melati	25.398	337,885	75,167
54.	Jati Melati		22.278	272,222	81,837
55.	Jati Warna		29.197	200,806	145,399
56.	Jati Rahayu		24.583	339,874	72,329

Sumber: BPS Kota Bekasi, 2007

3.3 Kantor Walikota Bekasi

Kantor Walikota Bekasi terletak di Kecamatan Bekasi Selatan yang tepatnya di Jl. Achmad Yani No. 1. Kantor ini berada di pusat Kota Bekasi atau yang lebih dikenal dengan *Central Business District (CBD)*. Kawasan Pusat Bisnis (*CBD*) adalah pusat kegiatan dan budaya hidup masyarakat kota dengan sarana dan prasarana yang relatif lengkap serta didukung oleh kemudahan akses menuju lokasi dan biasanya merupakan tempat dengan harga tanah tertinggi (Pacione, 2001). Pada mulanya kantor yang terletak di Kelurahan Marga Jaya ini merupakan Kantor Pemerintah Daerah Kabupaten Bekasi. Namun, sejak dibentuknya Kota Bekasi tahun 1996, kantor ini berubah fungsi menjadi Kantor Walikota Bekasi.

Sebagian besar Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) Pemerintah Kota Bekasi berlokasi di sepanjang Jl. Achmad Yani dan Jl. Jendral Sudirman (Kelurahan Marga Jaya, Kecamatan Bekasi Selatan). Kantor Pemerintah Kota Bekasi merupakan kantor bagi sebagian besar Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) yang ada di dalam struktur organisasi pemerintahan Kota Bekasi, di mana dari 34 SKPD yang ada, 20 SKPD diantaranya berlokasi di kantor ini.

3.4 Pegawai Negeri Sipil

Pegawai negeri sipil (PNS) adalah pekerja di sektor publik yang bekerja untuk pemerintah di suatu negara (Pegawai Negeri, 2008). PNS merupakan sistem karir. Mereka dipilih dalam ujian seleksi tertentu, mendapatkan gaji dan tunjangan khusus serta memperoleh pensiun.

PNS Pemerintah Kota Bekasi merupakan pegawai negeri sipil yang bekerja di bawah Pemerintah Kota Bekasi dan mendapatkan pendapatan (gaji pokok) setiap bulannya. Gaji pokok yang diterima setiap bulannya berbeda-beda sesuai dengan golongan dan masa kerja yang telah dijalani. Golongan adalah tingkat/strata tertentu dalam struktur kepegawaian pemerintahan atau PNS seperti golongan I (a,b,c,d), II (a,b,c,d), III (a,b,c,d) dan IV (a,b,c,d,e) yang mempengaruhi besarnya pendapatan (gaji pokok) penglaju. Semakin tinggi

golongan PNS, maka pendapatannya semakin tinggi pula. Demikian juga dengan masa kerja. Semakin lama masa kerja seorang PNS, maka pendapatannya semakin tinggi pula. Jumlah PNS yang terdapat di Kantor Walikota Bekasi dapat ditunjukkan dalam tabel berikut.

Tabel 4.3. Jumlah PNS Pemerintah Kota Bekasi dari Beberapa SKPD yang Berlokasi di Kantor Walikota Bekasi

No.	Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD)	Jumlah PNS (orang)
1.	Badan Kepegawaian Daerah (BKD)	80
2.	Badan Pendapatan Daerah (BAPENDA)	60
3.	Badan Informasi & Komunikasi (BINFOKOM)	40
4.	Penerangan Jalan Umum (PJU)	25
5.	Satuan Polisi Pamong Praja (SATPOL PP)	174
6.	Bagian Keuangan	38
7.	Bagian Umum & Protokol	74
8.	Bagian Bina Pemerintahan (BIPEM)	17
9.	Bagian Perlengkapan Daerah (PKD)	17
10.	Bagian Bina Ekonomi & Pembangunan (EKBANG)	16
11.	Bagian Hukum	18
12.	Bagian Kesejahteraan Sosial (KESOS)	19
13.	Bagian Organisasi	12
14.	Bagian Kerjasama & Investasi (KSI)	13
15.	Dinas Perekonomian Rakyat & Koperasi (PRAKOP)	74
16.	Dinas Pekerjaan Umum (PU)	110
17.	Dinas Pengelolaan Lingkungan Hidup (PLH)	44
18.	Dinas Pariwisata, Pemuda & Pemberdayaan Masyarakat (PARMUDAPER)	64
19.	Dinas Sosial, Perlindungan & Pemberdayaan Perempuan (SOLINBEMAS)	48
20.	Dinas Tenaga Kerja & Transmigrasi (NAKERTRANS)	80
Jumlah		1023

Sumber: BKD Kota Bekasi, 2008

3.5 Jaringan Jalan Kota Bekasi

Sistem jaringan jalan utama di Kota Bekasi merupakan bagian dari jaringan jalan negara dan berfungsi menjadi jalan arteri Kota Bekasi. Jalan-jalan arteri meliputi Jl. Achmad Yani, Jl. Ir.H. Juanda, Jl. Jendral Sudirman, Jl. Cut Meutiah dan Jl. Sultan Agung. Jalan-jalan ini merupakan penghubung bagi Kota Bekasi dengan Propinsi DKI Jakarta serta Kota Bekasi dan Kabupaten Karawang. Jalan-jalan lain yang menjadi jalan arteri Kota Bekasi adalah Jl. Siliwangi atau Jl.

Raya Narogong yang menghubungkan Kota Bekasi dengan Kabupaten Bogor serta Jl. Raya Pekayon–Pondok Gede yang menghubungkan Kota Bekasi dengan Propinsi DKI Jakarta. Panjang jalan arteri di Kota Bekasi mencapai 44,216 km atau 9,91 % dari total panjang jalan yang terdapat di Kota Bekasi (*lihat* Peta 2).

Jalan Tol Jakarta–Cikampek merupakan jalan tol yang melewati Kota Bekasi serta Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta yang mulai beroperasi tahun 2007 ini melewati sebagian Kota Bekasi yaitu sebagian Kecamatan Jati Asih, sebagian Kecamatan Pondok Gede dan sebagian Kecamatan Bekasi Barat. Panjang jalan ini mencapai 24,568 km atau sebesar 5,50 % dari panjang jalan Kota Bekasi. Jalan K.H. Noer Ali (Jl. Raya Kalimalang), Jl. Raya Perjuangan, Jl. Alexindo, Jl. Pemuda, Jl. Bintara Raya, Jl. H.M. Joyo Martono dan Jl. K.H. Agus Salim merupakan sebagian dari jalan kolektor yang terdapat di Kota Bekasi dan panjangnya mencapai 180,76 km atau 40,50 % dari total panjang jalan Kota Bekasi.

Tabel 5.3. Panjang Kelas Jalan di Kota Bekasi

No.	Kelas Jalan	Panjang Jalan (km)	Persentase (%)
1.	Jalan Tol	24,568	5,50
2.	Jalan Arteri	44,216	9,91
3.	Jalan Kolektor	180,76	40,50
4.	Jalan Lokal	196,811	44,09
Jumlah		446,355	100

Sumber: Peta Jaringan Jalan Kota Bekasi Tahun 2005 dari BPN, 2007

Panjang jalan sebesar 196,811 km adalah panjang jalan lokal/lingkungan yang merupakan jalan permukiman dan menghubungkannya dengan jalan kolektor. Jalan ini merupakan jalan yang mendominasi panjang jalan di Kota Bekasi yaitu sebesar 44,09 % dari panjang jalan Kota Bekasi. Tabel berikut menunjukkan panjang kelas jalan yang terdapat di Kota Bekasi.

3.6 Angkutan Umum Kota Bekasi

Angkutan umum kota adalah sarana transportasi publik utama di Kota Bekasi dan seiring dengan semakin berkembangnya kebutuhan akan angkutan umum, maka Dinas Perhubungan Kota Bekasi melakukan pelayanan kepada pengguna jasa angkutan umum yang meliputi angkutan dalam trayek dan tidak dalam trayek. Angkutan umum dalam trayek yang dilayani Kota Bekasi meliputi:

- (1) Angkutan Antar Kota Antar Propinsi (Kota Bekasi–DKI Jakarta)
- (2) Angkutan Dalam Kota Dalam Propinsi
- (3) Angkutan Kota
- (4) Angkutan Perbatasan (Kota Bekasi–Kabupaten Bekasi)
- (5) Angkutan Khusus yang meliputi angkutan antar jemput, angkutan karyawan, angkutan permukiman dan angkutan pepadu moda.

Angkutan umum tidak dalam trayek yang telah dilayani Kota Bekasi terdiri dari angkutan taksi, angkutan sewa, dan angkutan pariwisata.

Angkutan kota yang melayani Kota Bekasi merupakan semacam mikrolet atau koasi yang memiliki kapasitas penumpang sekitar 12-14 orang. Jumlah lintasan trayek angkutan kota dalam hal ini angkutan lokal di Kota Bekasi terdapat 35 lintasan trayek yang perizinannya menjadi wewenang Dinas Perhubungan Kota Bekasi dan berjumlah 3.100 armada, sebagaimana yang ditunjukkan dalam Tabel 6.3.

Trayek angkutan umum biasanya bertemu di suatu tempat, terminal atau simpul jalan untuk kepentingan memuat dan menurunkan orang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu simpul jaringan transportasi. Terminal di Kota Bekasi terbagi menjadi dua yaitu terminal resmi dan terminal bayangan. Terminal resmi adalah terminal angkutan umum yang sudah mendapat izin dari pemerintah, contohnya Terminal Bekasi di Kelurahan Margahayu, Kecamatan Bekasi Timur dan Terminal Pondok Gede di Kelurahan Jati Waringin, Kecamatan Pondok Gede, sedangkan terminal bayangan adalah terminal tempat pergantian kendaraan yang dibuat oleh para supir angkutan umum, di mana berjumlah 32 buah dan tersebar di seluruh bagian Kota Bekasi (*lihat Peta 3*).

Tabel 6.3. Rute atau Lintasan Trayek dan Jumlah Kendaraan Angkutan Kota Bekasi (Lokal)

No.	Kode Trayek	Lintasan Trayek	Jumlah Kendaraan (unit)
1.	K 02	Terminal Bekasi – Pondok Gede	292
2.	K 04	Terminal Bekasi – Jl. Jatiluhur	100
3.	K 04A	Terminal Bekasi – Perumahan Irigasi	15
4.	K 04B	Terminal Bekasi – Ganda Agung	117
5.	K 04C	Perumnas 1 – Teluk Buyung (PP)	6
6.	K 05	Terminal Bekasi – Cikunir	120
7.	K 05A	Terminal Bekasi – Perumahan Galaxi	133
8.	K 07	Terminal Bekasi – Seroja	174
9.	K 08	Sumber Arta – Cikunir (PP)	16
10.	K 08A	Sumber Arta – Pondok Gede (PP)	41
11.	K 09B	Metropolitan Mall – Wisma Asri (PP)	75
12.	K 10	Terminal Bekasi – Ujung Harapan	343
13.	K 10B	Terminal Bekasi – Alinda	50
14.	K 11	Terminal Bekasi – Bantar Gebang (PP)	232
15.	K 11A	Terminal Bekasi – Rawa Lumbu (PP)	89
16.	K 11B	Terminal Bekasi – Perumahan Narogong (PP)	69
17.	K 11C	Terminal Bekasi – Perumahan Bojong Menteng	13
18.	K 12	Terminal Bekasi – Kompa (PP)	100
19.	K 12A	Terminal Bekasi – Perumahan Borobudur (PP)	32
20.	K 12B	Duren Jaya – Bappi (PP)	10
21.	K 19	Terminal Bekasi – Mutiara Gading Timur (PP)	90
22.	K 19A	Terminal Bekasi – Pasar Bumiagara (PP)	100
23.	K 19AK	Terminal Bekasi – Mustika Sari	54
24.	K 22 (S-02)	Sumber Arta – Pondok Gede (PP)	63
25.	K 22A	Sumber Arta – Pondok Gede (PP)	110
26.	K 25	Sumber Arta – Rawa Panjang (PP)	175
27.	K 25B	Sumber Arta – Hero (PP)	90
28.	K 26	Sumber Arta – Cikunir (PP)	20
29.	K 26A	Sumber Arta – Terminal Bekasi	60
30.	K 27	Pondok Gede – Perumahan Angkasa Puri (PP)	19
31.	K 30	Terminal Bekasi – Pejuang Jaya	88
32.	K 31	Terminal Bekasi – Bintara	79
33.	K 31A	Terminal Bekasi – Orchid Garden	62
34.	G-05	Pondok Gede – Curug (PP)	60
35.	G-07	Pondok Gede – Curug (PP)	3
Jumlah			3100

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bekasi, 2007

BAB 4

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi

Karakteristik penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi maksudnya adalah untuk menunjukkan lokasi tempat tinggal penglaju PNS di Kota Bekasi dengan berbagai pertimbangan jarak perjalanan yang harus ditempuh dari tempat tinggalnya ke kantor. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tempat tinggal penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi menyebar ke seluruh kecamatan di Kota Bekasi yaitu 41 kelurahan (dari 56 kelurahan yang ada di Kota Bekasi) yang ditempati oleh penglaju PNS dan hanya 14 kelurahan yang tidak ditempati oleh penglaju PNS. Kelurahan-kelurahan yang tidak ditempati oleh penglaju PNS adalah Jati Cempaka, Jati Makmur, Jati Rahayu, Jati Warna, Jati Mekar, Jati Melati, Jati Ranggon, Jati Raden, Jati Karya, Bojong Menteng, Mustika Sari, Bantar Gebang, Sumur Batu dan Ciketing Udik. Hal ini dikarenakan tidak semua kelurahan di Kota Bekasi yang merupakan tempat tinggal penglaju PNS dapat diambil sampelnya sehingga terdapat beberapa kelurahan yang tidak ditinggali oleh penglaju PNS atau kosong (*lihat* Peta 4).

Berdasarkan Tabel 7.4., penglaju PNS paling banyak bertempat tinggal di Kecamatan Bekasi Selatan dengan presentase 26,19 %. Urutan kedua jumlah penglaju PNS terbanyak adalah Kecamatan Bekasi Timur dengan presentase sebesar 16,19 %, sedangkan kecamatan yang memiliki penglaju PNS paling sedikit adalah Kecamatan Bantar Gebang dengan 0,95 % penglaju PNS. Hal ini sesuai dengan jumlah penduduk Kota Bekasi tahun 2005 bahwa Kecamatan Bantar Gebang memiliki jumlah penduduk terendah yaitu sebesar 8.592 jiwa atau 0,44 % dari jumlah penduduk Kota Bekasi.

Tabel 7.4. Jumlah Responden Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Per Kelurahan

Kecamatan	Kelurahan	Jumlah Responden Penglaju PNS (orang)	%
Medan Satria	Harapan Mulya	2	0,95
	Kali Baru	4	1,90
	Medan Satria	2	0,95
	Pejuang	2	0,95
Jumlah		10	4,75
Bekasi Utara	Harapan Baru	7	3,33
	Kaliabang Tengah	2	0,95
	Marga Mulya	4	1,90
	Perwira	5	2,38
	Teluk Pucung	4	1,90
Jumlah		22	10,46
Bekasi Barat	Bintara	3	1,43
	Bintara Jaya	2	0,95
	Jaka Sampurna	1	0,48
	Kota Baru	3	1,43
	Kranji	4	1,90
Jumlah		13	6,19
Bekasi Timur	Aren Jaya	3	1,43
	Bekasi Jaya	15	7,14
	Duren Jaya	5	2,38
	Margahayu	11	5,24
Jumlah		34	16,19
Bekasi Selatan	Jaka Mulya	6	2,86
	Jaka Setia	11	5,24
	Kayuringin Jaya	26	12,38
	Pekayon Jaya	12	5,71
Jumlah		55	26,19
Pondok Gede	Jati Bening	3	1,43
	Jati Bening Baru	2	0,95
	Jati Waringin	2	0,95
Jumlah		7	3,33
Jati Asih	Jati Asih	5	2,38
	Jati Kramat	4	1,90
	Jati Luhur	4	1,90
	Jati Rasa	3	1,43
	Jati Sari	1	0,48
Jumlah		17	8,09
Rawa Lumbu	Bojong Rawa Lumbu	14	6,67
	Pengasinan	3	1,43
	Sepanjang Jaya	7	3,33
Jumlah		24	11,43
Mustika Jaya	Cimuning	3	1,43
	Mustika Jaya	8	3,81
	Padurenan	3	1,43
Jumlah		14	6,67
Pondok Melati	Jati Murni	6	2,86
Jumlah		6	2,86
Jati Sampurna	Jati Rangga	3	1,43
	Jati Sampurna	3	1,43
Jumlah		6	2,86
Bantar Gebang	Cikiwul	2	0,95
Jumlah		2	0,95
Jumlah Keseluruhan		210	100

(Sumber: Pengolahan Data, 2008)

Perbandingan jumlah penglaju PNS berdasarkan kelurahan, dapat diketahui bahwa sebagian besar penglaju PNS bertempat tinggal di Kelurahan Kayuringin Jaya dengan 12,38 % dari seluruh jumlah penglaju PNS yang diteliti. Jumlah penglaju PNS terbanyak kedua setelah kelurahan ini adalah Kelurahan Bekasi Jaya dengan penglaju PNS sebanyak 7,14 %, sedangkan kelurahan yang paling sedikit jumlahnya dengan presentase 0,48 % adalah Kelurahan Jaka Sampurna dan Kelurahan Jati Sari. Apabila dibandingkan dengan jumlah penduduk Kota Bekasi tahun 2005, terlihat bahwa di Kelurahan Kayuringin Jaya (55.777 jiwa) memang lebih banyak jumlahnya daripada Kelurahan Bekasi Jaya (50.241 jiwa) dan Kelurahan Jati Sari (19.975 jiwa). Namun, jumlah penduduk di Kelurahan Jaka Sampurna (63.170 jiwa) tidak sesuai dengan jumlah penglaju PNS yang ada karena di kelurahan ini lebih banyak jumlahnya daripada kelurahan lainnya (Kelurahan Kayuringin Jaya, Kelurahan Bekasi Jaya dan Kelurahan Jati Sari).

Tempat tinggal penglaju PNS bila dilihat secara keruangan, akan terlihat sebagian besar penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi tinggal di pusat kota yaitu Kecamatan Bekasi Selatan yang tepatnya di Kelurahan Kayuringin Jaya dan Kecamatan Bekasi Timur tepatnya di Kelurahan Bekasi Jaya, di mana berbatasan langsung dengan Kelurahan Marga Jaya, Kecamatan Bekasi Selatan yang merupakan tempat Kantor Walikota Bekasi berada. Hal ini berarti bahwa pada umumnya penglaju PNS lebih memilih tinggal dekat dengan kantor atau kelurahan yang berbatasan langsung dengan kelurahan tempat Kantor Walikota Bekasi berada (*lihat* Peta 4). Semua itu dimaksudkan untuk mengurangi besarnya jarak yang harus ditempuh untuk menuju kantor karena pada kelurahan-kelurahan yang termasuk ke dalam atau berbatasan langsung dengan pusat Kota Bekasi (*CBD*), yang dalam hal ini adalah Kecamatan Bekasi Selatan, aksesibilitasnya tergolong tinggi dengan jaringan jalan yang rapat dan trayek angkutan umum mikrolet yang melewati Kantor Walikota Bekasi berjumlah >8 trayek sehingga penglaju PNS dapat dengan mudah menuju kantor dengan banyaknya pilihan angkutan umum mikrolet yang tersedia (*lihat* Peta 3). Berbeda dengan daerah-daerah yang jauh dari pusat Kota Bekasi (*CBD*), di mana aksesibilitasnya tergolong rendah dengan jaringan jalan yang renggang atau tidak terdapat banyak

jalan seperti yang ada di pusat kota serta pelayanan jumlah trayek angkutan umum mikrolet yang rendah sehingga jumlah penglaju PNS lebih sedikit yang tinggal di daerah ini.

4.2 Arus Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi

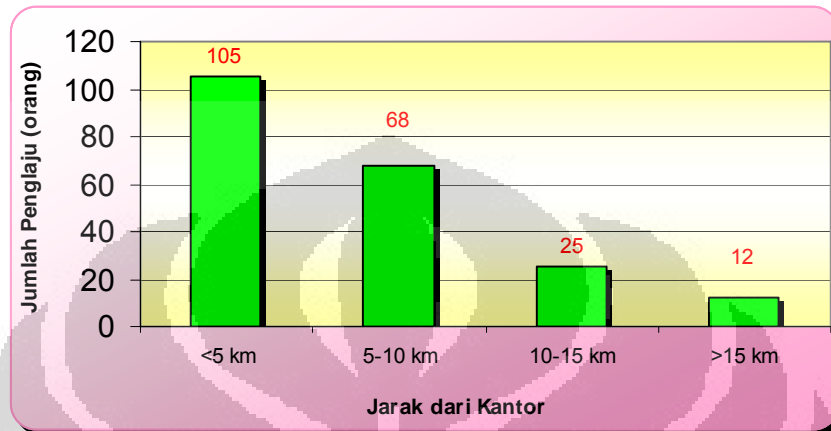
Dengan kemajuan di bidang transportasi, maka jarak sudah merupakan fungsi dari uang atau biaya. Bagaimanapun juga, jarak tetap merupakan faktor penting dalam penentuan arah, setidaknya dalam penentuan bentuk mobilitas penduduk, di mana dalam penelitian ini, bentuk mobilitas penduduk yang terjadi adalah *commuting* atau nglaju.

Arus penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi merupakan arus pergerakan penglaju PNS yang menunjukkan rute perjalanan penglaju PNS dari tempat tinggalnya menuju kantor (*lihat* Peta 5). Peta arus penglaju PNS ini diperoleh melalui perhitungan jarak dari tempat tinggal penglaju PNS ke kantor berdasarkan jaringan jalan dengan menggunakan analisis jaringan (*Network Analysis*). Analisis jaringan adalah suatu *extension* dalam *ArcView* yang digunakan untuk mencari rute perjalanan penglaju PNS yang efisien dan besarnya jarak perjalanan yang ditempuh penglaju PNS dari tempat tinggalnya ke kantor.

Dari penggunaan *extension* dalam *ArcView* untuk mencari rute perjalanan penglaju PNS yang efisien dari tempat tinggalnya ke kantor dan sebaliknya, diperoleh jalur-jalur perjalanan penglaju PNS menuju tempat kerjanya serta besarnya jarak dari tempat tinggal penglaju PNS ke kantor. Besarnya jarak dari tempat tinggal penglaju PNS ke kantor tersebut kemudian diklasifikasikan menjadi empat kelas yaitu <5 km, 5-10 km, 10-15 km dan >15 km dengan menggunakan rumus statistik.

Pengklasifikasian jarak dari tempat tinggal penglaju PNS ke kantor dimaksudkan untuk membandingkan besarnya jumlah penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi pada setiap interval kelas jarak sehingga membantu memudahkan dalam menganalisis. Kegiatan membandingkan tersebut bertujuan untuk membuktikan apakah sesuai atau tidak dengan konsep nglaju yang dikemukakan

oleh Mantra dan Kasto pada tahun 1980 bahwa jarak berbanding terbalik dengan volume penglaju yang dalam hal ini adalah penglaju PNS.



Gambar 4.4. Grafik Perbandingan Jumlah Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Berdasarkan Jarak dari Kantor

(Sumber: Pengolahan Data, 2008)

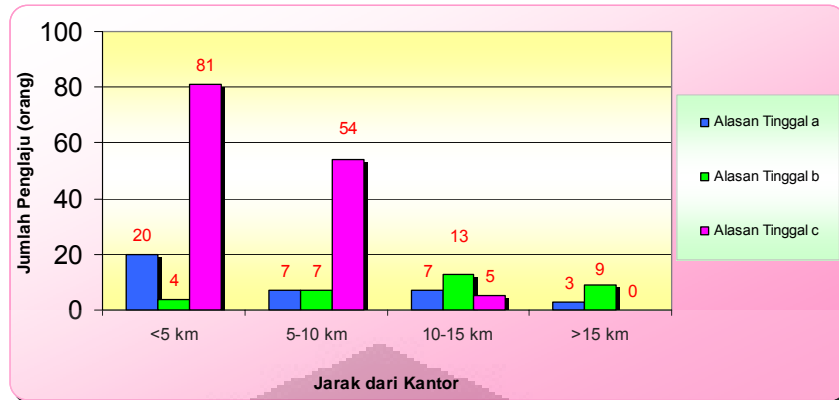
Hasil perhitungan menunjukkan bahwa sebagian besar penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi bertempat tinggal pada jarak <5 km dari kantor dengan jumlah penglaju PNS sebesar 105 orang (*lihat* Gambar 4.4). Pada jarak 5-10 km dari kantor jumlah penglaju PNS berkurang menjadi 68 orang. Sama halnya dengan jarak antara 10-15 km dari kantor yang juga berkurang menjadi 25 orang dan pada jarak >15 km dari kantor jumlah penglaju PNS hanya tinggal 12 orang saja. Hal ini menunjukkan bahwa penglaju PNS cenderung untuk tinggal dekat dengan tempat kerjanya atau kelurahan yang berbatasan langsung dengan kelurahan tempat kerjanya yaitu Kelurahan Marga Jaya, Kecamatan Bekasi Selatan. Semakin jauh dari kantor, maka jumlah penglaju PNS semakin sedikit. Hal ini sebanding dengan konsep mobilitas yang dikemukakan oleh E.G. Ravenstein (dalam Fellmann, dkk., 2008) yang menyatakan bahwa banyak pelaku mobilitas pada jarak yang dekat karena adanya rasa keterikatan terhadap keluarga

yang ditinggalkan dan juga sesuai dengan konsep nglaju yaitu jarak berbanding terbalik dengan volume penglaju PNS.

Selain itu, kelurahan-kelurahan yang berbatasan langsung dengan Kelurahan Marga Jaya juga memiliki aksesibilitas atau kemudahan menuju kantor yang tergolong tinggi karena memiliki jaringan jalan yang lebih rapat daripada kelurahan-kelurahan lain yang berada di pinggiran Kota Bekasi atau jauh dari pusat kota (*CBD*) (*lihat* Peta 2). Di samping itu, kelurahan-kelurahan yang berbatasan langsung dengan kelurahan di mana Kantor Walikota Bekasi berada, dilintasi oleh trayek angkutan umum mikrolet yang berjumlah >8 trayek, sedangkan kelurahan-kelurahan lain yang jauh dari kantor hanya memiliki jumlah trayek sebesar 1-2 trayek angkutan umum mikrolet (*lihat* Peta 3). Hal tersebut menjadikan penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi lebih banyak yang bertempat tinggal pada jarak dekat atau cenderung untuk tinggal dekat dengan kantor.

Fenomena di atas, dilatarbelakangi oleh beberapa alasan penglaju PNS dalam memilih tempat tinggal sebagaimana yang ditampilkan pada Gambar 5.4. Faktor-faktor sosial dan fisik sangat menentukan pilihan terhadap lokasi tempat tinggal. Dalam studi pengambilan keputusan keluarga terhadap pemilihan tempat tinggal berdasarkan hasil penelitian Hestiany (2003), ditemukan bahwa ada beberapa alasan penglaju PNS dalam memilih tempat tinggal yaitu kekeluargaan atau *kinship*, harga tanah murah dan aksesibilitas.

Gambar 5.4. menunjukkan bahwa sebagian besar penglaju PNS yang bertempat tinggal pada jarak <5 km dan 10-15 km dari kantor beralasan bahwa di daerah tersebut aksesibilitasnya tinggi, di mana penglaju PNS dapat dengan mudah untuk menuju kantor karena dekatnya tempat tinggal mereka dengan kantor dan ditambah lagi dengan banyaknya jumlah trayek angkutan umum mikrolet yang melewati kantor (*lihat* Peta 3). Hal ini dikarenakan biasanya para pembeli rumah memilih tempat tinggal dengan memperhitungkan jauh dekatnya tempat tinggal mereka dengan tempat kerjanya (kemudahan menuju tempat kerja).



Keterangan:

- a = Dekat dengan tempat tinggal saudara/orang tua
- b = Harga tanah murah
- c = Mudah menuju kantor

Gambar 5.4. Grafik Perbandingan Alasan Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Tinggal Berdasarkan Jarak dari Kantor

(Sumber: Pengolahan Data, 2008)

Alasan yang dimiliki oleh penglaju PNS yang tinggal pada jarak <5 km dari kantor adalah dekatnya tempat tinggal penglaju PNS tersebut dengan tempat tinggal saudara atau orang tua. Penglaju PNS memutuskan untuk tinggal di daerah tersebut karena ada orang tua atau saudaranya yang terlebih dahulu tinggal sehingga mereka merasa nyaman untuk tinggal di sana. Hal ini disebabkan oleh faktor sosial berupa kaitan tali-kekeluargaan (*kinship*) yang turut mempengaruhi pengambilan keputusan penglaju PNS dalam hal pemilihan lokasi tempat bermukim.

Pada jarak antara 10-15 km dan >15 km dari kantor, penglaju PNS yang tinggal lebih banyak yang memiliki alasan bahwa harga tanah di daerah tersebut tergolong murah. Hal ini dikarenakan tanah yang tersedia untuk perumahan di pusat kota jumlahnya terbatas dan mahal. Oleh sebab itu, ada beberapa penglaju PNS yang lebih memilih tempat tinggal di daerah pinggiran Kota Bekasi atau jauh dari pusat kota (*CBD*) yang harga tanahnya lebih murah.

4.3 Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Pendidikan

Karakteristik penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi menurut pendidikan dimaksudkan untuk menjelaskan lokasi tempat tinggal penglaju PNS menurut salah satu cirinya yaitu pendidikan berdasarkan jarak dari kantor dengan melihat jumlah trayek angkutan umum yang tersedia di sekitar tempat tinggalnya. Pendidikan adalah ijazah pendidikan formal tertinggi yang dicapai oleh penglaju PNS. Tingkat pendidikan yang dimaksud dibagi menjadi tiga kelas yaitu SMU/Sederajat, Akademi (D1-D3) dan Sarjana (S1-S2).



Gambar 6.4. Grafik Perbandingan Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Pendidikan Berdasarkan Jarak dari Kantor

(Sumber: Pengolahan Data, 2008)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada jarak <5 km dari kantor, sebagian besar penglaju PNS merupakan tamatan sarjana (S1-S2) (lihat Gambar 6.4.). Hal yang sama pun terjadi pada jarak antara 5-10 km dari kantor, di mana didominasi oleh penglaju PNS yang berlatar belakang pendidikan sarjana (S1-S2). Namun demikian, pada jarak 10-15 km dan >15 km dari kantor jumlah penglaju PNS yang tinggal lebih banyak yang berpendidikan sarjana (S1-S2) dan diikuti oleh penglaju PNS yang berpendidikan SMU/ sederajat.

Selain itu, penglaju PNS yang tinggal pada jarak <5 km dari kantor, tamatan SMU/ sederajat jumlahnya lebih tinggi daripada penglaju PNS yang tinggal pada jarak 5-10 km, 10-15 km dan >15 km dari kantor, sedangkan jumlah penglaju PNS yang berpendidikan akademik (D1-D3) paling banyak terdapat pada jarak 5-10 km dari kantor. Berbeda dengan penglaju PNS yang merupakan tamatan sarjana (S1-S2) yang menunjukkan bahwa semakin dekat dengan kantor, maka jumlah penglaju PNS yang tinggal semakin banyak. Apabila dijumlah secara keseluruhan, maka pada umumnya penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi berpendidikan tinggi yaitu sarjana (S1-S2) dan yang paling sedikit adalah penglaju PNS yang berpendidikan akademik (D1-D3).

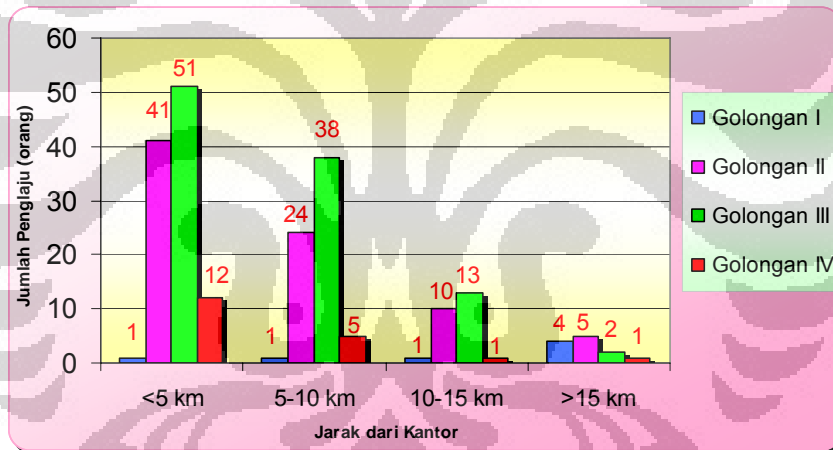
Bila dilihat secara keruangan, maka pada jarak <5 km dari kantor, penglaju PNS yang berpendidikan SMU/ sederajat, akademik (D1-D3) dan sarjana (S1-S2) paling banyak terdapat di Kelurahan Kayuringin Jaya, Kecamatan Bekasi Selatan (*lihat* Peta 6). Lain halnya pada jarak 5-10 km dari kantor, penglaju PNS yang merupakan tamatan SMU/ sederajat paling banyak terdapat di Kelurahan Jati Asih, Kecamatan Jati Asih dan Kelurahan Bojong Rawa Lumbu, Kecamatan Rawa Lumbu, sedangkan penglaju PNS yang merupakan tamatan akademik (D1-D3) dan sarjana (S1-S2) banyak yang tinggal di Kelurahan Bojong Rawa Lumbu, Kecamatan Rawa Lumbu.

Pada jarak 10-15 km dari kantor, penglaju PNS yang tingkat pendidikannya SMU/ sederajat lebih banyak yang tinggal di Kelurahan Mustika Jaya dan Kelurahan Padurenan, Kecamatan Mustika Jaya, sedangkan penglaju PNS yang tingkat pendidikannya sarjana (S1-S2) lebih banyak yang tinggal di Kelurahan Mustika Jaya, Kecamatan Mustika Jaya. Namun, penglaju PNS yang tingkat pendidikannya akademik (D1-D3) hanya ada di Kelurahan Mustika Jaya dan Kelurahan Cimuning, Kecamatan Mustika Jaya serta Kelurahan Jati Luhur, Kecamatan Jati Asih.

Berbeda dengan penglaju PNS yang tinggal pada jarak >15 km dari kantor. Penglaju PNS tamatan SMU/ sederajat dominan berada di Kelurahan Jati Sampurna, Kecamatan Jati Sampurna, sedangkan penglaju PNS tamatan akademik (D1-D3) hanya ada di Kelurahan Jati Murni, Kecamatan Pondok Melati dan Kelurahan Jati Rangka, Kecamatan Jati Sampurna.

4.4 Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Golongan

Karakteristik penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi menurut golongan dimaksudkan untuk menjelaskan lokasi tempat tinggal penglaju PNS menurut salah satu cirinya yaitu golongan berdasarkan jarak dari kantor dengan melihat jumlah trayek angkutan umum yang tersedia di sekitar tempat tinggalnya. Golongan adalah tingkat/strata tertentu dalam struktur kepegawaian pemerintahan atau PNS yang mempengaruhi besarnya pendapatan (gaji pokok) penglaju PNS. Tingkat golongan yang dimaksud dibagi menjadi empat kelas yaitu golongan I, II, III dan IV. Semakin tinggi golongan penglaju PNS, maka pendapatan yang diperolehnya setiap bulan semakin tinggi pula.



Gambar 7.4. Grafik Perbandingan Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Golongan Berdasarkan Jarak dari Kantor

(Sumber: Pengolahan Data, 2008)

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada jarak <5 km dari kantor, sebagian besar penglaju PNS merupakan golongan III yang diikuti oleh penglaju PNS golongan II, sedangkan penglaju PNS yang bergolongan rendah (golongan I) jumlahnya sangat sedikit yaitu satu orang (*lihat* Gambar 7.4.). Hal yang sama juga terjadi pada jarak 5-10 km dari kantor, di mana penglaju PNS yang bergolongan

III merupakan dominan dengan jumlah yang sedikit berkurang. Namun, penglaju PNS golongan IV pada jarak <5 km dari kantor jumlahnya lebih banyak daripada jarak 5-10 km dari kantor.

Pada jarak 10-15 km dari kantor, golongan yang dominan adalah penglaju PNS golongan III dan diikuti oleh penglaju PNS yang bergolongan II. Namun, penglaju PNS golongan I dan IV merupakan minoritas dengan jumlah yang sama yaitu satu orang. Lain halnya dengan penglaju PNS pada jarak >15 km dari kantor. Golongan yang dominan adalah golongan II dan diikuti oleh golongan I, sedangkan golongan yang minoritas adalah golongan IV.

Apabila dijumlah secara keseluruhan, maka golongan yang dominan adalah penglaju PNS golongan III dan golongan yang minoritas yaitu penglaju PNS golongan I dengan jumlah yang paling banyak terdapat pada jarak >15 km dari kantor. Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi yang bergolongan tinggi (golongan IV) lebih banyak tinggal pada jarak dekat atau <5 km dari kantor, sedangkan penglaju PNS golongan rendah (golongan I) kebanyakan tinggal pada jarak jauh atau >15 km dari kantor. Hal ini disebabkan oleh semakin rendah golongan penglaju PNS, maka pendapatan yang diterimanya semakin rendah pula. Demikian juga sebaliknya. Penglaju PNS yang berpendapatan rendah tidak mampu untuk membeli tanah atau perumahan di pusat kota yang harganya relatif lebih tinggi dibandingkan daerah yang jauh dari pusat kota, sedangkan penglaju PNS yang berpendapatan tinggi mampu untuk membeli tanah atau perumahan di pusat kota (*CBD*) karena di daerah tersebut struktur kotanya kompleks dan fasilitasnya memadai sebagai tempat hunian dengan kepadatan tinggi dan sebagai tempat dengan perkembangan di sektor perdagangan dan jasa.

Bila dilihat secara keruangan, maka pada jarak <5 km dari kantor, penglaju PNS golongan II, III dan IV paling banyak tinggal di Kelurahan Kayuringin Jaya, Kecamatan Bekasi Selatan, sedangkan penglaju PNS golongan I hanya tinggal di Kelurahan Marga Mulya, Kecamatan Bekasi Utara (*lihat* Peta 7). Berbeda dengan penglaju PNS yang tinggal pada jarak 5-10 km dari kantor. Penglaju PNS golongan II dan IV dominan berada di Kelurahan Bojong Rawa Lumbu, Kecamatan Rawa Lumbu, sedangkan penglaju PNS golongan III dominan

berada di Kelurahan Jaka Setia, Kecamatan Bekasi Selatan, dan penglaju PNS golongan I hanya ada di Kelurahan Jati Bening Baru, Kecamatan Pondok Gede.

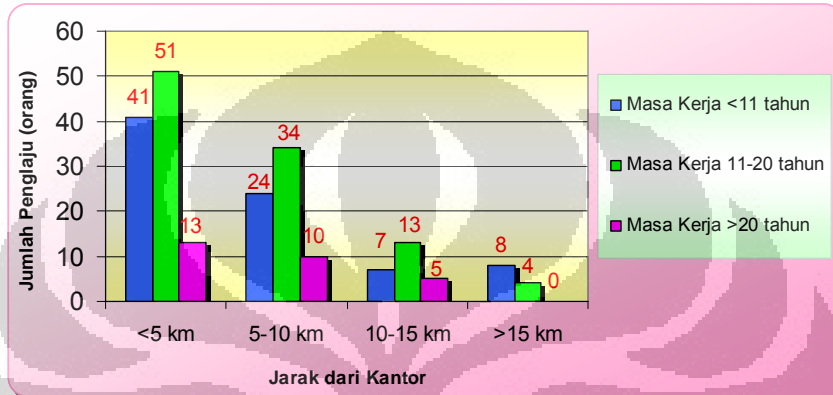
Pada jarak 10-15 km dari kantor, penglaju PNS golongan II lebih banyak yang tinggal di Kelurahan Mustika Jaya, Kecamatan Mustika Jaya, sedangkan penglaju PNS golongan III lebih banyak yang tinggal di Kelurahan Jati Luhur, Kecamatan Jati Asih. Selain itu, penglaju PNS golongan I dan IV hanya tinggal di Kelurahan Mustika Jaya, Kecamatan Mustika Jaya. Lain halnya pada jarak >15 km dari kantor, penglaju PNS golongan I dominan tinggal di Kelurahan Jati Sampurna, Kecamatan Jati Sampurna, penglaju PNS golongan II dan III tinggal di Kelurahan Jati Murni, Kecamatan Pondok Melati dan Kelurahan Jati Rangga, Kecamatan Jati Sampurna, sedangkan penglaju PNS golongan IV hanya tinggal di Kelurahan Jati Murni, Kecamatan Pondok Melati.

4.5 Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Masa Kerja

Karakteristik penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi menurut masa kerja dimaksudkan untuk menjelaskan lokasi tempat tinggal penglaju PNS menurut salah satu cirinya yaitu masa kerja berdasarkan jarak dari kantor dengan melihat jumlah trayek angkutan umum yang tersedia di sekitar tempat tinggalnya. Masa kerja adalah lama waktu bekerja penglaju PNS dihitung sejak pengangkatan sebagai calon pegawai negeri sipil/pegawai negeri sipil yang mempengaruhi besarnya pendapatan (gaji pokok) penglaju PNS setiap bulannya. Masa kerja yang dimaksud dibagi menjadi tiga kelas yaitu <11 tahun, 11-20 tahun dan >20 tahun. Semakin lama masa kerja penglaju PNS, maka pendapatan yang diperolehnya setiap bulan semakin tinggi dan waktu tinggalnya pun semakin lama.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada jarak <5 km dari kantor, sebagian besar penglaju PNS sudah menjalani masa kerja antara 11-20 tahun dan diikuti oleh penglaju PNS yang baru menjalani masa kerja <11 tahun pada urutan kedua (*lihat* Gambar 8.4.). Sama halnya yang terjadi pada jarak antara 5-10 km dan 10-15 km dari kantor, di mana didominasi oleh penglaju PNS yang sudah menjalani masa kerja antara 11-20 tahun. Namun, berbeda dengan penglaju PNS

yang tinggal pada jarak >15 km dari kantor karena yang ada hanya dua masa kerja, di mana yang dominan adalah penglaju PNS yang baru menjalani masa kerja <11 tahun dan diikuti oleh penglaju PNS yang telah menjalani masa kerja antara 11-20 tahun.



Gambar 8.4. Grafik Perbandingan Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Masa Kerja Berdasarkan Jarak dari Kantor

(Sumber: Pengolahan Data, 2008)

Apabila dijumlah secara keseluruhan, maka masa kerja yang dominan adalah masa kerja antara 11-20 tahun dan masa kerja yang minoritas adalah masa kerja >20 tahun yang hanya terdapat pada jarak <5 km, 5-10 km dan antara 10-15 km dari kantor. Selain itu, semakin lama masa kerja penglaju PNS, maka waktu tinggalnya juga semakin lama. Gambar di atas menunjukkan bahwa semakin dekat dengan kantor, maka semakin banyak penglaju PNS yang telah tinggal selama <11 tahun, 11-20 tahun, dan >20 tahun.

Bila dilihat secara keruangan, maka pada jarak <5 km dari kantor, penglaju PNS yang baru menjalani masa kerja <11 tahun kebanyakan tinggal di Kelurahan Kayuringin Jaya, Kecamatan Bekasi Selatan, serta Kelurahan Bekasi Jaya dan Kelurahan Margahayu, Kecamatan Bekasi Timur, penglaju PNS yang telah menjalani masa kerja 11-20 tahun kebanyakan tinggal di Kelurahan Kayuringin Jaya, Kecamatan Bekasi Selatan, sedangkan penglaju PNS yang telah

menjalani masa kerja selama >20 tahun kebanyakan tinggal di Kelurahan Bekasi Jaya, Kecamatan Bekasi Timur (*lihat* Peta 8). Berbeda dengan penglaju PNS yang tinggal pada jarak 5-10 km dari kantor, di mana penglaju PNS yang telah menjalani masa kerja <11 tahun dan 11-20 tahun dominan tinggal di Kelurahan Bojong Rawa Lumbu, Kecamatan Rawa Lumbu, sedangkan penglaju PNS yang telah menjalani masa kerja selama >20 tahun dominan tinggal di Kelurahan Jaka Mulya, Kecamatan Bekasi Selatan.

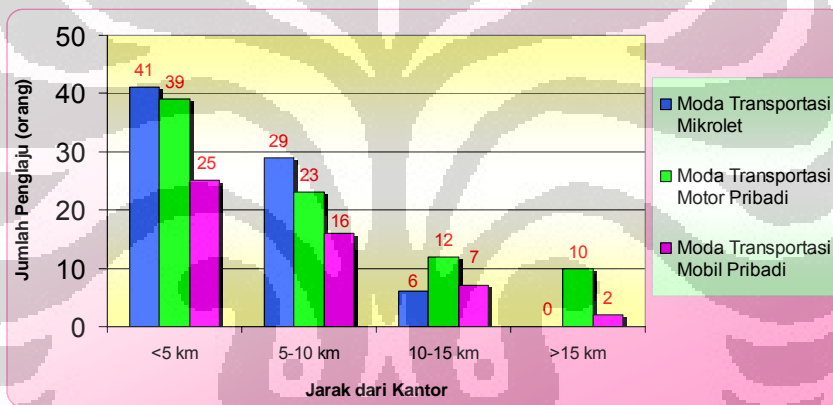
Pada jarak 10-15 km dari kantor, penglaju PNS yang baru menjalani masa kerja <11 tahun kebanyakan tinggal di Kelurahan Mustika Jaya dan Kelurahan Padurenan, Kecamatan Mustika Jaya, sedangkan penglaju PNS yang telah menjalani masa kerja selama 11-20 tahun dan >20 tahun kebanyakan tinggal di Kelurahan Mustika Jaya, Kecamatan Mustika Jaya. Lain halnya pada jarak >15 km dari kantor, penglaju PNS yang baru menjalani masa kerja <11 tahun lebih banyak yang tinggal di Kelurahan Jati Murni, Kecamatan Pondok Melati dan Kelurahan Jati Sampurna, Kecamatan Jati Sampurna, sedangkan penglaju PNS yang telah menjalani masa kerja selama 11-20 tahun lebih banyak yang tinggal di Kelurahan Jati Murni, Kecamatan Pondok Melati.

4.6 Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Pilihan Moda Transportasi

Karakteristik penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi menurut pilihan moda transportasi dimaksudkan untuk menjelaskan lokasi tempat tinggal penglaju PNS menurut salah satu cirinya yaitu pilihan moda transportasi berdasarkan jarak dari kantor dengan melihat jumlah trayek angkutan umum yang tersedia di sekitar tempat tinggalnya. Deskripsi yang dilakukan adalah menjelaskan persebaran tempat tinggal penglaju PNS di Kota Bekasi dengan berbagai faktor yang melatarbelakanginya yaitu pilihan moda transportasi menurut jarak dari tempat tinggal penglaju PNS ke kantor dan jumlah trayek mikrolet yang tersedia di sekitar tempat tinggalnya. Pilihan moda transportasi adalah jenis kendaraan yang digunakan penglaju PNS dari tempat tinggalnya menuju ke kantor. Pilihan moda transportasi yang dimaksud dibagi menjadi tiga kelas yaitu mobil pribadi, motor

pribadi dan mikrolet. Pengklasifikasian ini didasarkan pada kenyataan yang ada bahwa moda transportasi yang digunakan penglaju PNS menuju kantor hanya ada tiga jenis kendaraan saja yaitu mobil pribadi, motor pribadi dan mikrolet di luar penggunaan kendaraan dinas.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pilihan moda transportasi yang sebagian besar digunakan penglaju PNS pada jarak <5 km dari kantor adalah mikrolet, selanjutnya diikuti dengan pilihan moda transportasi motor pribadi dan juga mobil pribadi (*lihat* Gambar 9.4.). Hal ini juga terjadi pada jarak antara 5-10 km dari kantor yang didominasi oleh penglaju PNS yang menggunakan moda transportasi mikrolet.



Gambar 9.4. Grafik Perbandingan Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menurut Pilihan Moda Transportasi Berdasarkan Jarak dari Kantor

(Sumber: Pengolahan Data, 2008)

Pada jarak 10-15 km dan >15 km dari kantor, pilihan moda transportasi oleh penglaju PNS didominasi oleh penggunaan kendaraan motor pribadi daripada mikrolet dan mobil pribadi. Namun, pada jarak >15 km dari kantor, tidak ada penglaju PNS yang menggunakan mikrolet. Hal ini menunjukkan bahwa pada jarak jauh (10-15 km dan >15 km dari kantor), penglaju PNS lebih cenderung untuk menggunakan kendaraan pribadi daripada angkutan umum, sedangkan pada jarak dekat (<5 km dan 5-10 km dari kantor) penglaju PNS yang menggunakan

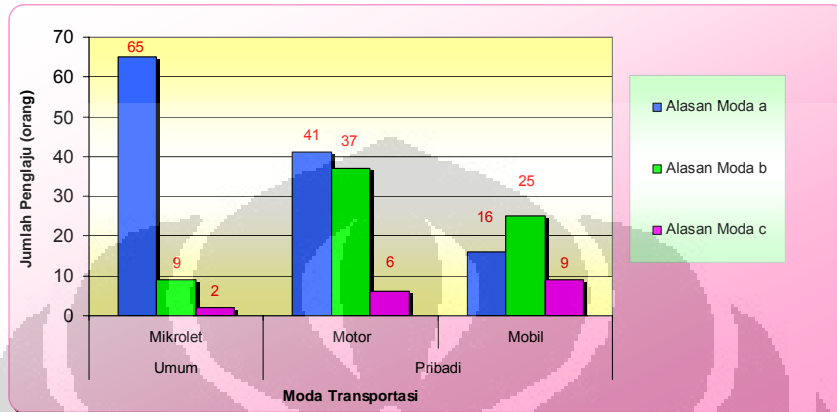
angkutan umum, dalam hal ini mikrolet, lebih banyak daripada penggunaan kendaraan lainnya.

Bila dilihat secara keruangan, maka pada jarak <5 km dari kantor, penglaju PNS yang menggunakan angkutan umum mikrolet, motor pribadi dan mobil pribadi kebanyakan tinggal di Kelurahan Kayuringin Jaya, Kecamatan Bekasi Selatan, sedangkan pada jarak 5-10 km dari kantor, penglaju PNS yang menggunakan angkutan umum mikrolet kebanyakan tinggal di Kelurahan Bojong Rawa Lumbu, Kecamatan Rawa Lumbu, penglaju PNS yang menggunakan motor pribadi kebanyakan tinggal di Kelurahan Bojong Rawa Lumbu, Kecamatan Rawa Lumbu dan Kelurahan Jaka Setia, Kecamatan Bekasi Selatan, sedangkan penglaju PNS yang menggunakan mobil pribadi kebanyakan tinggal di Kelurahan Jaka Setia, Kecamatan Bekasi Selatan (*lihat* Peta 9). Selain itu, pada jarak 10-15 km dari kantor, penglaju PNS yang memilih untuk menggunakan angkutan umum mikrolet umumnya tinggal di Kelurahan Mustika Jaya dan Kelurahan Padurenan, Kecamatan Mustika Jaya, sedangkan penglaju PNS yang memilih untuk menggunakan motor pribadi dan mobil pribadi dominan tinggal di Kelurahan Mustika Jaya, Kecamatan Mustika Jaya. Berbeda pada jarak >15 km dari kantor. Penglaju PNS yang menggunakan motor pribadi dan mobil pribadi dominan tinggal di Kelurahan Jati Murni, Kecamatan Pondok Melati.

Pilihan moda transportasi yang digunakan oleh penglaju PNS dalam perjalanannya menuju ke kantor, didasari oleh beberapa alasan (*lihat* Gambar 10.4.). Alasan-alasan tersebut diantaranya adalah murah, lebih cepat sampai tujuan dan nyaman. Seperti penglaju PNS yang menggunakan moda transportasi umum, mereka beralasan bahwa penggunaan kendaraan umum mikrolet jauh lebih murah daripada penggunaan kendaraan pribadi. Hal ini didukung oleh faktor tersedianya trayek angkutan umum mikrolet yang melintas di depan Kantor Walikota Bekasi yang jumlahnya besar yaitu >8 trayek (*lihat* Peta 3).

Penglaju PNS yang menggunakan motor pribadi beralasan bahwa penggunaan kendaraan ini tergolong murah dengan kelebihan lebih cepat untuk sampai di kantor daripada menggunakan angkutan umum mikrolet. Berbeda dengan penglaju PNS yang menggunakan mobil pribadi untuk perjalanannya dari

rumah ke kantor, mereka memiliki alasan bahwa jenis kendaraan ini lebih cepat sampai tujuan dan tingkat kenyamanannya yang tinggi.



Keterangan:

- a = Murah
- b = Lebih cepat sampai tujuan
- c = Nyaman

Gambar 10.4. Grafik Perbandingan Alasan Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Menggunakan Moda Transportasi Berdasarkan Jarak dari Kantor

(Sumber: Pengolahan Data, 2008)

Kecenderungan penggunaan kendaraan pribadi oleh penglaju PNS ini didukung oleh fasilitas di kantor yang cukup memadai yang antara lain tersedianya lahan parkir yang luas dan gratis, serta ditunjang pula oleh faktor keamanan yang tinggi, di mana disediakan aparat keamanan di setiap pintu masuk dan keluar Kantor Walikota Bekasi. Selain itu, juga terdapat pom bensin yang dibangun di depan kantor sehingga menimbulkan ketertarikan penglaju PNS terutama yang memiliki pendapatan tinggi memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi ke kantor daripada menggunakan angkutan umum (*lihat Foto*).

Penglaju PNS yang memilih untuk menggunakan angkutan umum mikrolet akan mengalami atau tidak mengalami pergantian kendaraan selama perjalanannya menuju kantor. Pergantian kendaraan umum yang dimaksud adalah

penglaju PNS yang menggunakan moda transportasi mikrolet dengan pergantian moda lebih dari satu kali, misalnya ada penglaju PNS yang menggunakan mikrolet dua kali atau tiga kali untuk sampai di kantor. Pergantian kendaraan umum dipengaruhi oleh jumlah lintasan atau rute trayek angkutan umum mikrolet yang tersedia.

Angkutan umum mikrolet biasanya bertemu di suatu tempat, terminal atau simpul jalan untuk kepentingan memuat dan menurunkan orang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu simpul jaringan transportasi. Terminal di Kota Bekasi terbagi menjadi dua yaitu terminal resmi dan terminal bayangan. Terminal resmi adalah terminal angkutan umum yang sudah mendapat izin dari pemerintah, sedangkan terminal bayangan adalah terminal tempat pergantian kendaraan yang dibuat oleh para supir angkutan umum tanpa adanya izin dari pemerintah. Terminal resmi yang ada di Kota Bekasi hanya terdapat dua saja yaitu Terminal Bekasi di Kelurahan Margahayu, Kecamatan Bekasi Timur dan Terminal Pondok Gede di Kelurahan Jati Waringin, Kecamatan Pondok Gede, sedangkan terminal bayangan yang ada berjumlah 32 buah dan tersebar di seluruh bagian Kota Bekasi (*lihat* Peta 3).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada jarak <5 km dari kantor, penglaju PNS yang menggunakan angkutan umum mikrolet didominasi oleh pergantian kendaraan umum sebanyak satu kali dan diikuti dengan tidak adanya pergantian kendaraan umum. Berbeda pada jarak antara 5-10 km dari kantor didominasi oleh pergantian kendaraan umum mikrolet sebanyak dua kali dan diikuti dengan satu kali pergantian kendaraan umum mikrolet serta pada jarak 10-15 km dari kantor pergantian kendaraan umum yang terjadi hanya dua kali saja (*lihat* Gambar 11.4.).



Gambar 11.4. Grafik Perbandingan Jumlah Ganti Kendaraan Umum Mikrolet Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi Berdasarkan Jarak dari Kantor

(Sumber: Pengolahan Data, 2008)

Hal ini memperlihatkan bahwa semakin dekat dengan kantor, maka semakin tidak adanya pergantian kendaraan umum mikrolet yang dilakukan oleh penglaju PNS karena semakin banyaknya jumlah trayek kendaraan umum mikrolet yang melintas di depan Kantor Walikota Bekasi yang termasuk ke dalam pusat kota (*CBD*) (*lihat* Peta 3). Semakin jauh dari kantor, maka pergantian kendaraan umum mikrolet yang terjadi semakin banyak yakni mencapai dua kali.

Dari penjelasan di atas, terlihat bahwa tempat tinggal para penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi menyebar ke seluruh kecamatan di Kota Bekasi yaitu 41 kelurahan yang ditempati oleh penglaju PNS dari 56 kelurahan yang ada di Kota Bekasi. Apabila dilihat berdasarkan kelurahan, maka penglaju PNS lebih banyak yang tinggal di Kelurahan Kayuringin Jaya, Kecamatan Bekasi Selatan. Kelurahan ini merupakan kelurahan yang berbatasan langsung dengan Kelurahan Marga Jaya, tempat Kantor Walikota Bekasi berada. Selain itu, kelurahan ini juga memiliki aksesibilitas ke kantor yang tergolong tinggi karena memiliki jaringan jalan yang rapat dan dilalui oleh trayek angkutan umum mikrolet sebanyak >8 trayek.

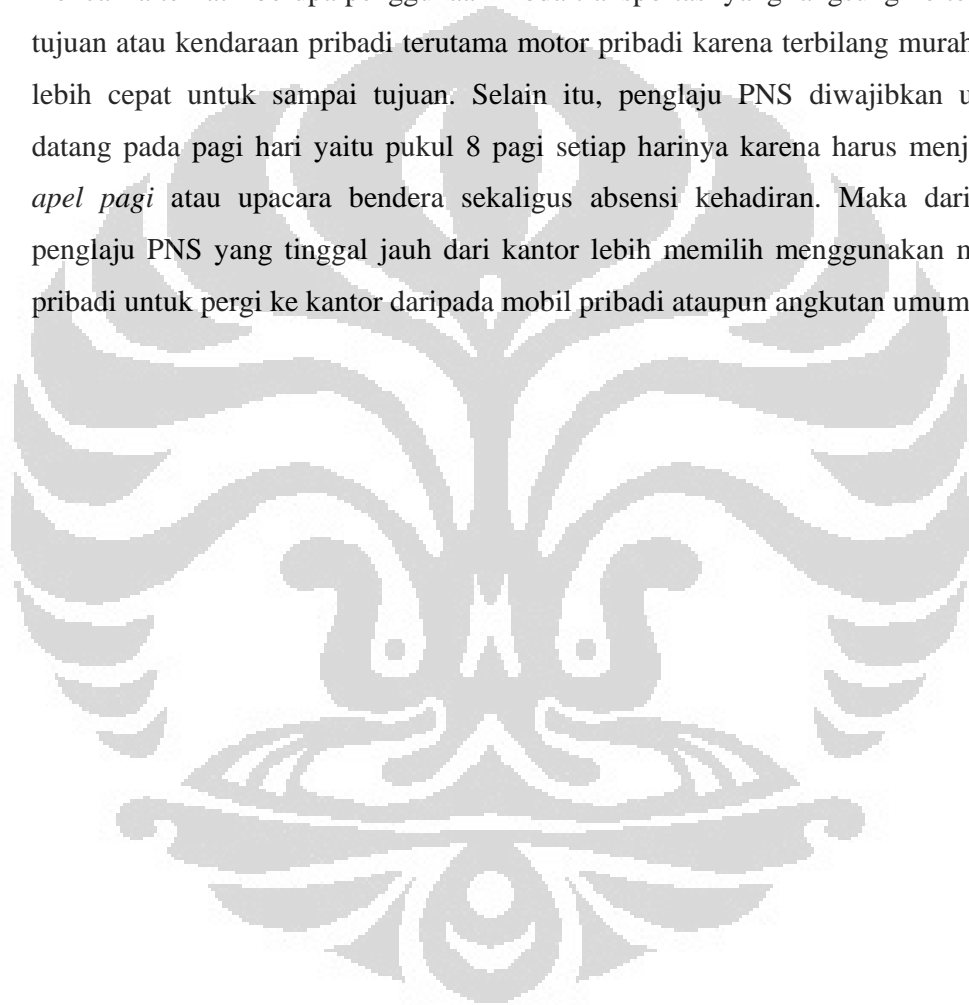
Sebagian besar penglaju PNS bertempat tinggal pada jarak dekat dengan kantor atau berada pada jarak <5 km dari kantor. Semakin jauh dari kantor, maka

jumlah penglaju PNS yang tinggal semakin berkurang. Hal ini dapat diidentifikasi lebih lanjut berdasarkan karakteristiknya bahwa penglaju PNS yang tinggal pada jarak dekat dengan kantor umumnya berpendidikan tinggi atau Sarjana (S1-S2) yang pada umumnya merupakan golongan tinggi (golongan III). Fenomena tersebut disebabkan oleh semakin tinggi pendidikan penglaju PNS, maka golongannya semakin tinggi dan berpengaruh pula pada pendapatan yang diterimanya setiap bulan, di mana pendapatannya juga semakin tinggi. Penglaju PNS yang berpendapatan tinggi mampu untuk membeli tanah atau perumahan di pusat kota (*CBD*) yang harganya lebih tinggi dibandingkan daerah yang jauh dari pusat kota atau di pinggiran Kota Bekasi. Selain itu, penglaju PNS tersebut telah menjalani masa kerja antara 11-20 tahun. Hal ini menunjukkan bahwa penglaju PNS tersebut memang sudah sejak dulu tinggal di pusat Kota Bekasi, di mana harga tanahnya masih murah.

Namun demikian, penglaju PNS yang berpendidikan rendah atau SMU/ sederajat lebih banyak yang tinggal pada jarak dekat (<5 km dari kantor). Penglaju PNS ini pada umumnya merupakan golongan II yang baru menjalani masa kerja selama <11 tahun. Hal ini disebabkan oleh adanya alasan kedekatan dengan tempat tinggal saudara atau orang tua atau faktor kaitan tali-kekeluargaan (*kinship*), di mana penglaju PNS ini sebagian besar belum berumah tangga dan masih tinggal dengan orang tua yang memang sejak dulu tinggal di pusat Kota Bekasi. Selain itu, faktor aksesibilitas yaitu kemudahan penglaju PNS untuk menuju kantor turut pula mempengaruhi penglaju PNS dalam memilih tempat tinggal yang dekat dengan kantor, di mana jaringan jalannya rapat dan jumlah trayek angkutan umum mikrolet yang tersedia pada jarak dekat (<5 km dari kantor) tergolong tinggi dengan jumlah >8 trayek.

Semakin jauh dari kantor, penglaju PNS lebih cenderung untuk menggunakan moda transportasi pribadi daripada angkutan umum mikrolet, sedangkan pada jarak dekat (<5 km dari kantor) penglaju PNS lebih banyak yang menggunakan angkutan umum mikrolet. Hal ini karena pada jarak dekat, penglaju PNS tidak perlu melakukan pergantian kendaraan umum (hanya satu kali menggunakan angkutan umum mikrolet) untuk sampai di kantor. Oleh karena itu, banyak penglaju PNS yang bertempat tinggal dekat dengan kantor tidak

menggunakan moda transportasi pribadi walaupun mereka memilikinya, sedangkan pada jarak jauh, penglaju PNS harus melakukan pergantian kendaraan lebih dari sekali apabila menggunakan angkutan umum mikrolet. Padahal, umumnya orang tidak menyukai adanya pergantian kendaraan dalam perjalanan dan menunggu mobil angkutan umum yang relatif lama, apalagi dalam perjalanan jarak jauh. Pengurangan total waktu perjalanan biasanya dilakukan dengan mencari alternatif berupa penggunaan moda transportasi yang langsung ke tempat tujuan atau kendaraan pribadi terutama motor pribadi karena terbilang murah dan lebih cepat untuk sampai tujuan. Selain itu, penglaju PNS diwajibkan untuk datang pada pagi hari yaitu pukul 8 pagi setiap harinya karena harus menjalani *apel pagi* atau upacara bendera sekaligus absensi kehadiran. Maka dari itu, penglaju PNS yang tinggal jauh dari kantor lebih memilih menggunakan motor pribadi untuk pergi ke kantor daripada mobil pribadi ataupun angkutan umum.



BAB 5

KESIMPULAN

Karakteristik penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi menunjukkan bahwa sebagian besar penglaju PNS tinggal pada jarak dekat atau <5 km dari kantor. Hal ini sesuai dengan konsep nglaju yaitu jarak berbanding terbalik dengan volume penglaju. Selain itu, semakin dekat dengan kantor, maka penglaju PNS semakin tinggi pendidikannya, semakin tinggi golongannya, semakin lama menjalani masa kerjanya dan semakin cenderung menggunakan angkutan umum mikrolet untuk pergi ke kantor daripada motor dan mobil pribadi.



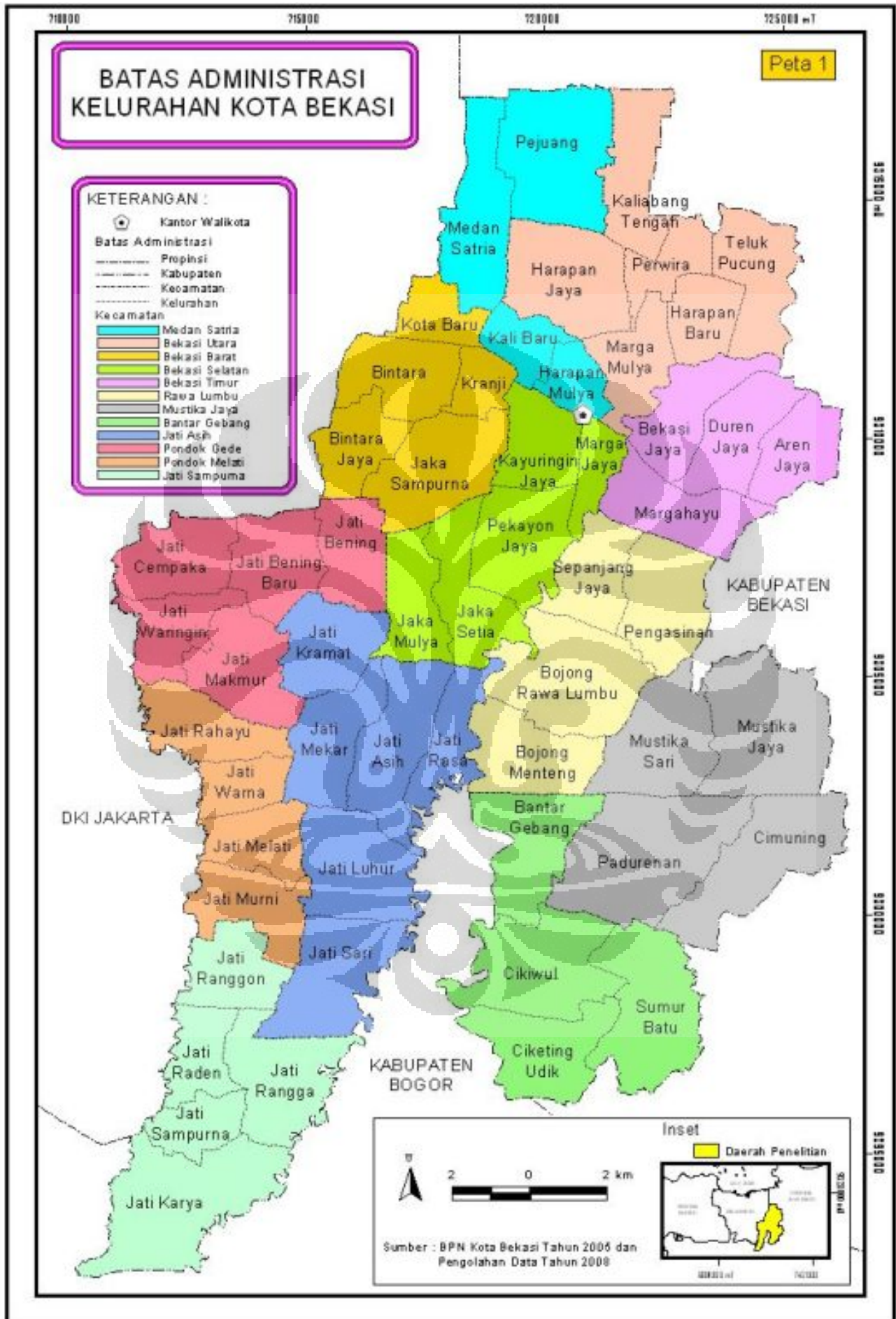
DAFTAR PUSTAKA

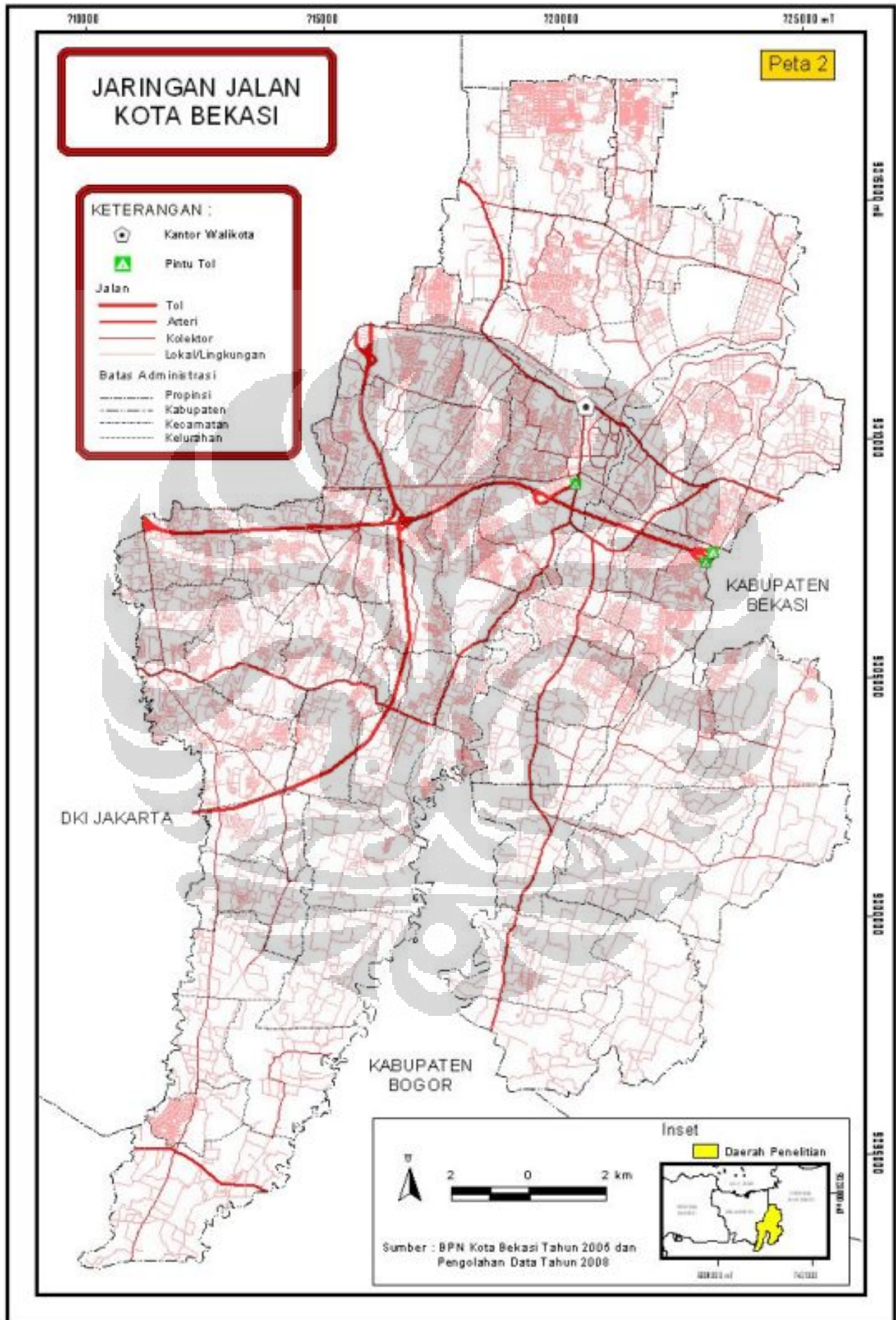
- Adi, Rianto. 2005. *Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum*. Granit, Jakarta.
- Agam, O.A. 1990. *Traffic Forcasting: Pengamatan Pada Jalur "Cawang Tanjungpriuk" Jakarta Intra Tollway*. Tesis Pascasarjana Universitas Indonesia, Depok.
- Anonim. 2003. *Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Bekasi Selatan dan Rawa Lumbu Tahun 2003*. Dinas Tata Kota dan Permukiman Kota Bekasi, Kota Bekasi.
- _____. 2006. Sejarah Kota Bekasi. <http://www.kotabekasi.go.id/>, 25 Februari 2008, pk. 17.28.
- _____. 2008. Kajian Obyek Formal Geografi Dalam Kaitannya Dengan Kehidupan Sehari-hari. http://www.edukasi.net/mol/mo_full.php?moid=123&fname=geo101_09.htm, 29 April 2008, pk. 16.50.
- Bruton, M.J. 1981. *Introduction to Transport Planning*. Hutcihinson, London.
- Daniels, P.W. & A.M. Warnes. 1980. *Movement in Cities Spatial Perspectives on Urban Transport and Travel*. Methuen, London dan New York.
- Fellmann, Jerome D., dkk. 2008. *Human Geography: Landscapes of Human Activities, Tenth Edition*. McGraw-Hill, New York.
- Gajatri, D.R. 1994. *Karakteristik Penglaju Pekerja di Wilayah Kecamatan Peterongan, Kabupaten Jombang*. Skripsi Sarjana Departemen Geografi Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Indonesia, Depok.
- Hartshorn, A. Truman. 1980. *Interpreting The City*. John Wiley & Sons, New York.
- Hestiany. 2003. *Pola Distribusi Tujuan Penglaju Pada Permukiman Terencana di Kecamatan Jatiasih, Bekasi*. Skripsi Sarjana Departemen Geografi Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Indonesia, Depok.

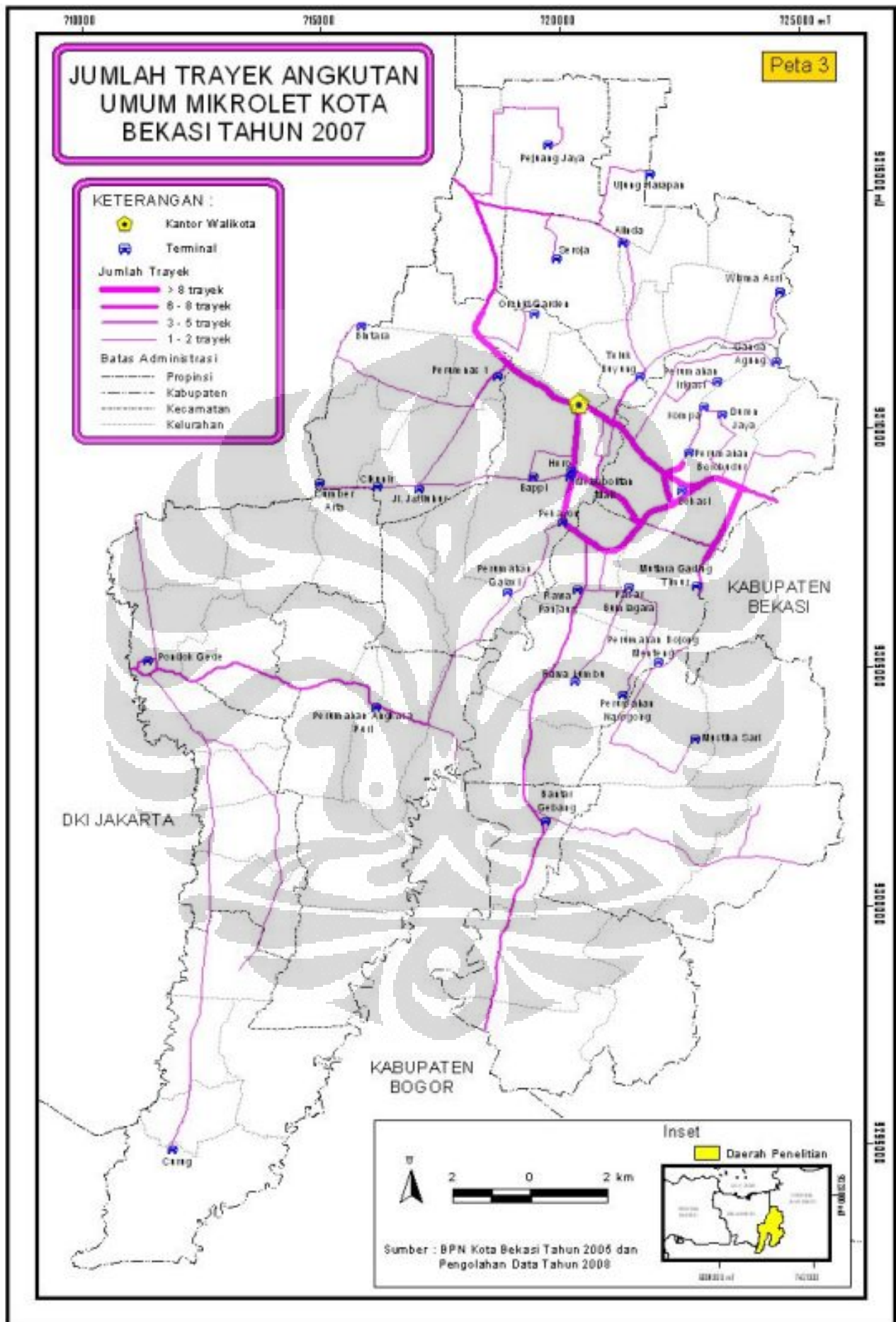
- Hugo, Graeme J. 1981. *Population Mobility in West Java*. Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
- Keban, Y.T. 1994. *Studi Niat Bermigrasi di Tiga Kota*. Prisma 7, Jakarta.
- Koestoer, R.H. 1991. *Accessibility to Employment in Botabek: A Modelling Approach*. Majalah Demografi Indonesia, Jakarta.
- Lee, Everen S. 1966. A Theory of Migration. *Demography*. (3): 47-57.
- Mantra, Ida Bagoes. 1978. *Population Movement in Wet Rice Communities: A Case Study of Two Dukuh in Yogyakarta Special Region*. Disertasi Ph.D., Hawaii University.
- _____. 1994. Mobilitas Sirkuler dan Pembangunan Daerah Asal. *Warta Demografi*. (3): 33-40.
- _____ dan Kasto. 1980. *Analisa Migrasi Indonesia Berdasarkan Sensus 1971 dan 1980*. BPS, Jakarta.
- Michael, J.S. 1981. *Penentuan Dimensi Ruas Jalan Arteri Pusat Kota Medan*. Tesis Tata Pembangunan Daerah dan Kota Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Nasution. 1987. *Manajemen Transportasi*. Gahalia Indonesia, Jakarta.
- Pacione, Michael. 2001. *Urban Geography: A Global Perspective*. Routledge, London and New York.
- Palma, André De & Denis Rochat. 1999. Understanding individual travel decisions: results from a commuters survey in Geneva. *Transportation*. **26**: 263-281.
- Pegawai Negeri. 2008. http://id.wikipedia.org/wiki/Pegawai_negeri, 25 Februari 2008, pk. 16.41.
- Peraturan Kepala Badan Kepegawaian Negara No. 22 Tahun 2007 tentang Nomor Identitas Pegawai Negeri Sipil. http://www.bkn.go.id/peraturan/perkabkn22_2007.pdf, 25 Februari 2008, pk. 18.40.
- Qurniasari, A. 2003. *Pusat-Pusat Pelayanan Ekonomi di Kabupaten Sukabumi Tahun 2002*. Skripsi Sarjana Departemen Geografi Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Indonesia, Depok.

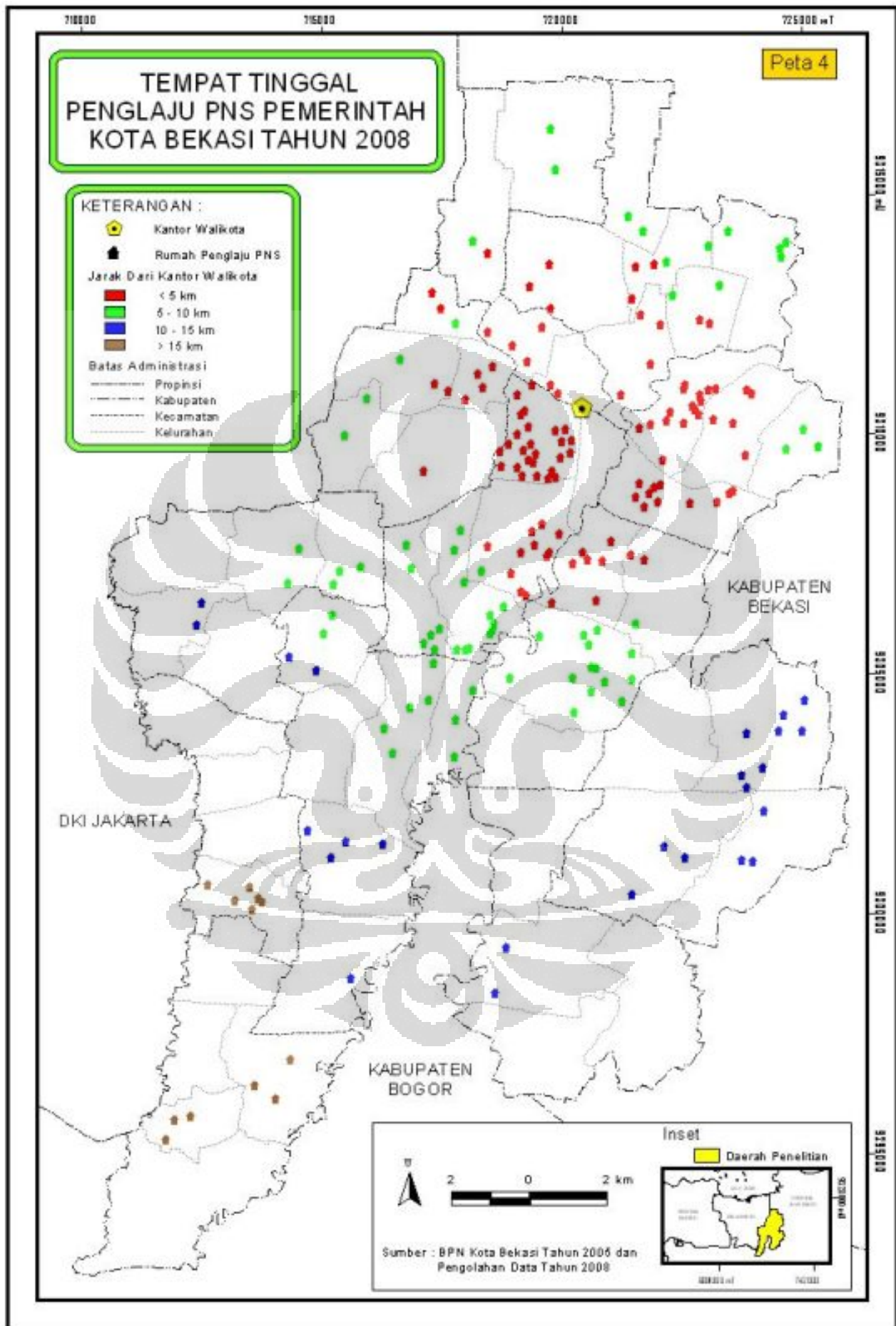
- Rosilawati. 2000. *Pola Distribusi Penglaju di Beberapa Kecamatan di Kota Depok*. Skripsi Sarjana Departemen Geografi Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Indonesia, Depok.
- Rusli, Said. 1995. *Pengantar Ilmu Kependudukan*. LP3ES, Jakarta.
- Tim Laboratorium SIG. 2006. *Modul Praktikum Sistem Informasi Geografis II*. Departemen Geografi Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Indonesia, Depok.
- Titus, Milan J. 1982. *Migrasi Antar Daerah di Indonesia*, seri terjemahan no.12. Pusat Penelitian dan Studi Kependudukan Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Todaro, M.P. 1979. *Economic for A Developing World: Introduction to a Principles, Problem, and Policies*. Longman, Hongkong.
- Warpani, S. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Wiyono, Nur Hadi. 1994. Mobilitas Penduduk dan Revolusi Transportasi. *Warta Demografi*. (3): 4-7.

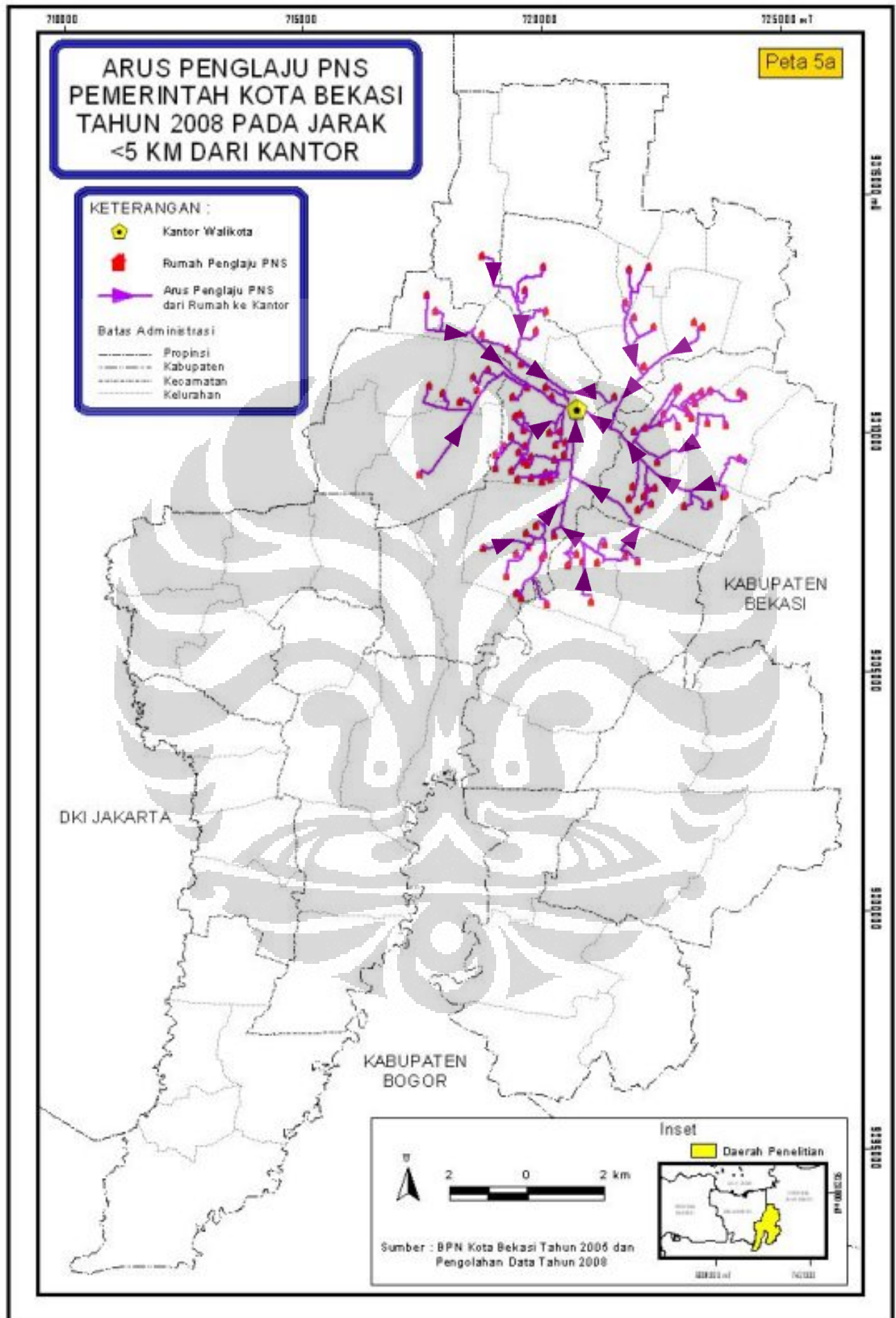


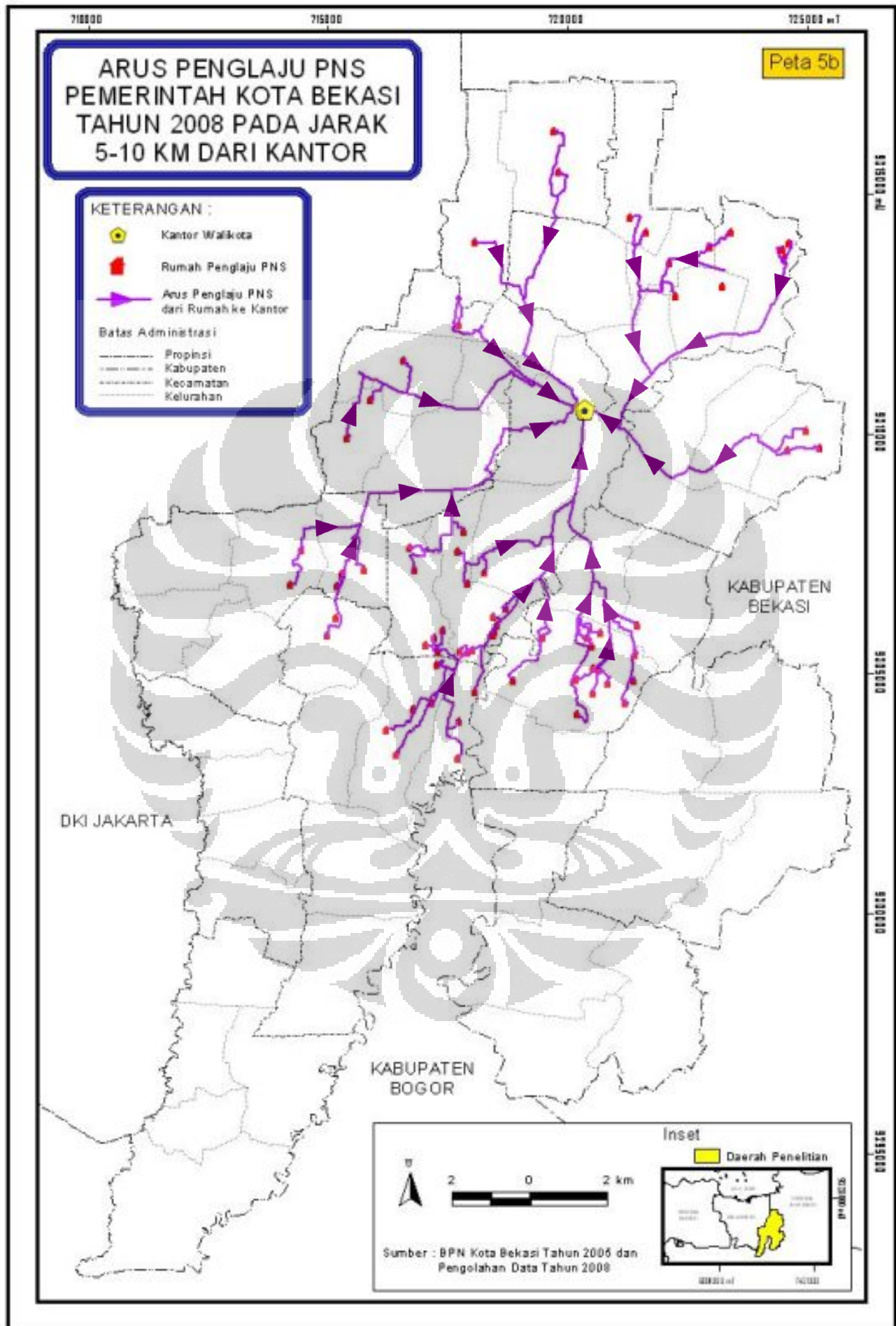


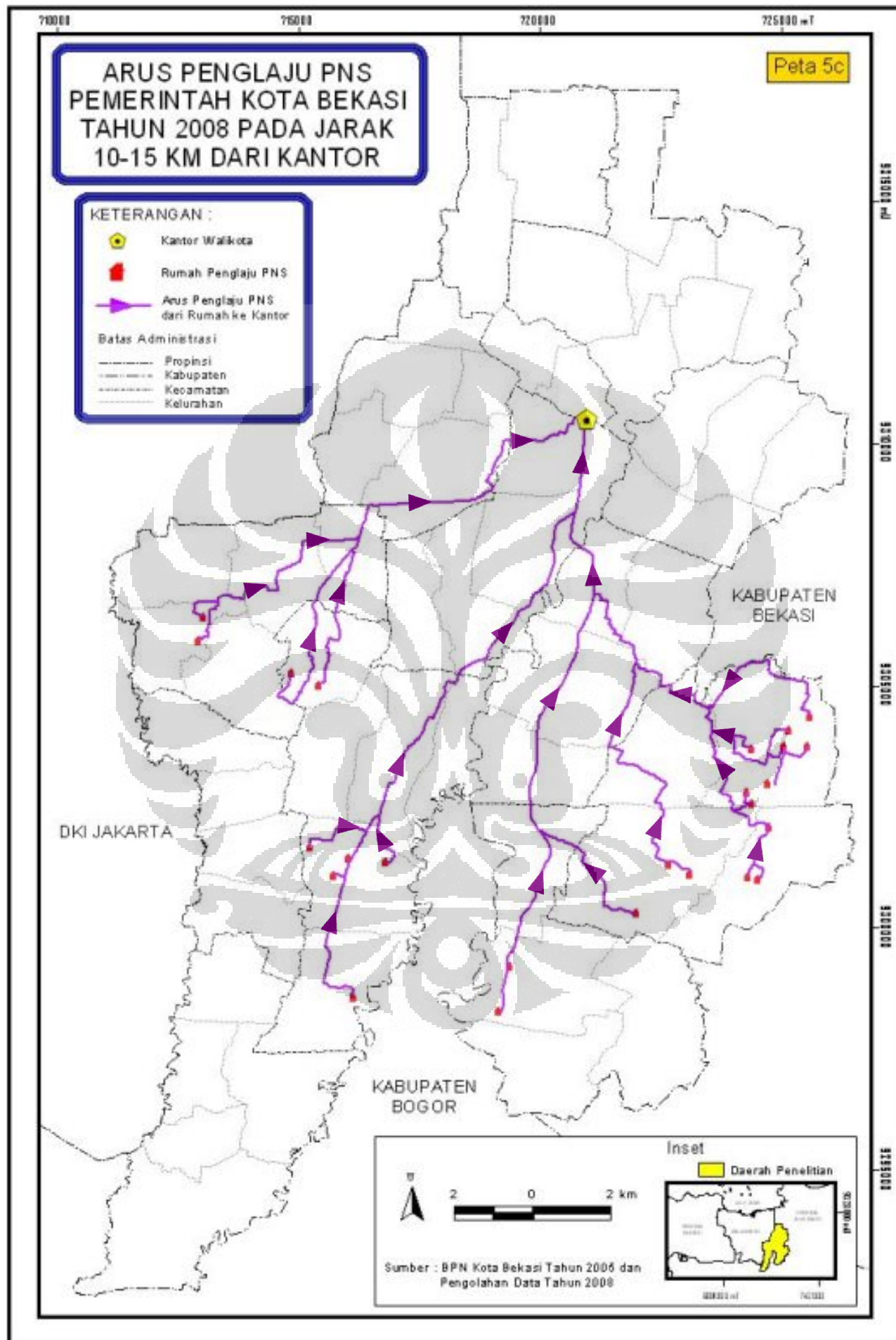


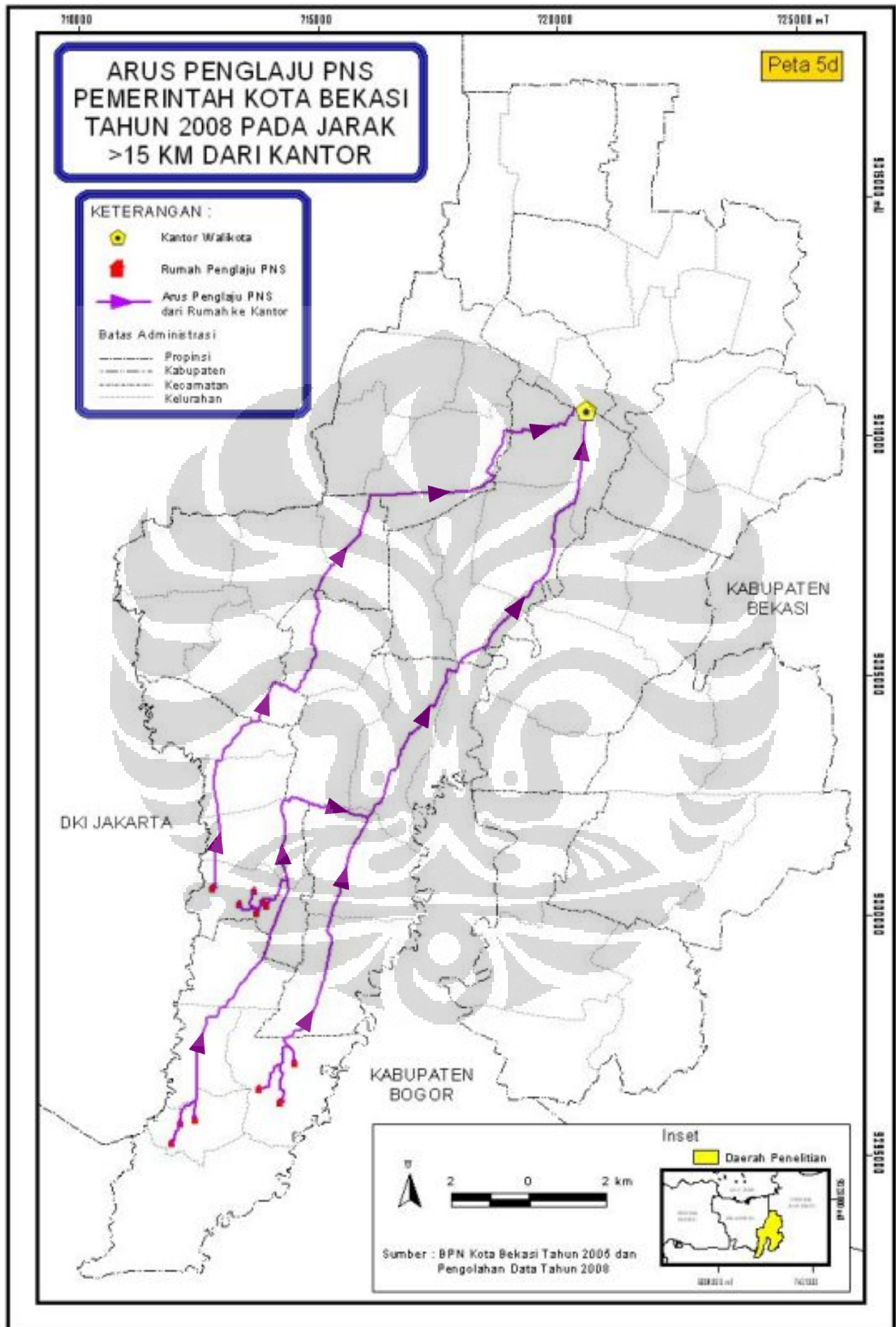


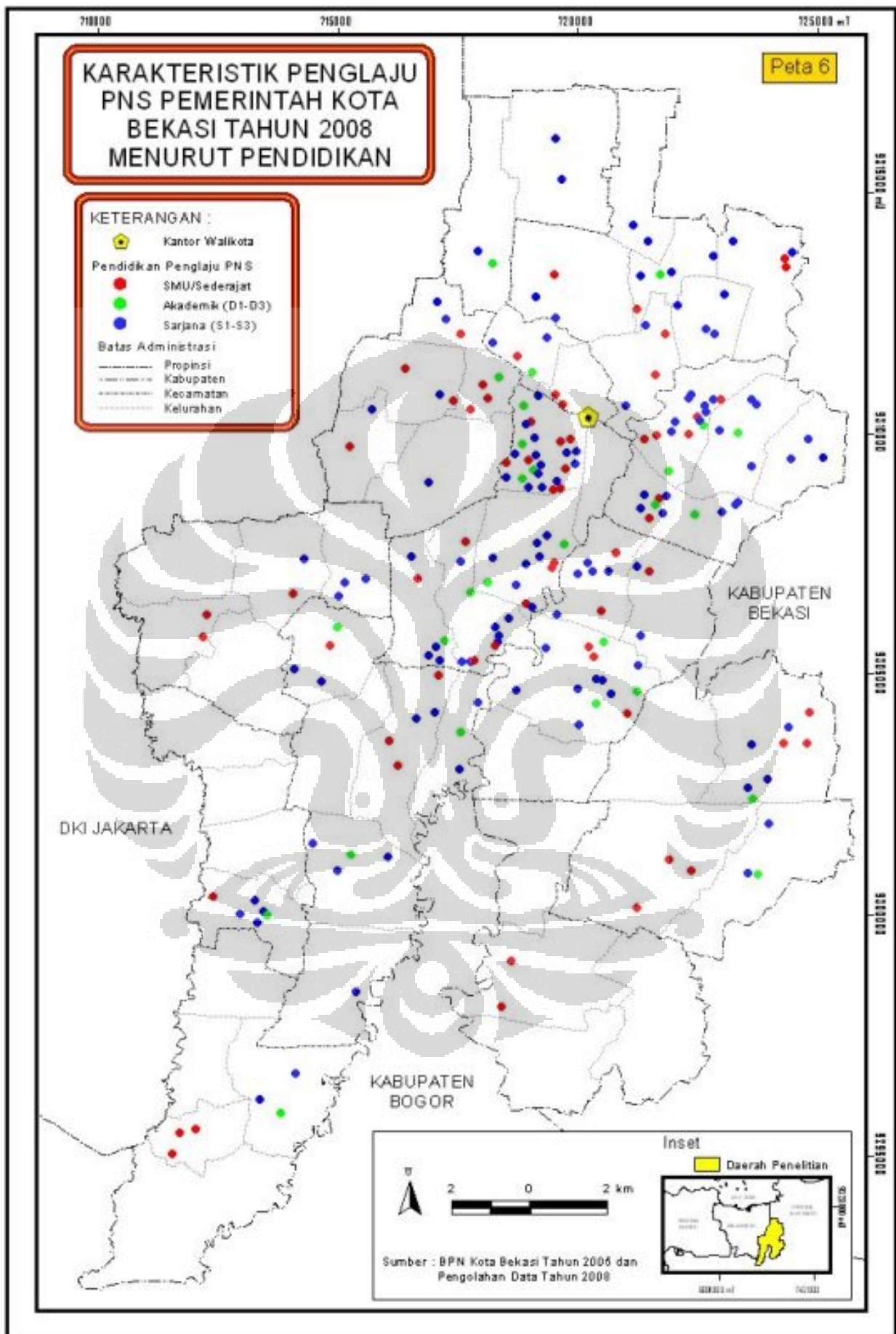


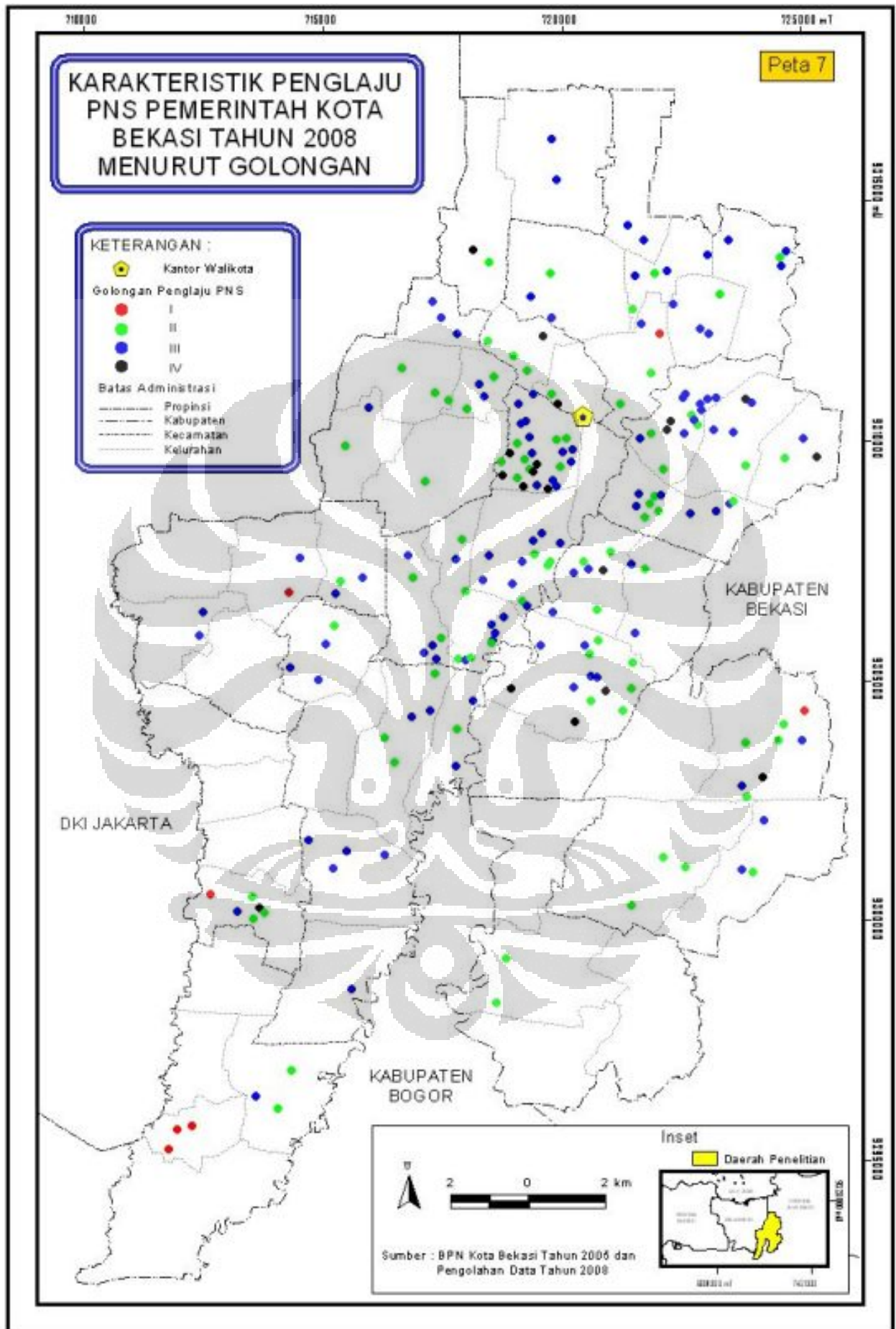


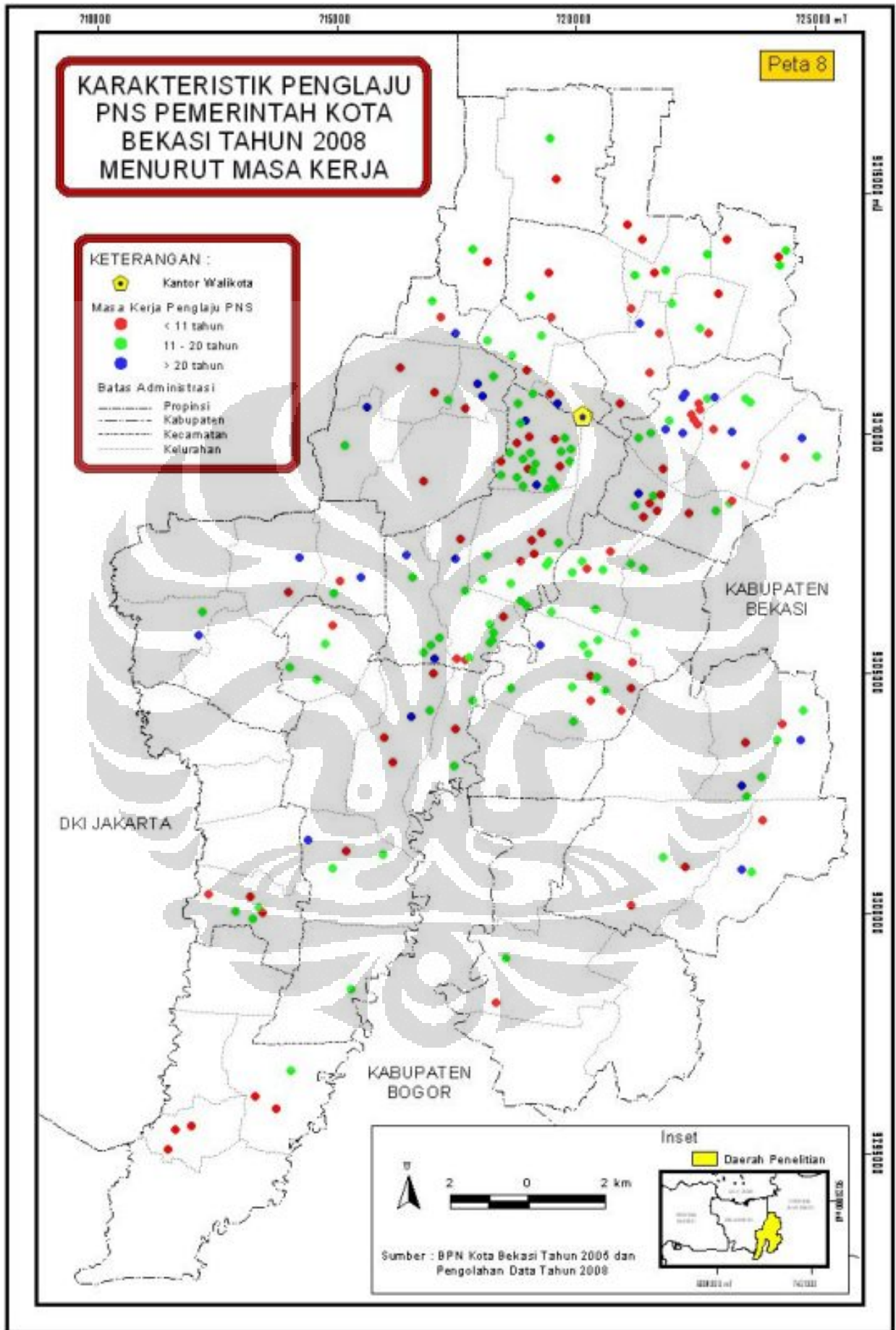


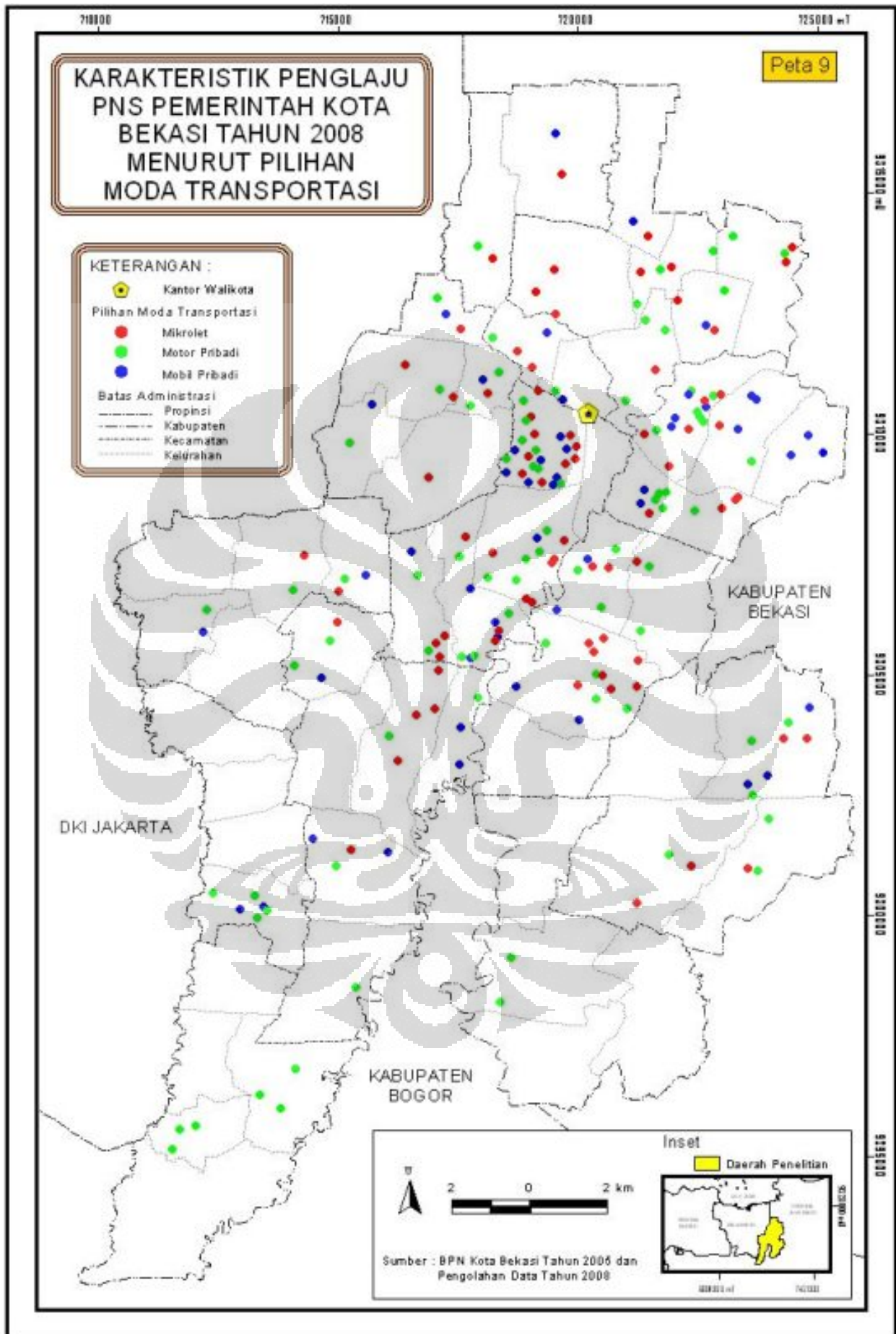














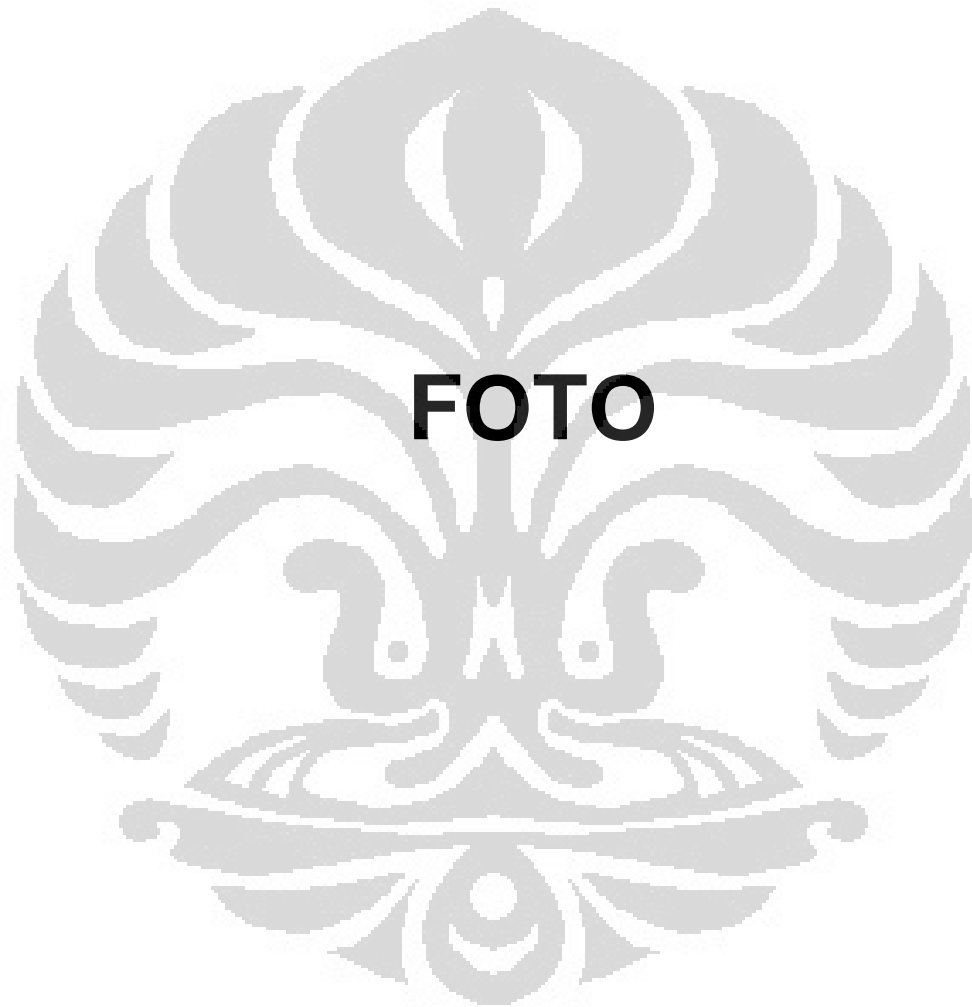
**Perbandingan Karakteristik Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi
Berdasarkan Jarak dari Tempat Tinggal ke Kantor**

No.	Jarak dari Tempat Tinggal ke Kantor	Karakteristik Penglaju PNS			
		Pendidikan	Golongan	Masa Kerja	Pilihan Moda Transportasi
1.	<5 km	SMU/Sederajat	I	< 11 tahun	motor pribadi
2.	<5 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	mikrolet
3.	<5 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	mikrolet
4.	<5 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	mikrolet
5.	<5 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	mikrolet
6.	<5 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	motor pribadi
7.	<5 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	motor pribadi
8.	<5 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	motor pribadi
9.	<5 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	motor pribadi
10.	<5 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	motor pribadi
11.	<5 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	motor pribadi
12.	<5 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	mobil pribadi
13.	<5 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	mikrolet
14.	<5 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	mikrolet
15.	<5 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	mikrolet
16.	<5 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	mikrolet
17.	<5 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	mikrolet
18.	<5 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	mikrolet
19.	<5 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	mikrolet
20.	<5 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
21.	<5 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
22.	<5 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
23.	<5 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
24.	<5 km	SMU/Sederajat	III	11 - 20 tahun	mikrolet
25.	<5 km	SMU/Sederajat	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
26.	<5 km	SMU/Sederajat	III	> 20 tahun	mikrolet
27.	<5 km	SMU/Sederajat	III	> 20 tahun	mikrolet
28.	<5 km	SMU/Sederajat	III	> 20 tahun	mikrolet
29.	<5 km	SMU/Sederajat	III	> 20 tahun	mikrolet
30.	<5 km	SMU/Sederajat	III	> 20 tahun	mobil pribadi
31.	<5 km	SMU/Sederajat	IV	11 - 20 tahun	mobil pribadi
32.	<5 km	SMU/Sederajat	IV	> 20 tahun	mobil pribadi
33.	<5 km	Akademik (D1-D3)	II	< 11 tahun	mikrolet
34.	<5 km	Akademik (D1-D3)	II	< 11 tahun	mikrolet
35.	<5 km	Akademik (D1-D3)	II	< 11 tahun	mikrolet
36.	<5 km	Akademik (D1-D3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
37.	<5 km	Akademik (D1-D3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
38.	<5 km	Akademik (D1-D3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
39.	<5 km	Akademik (D1-D3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
40.	<5 km	Akademik (D1-D3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
41.	<5 km	Akademik (D1-D3)	II	11 - 20 tahun	mikrolet
42.	<5 km	Akademik (D1-D3)	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
43.	<5 km	Akademik (D1-D3)	III	< 11 tahun	motor pribadi
44.	<5 km	Akademik (D1-D3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
45.	<5 km	Akademik (D1-D3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
46.	<5 km	Akademik (D1-D3)	III	> 20 tahun	mobil pribadi
47.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	mikrolet

48.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	mikrolet
49.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
50.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
51.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
52.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
53.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
54.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
55.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	II	11 - 20 tahun	mobil pribadi
56.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	mikrolet
57.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	mikrolet
58.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	mikrolet
59.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	mikrolet
60.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	mikrolet
61.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	mikrolet
62.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	motor pribadi
63.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	motor pribadi
64.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	motor pribadi
65.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	motor pribadi
66.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	mobil pribadi
67.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	mobil pribadi
68.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	mobil pribadi
69.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
70.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
71.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
72.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
73.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
74.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
75.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
76.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
77.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
78.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
79.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
80.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
81.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
82.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
83.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
84.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
85.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mobil pribadi
86.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mobil pribadi
87.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mobil pribadi
88.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mobil pribadi
89.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mobil pribadi
90.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mobil pribadi
91.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	mikrolet
92.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	motor pribadi
93.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	motor pribadi
94.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	mobil pribadi
95.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	mobil pribadi
96.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	mikrolet
97.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	motor pribadi
98.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	mobil pribadi
99.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	mobil pribadi
100.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	mobil pribadi
101.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	mobil pribadi
102.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	mobil pribadi

103.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	mobil pribadi
104.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	mobil pribadi
105.	<5 km	Sarjana (S1-S3)	IV	> 20 tahun	mobil pribadi
106.	5-10 km	SMU/Sederajat	I	< 11 tahun	motor pribadi
107.	5-10 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	mikrolet
108.	5-10 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	mikrolet
109.	5-10 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	mikrolet
110.	5-10 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	mikrolet
111.	5-10 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	motor pribadi
112.	5-10 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	motor pribadi
113.	5-10 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	motor pribadi
114.	5-10 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	mikrolet
115.	5-10 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	mikrolet
116.	5-10 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
117.	5-10 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
118.	5-10 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
119.	5-10 km	SMU/Sederajat	III	11 - 20 tahun	mikrolet
120.	5-10 km	SMU/Sederajat	III	11 - 20 tahun	mikrolet
121.	5-10 km	SMU/Sederajat	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
122.	5-10 km	SMU/Sederajat	III	> 20 tahun	mikrolet
123.	5-10 km	Akademik (D1-D3)	II	< 11 tahun	mikrolet
124.	5-10 km	Akademik (D1-D3)	II	< 11 tahun	mikrolet
125.	5-10 km	Akademik (D1-D3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
126.	5-10 km	Akademik (D1-D3)	II	< 11 tahun	mobil pribadi
127.	5-10 km	Akademik (D1-D3)	II	11 - 20 tahun	mikrolet
128.	5-10 km	Akademik (D1-D3)	II	11 - 20 tahun	mikrolet
129.	5-10 km	Akademik (D1-D3)	II	11 - 20 tahun	mobil pribadi
130.	5-10 km	Akademik (D1-D3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
131.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	mikrolet
132.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
133.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
134.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
135.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	mobil pribadi
136.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	mikrolet
137.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	mikrolet
138.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	motor pribadi
139.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	motor pribadi
140.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	motor pribadi
141.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	mobil pribadi
142.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	mobil pribadi
143.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
144.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
145.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
146.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
147.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
148.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
149.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
150.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
151.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mikrolet
152.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
153.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
154.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
155.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
156.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mobil pribadi
157.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mobil pribadi

158.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mobil pribadi
159.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mobil pribadi
160.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	mikrolet
161.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	mikrolet
162.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	mikrolet
163.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	motor pribadi
164.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	motor pribadi
165.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	mobil pribadi
166.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	mobil pribadi
167.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	mobil pribadi
168.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	mobil pribadi
169.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	mikrolet
170.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	motor pribadi
171.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	mobil pribadi
172.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	mobil pribadi
173.	5-10 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	mobil pribadi
174.	10-15 km	SMU/Sederajat	I	11 - 20 tahun	mobil pribadi
175.	10-15 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	mikrolet
176.	10-15 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	mikrolet
177.	10-15 km	SMU/Sederajat	II	< 11 tahun	motor pribadi
178.	10-15 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	mikrolet
179.	10-15 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
180.	10-15 km	SMU/Sederajat	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
181.	10-15 km	SMU/Sederajat	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
182.	10-15 km	SMU/Sederajat	III	> 20 tahun	mikrolet
183.	10-15 km	SMU/Sederajat	III	> 20 tahun	mobil pribadi
184.	10-15 km	Akademik (D1-D3)	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
185.	10-15 km	Akademik (D1-D3)	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
186.	10-15 km	Akademik (D1-D3)	III	< 11 tahun	mikrolet
187.	10-15 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
188.	10-15 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
189.	10-15 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	motor pribadi
190.	10-15 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
191.	10-15 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
192.	10-15 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	motor pribadi
193.	10-15 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mobil pribadi
194.	10-15 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mobil pribadi
195.	10-15 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	mikrolet
196.	10-15 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	mobil pribadi
197.	10-15 km	Sarjana (S1-S3)	III	> 20 tahun	mobil pribadi
198.	10-15 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	mobil pribadi
199.	>15 km	SMU/Sederajat	I	< 11 tahun	motor pribadi
200.	>15 km	SMU/Sederajat	I	< 11 tahun	motor pribadi
201.	>15 km	SMU/Sederajat	I	< 11 tahun	motor pribadi
202.	>15 km	SMU/Sederajat	I	< 11 tahun	motor pribadi
203.	>15 km	Akademik (D1-D3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
204.	>15 km	Akademik (D1-D3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
205.	>15 km	Sarjana (S1-S3)	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
206.	>15 km	Sarjana (S1-S3)	II	11 - 20 tahun	motor pribadi
207.	>15 km	Sarjana (S1-S3)	II	< 11 tahun	motor pribadi
208.	>15 km	Sarjana (S1-S3)	III	< 11 tahun	motor pribadi
209.	>15 km	Sarjana (S1-S3)	III	11 - 20 tahun	mobil pribadi
210.	>15 km	Sarjana (S1-S3)	IV	11 - 20 tahun	mobil pribadi



Kuesioner

Tanggal Wawancara :

SKPD :

- (1) Nama :
- (2) Alamat :
 - (a) Kelurahan :
 - (b) Kecamatan :
- (3) Alasan memilih lokasi tempat tinggal:
 - (a) Dekat dengan tempat tinggal saudara/orang tua
 - (b) Harga tanah murah
 - (c) Mudah menuju kantor
- (4) Pendidikan terakhir :
- (5) Golongan :
- (6) Masa kerja :
- (7) Jenis kendaraan yang digunakan untuk ke kantor :
 - (a) Kendaraan pribadi :
 - (b) Angkutan umum :
- (8) Alasan menggunakan jenis kendaraan tersebut:
 - (a) Murah
 - (b) Lebih cepat sampai tujuan
 - (c) Nyaman

Foto Kantor Pemerintah Kota Bekasi/Walikota Bekasi



Foto Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi yang Menggunakan Angkutan Umum Mikrolet



Foto Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi yang Menggunakan Motor Pribadi



Foto Penglaju PNS Pemerintah Kota Bekasi yang Menggunakan Mobil Pribadi



Foto Angkutan Umum Mikrolet yang Melintas di Depan Kantor Walikota Bekasi



Foto Tersedianya Pom Bensin di Depan Kantor Walikota Bekasi

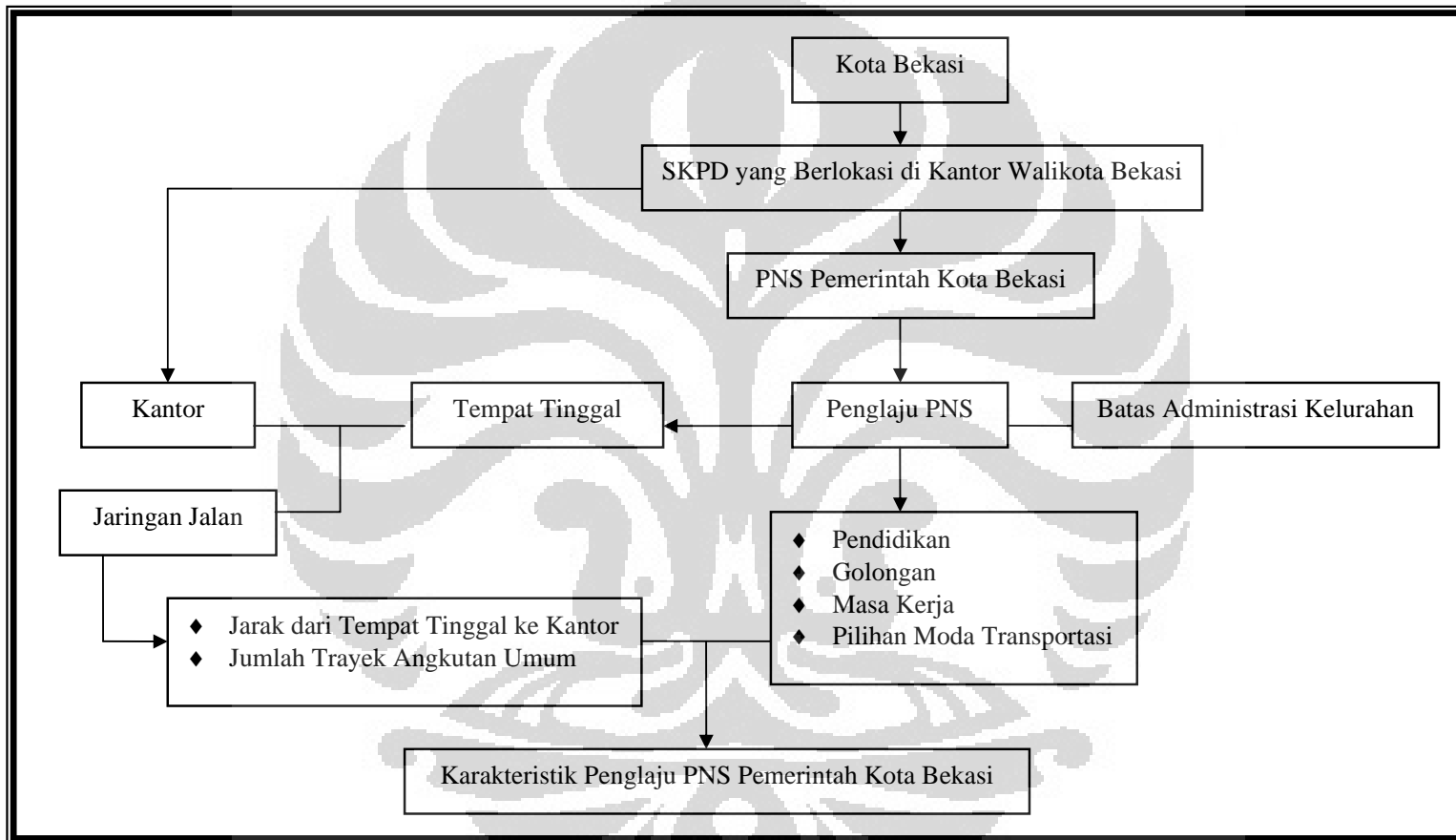


Foto Penjagaan yang Ketat oleh Aparat Keamanan di Kantor Walikota Bekasi



Foto Tersedianya Tempat Parkir Mobil dan Motor yang Luas dan Gratis di Kantor Walikota Bekasi





Gambar 1.1. Alur Pikir Penelitian