

## HUBUNGAN *URBAN COMPACTNESS* DENGAN POLA PERGERAKAN PENDUDUK DI KOTA LHOEKSEUMAWE

Muhammad Yanis<sup>1</sup>, Zuraihan<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Dosen Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Almuslim

Email: yanis\_mohd@yahoo.co.id

Diterima 21 Mei 2018/Disetujui 04 Juni 2018

### ABSTRAK

Penelitian ini didasarkan bahwa *urban compactness* merupakan bagian dari konsep kota yang berkelanjutan. Penilaian keberlanjutan menggunakan indikator *urban compactness*. Perbedaan tingkat kekompakan memungkinkan terjadi pergerakan antara kawasan yang tingkat *urban compactness* rendah menuju kawasan yang tingkat *urban compactness* tinggi, karena kawasan tersebut memiliki ketersediaan fasilitas cukup tinggi. Kawasan yang memiliki tingkat *urban compactness* tinggi menjadi tarikan pergerakan bagi kawasan lainnya. Akibatnya pola pergerakan cenderung terkonsentrasi menuju kawasan tertentu dan kawasan dengan tingkat *urban compactness* rendah cenderung membutuhkan usaha pergerakan yang lebih menuju setiap pusat kegiatan. Bangkitan pergerakan dari kawasan dengan tingkat *urban compactness* rendah menuju tarikan pergerakan pada kawasan dengan tingkat *urban compactness* tinggi ditambah dengan pergerakan pada setiap kawasan membentuk pola pergerakan penduduk di Kota Lhokseumawe. Penelitian ini mengaitkan perilaku pergerakan penduduk menggunakan metode analisis yang meliputi menganalisis tipologi kecamatan di Wilayah Kota Lhokseumawe berdasarkan keseluruhan indikator *compact city* dan keterkaitan *urban compactness* dengan pergerakan penduduk di Wilayah Kota Lhokseumawe. Indikator *urban compactness* yang digunakan meliputi kepadatan penduduk, keragaman penggunaan lahan dan transportasi konektivitas. Sedangkan untuk melihat keterkaitan *urban compactness* dengan pola pergerakan penduduk menggunakan jarak tempuh, sebaran pergerakan, waktu tempuh serta moda yang digunakan. Hasil penelitian diharapkan memberi gambaran hubungan tingkat *urban compactness* dengan pola pergerakan penduduk kawasan Kota Lhokseumawe sehingga bisa diterapkan model *compact city* untuk mendukung struktur ruang kota berkelanjutan berbasis perilaku pergerakan penduduk.

**Kata kunci:** *Urban compactness, compact city, pola pergerakan penduduk*

### PENDAHULUAN

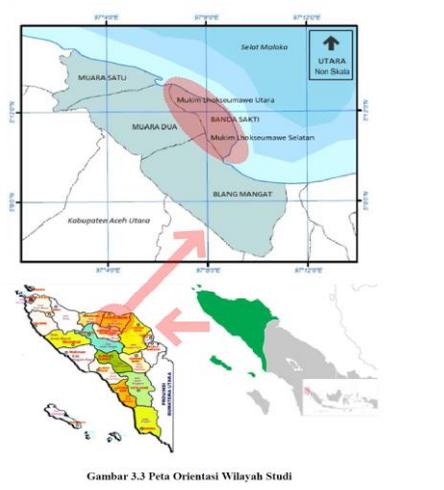
Perkembangan kawasan pinggiran kota akan menimbulkan ketergantungan kawasan pinggiran terhadap kawasan pusat kota dalam mengadakan pergerakan untuk menjalankan aktivitas maupun untuk memenuhi hidupnya yang tidak diperoleh di pinggiran kota. Hal ini menyebabkan semakin rumit pola perkembangan kota dan membebani kota yang mengakibatkan sistem kota tidak efisien karena pola guna lahan dan pergerakan tidak terkendali, banyak kemacetan, jarak tempuh antar lokasi kegiatan sangat panjang dan lama. Struktur kota yang efisien mengurangi ketergantungan kawasan kota pada satu kawasan dan mengurangi persoalan yang berkaitan dengan transportasi seperti kemacetan lalu lintas. Pengembangan *compact city* diharapkan mampu menjawab permasalahan itu.

Konsep *compact city* layaknya konsep pengembangan kota saat ini seperti *green city* dan *smart city* merupakan sebuah goal atau visi mewujudkan kota ke depannya dengan menggunakan kriteria tertentu. Sebuah konsep tidak akan secara serta merta diaplikasikan secara sempurna pada setiap kota. Maka dari itu kemudian muncul metode untuk mengukur seberapa besar tingkat ketercapaian suatu kota sesuai dengan kriteria tersebut yang dikenal dengan istilah seperti indeks *green city*, indeks *smart city* dan kajian ini akan memunculkan indeks *compact city* atau disebut *urban compactness*. *Urban compactness* secara sederhana merupakan tingkat kekompakan sebuah kota atau kawasan kota. Indeks dalam hal ini merupakan skala artinya kota atau kawasan yang memiliki nilai atau indeks lebih tinggi dapat dikatakan lebih kompak dari pada kawasan yang lain dan sebaliknya.

Perbedaan tingkat kekompakan memungkinkan terjadinya pergerakan antara kawasan yang memiliki tingkat urban compactness rendah menuju kawasan yang tingkat *urban compactness* tinggi karena kawasan tersebut memiliki ketersediaan fasilitas cukup tinggi. Kawasan yang memiliki tingkat *urban compactness* tinggi akan menjadi tarikan pergerakan bagi kawasan lain. Akibatnya pola pergerakan terkonsentrasi menuju kawasan tertentu dan kawasan dengan tingkat *urban compactness* rendah cenderung membutuhkan usaha pergerakan yang lebih menuju setiap pusat kegiatan. Bangkitan pergerakan dari kawasan dengan tingkat *urban compactness* rendah menuju tarikan pergerakan pada kawasan dengan tingkat *urban compactness* tinggi ditambah dengan pergerakan pada setiap kawasan kemudian membentuk pola pergerakan penduduk tertentu di Kota Lhokseumawe. Maka, penelitian ini mengkaji hubungan kekompakan kawasan Kota Lhokseumawe yang diukur melalui tingkat *urban compactness* dengan pola pergerakan penduduk pada berbagai kawasan di kota Lhokseumawe.

### METODE PENELITIAN

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah observasi dan didukung oleh kuesioner, wawancara dan studi dokumentasi. Jenis data yang dibutuhkan terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer yang dibutuhkan digunakan untuk mengetahui pola pergerakan penduduk berdasarkan tujuan pergerakan di Kota Lhokseumawe. Teknik yang digunakan adalah teknik kuesioner. Penggunaan kuesioner dilakukan karena kuesioner cocok digunakan dalam jumlah responden yang cukup besar dan tersebar di wilayah yang luas. Alat pengumpulan data untuk pengukuran digunakan angket dengan skala sikap (*likert scaling*) *semantic differential scale*. Jenis data sekunder dibutuhkan untuk mengukur tingkat *urban compactness* menggunakan data peta penggunaan lahan sesuai kebutuhan data yang dibutuhkan dalam mengukur *urban compactness* tersebut. Data sekunder terkait penggunaan lahan Kota Lhokseumawe didapatkan dari instansi terkait yaitu BAPPEDA maupun RDTRK Kota Lhokseumawe yang digambarkan dalam bentuk peta penggunaan lahan. Dalam pelaksanaannya, inti kota yang menjadi lokasi penelitian, dibagi menjadi empat area pengukuran.



Gambar 1. Peta Orientasi Penelitian

Adapun metode analisis untuk mencapai tujuan penelitian ada 2 tahapan, yaitu: 1) menganalisis tipologi kecamatan di wilayah Kota Lhokseumawe berdasarkan keseluruhan indikator *compact city*, meliputi kepadatan penduduk, keragaman penggunaan lahan dan transportasi konektivitas; 2) menganalisis keterkaitan *urban compactness* dengan pergerakan penduduk di wilayah Kota Lhokseumawe, menggunakan jarak dan waktu tempuh, sebaran pergerakan dan moda yang digunakan.

Metode analisis yang digunakan harus menghasilkan keluaran yang mampu menjawab kebutuhan penelitian, dapat diuraikan berdasarkan pencapaian sasaran dalam penelitian, yaitu sebagai berikut:

Muhammad Yanis, Zuraihan -----

1. Mengetahui tingkat *urban compactness* berdasarkan satuan wilayah BWBP Lhokseumawe. Proses identifikasi ini dilakukan dengan metode *skoring* terhadap setiap subvariabel *urban compactness*. Data didapatkan dari kalkulasi luas nilai kepadatan, nilai subvariabel keragaman penggunaan lahan dan nilai subvariabel transportasi dan konektivitas. Nilai dari setiap subvariabel setiap BWP disetarakan dalam penilaian tunggal dengan menggunakan skala 0-100. Nilai 100 digunakan sebagai patokan nilai tertinggi lalu nilai BWP lain dibandingkan dengan nilai tersebut.
  - a. Kepadatan (*density*), adapun sub variabel yang dijadikan ukuran yaitu kepadatan penduduk *bruto*, kepadatan penduduk *netto*, kepadatan bangunan dan analisis tetangga terdekat.
  - b. Keragaman penggunaan lahan (*mixed land used*), yaitu penggunaan lahan yang menimbulkan kegiatan dan pergerakan berupa jasa, pendidikan, perkantoran, kesehatan, produksi dan RTH aktif.
  - c. Transportasi dan konektivitas, adapun aspek yang akan diukur dalam subvariabel ini yaitu aspek transportasi dengan melihat perbandingan panjang rute angkutan umum dengan panjang jalan.
    - (1) Kepadatan jaringan jalan, yaitu menggunakan data utama peta jaringan jalan untuk menentukan kebutuhan analisis seperti kepadatan jaringan jalan dan menunjukkan jumlah panjang keseluruhan jalan yang ada di suatu kawasan, semakin banyak jalan semakin memudahkan akses dan alternatif pilihan rute pergerakan penduduk.
    - (2) Kepadatan simpul, yaitu semakin banyak simpul akan menunjukkan jaringan jalan terhubung satu dengan lain. Banyaknya jumlah jaringan jalan belum tentu memiliki konektivitas yang tinggi apabila belum membentuk suatu simpul persimpangan, Purnomo (2009).
    - (3) Kepadatan *linkage*, yaitu jaringan jalan penghubung yang bertemu pada satu simpul dengan jalan lain, mewakili dan menghubungkan pergerakan dari kawasan tertentu, Purnomo (2009).
    - (4) Indeks *bheta*, perbandingan jumlah simpul dan jumlah *linkage* dan menunjukkan tingkat kerapatan jaringan suatu kawasan, semakin tinggi nilai indeks *bheta* kawasan semakin banyak alternatif yang menghubungkan antar simpul, pola ini memiliki tingkat konektivitas yang tinggi, serta derajat konektivitas jaringan atau graf dinyatakan dengan indeks *bheta*, Bintarto dan Hadisurmarno (1982).
2. Mengetahui pola pergerakan penduduk Kota Lhokseumawe berdasarkan tujuan pergerakan bekerja, belanja, dan jalan, yang dilakukan menggunakan analisis distribusi frekuensi dengan pengolahan data hasil kuesioner yang didapat. Analisis menggunakan *software microsoft excel*, untuk mengetahui kecenderungan statistik data dari pola pergerakan spasial meliputi jarak, waktu tempuh, sebaran dan moda transportasi pada setiap tujuan pergerakan.
3. Mengetahui hubungan *urban compactness* dengan pola pergerakan penduduk berdasarkan tujuan pergerakan, yaitu proses yang dilakukan dengan metode Kruskal Wallis dan pengujian Eta untuk jarak pergerakan dan waktu tempuh, sementara moda menggunakan analisis *chi square* dan *coefficient contingency*, dilakukan dengan *software SPSS* serta dilakukan secara statistik dan berperan sebagai variabel independent atau variabel bebas dan pola pergerakan dengan tinjauan jarak, waktu tempuh, sebaran dan moda transportasi sebagai variabel dependent. Analisis ini menggunakan beberapa uji hipotesis untuk setiap variabel sebagai berikut:

Tabel 1. Uji Hipotesis Pola Pergerakan Penduduk

Variabel	Hipotesis	Notasi
Jarak Tempuh	Ha diterima = H0 ditolak (terdapat hubungan antara urban compactness dengan Jarak Tempuh)	Ha diterima, <0,05 H0 diterima >0,05
Waktu tempuh	Ha diterima = H0 ditolak (terdapat hubungan antara urban compactness dengan waktu Tempuh)	Ha diterima, <0,05 H0 diterima >0,05
Sebaran Pergerakan	Ha diterima = H0 ditolak (terdapat hubungan antara urban compactness dengan sebaran pergerakan)	Ha diterima, <0,05 H0 diterima >0,05
Modal Transportasi	Ha diterima = H0 ditolak (terdapat hubungan antara urban compactness dengan sebaran pergerakan)	Ha diterima, <0,05 H0 diterima >0,05

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### **Urban Compactness Kota Lhokseumawe**

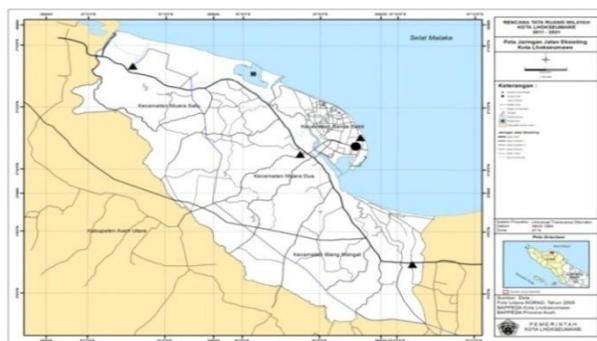
*Urban compactness* dianalisis atas 3 variabel, yaitu kepadatan (*density*), keragaman penggunaan lahan (*mixed land used*) dan konektivitas dan transportasi lalu dijabarkan ke dalam sub variabel yang lebih rinci untuk mendapatkan nilai dan tingkat *urban compactness* setiap BWP Kota Lhokseumawe.

1. Kepadatan, adapun analisis *urban compactness* atas kepadatan dihitung melalui variabel berikut:
  - a. Kepadatan Penduduk *Bruto*

Luas wilayah sebesar 181,06 Km<sup>2</sup>, kepadatan Kota Lhokseumawe pada 2016 mencapai 1.057 jiwa/km<sup>2</sup>. Kecamatan dengan wilayah terkecil di Kota Lhokseumawe (11,24 Km<sup>2</sup>) yaitu Banda Sakti, wilayah dengan kepadatan mencapai 7.123 jiwa/km<sup>2</sup>. Adapun wilayah paling jarang yaitu Kecamatan Blang Mangat dengan kepadatan 463 jiwa/km.
  - b. Kepadatan Penduduk *Netto*

Luas lahan perumahan tahun 2012 di Kota Lhokseumawe sebesar 10877 Ha, meningkat menjadi 10990 Ha di tahun 2016. Nilai kepadatan penduduk sebesar 17,76 jiwa/ha. Kepadatan penduduk netto tertinggi terdapat di Kecamatan Blang Mangat.
  - c. Kepadatan Lahan Terbangun  
Luas lahan terbangun di Kota Lhokseumawe sebesar 12076,7 Ha, memiliki ketimpangan yang cukup tinggi. Kecamatan Banda Sakti memiliki nilai kepadatan 161,62 Jiwa/ha sebagai nilai tertinggi, sedangkan Kecamatan Blang Mangat memiliki nilai kepadatan 22,25 jiwa/ha sebagai yang terendah, memperlihatkan belum efektifnya penggunaan lahan di Kota Lhokseumawe.
2. Keragaman penggunaan lahan, membantu kota yang kompak menjadi lebih efisien dan efektif, dengan memperkecil jarak perjalanan. Pengukuran keragaman penggunaan lahan dilakukan untuk mengetahui perbandingan antara luas penggunaan lahan terhadap luas wilayahnya (luas setiap BWP), berupa penggunaan lahan yang menimbulkan kegiatan dan pergerakan meliputi perdagangan jasa, pendidikan, perkantoran, kesehatan, produksi dan RTH aktif.

Dari hasil perhitungan terlihat Kecamatan Banda Sakti secara lokasi cukup strategis karena berada di tengah kota. Terdapat dua pasar utama di Kota Lhokseumawe yaitu Pasar Impres dan Pasar Ikan serta satu supermarket besar. Sementara itu, kawasan ini dilewati jalan yang dipenuhi dengan berbagai macam toko sehingga secara lokasi memang kawasan ini cocok untuk kawasan perdagangan dan jasa.



Gambar 2. Peta Jaringan Jalan eksisting Kota Lhokseumawe

Lahan pendidikan tidak mencolok antar kawasan, namun dalam kajian kekompakan dimasukkan fasilitas pendidikan setingkat PT sehingga di Kecamatan Banda Sakti memiliki persentase luas lahan pendidikan yang paling besar, yang paling rendah dimiliki oleh Kecamatan Muara Satu artinya keberadaan lahan pendidikan setingkat SD, SMP, SMA di kecamatan paling rendah. Penggunaan lahan untuk kesehatan paling tinggi berada di Kecamatan Banda Sakti dan dominan dibandingkan

dengan kawasan lain. Apabila dilihat di lapangan di Kecamatan Banda sakti memiliki 6 rumah sakit besar yang luasnya cukup signifikan.

Penggunaan lahan untuk produksi seperti pabrik dan pergudangan paling tinggi berada di BWP 2 dan paling rendah di BWP 6. Apabila dicermati pada BWP 1 yang memiliki kepadatan paling tinggi tidak banyak lahan produksi artinya proporsi lahan manufaktur di BWP 1 kecil. Apabila dikaitkan dengan keberadaanya BWP 1 dan 6 yang berada relatif di pusat Kota Lhokseumawe memiliki lahan untuk produksi yang sedikit dibandingkan dengan yang lain. Penggunaan lahan untuk lahan produksi seperti pabrik dan pergudangan paling tinggi berada di Kecamatan Muara Satu dan paling rendah di BWP 6. Apabila dicermati Kecamatan Banda Sakti yang memiliki kepadatan paling tinggi tidak banyak lahan produksi artinya proporsi untuk lahan manufaktur di Kecamatan Banda Sakti kecil. Apabila dikaitkan dengan keberadaanya Kecamatan Banda Sakti yang berada relatif di pusat Kota Lhokseumawe memiliki lahan untuk produksi yang sedikit dibandingkan dengan yang lain. Kajian ini menempatkan RTH aktif sebagai fasilitas untuk kegiatan seperti rekreasi, hiburan dan olahraga dengan berbagai jenis pemanfaatan yaitu lapangan, taman dan pusat olah raga. Penggunaan lahan RTH aktif paling tinggi dimiliki oleh Kecamatan Banda Sakti seperti taman kota dan stadion sepak bola.

3. Transportasi dan konektivitas, menjadi indikator utama yang menentukan aksesibilitas kawasan yang penting karena kawasan dengan kepadatan tinggi dan penggunaan lahan yang beragam membutuhkan konektivitas yang tinggi untuk menghubungkan kegiatan dan aktivitas penduduk baik di dalam maupun luar kawasan tersebut melalui jaringan jalan dan media transportasi.

Aspek yang akan diukur dalam subvariabel transportasi dan konektivitas yaitu:

- a. Analisis perbandingan panjang trayek dan panjang jalan  
Di dalam Kota Lhokseumawe umumnya jaringan jalan berbentuk pola *grid* yang menghubungkan antara satu kelurahan dengan kelurahan yang lain dan berbentuk pola radian yang menghubungkan antar kecamatan. Pengguna jalan yang masuk dan keluar Kota Lhokseumawe sebesar  $\pm 15000-17000$  jiwa/hari. Dengan panjang jalan yang sudah diaspal mencapai 285,17 km dan panjang rute angkutan umum yang melayani penumpang sepanjang 19,65 km, maka didapat nilai perbandingan panjang trayek dengan panjang jalan sebesar 0,07 km. Maka, menunjukkan banyak jalan yang belum dilalui angkutan umum sehingga menyulitkan masyarakat mencapai pusat kegiatan, akibatnya masyarakat melakukan pergerakan berjalan kaki atau menggunakan moda angkutan lain.
- b. Analisis kepadatan jaringan jalan, menunjukkan jumlah panjang keseluruhan jalan di suatu kawasan, semakin banyak jalan semakin mudah akses dan alternatif pilihan rute pergerakan penduduk. Dengan luas BWP sebesar 181,06 Km<sup>2</sup> dan panjang jalan keseluruhan (jalan aspal dan jalan berbatu) 324,57 km, maka didapat nilai kepadatan jaringan jalan sebesar 1,79. Maka, menunjukkan banyak jalan yang bisa dilalui warga sehingga semakin memudahkan akses dan alternatif pilihan rute pergerakan penduduk.
- c. Kepadatan simpul, semakin banyak simpul menunjukkan bahwa jaringan jalan semakin terhubung satu dengan yang lain. Banyaknya jumlah jaringan jalan belum tentu memiliki konektivitas yang tinggi apabila belum membentuk suatu simpul persimpangan. Dengan jumlah simpul sekitar 118 simpul di Kota Lhokseumawe maka didapat kepadatan simpul sebesar 0,65. Simpul terbanyak berada di kecamatan Banda Sakti sebagai pusat kota sehingga hanya di kecamatan tersebut yang memiliki konektivitas yang tinggi dengan jalan lainnya.
- d. Kepadatan *linkage*, merupakan jaringan jalan penghubung yang bertemu pada satu simpul dengan jalan lain yang mewakili dan menghubungkan setiap pergerakan dari kawasan tertentu. Dengan jumlah *linkage* sebanyak 207 linkage di Kota Lahokseumawe maka didapat kepadatan *linkage* sebesar 1,14. Kepadatan *linkage* tertinggi berada di ruas jalan yang ada di Kecamatan Banda Sakti.

- e. Indeks *bheta*, merupakan perbandingan dari jumlah simpul dan jumlah *linkage*. Hal ini menunjukkan tingkat kerapatan jaringan suatu kawasan semakin tinggi nilai Indeks *bheta* kawasan semakin banyak alternatif yang menghubungkan antar simpul, pola tersebut memiliki tingkat konektivitas yang tinggi. Hasil perbandingan jumlah simpul dan jumlah *linkage* didapat nilai 1,75. Tingkat konektivitas yang tinggi terdapat di Kecamatan Banda Sakti.

### **Pola Pergerakan Penduduk**

Analisis dilakukan untuk mengetahui kecenderungan statistik data dari pola pergerakan spasial meliputi jarak dan waktu tempuh pada setiap tujuan pergerakan. Jarak pergerakan merupakan salah satu aspek yang pertama dikaji. Jarak pergerakan menunjukkan seberapa jauh penduduk suatu kawasan mampu menjangkau keberadaan fasilitas yang diinginkan. Berdasarkan keadaan waktu tempuh yang menggambarkan aksesibilitas hasil penelitian menunjukkan sebahagian besar penduduk (47.0%) menghabiskan waktu tempuh berkisar antara 20 menit s/d 50 menit untuk menuju tempat kerja. Hanya sekitar 17,3% penduduk Kota Lhokseumawe menempuh waktu singkat (dibawah 5 menit) menuju tempat kerja karena jarak tempat kerja yang sangat dekat dan melewati jalan yang tidak padat.

Adapun aktivitas berbelanja masyarakat dilakukan biasanya pada hari libur yaitu Sabtu dan Minggu, dikarenakan jalanan agak sepi dari kendaraan sehingga waktu tempuh kendaraan dilakukan dengan waktu singkat. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan sebagian besar (50,5%) memerlukan waktu 5 menit s/d 20 menit untuk perjalanan belanja. Hanya sebagian kecil (1,8%) penduduk menghabiskan waktu lebih satu jam untuk menuju tempat belanja. Lama waktu tempuh berkaitan dengan jarak yang agak jauh dari rumah ke pusat perbelanjaan. Walaupun jarak yang jauh mereka tetap memilih belanja dipusat kota (CBD) sesuai dengan keinginan dan tingkat pendapatan yang tinggi.

Untuk tujuan perjalanan rekreasi, adapun lama waktu tempuh untuk perjalanan menuju tempat rekreasi yang tersedia dalam kota ditempuh oleh 36% warga selama 20 s.d 50 menit. Perjalanan untuk menikmati pusat hiburan paling singkat (di bawah 5 menit) dapat dilakukan oleh 18% warga.

### **Hubungan *Urban Compactness* dengan Pola Pergerakan Penduduk**

Dari hasil analisis terdapat hubungan antara tingkat *urban compactness* dengan pola pergerakan penduduk di Kota Lhokseumawe meski dalam hubungan yang lemah dan mengindikasikan ada perbedaan pola pergerakan pada tingkat *urban compactness* tertentu yang berpengaruh terhadap pergerakan. Salah satunya struktur jarak ke pusat kota kemudian tipe morfologi kota yang menyebar atau kompak mempengaruhi pola pergerakan yang terjadi. Selain itu tingkat kepadatan yang tinggi memberikan keuntungan dalam penyediaan pelayanan, transportasi umum, pengelolaan sampah, pelayanan kesehatan dan pendidikan.

Kota Lhokseumawe membentuk pola konsentris dengan konsentrasi pusat kegiatan di tengah kota yang merupakan pengembangan dari pusat kota. Pola konsentris menjelaskan bahwa pusat kota merupakan kawasan CBD dan menyebabkan nilai lahan yang ada di tengah kota menjadi tinggi dan strategis dijadikan pusat kegiatan yang bersifat komersil sehingga keberadaan fasilitas pelayanan dan komersial seperti perdagangan jasa dan perkantoran berada di tengah kota. Sehingga kekompakan kawasannya yang berada di sekitar tengah kota memiliki tingkat *urban compactness* paling tinggi.

Lalu, pusat kota menjadi magnet tarikan pergerakan dari kawasan lain untuk datang. Dalam hal ini kawasan tengah kota memiliki tarikan yang cukup kuat menarik pergerakan dari kawasan lain untuk melakukan kegiatan karena keberadaan fasilitas dan pusat kegiatan yang dimiliki terutama perdagangan jasa dan perkantoran dengan tujuan pergerakan bekerja dan rekreasi. Ditambah lagi kawasan tengah Kota Lhokseumawe memiliki konektivitas yang tinggi dan didukung jaringan jalan utama yaitu jalan nasional, jalan propinsi, jalan kota dan sarana transportasi pendukung berupa trayek angkutan umum yang memadai. Dengan adanya konektivitas yang baik berupa keberadaan jalan

maupun sarana pendukung kawasannya, maka kawasan sekitarnya akan tumbuh. Namun konektivitas kawasan tersebut tidak terlalu baik, proporsi jaringan jalan dan trayek angkutan umum tidak memadai sehingga hal tersebut menambah ketertinggalan kawasan *urban compactness* rendah.

### SIMPULAN

Berdasarkan proses kajian tentang hubungan *urban compactness* dengan pola pergerakan penduduk di Kota Lhokseumawe diperoleh bahwa terdapat hubungan lemah antara keduanya. Artinya ada perbedaan pola pergerakan pada kawasan dengan *urban compactness* tertentu. Tingkat *urban compactness* di Kota Lhokseumawe tidak berbanding linier dengan pola pergerakan penduduknya. Perbandingan yang linier dapat diamati hanya pada pergerakan tujuan untuk rekreasi, kawasan dengan tingkat *urban compactness* tinggi menjadi tujuan pergerakan penduduk di kawasan lain.

Hubungan lemah antara tingkat *urban compactness* dengan pola pergerakan disebabkan karena 2 faktor, pertama karena secara spasial terjadi ketidaksempurnaan sistem *compact city*. Di Kota Lhokseumawe, kawasan belum secara simultan membentuk sistem *compact city*, yang menekankan pada hierarki pelayanan antar level kawasan dalam kota dengan mengutamakan interaksi internal sehingga terdapat ketergantungan pada kawasan tertentu. Kedua, terkait dengan pola pergerakan yaitu ada faktor penarik dan pendorong pergerakan. Faktor penarik tersebut merupakan tingkat kekompakan, namun terdapat faktor pendorong pergerakan yang menentukan kemampuan penduduk melakukan pergerakan yaitu karakteristik penduduk. Kawasan dengan tingkat *urban compactness* paling tinggi di Kota Lhokseumawe berada di pusat kota dan cenderung dihuni oleh masyarakat berlatar belakang sosial ekonomi tinggi sehingga karakter itu mempengaruhi kebiasaan dan kemampuan melakukan pergerakan, sehingga faktor tersebut mendistorsi pola pergerakan sehingga tingkat *urban compactness* tidak menarik pergerakan baik bagi penduduk internal maupun eksternal.

### REFERENSI

- Istanabi, Tendra. 2016. *Hubungan Urban Compactness dengan Pola Pergerakan Penduduk Kawasan Kota Surakarta*. Thesis. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- Pontoh. dkk. 2009. *Pengantar Perencanaan Perkotaan*. Bandung: ITB.
- Soetomo, Sugiono. 2002. *Dari Urbanisasi ke Morfologi Kota*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- Yunus, Hadi. 2002. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- \_\_\_\_\_. 2005. *Manajemen Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.