STUDI TIPOLOGI STRUKTUR RUANG KABUPATEN BURU BERDASARKAN KARAKTERISTIK POLA PERGERAKAN

Juwita Dewi Buamonabot[1)], Stevianus Titaley[2)], Hanok Mandaku[3)]

[1)]S1 Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Pattimura
Email: juwitabuamonabot@gmail.com
[2)]Jurusan Teknik Mesin, Fakultas Teknik, Universitas Pattimura
Email: stevi_74@gmail.com
[3)]Jurusan Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Pattimura
Email: hanokmandaku30@gmail.com

Abstrak. Pola pergerakan terjadi karena adanya aktivitas penduduk yang dilakukan sehingga antar wilayah dan ruang memiliki keterkaitan dalam terbentuknya perjalanan. Kabupaten Buru merupakan wilayah yang berkembang dengan jumlah penduduk yang cukup padat. Dengan jumlah penduduk yang semakin lama semakin meningkat akan menyebabkan pergerakan masyarakat semakin tinggi, sehingga pergerakan orang baik internal atau ekternal-internal sangatlah masif terjadi. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik pola pergerakan dan mengetahui tipologi struktur ruang Kabupaten Buru. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif dengan metode MAT. Hasil penelitian menunjukkan bahwa karakteristik pola pergerakan di Kabupaten Buru yaitu internal-internal, internal dalam hal ini adalah kawasan kecamatan didalam Kabupaten Buru sebagai daerah asal pergerakan dan juga wilayah tujuan pergerakan didalam Kabupaten Buru. Perjalanan tujuan bekerja didominasi oleh Kecamatan Namlea dan Waplau, Perjalanan tujuan berbelanja didominasi oleh kecamatan Lilialy dan Waeapo, Perjalanan tujuan wisata/rekreasi didominasi oleh Kecamatan Waplau, Perjalanan tujuan sosial seperti pertemuan didominasi oleh kecamatan Waplau. Dari hasil diatas menunjukkan bahwa analisis pola pergerakan masyarakat yang terbentuk berdasarkan indikator struktur ruang kota yang terepresentasikan pada desire line map, maka tipologi struktur ruang Kabupaten Buru dapat dikategorikan sebagai monosentris karena lebih dari 35% dari semua pola pergerakan menuju satu pusat yaitu Kecamatan Namlea.

Kata kunci: Pola Pergerakan, Struktur Ruang, MAT, *Desire Line*

1. PENDAHULUAN

Pergerakan penduduk yang terjadi pada umumnya disebabkan oleh beberapa faktor, salah satunya yaitu faktor kegiatan seperti sosial, ekonomi yang membuat terjadinya pergerakan dari rumah ke tempat kerja serta faktor pendidikan yang membuat terjadinya pola pergerakan tetap pada jam-jam tertentu sehingga secara tidak langsung pergerakan yang di lakukan oleh masyarakat membentuk sebuah pola/struktur pada suatu wilayah. Kabupaten Buru merupakan salah satu kota yang mulai berkembang dengan jumlah penduduk yang menurut survei penduduk Badan Pusat Statistik Kabupaten Buru pada tahun 2022 sudah mencapai 137.000 jiwa. Dengan jumlah penduduk yang semakin lama semakin meningkat dari tahun sebelumnya, maka akan menyebabkan pergerakan masyarakat semakin tinggi dimana dalam pergerakan tersebut Kabupaten Buru berhubungan langsung dengan Kabupaten-Kabupaten lain maupun antar kecamatan di Kabupaten Buru sehingga pergerakan orang baik internal

dalam hal ini antar kecamatan dalam kabupaten Buru atau ekternal-internal sangatlah masif terjadi. Peningkatan jumlah penduduk berhubungan erat dengan perubahan penggunaan lahan (Dewanti, 2018). Pertumbuhan penduduk di Kabupaten Buru semakin meningkat sebesar 0,98 % dari tahun 2020-2022 (Kabupaten Buru dalam angka 2022). Menurut Fauzan et. al. (2018), pertambahan jumlah penduduk akan mendorong peningkatan kebutuhan ruang, sementara lahan tidak dapat bertambah maka dampak yang terjadi adalah perubahan penggunaan lahan yang menurunkan proporsi lahan pertanian menjadi lahan non pertanian. Menurut Saputra (2017), berpendapat bahwa setiap guna lahan dan intensitas pemanfaatan lahannya akan menghasilkan pergerakan (*trip generation*) serta menarik pergerakan (*trip attraction*). Kebutuhan akan transportasi dari waktu ke waktu akan terus mengalami peningkatan akibat semakin banyaknya kegiatan-kegiatan yang membutuhkan transportasi sehingga pergerakan semakin meningkat dan menimbulkan masalah misalnya kemacetan pada titik tertentu khususnya pada saat orang akan bergerak ke tujuan yang sama di dalam daerah tertentu pada saat bersamaan pula. Di samping itu, pergerakan di Kabupaten Buru lebih tinggi ke kecamatan tertentu yang memiliki keberagaman fasilitas.

Wujud fisik suatu kota biasa dilihat dari konteks lahan terbangunnya dan itu pasti variatif antara satu kota dengan kota yang lain. Oleh karena itu, bervariatifnya perlu suatu pendekatan atau cara pandang untuk mengkategorisasikan satu kota dengan kota yang lain sehingga kita bisa membuat semacam klaster atau tipologi dari kota-kota berdasarkan tipe-tipe tertentu dan tipe yang bisa mengkategorikan satu kota dengan kota yang lain itulah disebut struktur spasial, secara teoritis ada pandangan bahwa struktur spasial kota-kota dimanapun dapat diklasifikasikan atas dua tipe yaitu kota yang struktur spasialnya monosentris atau kota yang polisentris. Pada rencana struktur ruang Kabupaten Buru, terdapat wilayah yang sebelumnya dalam hierarki perkotaan terdapat pada PPK (Pusat Pelayanan Kawasan) dapat diusulkan menjadi PKL (Pusat Kegiatan Lokal) yaitu Sawa (Lilialy), Waplau (Waplau), Masarete/Kaiely (Teluk Kaiely) karena di Sawa (Lilialy) terdapat Bandara Namniwel yang merupakan pusat perhubungan udara yang penting tetapi wilayah Sawa di Kecamatan Lilialy masih menjadi PPK (Pusat Pelayanan Kawasan) , hal ini terjadi juga di Waplau (Waplau) dan di Masarete/Kaiely (Teluk Kaiely). Di Waplau (Waplau) merupakan pusat administrasi kecamatan tetapi belum menjadi PKL (Pusat Kegiatan Lokal), di Masarete/Kaiely (Teluk Kaiely) terdapat pelabuhan Speedboat yang melayani ke pusat kota atau PKW (Pusat Kegiatan Wilayah) dalam hal ini yang menjadi PKW (Pusat Kegiatan Wilayah) yaitu Namlea tetapi Masarete/Kaiely (Teluk Kaiely) masih menjadi PPK (Pusat Pelayanan Kawasan) dan belum menjadi PKL (Pusat Kegiatan Lokal). Masarete/Kaiely (Teluk Kaiely) memiliki pelabuhan Speedboat yang merupakan pusat perhubungan laut yang penting tetapi wilayah Masarete/Kaiely (Teluk Kaiely) masih menjadi PPK (Pusat Pelayanan Kawasan) belum menjadi PKL (Pusat Kegiatan Lokal). Sehingga perlu diamati agar dapat memperbaiki atau mengevaluasi struktur ruang Kabupaten Buru pada saat penyusunan atau peninjauan kembali dokumen perencanaan tata ruang Kabupaten Buru karena pola pergerakan yang begitu dinamis. Untuk itu penelitian ini penting untuk dilakukan.

2. METODE

Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Buru, Provinsi Maluku. Populasi pada penelitian ini ialah populasi pada Kabupaten Buru dengan jumlah penduduk keseluruhan 137.000 jiwa.

Sehingga jumlah sampel yang akan dibutuhkan adalah :

$$n = \frac{137000}{1+137000(0{,}1^2)} = \frac{137000}{1371} = 99{,}92 = 100 \text{ sampel.}$$

Metode analisis data yang digunakan yaitu MAT (Matriks Asal Tujuan) dengan pendekatan deskriptif kuantitatif dan peta *Desire Line* untuk pemetaan pola pergerakan.

Dengan mengetahui pola pergerakan dapat diketahui pola pergerakan maka indikator yang digunakan untuk variabel Karakteristik Pola Pergerakan yaitu Asal – Tujuan Pergerakan, Pengeluaran salama bepergian, Frekuensi Pergerakan, Satuan Waktu Pergerakan, Maksud Pergerakan, Moda Pergerakan. Indikator yang digunakan untuk variabel Karakteristik Sosio-Ekonomi yaitu Usia, Jenis Kelamin, dan pendapatan.

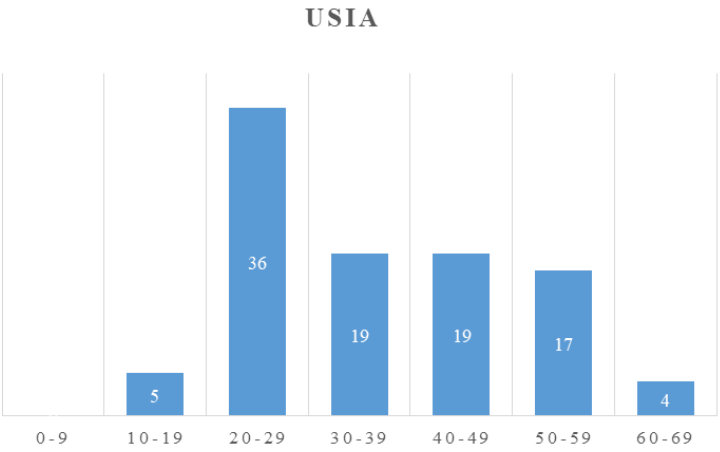
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Sosio-Ekonomi pelaku pergerakan

Karakteristik sosio-ekonomi pelaku pergerakan pada penelitian ini terbagi 3 yaitu usia, jenis kelamin, dan pendapatan. Hasil penelitian pada masing-masing karakteristik sebagai berikut.

a. Usia

Karakteristik usia dibagi dalam 7 kelompok yaitu 0-9 tahun, 10-19 tahun, 20-29 tahun, 30-39 tahun, 40-49 tahun, 50-59 tahun, 60-69 tahun. Hasil penelitian untuk indikator karakteristik ini terdapat pada gambar 1 dibawah ini.

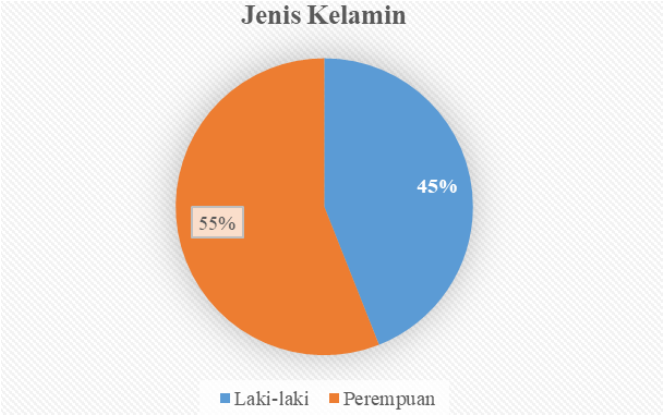


Gambar 1. Grafik Usia Pelaku Pergerakan

Berdasarkan grafik diatas, pelaku pergerakan berdasarkan usia tertinggi pada rentang usia 20-29 Tahun yaitu sebanyak 36 orang. Dan terendah sebanyak 4 orang dengan rentang usia 60-69 Tahun.

b. Jenis Kelamin

Karakteristik jenis kelamin terbagi atas 2 yaitu laki-laki dan perempuan. Hasil penelitian untuk indikator karakteristik ini terdapat pada gambar 2 dibawah ini.

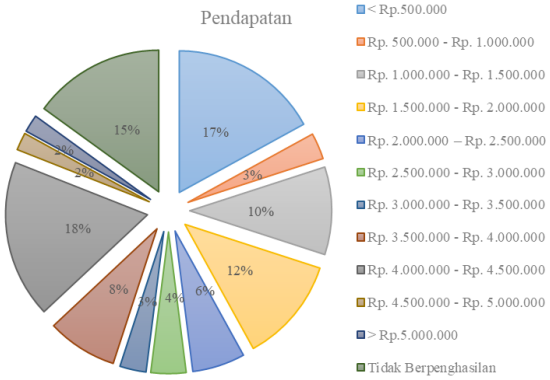


Gambar 2. Grafik Jenis Kelamin Pelaku Pergerakan

Menurut jenis kelamin yang banyak melakukan pergerakan adalah perempuan yaitu sebanyak 55% dan laki-laki sebanyak 45%.

c. Pendapatan

Indikator karakteristik pendapatan terbagi dalam 12 kelompok yaitu <Rp.500.000, Rp.500.000 – Rp.1.000.000, Rp.1.000.000 – Rp. 1.500.000, Rp.1.500.000 – Rp. 2.000.000, Rp. 2.000.000 – Rp. 2.500.000, Rp. 2.500.000 – Rp. 3.000.000, Rp. 3.000.000 – Rp. 3.500.000, Rp. 3.500.000 – Rp. 4.000.000, Rp. 4.000.000 – Rp. 4.500.000, Rp. 4.500.000 – Rp. 5.000.000, >Rp.5.000.000, dan tidak berpenghasilan. Hasil penelitian dari indikator karakteristik ini terdapat pada gambar 3 dibawah ini.



Gambar 3. Grafik Pendapatan Pelaku Pergerakan

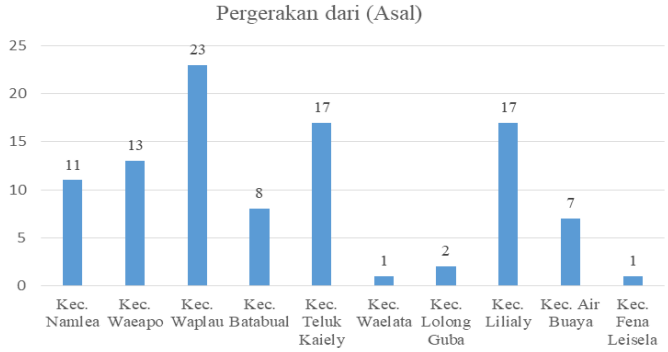
Berdasarkan grafik diatas, dapat dilihat dari diagram diatas pendapatan pelaku pergerakan yang tertinggi adalah pada rentang Rp.4.000.000-Rp.4.500.000 yaitu sebesar 18%. Dan rentang penghasilan terendah yaitu >Rp.5.000.000 sebanyak 2%.

B. Karakteristik Pola Pergerakan

Karakteristik pola pergerakan pada penelitian ini terbagi menjadi 10 indikator yaitu pergerakan asal, pergerakan tujuan, pengeluaran selama bepergian, jenis kendaraan, waktu tempuh, intensitas pergerakan berdasarkan satuan waktu, jam berangkat (dari rumah ke tempat kegiatan), jam pulang (pulang ke rumah), frekuensi pergerakan, dan tujuan perjalanan. Hasil dari masing-masing indikator karakteristik ini terdapat pada gambar 4, gambar 5, gambar 6, gambar 7, gambar 8, gambar 9, gambar 10, gambar 11, gambar 12, gambar 13, gambar 14 sebagai berikut.

a. Pergerakan Asal

Pergerakan penelitian ini berasal dari 10 kecamatan yaitu kecamatan Namlea, kecamatan Waeapo, Kecamatan Waplau, Kecamatan Batabual, Kecamatan Teluk Kaiely, Kecamatan Waelata, Kecamatan Lolong Guba, Kecamatan Lilialy, Kecamatan Air Buaya, dan Kecamatan Fena Leisela. Hasil dari indikator ini terdapat pada gambar 4 dibawah ini.

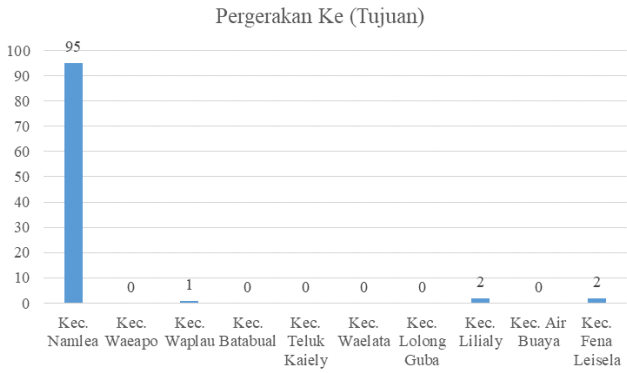


Gambar 4. Grafik Pergerakan Asal

Dari grafik diatas, asal pergerakan yang telah dilakukan pelaku pergerakan di Kabupaten Buru dengan berbagai macam maksud perjalanan dari berasal dari Kecamatan Waplau sebesar 23% dan Kecamatan Fena Leisela sebesar 1%.

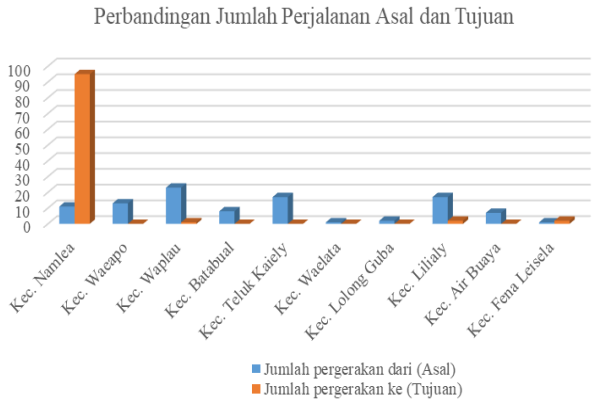
b. Pergerakan Tujuan

Pergerakan penelitian ini memiliki tujuan ke 10 kecamatan yaitu kecamatan Namlea, kecamatan Waeapo, Kecamatan Waplau, Kecamatan Batabual, Kecamatan Teluk Kaiely, Kecamatan Waelata, Kecamatan Lolong Guba, Kecamatan Lilialy, Kecamatan Air Buaya, dan Kecamatan Fena Leisela. Hasil dari indikator ini terdapat pada gambar 5 dibawah ini.



Gambar 5. Grafik Pergerakan Tujuan

Dari grafik pergerakan tujuan dapat dilihat kec. Namlea memiliki 95% dengan tujuan teranyak. Selain itu ada tujuan lain selain kec.Namlea yaitu Kec,Waplau, Kec.Lilialy, Kec. Fena Leisela tetapi hanya sedikit yaitu Kec.Waplau yaitu 1% dan Kec.Lilialy dan Kec.Fena Leisela sebanyak 2%.



Gambar 6. Grafik Perbandingan Pergerakan Asal dan Tujuan

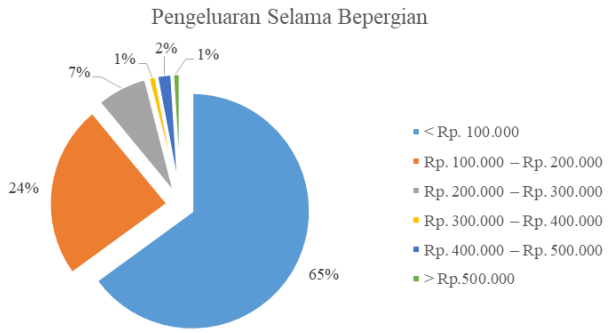
Dilihat dari histogram perbandingan jumlah perjalanan dari kecamatan asal dan jumlah perjalanan menuju tujuan perjalanan pada Kecamatan Namlea memiliki perbandingan yang signifikan dari tujuan pada kecamatan lainnya yakni Kecamatan Waeapo, Kecamatan Waplau, Kecamatan Batabual, Kecamatan Teluk Kaiely, Kecamatan Waelata, Kecamatan Lolong Guba, Kecamatan Lilialy, Kecamatan Air Buaya, Kecamatan Fena Leisela.

Sedangkan jumlah perjalanan dari area/zona asal tidak ada yang sama dengan jumlah perjalanan menuju area/zona tujuan. Jumlah Perjalanan terbanyak terdapat pada Kecamatan Waplau.

c. Pengeluaran Selama Bepergian

Pada karakteristik ini menyajikan besar pengeluaran selama bepergian yang terbagi dalam 6 kelompok yaitu <Rp.100.000, Rp.100.000 – Rp. 200.000, Rp.200.000 – Rp. 300.000,

Rp.300.000 – Rp. 400.000, Rp.400.000 – Rp. 500.000, >Rp.500.000. Hasil dari indikator karakteristik ini terdapat pada gambar 7 dibawah ini.

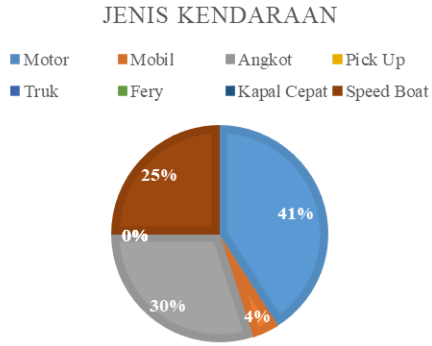


Ganbar 7. Grafik Pengeluaran Selama Bepergian

Dapat dilihat dari chart diatas bahwa pengeluaran (biaya) selama bepergian lebih banyak mengeluarkan uang <Rp.100.000 sebesar 65%, Dan pengeluaran terendah yaitu >Rp.500.000 sebesar 1%.

d. Jenis Kendaraan

Indikator jenis kendaraan terdapat 8 jenis yaitu motor, mobil, angkot, pick up, truk, fery, kapal cepat, dan Speed boat. Hasil dari indikator jenis kendaraan terdapat dalam gambar 8 dibawah ini.

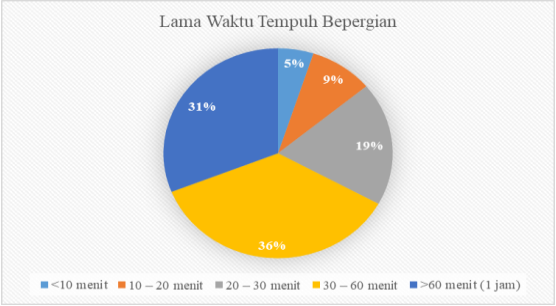


Gambar 8. Grafik Jenis Kendaraan

Berdasarkan jenis kendaraan tertinggi yang digunakan pelaku pergerakan sebanyak 41% menggunakan motor. Dan tidak ditemukan ada yang menggunakan pick up,truk, fery, serta kapal cepat.

e. Waktu Tempuh

Indikator waktu tempuh terbagi dalam 5 kelompok yaitu <10 menit, 10-20 menit, 20-30 menit, 30-60 menit, dan >60 menit (1 jam). Hasil penelitian dari indikator ini terdapat pada gambar 9 dibawah ini.

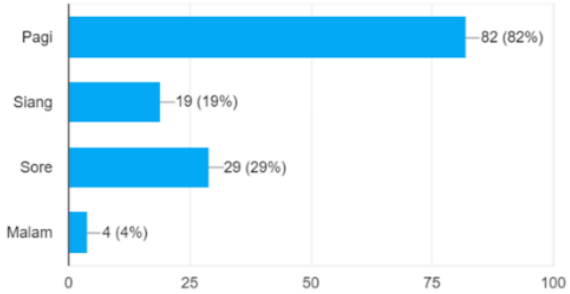


Gambar 9. Grafik Waktu Tempuh

Waktu yang harus ditempuh pelaku pergerakan tertinggi yaitu selama 30-60 menit sebanyak 36%, dan terendah yaitu <10 menit sebanyak 5%.

f. Intensitas pergerakan berdasarkan satuan waktu

Intensitas pergerakan berdasarkan satuan waktu dilihat pada waktu pagi, siang, sore, dan malam hari. Hasil penelitian disajikan pada gambar 10 dibawah ini.

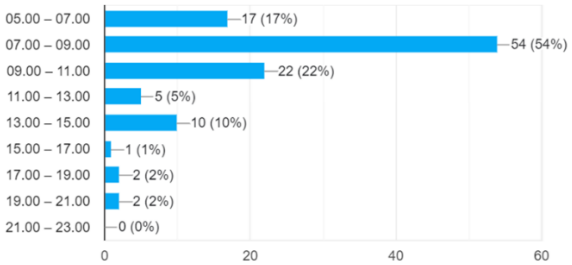


Gambar 10. Grafik Intensitas pergerakan berdasarkan satuan waktu

Berdasarkan satuan waktu dari hasil olah data oleh peneliti ditemukan bahwa intensitas pergerakan tertinggi terdapat pada waktu pagi sebesar 82%, dan terendahh pada waktu malam sebesar 4%.

g. Jam berangkat (Dari Rumah Ke Tempat Kegiatan)

Jam berangkat pada penelitian ini dibagi pada 9 interval waktu yaitu pada pukul 05.00-07.00 Wit, 07.00-09.00 Wit, 09.00-11.00 Wit, 11.00-13.00 Wit, 13.00-15.00 Wit, 15.00-17.00 Wit, 17.00-19.00 Wit, 19.00-21.00 Wit, 21.00-23.00 Wit. Hasil penelitian jam berangkat ini disajikan pada gambar 11 dibawah ini.

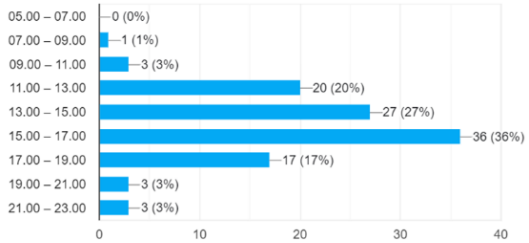


Gambar 11. Grafik Jam berangkat (Dari Rumah Ke Tempat Kegiatan)

Berdasarkan grafik diatas, jam berangkat pelaku pergerakan paling banyak terdapat pada pukul 07.00-09.00 sebesar 54% dan pada pukul 21.00- 23.00 tidak terdapat pergerakan dari rumah ke tempat kegiatan.

h. Jam Pulang (Pulang ke Rumah)

Jam pulang pada penelitian ini dibagi pada 9 interval waktu yaitu pada pukul 05.00-07.00 Wit, 07.00-09.00 Wit, 09.00-11.00 Wit, 11.00-13.00 Wit, 13.00-15.00 Wit, 15.00-17.00 Wit, 17.00-19.00 Wit, 19.00-21.00 Wit, 21.00-23.00 Wit. Hasil penelitian jam pulang ini disajikan pada gambar 12 dibawah ini.

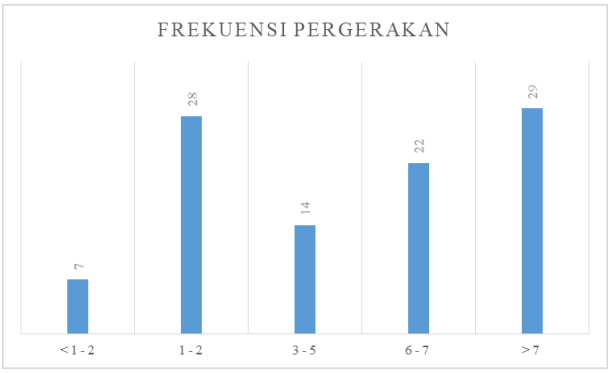


Gambar 12. Grafik Jam Pulang (Pulang ke Rumah)

Berdasarkan grafik diatas jam pulang pelaku pergerakan terbanyak pada pukul 15.00-17.00 sebesar 36%, dan pada pukul 05.00-07.00 tidak terdapat pelaku pergerakan yang pulang dari tempat kegiatan ke rumah.

i. Frekuensi Pergerakan

Frekuensi pergerakan dalam penelitian ini dibagi 5 kelompok yaitu <1-2 kali, 1-2 kali, 3-5 kali, 6-7, >7 kali. Hasil penelitian ini dapat dilihat pada gambar 13 dibawah ini.

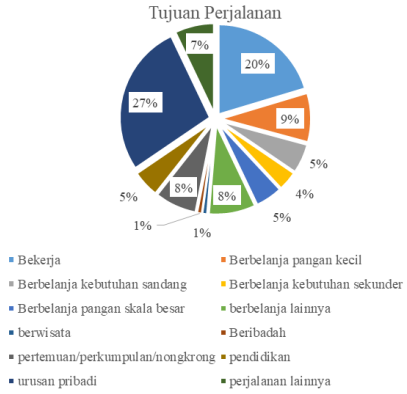


Gambar 13. Grafik Frekuensi Pergerakan

Frekuensi pergerakan tertinggi yaitu <1-2 kali sebanyak 7 orang, dan frekuensi pergerakan terendah yaitu >7 kali sebanyak 29 orang.

j. Tujuan Perjalanan

Tujuan perjalanan dalam penelitian ini terbagi dalam 12 tujuan yaitu untuk bekerja, berbelanja kebutuhan sandang, berbelanja pangan skala kecil, berbelanja pangan skala besar, berbelanja kebutuhan sekunder, berbelanja lainnya, berwisata, beribadah, pendidikan, pertemuan/perkumpulan/nongkrong, urusan pribadi, perjalanan lainnya.



Gambar 14. Grafik Tujuan Perjalanan

Berdasarkan dari hasil olah data peneliti tujuan perjalanan tertinggi pada urusan pribadi sebesar 27%, Dan tujuan terendah yaitu untuk beribadah dan berwisata sebesar 1%.

C. Analisis Tipologi Struktur Ruang Kabupaten Buru Berdasarkan Karakteristik Pola Pergerakan

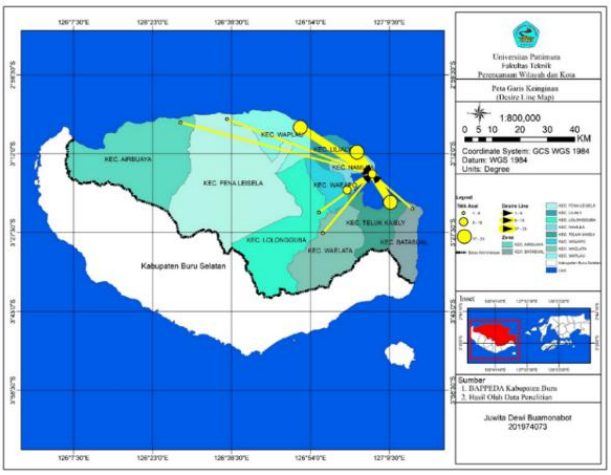
a. Matriks Asal – Tujuan Pergerakan

Asal – Tujuan pergerakan di wilayah Kabupaten Buru dijelaskan menurut kecamatan. Terdapat 10 kecamatan yaitu Kecamatan Namlea, Kecamatan Waeapo, Kecamatan Waplau, Kecamatan Batabual, Kecamatan Teluk Kaiely, Kecamatan Waelata, Kecamatan Lolong Guba, Kecamatan Lilialy, Kecamatan Air Buaya, dan Kecamatan Fena Leisela. Pengolahan data berdasarkan Matriks Asal – Tujuan terdapat pada Gambar 15.

		Tujuan Perjalanan										Jumlah perjalanan Dari (Oi)
		Kec. Namlea	Kec. Waeapo	Kec. Waplau	Kec. Batabual	Kec. Teluk Kaiely	Kec. Waelata	Kec. Lolong Guba	Kec. Lilialy	Kec. Air Buaya	Kec. Fena Leisela	
Asal Perjalanan	Kec. Namlea	8	0	0	0	0	0	0	2	0	1	11
	Kec. Waeapo	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13
	Kec. Waplau	21	0	1	0	0	0	0	0	0	1	23
	Kec. Batabual	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
	Kec. Teluk Kaiely	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
	Kec. Waelata	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Kec. Lolong Guba	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Kec. Lilialy	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
	Kec. Air Buaya	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
	Kec. Fena Leisela	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Jumlah perjalanan Ke (Dd)		95	0	1	0	0	0	0	2	0	2	100

Gambar 15.. Matriks Asal-Tujuan (MAT)

Hasil pada matriks asal tujuan menunjukkan bahwa terdapat beberapa kecamatan yang menjadi tempat atau zona yang banyak dituju yakni Kecamatan Namlea, Kecamatan Waplau, Kecamatan Lilialy, Kecamatan Fena Leisela. Jika dilihat dari perjalanan per kecamatan, di beberapa kecamatan tertentu perjalanan asal tujuan banyak terjadi hanya disatu area/zona tersebut dibanding menuju kecamatan yang lain, yakni di Kecamatan Namlea. Berdasarkan dari hasil analisis pola pergerakan dan matriks asal tujuan masyarakat Kabupaten Buru dapat digambarkan dalam garis keinginan atau *desire line*. Penggambaran pola pergerakan melalui peta *Desire Line* di Kabupaten Buru dapat dilihat pada gambar 16.



Gambar 16. Peta *Desire Line*

Berdasarkan gambar 15, menunjukkan bahwa ada 4 Pergerakan terbesar antar Zona yaitu pada Kecamatan Waplau menuju Kecamatan Namlea, pada Kecamatan Lilialy menuju Kecamatan Namlea, Kecamatan Teluk Kayeli menuju Kecamatan Namlea. Serta Kecamatan Waeapo menuju Kecamatan Namlea. Sedangkan pergerakan Terendah antar zona yaitu pada Kecamatan Air Buaya menuju Kecamatan Namlea, pada Kecamatan Fena Leisela menuju Kecamatan Namlea, pada Kecamatan Lolong Guba menuju Kecamatan Namlea, pada Kecamatan Waelata menuju Kecamatan Namlea, serta pada Kecamatan Batabual menuju Kecamatan Namlea. Pada peta desire line terlihat bahwa semua pergerakan mengarah ke Kecamatan Namlea. Pola pergerakan yang terbentuk di Kabupaten Buru yaitu pola pergerakan internal-internal. Karena titik awal pada pergerakan ini berada di wilayah studi yaitu berada pada kecamatan di Kabupaten Buru dan titik tujuan yaitu Kecamatan Namlea yang juga berada di wilayah studi. Berdasarkan hasil analisis pola pergerakan masyarakat di

Kabupaten Buru sebagai indikator struktur ruang kota, yang terepresentasikan pada desire line map struktur spasial Kabupaten Buru dapat dikategorikan sebagai struktur monosentris karena lebih dari 35% dari semua pola pergerakan menuju satu pusat yaitu Kec.Namlea.

4. SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa karakteristik pola pergerakan di Kabupaten Buru yaitu internal-internal, internal dalam hal ini adalah kawasan kecamatan di dalam Kabupaten Buru sebagai daerah asal pergerakan dan juga wilayah tujuan pergerakan didalam Kabupaten Buru. Perjalanan untuk tujuan bekerja didominasi oleh Kecamatan Namlea dan Waplau, Perjalanan untuk tujuan berbelanja didominasi oleh kecamatan Lilialy dan Waeapo, Perjalanan untuk maksud wisata/rekreasi didominasi oleh Kecamatan Waplau, Perjalanan untuk tujuan sosial seperti pertemuan didominasi oleh kecamatan Waplau. Berdasarkan hasil analisis pola pergerakan masyarakat di Kabupaten Buru sebagai indikator struktur ruang kota, yang terepresentasikan pada desire line map, tipologi struktur ruang Kabupaten Buru dapat dikategorikan sebagai monosentris karena lebih dari 35% dari semua pola pergerakan menuju satu pusat yaitu Kec.Namlea. Berdasarkan penelitian diatas dapat dijadikan informasi pola pergerakan yang dapat dipertimbangkan pada saat penyusunan atau peninjauan kembali dokumen perencanaan tata ruang Kabupaten Buru karena pola pergerakan yang begitu dinamis.

DAFTAR PUSTAKA

A.Haniff, 2017. *Hubungan Pemilihan Moda Dengan Karakteristik Sosial Ekonomi Dan Jarak Perjalanan Penglaju Dari Kota Cimahi Ke Kota Bandung Dengan Maksud Bekerja*, Jurnal Wilayah dan Kota Vol.04 No.2 Oktober 2017: 54-67

Amelia Dertta Irjayanti, dkk., 2021. *Perilaku Pemilihan Moda Transportasi Pekerja Komuter: Studi Kasus Jabodetabek*, Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia Vol. 21 No. 2 Juli 2021: 125–147

Andrialdi, 2015. *Karakteristik Pola Pergerakan Pada Penduduk Perumahan Pinggiran Kota Banda Aceh.*

Bertaud, Alain. 2004. *The Spatial Organization of Cities*

Bertaud, Alain. 2000. *The Spatial Structure of Cities: International Examples of the Interaction of Government, Topography and Markets*

Bertaud, Alain. 2002. *Note on Transportation and Urban Spatial Strucuture*, dalam ABCDE Conference. Washington D.C

Deo Victor Dunand, 2021. *Identifikasi Struktur Ruang Berdasarkan Indikator Pola Pergerakan Masyarakat di Kota Bitung*, Jurnal Sabua Volume 10 No. 2, Tahun 2021.

Hardani, S.Pd.,M.Si.,dkk. 2020. *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Penerbit Pustaka Ilmu, Yogyakarta.

Heldi Pebrian, 2013. *Pola Pergerakan Pekerja Komuter Sayung – Semarang*, Jurnal Teknik PWK Volume 2 Nomor 4 2013.

Lasabuda, M.H.S.P, dkk., 2018, *Analisis Tipologi Struktur Spasial Kota Kotamobagu Berdasarkan Pola Pergerakan Harian*, Media Matrasain Vol.15 No.1, pp.55-69, Jurusan Arsitektur UNSRAT, Manado

Peraturan Daerah Kabupaten Buru Nomor 19 Tahun 2012 *tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Buru Tahun 2008-2028*. Pemerintah Kabupaten Buru.

R.G.Terang, 2020. *Karakteristik Pergerakan Berdasarkan Kepadatan Penduduk Untuk Tujuan Bekerja Di Kota Bandung*, Jurnal Wilayah dan Kota VOL 7 NO 01 (2020): APRIL 2020

Rogi, Octavianus H.A. dkk, 2019, *Kajian Pola Perjalanan Harian Masyarakat Sebagai Indikator Hirarkhi Pusat-Pusat Pelayanan Dalam Struktur Ruang Kota Manado*, Program Studi Perencanaan Wilayah & Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Sam Ratulangi

Sijabat,Reviline. Anita Ratnasari, 2013. *Model Pemilihan Moda Pergerakan Komuter Di Kecamatan Sayung*, Jurnal Teknik PWK Volume 2 Nomor 4 2013

Sugiyono. 2011. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: CV Alfabeta.