BAB IV

ANALISIS *URBAN COMPACTNESS, TRAVEL BEHAVIOUR,* DAN PENGARUH FAKTOR-FAKTOR *URBAN COMPACTNESS* TERHADAP *TRAVEL BEHAVIOUR* DI LINGKUP WILAYAH STUDI

Bab ini menjelaskan mengenai analisis data yang telah didapat melalui data variabel karakteristik pembentuk tingkat kekompakan perkotaan, serta data variabel karakteristik pergerakan yang didapat dari hasil kuesioner responden masyarakat. Setelah itu dilakukan analisis untuk mengetahui pengaruh ukuran tingkat kekompakan perkotaan terhadap karakteristik pergerakan di wilayah studi.

4.1. Analisis Ukuran Tingkat Kekompakan Perkotaan (*Urban Compactness*)

Dalam mengukur *urban compactness* sudah ditetapkan bahwa ada beberapa karakteristik yang bisa merepresentasikan ukuran dari *urban compactness* dari variable-variabel berikut;

i) Kepadatan Penduduk (*density*);

ii) Kepadatan Pekerjaan (*density*);

iii) Indeks Guna Lahan Campuran (*diversity*) ;

iv) Pelayanan Fasilitas (*distance to destination*);

v) Rasio Panjang Jaringan Jalan dengan Luas Wilayah (*design*);

vi) Rasio Panjang Trayek Angkutan Umum dengan Panjang Jaringan Jalan (*distance to transit*).

Tiap variabel diukur dengan standar metode pengukuran masing-masing variabel dan lalu dilakukan *clustering* hirarki, berikut hasil dari pengukuran setiap variabel pada wilayah studi dan *clustering* hirarki untuk tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*).

4.1.1. Kepadatan Penduduk

Hasil pengukuran nilai kepadatan penduduk (jiwa/km^2) didapat dari standar metode pengukuran kepadatan. Sebanyak 106 kelurahan diukur nilai kepadatan penduduknya dengan nilai yang beragam. Lalu untuk lebih memudahkan dalam melihat dalam bentuk spasial, maka dilakukan *clustering* hirarki dengan 3 (tiga) tingkat dan dituangkan dalam bentuk peta. Berikut hasilnya tertuang pada **Gambar 4.1.**

Dari hasil gambar peta klasifikasi kepadatan penduduk terlihat bahwa sebaran klasifikasi masih tersebar secara acak dan tidak membentuk pola.

4.1.2. Kepadatan Pekerjaan

Hasil pengukuran nilai kepadatan pekerjaan (jiwa/km^2) didapat dari standar metode pengukuran kepadatan. Sebanyak 106 kelurahan diukur nilai kepadatan pekerjaannya dengan nilai yang beragam. Lalu untuk lebih memudahkan dalam melihat dalam bentuk spasial, maka dilakukan *clustering* hirarki dengan 3 (tiga) tingkat dan dituangkan dalam bentuk peta. Berikut hasilnya tertuang pada **Gambar 4.2.**

Dari hasil gambar peta klasifikasi kepadatan pekerjaan terlihat bahwa klasifikasi kepadatan pekerjaan rendah untuk kelurahan banyak mendominasi. Dan klasifikasi sedang dan tinggi sebagai minoritas cenderung berada ditengah kawasan wilayah studi.

4.1.3. Indeks Guna Lahan Campuran

Hasil pengukuran nilai indeks guna lahan campuran didapat dari standar metode pengukuran entropi. Sebanyak 106 kelurahan diukur nilai indeks guna lahan campurannnya dengan nilai yang beragam. Lalu untuk lebih memudahkan dalam melihat dalam bentuk spasial, maka dilakukan *clustering* hirarki dengan 3 (tiga) tingkat dan dituangkan dalam bentuk peta. Berikut hasilnya tertuang pada **Gambar 4.3.**

Dari hasil gambar peta klasifikasi guna lahan campuran terlihat bahwa kelurahan-kelurahan didalam wilayah studi sudah cenderung tercampur guna lahannya, terlihat dari sebaran guna lahan campuran klasifikasi sedang dan tinggi yang relatif banyak berada di wilayah studi.

4.1.4. Pelayanan Fasilitas

Hasil pengukuran nilai pelayanan fasilitas didapat dari standar metode pengukuran persentase berdasarkan SNI Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan. Sebanyak 106 kelurahan diukur nilai pelayanan fasilitasnya kedalam 3 (tiga) bagian, yaitu fasilitas pendidikan, kesehatan, dan perdagangan dengan nilai yang beragam. Lalu untuk lebih memudahkan dalam melihat dalam bentuk spasial, maka dilakukan *clustering* hirarki dengan 3 (tiga) tingkat pada tiap bagian fasilitas dan dituangkan dalam bentuk peta. Berikut hasilnya tertuang pada **Gambar 4.4.;Gambar 4.5.;** dan **Gambar 4.6.**

Dari hasil gambar peta pelayanan fasilitas pendidikan terlihat bahwa masih banyak kelurahan dengan klasifikasi rendah. Lalu dari peta pelayanan fasilitas kesehatan terlihat bahwa masih memiliki kecenderungan yang sama yaitu banyak kelurahan yang memiliki klasifikasi rendah. Sedangkan untuk kelasifikasi pelayanan fasilitas perdagangan menunjukan bahwa klasifikasi sedang ke tinggi terpusat di tengah dari wilayah studi.

4.1.5. Rasio Panjang Jaringan Jalan dengan Luas Wilayah

Hasil pengukuran nilai rasio panjang jaringan jalan didapat dari standar metode pengukuran rasio/kepadatan. Sebanyak 106 kelurahan diukur nilai rasio panjang jaringan jalannya dengan nilai yang beragam. Lalu untuk lebih memudahkan dalam melihat dalam bentuk spasial, maka dilakukan *clustering* hirarki dengan 3 (tiga) tingkat dan dituangkan dalam bentuk peta. Berikut hasilnya tertuang pada **Gambar 4.7.**

Dari hasil gambar peta klasifikasi rasio panjang jaringan jalan terlihat bahwa mayoritas kelurahan masih memiliki klasifikasi yang rendah.

4.1.6. Rasio Panjang Trayek Angkutan Umum dengan Panjang Jaringan Jalan

Hasil pengukuran nilai rasio panjang trayek angkutan umum didapat dari standar metode pengukuran rasio/kepadatan. Sebanyak 106 kelurahan diukur nilai rasio panjang trayek angkutan umumnya dengan nilai yang beragam. Lalu untuk lebih memudahkan dalam melihat dalam bentuk spasial, maka dilakukan *clustering* hirarki dengan 3 (tiga) tingkat dan dituangkan dalam bentuk peta. Berikut hasilnya tertuang pada **Gambar 4.8.**

Dari hasil gambar peta klasifikasi panjang trayek angkutan umum menunjukan bahwa sebaran kelurahan yang memiliki klasifikasi sedang ke rendah terkonsentrasi di tengah wilayah studi.

4.1.7. *Clustering* Hirarki Ukuran Tingkat Kekompakan Perkotaan (*Urban Compactness*)

Setelah variabel-variabel pembentuk tingkat kekompakan perkotaan didapat ukurannya, maka selanjutnya dilakukan *clustering* hirarki (dengan SPSS 17) dengan memasukan seluruh variabel pembentuk tingkat kekompakan kota dengan 3 (tiga) tingkatan. Lalu didapat ukuran tingkatan kekompakan perkotaan untuk 106 kelurahan dalam wilayah studi. Hasil *clustering* hirarki lalu dituangkan dalam bentuk peta (**Gambar 4.9.**) agar terlihat pola sebarannya secara spasial.

Terlihat pada gambar peta tersebut bahwa ada pola yang terkonsentrasi ditengah kawasan wilayah studi yang saling menyandingkan kelurahan dengan klasifikasi tinggi dengan kelurahan dengan klasifikasi rendah. Sedangkan sebaran kelurahan dengan klasifikasi sedang cenderung berada dipinggiran yang mengelilingi wilayah studi.

4.2. Karakteristik Pergerakan (*Travel Behaviour*)

Dalam ukuran karakteristik pergerakan penduduk dalam wilayah studi terbagi menjadi 2 (dua) jenis, yaitu i) Jarak Perjalanan dan ii) Pemilihan Moda.

Dalam mengambil ukuran karakteristik pergerakan, diambil 9 sampel kelurahan yang mewakili tiap tingkatan nilai kekompakan perkotaan. Lebih jelasnya bisa dilihat sebagai berikut.

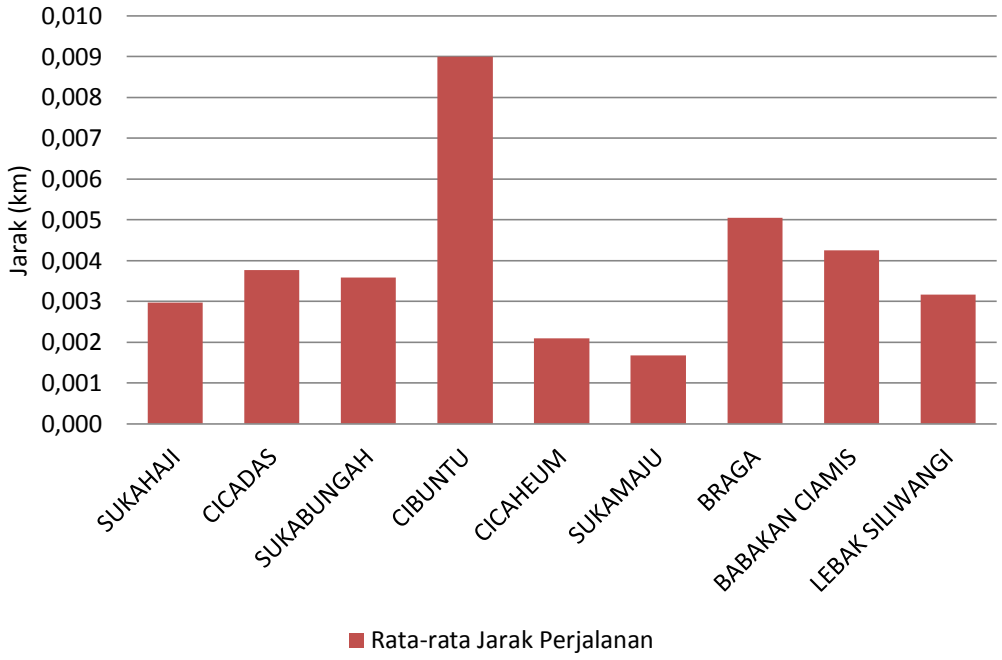
Tingkat Kekompakan Perkotaan Rendah:	1) Kelurahan Sukahaji;
	2) Kelurahan Cicadas;
	3) Kelurahan Sukabungah;
Tingkat Kekompakan Perkotaan Sedang:	4) Kelurahan Cibuntu;
	5) Kelurahan Cicaheum;
	6) Kelurahan Sukamaju;
Tingkat Kekompakan Perkotaan Tinggi:	7) Kelurahan Braga;
	8) Kelurahan Babakan Ciamis;
	9) Kelurahan Lebak Siliwangi.

Dengan distribusi responden berdasarkan rumus *Slovin*, diambil 30 responden untuk setiap kelurahan, yang berarti total ada 270 responden.

Sampel kelurahan-kelurahan yang diambil berdasarkan tingkat kekompakan perkotaan dapat dilihat dalam peta pada **Gambar 4.10.**

4.2.1. Jarak Perjalanan

Dari hasil 270 kuesioner yang dibagikan kepada responden, didapatkan data lokasi asal rumah dan lokasi tujuan bekerja yang selanjutnya dilakukan analisis untuk didapatkan jarak perjalanan bekerja dari setap responden. Hasil yang didapatkan terlihat dalam grafik dan peta seperti berikut.

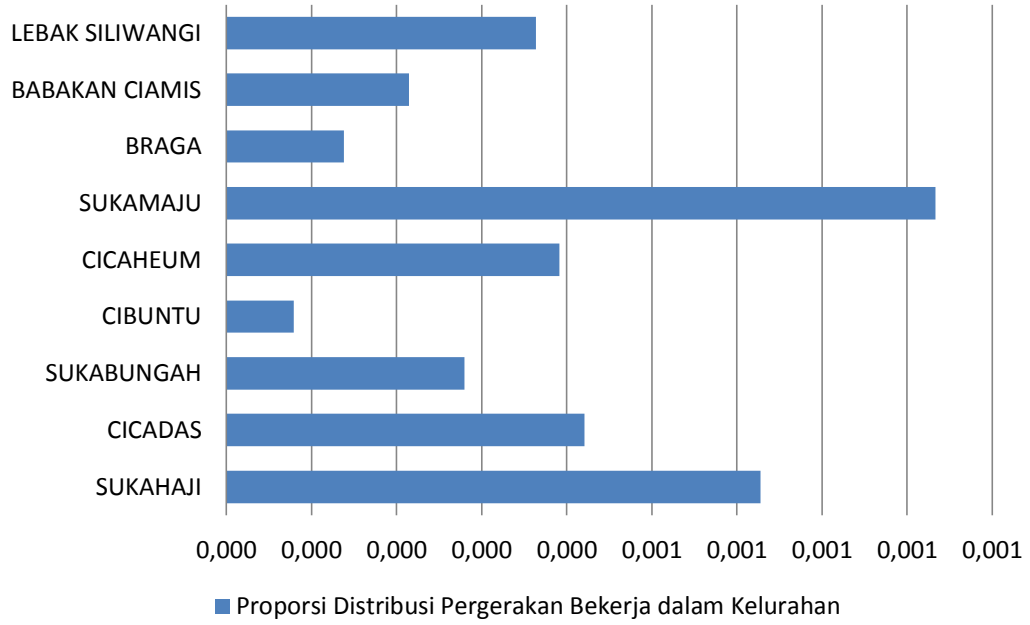


Sumber: Hasil Analisis, 2018

Gambar 4.11. Grafik Batang Rata-Rata Jarak Perjalanan Menuju Tempat Bekerja pada Sampel Kelurahan Wilayah Studi

Dari hasil grafik batang tersebut terlihat nilai rata-rata perjalanan menuju tempat kerja tiap sampel kelurahan. Dapat terlihat jika Kelurahan Cibuntu yang mencapai nilai rata-rata jarak perjalanan mencapai 8,9 km, sedangkan Kelurahan Sukamaju memiliki nilai rata-rata jarak perjalanan terendah dalam kisaran 1,7 km. Yang menjadi menarik adalah bahwa Kelurahan Cibuntu dan Kelurahan Sukamaju berada pada kelompok dengan tingkat kekompakan perkotaan yang sama, yaitu memiliki tingkat kekompakan perkotaan sedang. Selain dalam tabel, tersaji juga dalam gambar peta berikut (**Gambar 4.12.**)

Dari data jarak ini pula dapat diambil data distribusi pergerakan bekerja yang tetap didalam kelurahan maupun keluar kelurahan, seperti yang tersaji pada grafik berikut.



Sumber: Hasil Analisis, 2018

Gambar 4.13. Proporsi Distribusi Pergerakan Bekerja didalam Kelurahan

Dari grafik batang tersebut terlihat proporsi pergerakan penduduk menuju tempat kerja yang masih didalam kelurahan tempat tinggalnya. Hasil yang didapat memang berbanding terbalik dengan hasil rata-rata jarak bekerja, karena semakin panjang jarak menuju tempat bekerja maka semakin besar kemungkinan tempat kerja berada diluar kelurahan tempat tinggalnya. Terlihat Kelurahan Sukamaju memiliki proporsi terbesar, yang memberi maksud jika sebagian besar penduduknya bekerja masih didalam kelurahan tempat tinggalnya. Sebaliknya Kelurahan Cibuntu memiliki proporsi terendah, memberi maksud jika sebagian besar penduduknya melakukan perjalanan bekerja keluar kelurahan tempat tinggalnya.

4.2.2. Pemilihan Moda

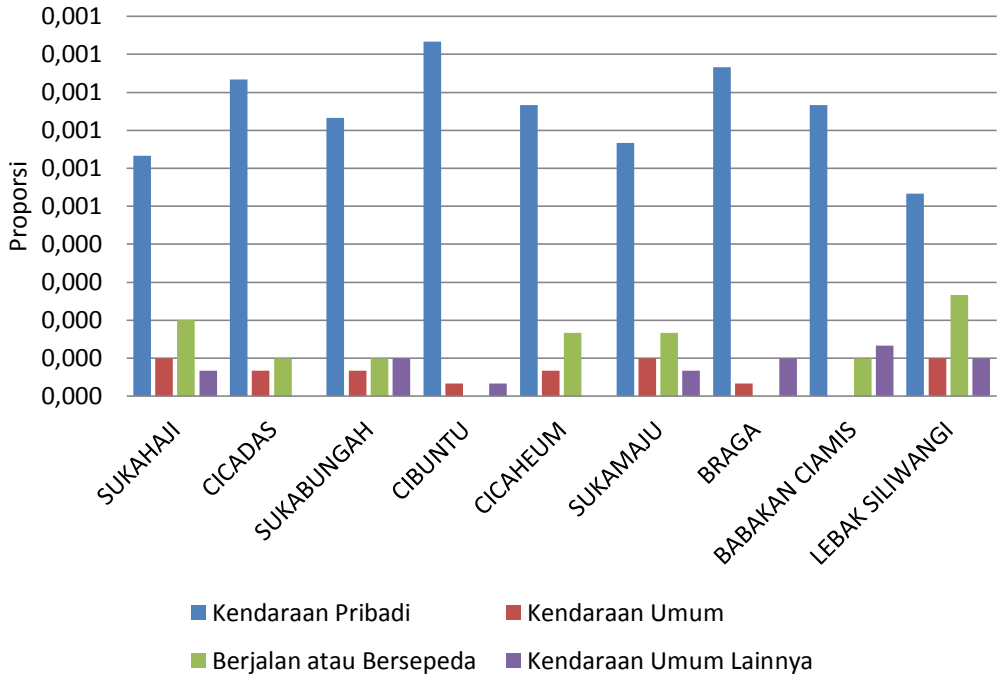
Data pemilihan moda disini adalah moda yang digunakan responden untuk bekerja/menuju tempat kerja. Dengan 4 (empat) kategori pilihan moda, dimana ada i) Kendaraan Pribadi; ii) Kendaraan Umum; iii) Berjalan atau Bersepeda; dan iv) Kendaraan Umum Lainnya. Berikut hasil dari data pemilihan moda bekerja dari 270 responden di 9 kelurahan.

Tabel 4.1. Proporsi Pemilihan Moda untuk Bekerja

Kelurahan	Kendaraan Pribadi	Kendaraan Umum	Berjalan atau Bersepeda	Kendaraan Umum Lainnya
SUKAHAJI	0,633	0,100	0,200	0,067
CICADAS	0,833	0,067	0,100	0,000
SUKABUNGAH	0,733	0,067	0,100	0,100
CIBUNTU	0,933	0,033	0,000	0,033
CICAHEUM	0,767	0,067	0,167	0,000
SUKAMAJU	0,667	0,100	0,167	0,067
BRAGA	0,867	0,033	0,000	0,100
BABAKAN CIAMIS	0,767	0,000	0,100	0,133
LEBAK SILIWANGI	0,533	0,100	0,267	0,100

Sumber: Hasil Analisi, 2018

Dari hasil tabel tersebut terlihat proporsi jumlah moda yang dipilih untuk bekerja. Dilihat secara kasar, hampir pada setiap kelurahan moda kendaraan pribadi adalah moda yang paling banyak dipilih. Selanjutnya moda yang lainnya memiliki proporsi yang bervariasi pada setiap kelurahan. Selain dalam tabel, dapat juga terlihat dalam grafik berikut.



Sumber: Hasil Analisis, 2018

Gambar 4.14. Grafik Batang Proporsi Pemilihan Moda untuk Bekerja

Lewat grafik batang ini, terlihat bahwa Kelurahan Cibuntu memiliki proporsi pemilihan moda kendaraan pribadi paling tinggi. Untuk pemilihan moda berjalan atau bersepeda paling tinggi berada di Kelurahan Lebak Siliwangi. Sedangkan kendaraan umum terbanyak merata pada Kelurahan Sukahaji, Sukamaju, dan Lebak Siliwangi.

4.3. Pengaruh Faktor-Faktor Tingkat Kekompakan Perkotaan (*Urban Compactness*) terhadap Karakteristik Pergerakan Penduduk

Setelah didapat hasil analisis bagi variabel tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*) dan variabel karakteristik pergerakan (*travel behaviour*) penduduk, maka selanjutnya dilakukan analisis untuk mengetahui hubungan atau pengaruh variabel tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*) terhadap variabel karakteristik pergerakan (*travel behaviour*) penduduk di 9 kelurahan sampel. Dalam tahap analisis ini dibagi menjadi 2 (dua) bagian, dimana variabel

tingkat kekompakan perkotaan akan dianalisis pengaruhnya untuk variabel jarak perjalanan menuju tempat bekerja dan variabel pemilihan moda untuk bekerja. Setelah itu hasil yang didapatkan akan diinterpretasikan dan dibandingkan dengan studi terdahulu di wilayah lainnya serta perbandingan dengan kebijakan pembangunan yang berada di wilaya studi.

4.3.1. Pengaruh Faktor-Faktor Tingkat Kekompakan Perkotaan (*Urban Compactness*) terhadap Jarak Perjalanan Menuju Tempat Bekerja

Dalam tahap analisis ini dilakukan analisis regresi linear berganda. Semua variabel ukuran tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*) dimasukan sebagai variabel bebas (independen), sedangkan variabel jarak perjalanan menuju tempat kerja menjadi variabel terikat (dependen).

Setelah dilakukan beberapa tahap uji beserta syaratnya dari regresi linear, maka didapat hasil sebagai berikut.

Tabel 4.2. Hasil Uji Regresi Linear Berganda dengan Jarak Menuju Tempat Bekerja sebagai Variabel Dependen

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	1.822	.459		3.966	.000		
	Rasio Panjang Trayek	6.299	1.067	.339	5.904	.000	1.000	1.000

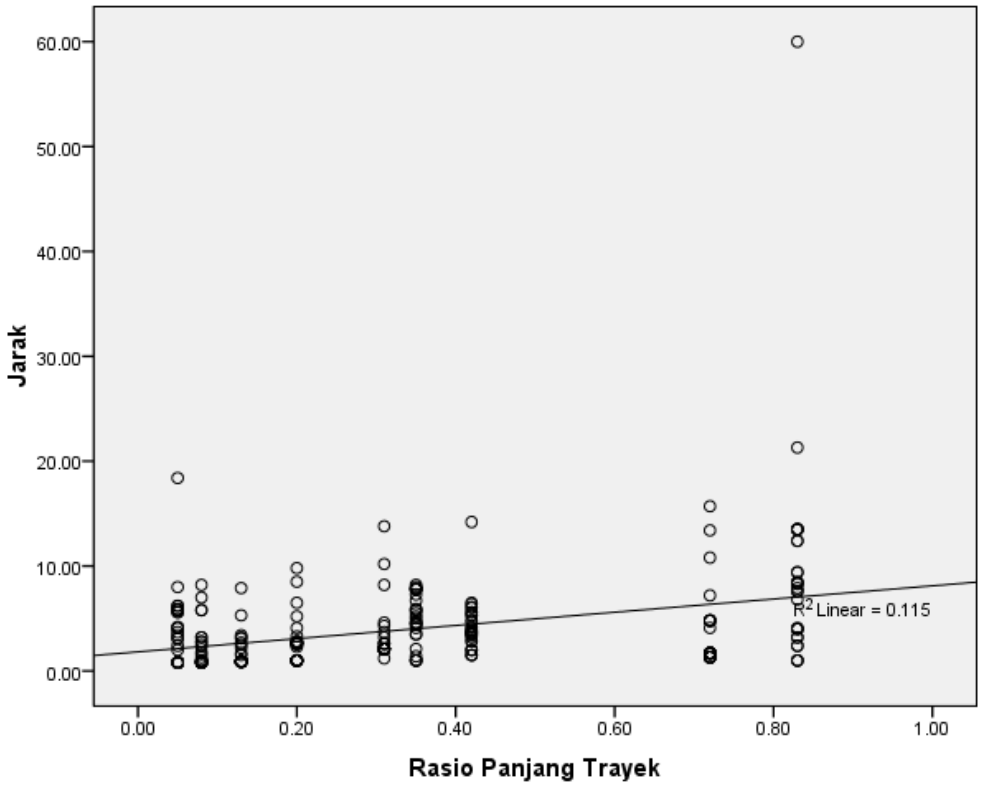
a. Dependent Variable: Jarak

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dapat dilihat tabel diatas adalah hasil uji regresi linear berganda dengan jarak menuju tempat bekerja sebagai variabel terikat (dependen), dan hasilnya adalah hanya 1 (satu) variabel dari ukuran tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*) yang berpengaruh signifikan pada wilayah studi, yaitu variabel rasio panjang trayek. Bisa dikatakan berpengaruh signifikan karena nilai signifikasi

(Sig.) lebih kecil dari nilai alfa 0,05. Nilai toleransi dan VIF-nya pun dapat diterima, karena diatas nilai toleransi 0,10 dan dibawah nilai VIF 10. Terdapat pula nilai koefisien dari konstan dan rasio panjang trayek, yang masing-masing nilainya 1,822 dan 6,299. Maka jika dibuat kedalam model persamaan regresi adalah y = 1,822 + 6,299x (dimana x adalah nilai rasio panjang trayek).

Terdapat pula grafik hubungan yang menggambarkan hasil uji yang telah dilakukan, seperti berikut.



Sumber: Hasil Analisis, 2018

Gambar 4.15. Grafik Hubungan Jarak Perjalanan Menuju Tempat Bekerja dengan Rasio Panjang Trayek

Terlihat dari grafik bahwa semakin besar nilai rasio panjang trayek dari suatu kelurahan, maka nilai jarak perjalanan penduduk menuju tempat kerja semakin besar pula.

Bisa dilihat pula hubungan variabel jarak menuju tempat bekerja dengan rasio panjang trayek dalam spasial, dengan membandingkan peta **Gambar 4.8.** dengan **Gambar 4.12.**

4.3.2. Pengaruh Faktor-Faktor Tingkat Kekompakan Perkotaan (*Urban Compactness*) terhadap Pemilihan Moda untuk Bekerja

Dalam tahap ini dilakukan analisis *crosstab* (tabulasi silang) untuk menemukan ukuran pengaruh tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*) terhadap pemilihan moda untuk bekerja, didasarkan oleh data dari variabel pemilihan moda yang ordinal. Sebelumnya diketahui jika hasil dari data variabel pemilihan moda dibagi menjadi 4 (empat) jenis, yaitu i) Kendaraan pribadi; ii) Kendaraan Umum; iii) Berjalan atau Bersepeda; iv) Kendaraan umum lainnya, lalu dilakukan *scoring* (pembobotan) untuk merubah kelompok variabel pemilihan moda ini menjadi data ordinal. *Scoring* didasari oleh kelayakan penggunaan jenis moda untuk menuju perkotaan yang kompak dan juga keramahan lingkungan. Berikut hasil *scoring* (pembobotan);

Kendaraan pribadi	:	1
Kendaraan Umum	:	3
Berjalan atau Bersepeda	:	4
Kendaraan Umum lainnya	:	2

Diatas merupaka hasil *scoring*, dan semakin tinggi hasil bobotnya maka berarti semakin bagus dan layak jenis moda untuk pergerakan tersebut untuk menuju sebuah kawasan perkotaan yang kompak.

Setelah itu dilakukan analisis *crosstab* untuk diukur pengaruh antara pemilihan moda untuk bekerja dengan masing-masing variabel ukuran tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*). Dari pengujian didapat bahwa tidak ada variabel ukuran tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*) yang

berpengaruh terhadap pemilihan moda untuk bekerja secara signifikan, dapat dilihat dari tabel-tabel hasil uji *crosstab* berikut.

Tabel 4.3. Hasil Uji *Crosstab* Nilai Chi-Square Variabel Tingkat Kekompakan Perkotaan dengan Pemilihan Moda untuk Bekerja

Variabel *Urban Compactness*	Nilai Signifikansi
MXI	0.120
Kepadatan Penduduk	0.106
Kepadatan Pekerjaan	0.106
Fasilitas Pendidikan	0.139
Fasilitas Kesehatan	0.106
Fasilitas Perdagangan	0.082
Rasio Panjang Jalan	0.106
Rasio Panjang Trayek	0.106

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari hasil tabel terlihat nilai signifikansi dari tiap variabel tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*) terhadap pemilihan moda untuk bekerja dan tidak ada yang bernilai dibawah alfa 0,05, yang berarti tidak ada satupun variabel tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*) yang berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda untuk bekerja.

4.3.3. Interpretasi Hasil

Setelah didapat hasil dari mengukur pengaruh variabel tingkat kekompakan perkotaan terhadap variabel karakteristik pergerakan didapatkan 2 (dua) poin penting, diantaranya adalah variabel rasio panjang trayek memiliki pengaruh terhadap jarak perjalanan menuju tempat bekerja di wilayah studi mikro, dan tidak ada variabel tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*) yang berpengaruh terhadap pemilihan moda untuk bekerja di wilayah studi mikro.

Melihat dari poin yang pertama, dari hasil pengujian didapat bahwa semakin tinggi rasio panjang trayek terhadap panjang jaringan jalan yang melayani sebuah kelurahan, maka rata-rata jarak perjalanan penduduk untuk bekerja akan semakin tinggi pula. Hal ini mengindikasikan jika pengaruhnya

bernilai positif dan bertolak belakang dengan hipotesis awal jika variabel dari tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*) suatu kelurahan akan mengurangi jarak perjalanan menuju tempat kerja penduduknya.

Lalu dilihat dari poin kedua, dari hasil pengujian didapat bahwa tidak ada satupun variabel tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*) yang berpengaruh terhadap pemilihan moda untuk bekerja, yang mana mengindikasikan bahwa hal ini bertolak belakang dengan hipotesis semula jika ada hubungan pengaruh diantara keduanya.

Hasil perbandingan hipotesis awal dengan hasil yang didapatkan dapat terlihat sebagai berikut.

Tabel 4.4. Perbandingan Hipotesis Awal dan Hasil

No.	Hipotesis(H0)	Nilai	Hasil
1	Ada pengaruh kepadatan penduduk terhadap jarak perjalanan menuju tempat bekerja	(-) negatif	H0 ditolak
2	Ada pengaruh kepadatan pekerjaan terhadap jarak perjalanan menuju tempat bekerja	(-) negatif	H0 ditolak
3	Ada pengaruh nilai indeks guna lahan campuran terhadap jarak perjalanan menuju tempat bekerja	(-) negatif	H0 ditolak
4	Ada pengaruh nilai pelayanan fasilitas terhadap jarak perjalanan menuju tempat bekerja	(-) negatif	H0 ditolak
5	Ada pengaruh rasio panjang jaringan jalan terhadap jarak perjalanan menuju tempat bekerja	(-) negatif	H0 ditolak
6	Ada pengaruh rasio panjang trayek angkutan umum terhadap jarak perjalanan menuju tempat bekerja	(-) negatif	H0 diterima, namun nilainya bertolak belakang
7	Ada pengaruh kepadatan penduduk terhadap pemilihan moda untuk bekerja	(+) positif	H0 ditolak
8	Ada pengaruh kepadatan pekerjaan terhadap pemilihan moda untuk bekerja	(+) positif	H0 ditolak

No.	Hipotesis(H0)	Nilai	Hasil
9	Ada pengaruh nilai indeks guna lahan campuran terhadap pemilihan moda untuk bekerja	(+) positif	H0 ditolak
10	Ada pengaruh nilai pelayanan fasilitas terhadap pemilihan moda untuk bekerja	(+) positif	H0 ditolak
11	Ada pengaruh rasio panjang jaringan jalan terhadap pemilihan moda untuk bekerja	(+) positif	H0 ditolak
12	Ada pengaruh rasio panjang trayek angkutan umum terhadap pemilihan moda untuk bekerja	(+) positif	H0 ditolak

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Bisa dikatakan pula jika ukuran tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*) wilayah studi terutama kawasan Kota Bandung bagian Barat tidak berpengaruh baik terhadap karakteristik pergerakan penduduknya sebagaimana mestinya. Masih banyak faktor lain yang mempengaruhi dari karakteristik pergerakan penduduk ini yang mengakibatkan minornya hubungan antara tingkat kekompakan perkotaan (*urban compactness*) Kota Bandung bagian Barat dengan karakteristik pergerakan (*travel behaviour*) penduduknya. Dapat disimpulkan bahwa pembangunan yang masif di Kota Bandung, khususnya wilayah Selatan dari segi kepadatan (baik penduduk atau pekerjaan), keberagaman guna lahan, sebaran layanan fasilitas, serta yang lainnya belum terencana secara jelas, karena pengaruhnya terhadap karakteristik pergerakan penduduknya yang masih sangat minim. Faktor-faktor lain diluar ukuran tingkat kekompakan perkotaan masih banyak yang lebih berpengaruh.