

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dewasa ini, kota besar seperti Jakarta, menjadi magnet bukan hanya masyarakat kota tersebut namun juga masyarakat di wilayah *sub-urban*. Jakarta dikelilingi oleh daerah *suburban* Bogor – Depok – Tangerang – Bekasi (Bodetabek). Aktivitas penduduk di kawasan Jabodetabek yang memiliki mobilitas secara ulang – alik disebut penglaju atau komuter. Terdapat 1,38 juta penglaju dari Jabodetabek yang setiap harinya berkegiatan di Provinsi DKI Jakarta dan persentase penglaju tertinggi terdapat di Kota Depok yakni sebesar 19,6 persen (BPS, 2019).

Kota Depok merupakan wilayah *hinterland* Jakarta yang memiliki tutupan lahan terbangun dengan tingkat *Urban Sprawl* yang tinggi. Perubahan lahan dari lahan pertanian menjadi lahan permukiman terjadi sangat signifikan dalam kurun waktu 10 tahun terakhir, yakni pada tahun 2006 hanya mencapai 36,71 persen menjadi 54,55 persen pada tahun 2016 (Ristianingrum, 2018). Pola perkembangan Kota Depok mengarah ke selatan dan barat dengan pola memanjang mengikuti jaringan jalan atau dikenal dengan pola *ribbon development*. Penduduk Kota Depok terdistribusi mendekati pusat-pusat kegiatan (Rizqihandari, et al., 2017). Jumlah penduduk usia kerja Kota Depok tahun 2018 menduduki rangking ke-8 tertinggi se-Jawa Barat atau menyumbang 4,89 persen dari total penduduk usia kerja Provinsi Jawa Barat (BPS, 2018). Lebih dari separuhnya bekerja sebagai buruh/karyawan yakni sebanyak 68,29 persen (BPS, 2018)

Aktivitas ekonomi merupakan penyebab tingginya mobilitas antar wilayah di Jakarta. Hal tersebut dibuktikan dengan proporsi penglaju dengan kegiatan utama

bekerja, yakni sebanyak 73,4 persen penglaju merupakan pekerja khususnya di bidang jasa (BPS, 2019). Jumlah tersebut tentunya terus bertambah oleh beberapa Faktor. Pertama, adanya peningkatan pelayanan transportasi kota sehingga memudahkan orang untuk melakukan kegiatan pada jarak yang jauh dari tempat tinggalnya (Suryadi, 2014). Hal tersebut juga berdampak pada pembangunan perkotaan yang masif, sebab wilayah perkotaan dapat berkembang dengan adanya transportasi yang menghubungkannya dengan wilayah *suburban* (Knox & Pinch, 2010). Kedua, bertambahnya jumlah penduduk yang tinggal di kawasan perkotaan (*urban sprawl*). Dimana 59,35 persen penduduk Indonesia tinggal di kawasan perkotaan di 2015 dan diproyeksikan mencapai 82,37 persen di tahun 2045 (Direktur Pengembangan Kawasan Pemukiman, 2017). Selain itu, terdapat pula kegiatan penglaju lain yakni bersekolah sebanyak 36,1 persen (BPS, 2019). Tingkat mobilitas yang tinggi menyebabkan berbagai permasalahan khususnya yang berkaitan dengan penglaju. Karakteristik utama yang dimiliki penglaju ialah pergerakan yang berulang setiap hari (Mantra, 2000). Kejadian yang berulang tersebut dapat menimbulkan permasalahan yang signifikan baik fisik (spasial), lingkungan dan sosial individu (penglaju) itu sendiri. Pada dimensi spasial, tingkat mobilitas tinggi menyebabkan kemacetan dan keterlambatan (Todd, 2013). Akumulasi kemacetan yang terjadi setiap hari juga mengakibatkan kerugian ekonomi (*economic loss*), kerugian akibat kemacetan di Jakarta misalnya dapat mencapai 67 triliun (Kompas, 2017). Sementara itu pada dimensi lingkungan, mobilitas yang tinggi menyebabkan kontribusi polusi udara terutama mobilitas yang bukan menggunakan transportasi publik. Sebanyak 58 persen penglaju Bodetabek menggunakan moda transportasi sepeda motor (BPS, 2019). Sepeda motor berkontribusi sebesar 72 gram CO₂ emisi karbon per kilometer penumpang (Rikkinen & Burns, 2018). Sementara itu, pada dimensi sosial yang berdampak langsung pada penglaju, lamanya waktu di perjalanan dapat mengakibatkan menurunnya kepuasan hidup (Chatterjee, et al., 2017). Lebih lanjut, penglaju dengan durasi perjalanan yang lebih panjang akan memiliki

sedikit waktu luang dan sedikit tidur, tetapi sebagai kompensasinya mereka tidur lebih pada saat akhir pekan, serta peluang stress semakin besar (Vale, et al., 2018).

Meningkatnya mobilitas penglaju berarti mudahnya arus mobilitas orang (penglaju) dari *sub-urban* menuju kota dan sebaliknya. Namun, harusnya yang menjadi fokus perhatian ialah lalu lintas manusia dan barang, bukan lalu lintas kendaraan (Suryadi, 2014). Untuk mengetahui masalah – masalah yang terjadi pada arus pergerakan tersebut diperlukan pemahaman mengenai bagaimana pola pergerakannya. Pola pergerakan adalah dimensi yang penting yakni berupa bagaimana arah pergerakan penglaju, jarak yang ditempuh setiap hari, waktu yang ditempuh untuk pulang pergi, jenis transit yang menjadi sandarannya, dan biaya yang terkait dengannya (Dickinson, 1967). Variabel – variabel tersebut saling terkait dan saling tergantung. Misalnya, waktu perjalanan tergantung pada jarak yang akan ditempuh dan jenis transit.

Kota – kota dengan proporsi penglaju yang tinggi harus mengadaptasi strategi mobilitas yang berkelanjutan. Berbagai negara maju telah menerapkan *Sustainable Commuting* dengan meningkatkan jumlah pengguna transportasi publik. Dengan mengetahui pola pergerakan penglaju, dapat menjadi acuan bagi *stakeholder* dalam perencanaan mobilitas berkelanjutan khususnya bagi mobilitas ulang – alik. Di sisi lain, data menunjukkan bahwa penglaju Bodetabek hanya 26,9 persen yang menggunakan transportasi publik (BPS, 2019). Hal tersebut salah satunya disebabkan oleh tingkat kenyamanan dalam menggunakan transportasi publik masih menjadi masalah. Serta anggapan bahwa sepeda motor dianggap paling efektif dalam memenuhi kebutuhan meskipun biaya perjalanan yang dikeluarkan lebih mahal (Nugrayolanda, 2016).

Di sisi lain, kota – kota besar mengadopsi konsep *Smart City*, dimana salah satunya ialah *Smart Mobility* yang menjelaskan integrasi moda transportasi umum. Salah satu indikator mobilitas yang berkelanjutan yang berkaitan dengan pola pergerakan ialah integrasi antar moda (*Intermodal integration*). Adapun tujuan integrasi antar moda yakni 1) memangkas waktu tunggu dan waktu

transfer, 2) memperpendek jarak berjalan kaki, memperjelas informasi, dan rasa nyaman dalam satu sistem, 3) menghemat biaya dengan tarif dan pembayaran yang terintegrasi (ITDP Indonesia, 2019). Bagi penglaju yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi tentu integrasi antar moda sangatlah penting terutama dalam mencapai efektivitas waktu dan efisiensi biaya. Efektivitas transportasi berkaitan dengan pemilihan moda transportasi, transportasi umum apa yang digunakan atau cenderung menggunakan transportasi pribadi.

Penelitian ini hendak berfokus pada menggambarkan pola pergerakan penglaju. Penelitian – penelitian terdahulu yang mengangkat topik mengenai pola pergerakan penglaju menghasilkan data mengenai waktu dan jarak yang ditempuh oleh penglaju, moda transportasi yang digunakan, serta dampak dari karakteristik lokasi asal – tujuan (*origin – destination*) terhadap pola pergerakan (Pebrian & Ratnasari, 2013; Lau, 2013; Mondal, 2015; Vale, et.al, 2018; Acheampong, 2020). Khususnya bagi penglaju yang berasal dari Depok karena mencakup proporsi terbesar dari jumlah penglaju (BPS, 2019).

Karakteristik dan struktur wilayah perkotaan mempengaruhi pola pergerakan. Sebagai contoh, struktur kota Guangzhou, China yang kompak mempromosikan keseimbangan pekerjaan-perumahan yang tinggi, yang juga menjelaskan rata-rata waktu komuter perjalanan yang pendek (Lau, 2013). Hal tersebut disebabkan karena pada dasarnya pergerakan terjadi akibat adanya perbedaan fungsi spasial. Pola penggunaan lahan mendasari pola pergerakan, yakni dampak dari struktur spasial kota terhadap pola pergerakan, dimana sepertiga dari semua perjalanan pekerja berasal dari pusat kota yang memiliki fungsi komersial (Acheampong, 2020). Pada fungsi penggunaan lahan yang lainnya seperti perumahan, industri, dan pendidikan juga menyumbang hampir seperempat dari total asal perjalanan kerja di kota metropolitan.

Lebih lanjut studi menunjukkan bahwa karakteristik dari lokasi tujuan menyebabkan pola pergerakan yang berbeda pula. Hal ini disebabkan karakteristik lingkungan terbangun (*built environment*) pada destinasi tujuan

lebih berdampak terhadap pola pergerakan dibanding karakteristik lokasi asal (Vale, et al., 2018). Selain itu, Vale, et al (2018) dalam penelitiannya menjelaskan bahwa lokasi kampus yang berbeda menyebabkan perbedaan pada pola perjalanan mahasiswa dan staff. Pada kampus yang terletak di tengah – tengah kota (*urban campuses*) menunjukkan penggunaan moda transportasi yang tinggi, sedangkan kampus yang berada di wilayah sub-urban memiliki aksesibilitas multimoda transportasi yang rendah sehingga banyak mahasiswa yang menggunakan mobil. Berdasarkan hal – hal tersebut, karakteristik spasial perkotaan tertentu dan lokasi tujuan berdampak pada pola pergerakan.

Berdasarkan hasil survei, Kota Depok merupakan kantong permukiman yang memiliki karakteristik beragam baik yang teratur, berupa perumahan atau *real estate* dan juga yang tidak teratur seperti kampung kota. Oleh karena itu, peneliti mengambil judul penelitian **Analisis Pola Pergerakan Penglaju Asal Kota Depok Jawa Barat.**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian permasalahan di atas, maka dapat dibuat identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik penglaju asal Kota Depok?
2. Apa saja faktor – faktor yang mempengaruhi meningkatnya mobilitas penglaju yang berasal dari Kota Depok?
3. Bagaimana pola pergerakan penglaju yang berasal dari Kota Depok?
4. Bagaimana dampak dari karakteristik spasial lokasi dan asal penglaju terhadap pola pergerakan?
5. Bagaimana integrasi antar moda transportasi yang digunakan oleh penglaju dari Kota Depok

C. Batasan Masalah

Batasan masalah pada penelitian ini ialah pola pergerakan penglaju di Kota Depok, Jawa Barat.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik penglaju yang berasal dari Kota Depok, Jawa Barat?
2. Bagaimana pola pergerakan penglaju yang berasal dari Kota Depok, Jawa Barat?
3. Bagaimana dampak dari lokasi asal dan tujuan terhadap pola pergerakan penglaju Kota Depok, Jawa Barat?

E. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, tujuan penelitian ini ialah :

1. Menganalisis karakteristik penglaju asal Kota Depok, Jawa Barat
2. Menganalisis pola pergerakan penglaju asal Kota Depok, Jawa Barat
3. Menganalisis dampak dari lokasi asal dan tujuan terhadap pola pergerakan penglaju asal Kota Depok, Jawa Barat

F. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Memberikan informasi karakteristik penglaju yang berasal dari Kota Depok, Jawa Barat
2. Memberikan gambaran mengenai pola pergerakan penduduk dari wilayah *hinterland* menuju pusat kota
3. Sebagai dasar pertimbangan perencanaan sistem transportasi dan struktur keruangan kota yang berkelanjutan oleh pemerintah.