

PERGERAKAN PENDUDUK KOTA DEPOK MENUJU KE TEMPAT BEKERJA TAHUN 2001

Frans Sitanala

Departemen Geografi, Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam,
Universitas Indonesia, Depok 16424, Indonesia

E-mail: dias84@cbn.net.id

Abstrak

Telah dilakukan *survey* terhadap penglaju yang berdomisili di enam kecamatan di Kota Depok untuk mengetahui tempat kerja, moda transportasi yang digunakan dan interaksi ruang antara kota Depok dengan DKI Jakarta dan wilayah sekitar Bogor, Tangerang, Bekasi (Botabek). Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas penglaju tersebut menuju wilayah DKI Jakarta sebagai tempat kerja. Tempat kerja di wilayah DKI Jakarta menjadi mayoritas tujuan penglaju di setiap kecamatan. Moda transportasi yang digunakan penglaju didominasi oleh angkutan umum non-kereta api. Interaksi ruang terbesar terjadi antara kota Depok dengan wilayah Jakarta Selatan dan Jakarta Timur dan terkecil antara kota Depok dengan Tangerang.

Abstract

Depok's Resident Movement to Their Workplace in 2001. The data of commuters from Depok town were taken from six Depok's subdistricts to get the information of their work location, their transportation and the interaction between Depok town with DKI Jakarta, Bogor, Tangerang, Bekasi regions (Botabek). The results show that majority the commuters went to DKI Jakarta as their workplace which was dominant in all subdistricts. The commuters dominantly used non-train public transports. The strong interaction were happened between Depok town and South Jakarta and East Jakarta, the weak one was happened between Depok town with Tangerang.

Keywords: commuter, transportation, interaction, Depok town, DKI Jakarta, Botabek

1. Pendahuluan

Pada hakekatnya kota adalah merupakan salah satu tempat bagi penduduk untuk tinggal atau menetap. Penduduk yang terkonsentrasi pada wilayah kota atau urban ini, berasal terutama dari berbagai wilayah di sekitarnya. Perbedaan wilayah, dalam hal ini adalah *regional development* akan membedakan sosial dan ekonomi suatu wilayah yang merupakan penyebab dari pergerakan penduduk antara wilayah yang satu dengan wilayah yang lainnya.

Sebelum tahun 1980, salah satu wilayah yang berkembang dengan pesat adalah DKI Jakarta. Karena itu perbedaan sosial dan ekonomi wilayah ini merupakan daya tarik bagi penduduk di sekitarnya untuk tinggal di wilayah ini, yang mengakibatkan pertumbuhan penduduknya cukup tinggi. Proses pergerakan penduduk ini dikenal dengan urbanisasi. Menurut Chotib [1] pada periode 1975-1980, jumlah migrasi risen masuk ke DKI Jakarta adalah 766.363 orang, yang berasal dari Jawa Tengah, dan Jawa Barat. Sedangkan penduduk yang keluar dari DKI Jakarta berjumlah 382.326 orang dengan tujuan utama Jawa Barat dan Jawa Tengah. Dengan demikian DKI Jakarta masih memiliki jumlah migran risen neto yang positif, sebesar 384.037 orang. Sedangkan pada periode 1985-1990, jumlah migrasi risen yang masuk ke DKI Jakarta adalah 833.029 orang, dimana sebagian besar berasal dari Jawa Tengah dan Jawa Barat. Sedangkan yang keluar dari DKI Jakarta berjumlah 933.377 orang, sehingga migrasi neto DKI Jakarta menjadi negatif, yaitu sebesar 100.348 orang, dimana berarti DKI Jakarta yang semula menjadi daerah penerima, sekarang ini menjadi daerah pengirim migran. Perubahan ini dapat dikatakan sebagai *urban transition*, dimana penduduk bergerak pindah ke daerah sekitarnya.

Berdasarkan kajian LDFE-UI (Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia), penduduk yang semula bertempat tinggal di wilayah Jakarta Selatan cenderung bermigrasi ke wilayah Bogor dan Tangerang, penduduk Jakarta Timur cenderung berdomisili di kawasan Bekasi, demikian pula untuk wilayah Jakarta Barat cenderung memilih berdomisili di Tangerang, sedangkan penduduk Jakarta Utara cenderung bermigrasi ke kawasan Tangerang, meskipun wilayahnya lebih dekat ke Bekasi. Sementara dari wilayah Jakarta Pusat menyebar merata ke tiga wilayah, yaitu Bogor, Tangerang dan Bekasi.

Salah satu akibat dari pola migrasi penduduk DKI Jakarta ini, akan mengakibatkan perkembangan daerah pinggiran kota, dalam hal ini Botabek (Bogor, Tangerang dan Bekasi) [2], yang menimbulkan pemukiman-pemukiman baru di sekitar Jakarta. Dengan timbulnya pemukiman-pemukiman baru ini, timbul juga fasilitas-fasilitas yang berguna untuk menunjang kebutuhan penduduknya, seperti pusat-pusat perbelanjaan, rumah sakit dan lain-lain. Selain hal-hal yang menguntungkan bagi pemerintah daerah setempat dengan hadirnya fasilitas-fasilitas tersebut, timbul juga permasalahan-permasalahan baru, seperti masalah di bidang transportasi, yaitu kemacetan-kemacetan di ruas-ruas jalan yang menuju Jakarta dari wilayah Botabek ini, serta penuh sesaknya sarana-sarana transportasi yang menuju Jakarta di pagi hari dan di sore hari oleh penglaju-penglaju, seperti penuhnya kereta api dan bus-bus yang digunakan untuk pergi ke tempat bekerja dan pulang dari tempat bekerja oleh para penglaju tersebut.

Salah satu di daerah Botabek yang dijadikan tempat bermigrasi penduduk tersebut adalah kota Depok. Yang menarik dari penduduk kota Depok adalah mereka tidak mencari pekerjaan di otka Depok namun tetap mempertahankan tempat bekerjanya di DKI Jakarta [3].

Tujuan penulisan ini adalah untuk mengetahui pergerakan penduduk kota Depok, dalam hal ini adalah pola perjalanan mereka menuju ke tempat bekerja, yang sangat erat hubungannya dengan moda transportasi yang dipakai oleh penglaju menuju ke tempat bekerjanya.

2. Metode Penelitian

Metodologi yang dipakai adalah pembuktian dari interaksi ruang [4-7] antara kota Depok dengan daerah tujuan pekerja (penglaju), dengan menggunakan teori gravitasi. Data-data yang dipakai adalah hasil *survey* lapang yang dilakukan pada bulan September 2001, dengan pengambilan sampel terhadap 300 responden [8], selain data sekunder yang dikumpulkan.

3. Hasil dan Pembahasan

Menurut Koestoer [9] ada empat alasan tumbuhnya wilayah pinggiran kota, yaitu (1) peningkatan transportasi umum; berupa kereta api dan bus kota serta kendaraan pribadi (sepeda motor dan kendaraan roda empat); (2) bertambahnya penduduk di *urban fringe*, baik yang berasal dari kota maupun yang berasal dari desa-desa di pedalaman; (3) tumbuhnya perumahan-perumahan baru; baik itu Perumnas maupun yang dibangun oleh para pengembang (*developer*); (4) meningkatnya taraf hidup penduduk *urban fringe*.

Kota Depok terdiri atas 6 (enam) Kecamatan, yaitu :

1. Kecamatan Cimanggis (5.354 Ha)
2. Kecamatan Sawangan (4.569 Ha)
3. Kecamatan Limo (2.280 Ha)
4. Kecamatan Pancoran Mas (2.983 Ha)
5. Kecamatan Beji (1.430 Ha)
6. Kecamatan Sukmajaya (3.413 Ha)

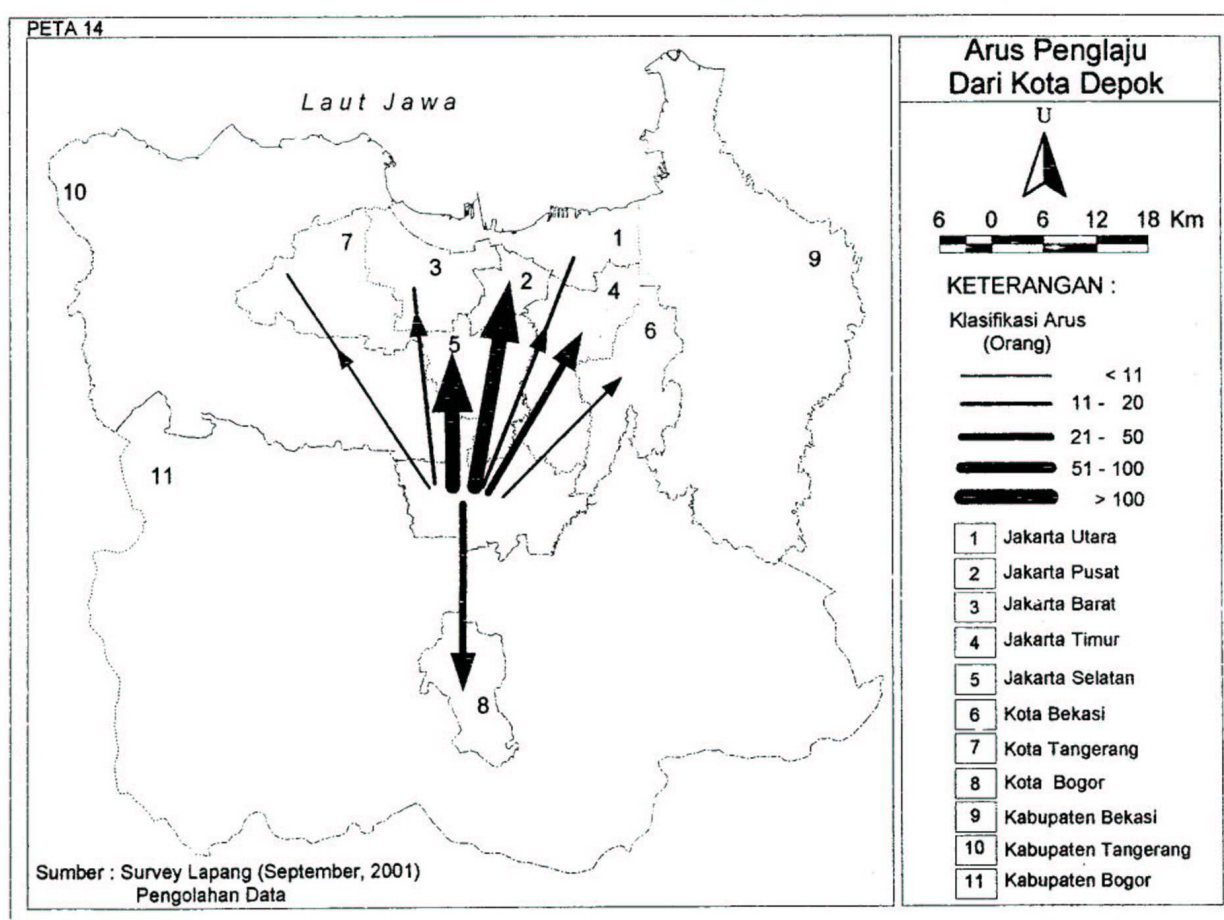
Dari keenam kecamatan ini, wilayah yang memiliki kepadatan penduduk yang tertinggi adalah Kecamatan Sukmajaya, kemudian menyusul Kecamatan Beji, Kecamatan Pancoran Mas, Kecamatan Cimanggis, Kecamatan Limo dan yang memiliki kepadatan penduduk terendah adalah Kecamatan Sawangan.

Dari segi transportasi, yang menarik adalah jumlah sarana transportasi yang tersedia, dimana ada 6 (enam) jalur utama yang menghubungkan kota Depok dengan DKI Jakarta, serta 1 (satu) jalur kereta api yang menghubungkan DKI Jakarta dengan kota Bogor yang melalui kota Depok. Namun demikian, jalur-jalur jalan tersebut didapati sangat padat dengan kendaraan pribadi pada pagi hari dan sore hari di hari-hari kerja. Hal yang sama juga terjadi pada kereta api.

Dari 300 responden yang di-survey, semuanya adalah penduduk kota Depok yang bekerja di luar kota Depok. Kesemuanya dikategorikan sebagai penglaju dan diperoleh sebanyak 87,70 % ; bergerak atau bekerja di DKI Jakarta dan sisanya sebanyak 12,30 %; bergerak atau bekerja di Bekasi, Tangerang dan Bogor.

Dari penglaju yang bergerak atau bekerja di DKI Jakarta tersebut dapat dirinci bahwa sebanyak 23,67 % responden, bekerja di Jakarta Pusat dan Jakarta Selatan, sebanyak 9,70 % responden, bekerja di Jakarta Timur dan sisanya sebanyak 4,40 % responden, bekerja di Jakarta Barat (Gambar 1).

Dari 300 responden tersebut dapat dirinci tujuan penglaju berdasarkan daerah asal diperoleh bahwa sebanyak 23,67 % penglaju yang berasal dari Kecamatan Cimanggis dengan tujuan (bekerja) terdiri atas 19,33 % menuju DKI Jakarta dan sisanya menuju Bekasi, Tangerang dan Bogor, sedangkan sebanyak 25 % penglaju yang berasal dari Kecamatan Sukmajaya dengan tujuan (bekerja) terdiri atas 23,67 % menuju DKI Jakarta dan sisanya menuju Bekasi, Tangerang dan Bogor. Penglaju yang berasal dari Kecamatan Pancoran Mas dengan tujuan (bekerja) sebanyak 15 % dan sekitar



Gambar 1. Arus Penglaju dari Kota Depok

11 % dari penglaju tersebut menuju DKI Jakarta dan sisanya menuju Bekasi, Tangerang dan Bogor. Penglaju dari Kecamatan Beji dengan tujuan (bekerja) sebanyak 8,99 % dengan 8,66 % dari mereka menuju DKI Jakarta dan sisanya menuju Bekasi, Tangerang dan Bogor. Untuk Kecamatan Limo yang memiliki 12 % penglaju, seluruhnya bekerja di DKI Jakarta, sedangkan penglaju dari Kecamatan Sawangan dengan tujuan (bekerja) berjumlah 5,34 % dengan 13,01 % diantaranya menuju DKI Jakarta dan sisanya menuju Bekasi, Tangerang dan Bogor.

Untuk melihat jenis transportasi yang digunakan oleh responden menuju ke tempat bekerja, dapat dilihat bahwa sebanyak 49 % responden, menggunakan sarana bus dan sejenisnya, sebanyak 29 % menggunakan kereta api, sedangkan

sisanya menggunakan kendaraan pribadi, yang berupa kendaraan roda dua (sepeda motor) atau kendaraan roda empat (mobil).

Interaksi wilayah kota Depok dengan Jabotabek, dapat diketahui dengan menggunakan perhitungan rumus Gravitasi [10], dan diperoleh hasil (dari nilai yang terbesar sampai yang terkecil), sebagai berikut :

- 1) Depok – Jakarta Selatan
- 2) Depok – Jakarta Timur
- 3) Depok – Jakarta Barat
- 4) Depok – Bekasi
- 5) Depok – Bogor
- 6) Depok – Jakarta Utara
- 7) Depok – Jakarta Pusat
- 8) Depok – Tangerang

4. Kesimpulan

Dari hasil *survey* terhadap 300 responden didapatkan bahwa sebagian besar penglaju dari setiap kecamatan di kota Depok bekerja di wilayah DKI Jakarta terutama di wilayah Jakarta Pusat dan Jakarta Selatan. Moda transportasi yang digunakan sebagian besar penglaju tersebut adalah angkutan umum non-kereta api seperti bus dan sejenisnya. Interaksi ruang antara kota Depok dengan wilayah DKI Jakarta dan Botabek menunjukkan bahwa interaksi terbesar antara Depok dengan Jakarta Selatan diikuti Jakarta Timur dan Jakarta Barat selanjutnya Bekasi. Sedangkan interaksi terkecil terjadi antara Depok dengan Tangerang, kemudian Jakarta Pusat, Jakarta Utara dan Bogor

Daftar Acuan

- [1] Chotib, Skedul Model Migrasi dari DKI Jakarta/Luar DKI Jakarta, Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1998.
- [2] R. H. Koestoer, Accessibility to Employment in Botabek : A Modelling Approach, Majalah Demografi Indonesia, Jakarta, 1991.
- [3] Biro Pusat Statistik, The Australian National University, Dinamika Pertumbuhan Tujuh Kota Besar Di Indonesia, Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1999.
- [4] A. Hartshorn, A. Truman, Interpreting the City, John Wiley & Sons, New York, 1980.
- [5] M. Ray Northam, Urban Geography, John Wiley & Sons, Canada, 1979.
- [6] Supranto, Statistik Teori dan Aplikasi, edisi kelima, Erlangga, Jakarta, 1989.
- [7] T. Pabundu, Metode Penelitian Geografi, Gramedia, Jakarta, 1989.
- [8] Biro Pusat Statistik, Hasil Sensus Penduduk Tahun 2000 Seri RBL1.2., Biro Pusat Statistik, Jakarta, 2001.
- [9] R. H. Koestoer, Perspektif Lingkungan Desa-Kota : Teori dan Kasus, UI Press, Jakarta, 1997.
- [10] R. Bintarto, S. Hadisumarno, Metode Analisa Geografi, LP3ES, Jakarta, 1991.