

**Perilaku Pergerakan Masyarakat Perkotaan Dalam Proses
Urbanisasi Wilayah di Kabupaten Tegal**

TUGAS AKHIR

Oleh:
TITI RATA
L2D 004 357



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2008

ABSTRAK

Oleh:
Titi Rata
L2D 004 357

Judul: Perilaku Pergerakan Masyarakat Perkotaan dalam Proses Urbanisasi Wilayah di Kabupaten Tegal

Pengenalan mengenai urbanisasi di kota-kota kecil dan menengah dalam wilayah kabupaten yang berpengaruh terhadap pembangunan berkelanjutan sangat diperlukan. Hal ini didasarkan bahwa selama ini pembahasan urbanisasi hanya cenderung pada kota-kota besar. Pengkajian mengenai urbanisasi di kota-kota kecil dan menengah kurang mendapat perhatian, apalagi jika dikaitkan dengan konsep pembangunan berkelanjutan. Padahal berdasarkan hasil penelitian Firman (2003) bahwa urbanisasi di Indonesia tidak hanya terjadi di kota-kota besar saja tetapi juga terjadi di kota-kota kecil dan menengah pada wilayah kabupaten.

Penelitian ini diarahkan untuk mengetahui pola pergerakan masyarakat perkotaan dalam aktivitasnya sehari-hari sehingga bisa diketahui potensi terjadinya pergerakan berlebihan dalam proses urbanisasi wilayah di Kabupaten Tegal. Untuk itu, perlu melakukan analisis terhadap pola perilaku pergerakan masyarakat di beberapa aglomerasi perkotaan Kabupaten Tegal dalam melakukan pemenuhan kebutuhan aktivitasnya sehari-hari. Studi ini penting dilakukan mengingat pergerakan yang berlebihan merupakan salah satu tantangan terhadap pembangunan berkelanjutan karena dapat meningkatkan kontribusi terhadap emisi karbon yang dihasilkan. Terjadinya pergerakan berlebihan karena tidak terciptanya pergerakan secara lokal akibat kurangnya pemenuhan kebutuhan pelayanan secara lokal. Indikator ini digunakan untuk mengukur apakah urbanisasi wilayah yang terjadi di Kabupaten Tegal mampu mendorong meningkatnya kontribusi dari Kabupaten Tegal terhadap keberlanjutan melalui penciptaan sistem pergerakan wilayah yang lebih baik.

Studi mengenai perilaku pergerakan masyarakat perkotaan di Kabupaten Tegal menggunakan metode penelitian deskriptif kuantitatif dan deskriptif kualitatif. Populasi dalam penelitian ini tidak semua masyarakat di aglomerasi perkotaan tetapi hanya representasi yang diupayakan dapat mewakili seluruh aglomerasi perkotaan. Teknik yang digunakan dalam penelitian ini dengan melakukan survei dan penyebaran kuesioner. Sampel yang ada diambil pada beberapa aglomerasi perkotaan di Kabupaten Tegal dengan menggunakan teknik sampel proporsi (proportional sampel). Sampel diambil dengan unit keluarga namun informasi yang ditanyakan adalah informasi tentang pergerakan reguler dari setiap anggota keluarga.

Temuan studi menunjukkan saat ini tidak terjadi ancaman terhadap pembangunan berkelanjutan pada perilaku pergerakan yang dilakukan oleh masyarakat perkotaan di Kabupaten Tegal. Hal ini ditunjukkan dari tidak terjadinya pergerakan berlebihan karena asal tujuan pergerakan didominasi oleh aktivitas internal (lokal). Dengan adanya dominasi pergerakan internal, jarak tempuh pun relatif dekat. Untuk aktivitas tertentu seperti belanja, sekolah dan lainnya banyak digunakan moda transportasi sepeda dan jalan kaki. Pada aktivitas bekerja banyak digunakan moda transportasi berupa motor. Kebanyakan moda transportasi yang digunakan oleh masyarakat perkotaan tidak menggunakan BBM sehingga berkontribusi baik terhadap pembangunan berkelanjutan. Apabila dilakukan analisis terhadap biaya dan waktu perjalanan yang relatif kecil maka pergerakan yang ada di aglomerasi perkotaan Kabupaten Tegal dapat dikatakan cukup efektif dan efisien.

Kata kunci: urbanisasi wilayah, pergerakan, Kabupaten Tegal, pembangunan berkelanjutan

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Terutama untuk konteks negara berkembang, urbanisasi merupakan suatu proses yang terus berjalan sepanjang waktu dan belum menunjukkan tanda-tandanya untuk berhenti (*Veron, 2006 dalam Mardiansjah, 2007a*). Menurut *Friedmann dan Wolff, 1982 dalam Mardiansjah, 2007a*, urbanisasi merupakan suatu proses transformasi yang meliputi perpaduan dari banyak proses termasuk proses fisik, ekonomi, sosial, politik, budaya di wilayah pedesaan atau kota kecil menjadi suatu wilayah perkotaan. Berdasarkan pendapat di atas dan paparan hasil penelitian Firman di bawah ini bahwa pertumbuhan perkotaan tidak hanya terjadi di kota-kota besar saja tetapi kota-kota kecil pun mengalaminya walaupun dalam skala yang relatif kecil.

Berdasarkan beberapa kriteria yang ditetapkan BPS serta catatan statistik BPS yang mengklasifikasikan penduduk perkotaan dan pedesaan, Firman (2003) memperlihatkan bahwa urbanisasi yang terjadi di Indonesia tidak hanya berlangsung di wilayah-wilayah administrasi kota saja melainkan juga berlangsung di wilayah-wilayah kabupaten. Firman juga memperlihatkan bahwa dari 10 kota di Indonesia yang berpenduduk 1 juta jiwa atau lebih pada tahun 2000, hanya Kota Palembang (2,30%) dan Makasar (1,45%) yang memiliki rata-rata laju pertumbuhan penduduk tahunan di atas satu persen antara tahun 1990 – 2000. Untuk delapan kota lainnya memiliki rata-rata laju pertumbuhan tahunan yang berada di bawah satu persen. Dalam studi lainnya, Firman (2003) memperlihatkan ada kecenderungan terjadinya penurunan rata-rata laju pertumbuhan penduduk tahunan di seluruh kota di Jawa antara tahun 1980-1990 dan 1990-2000. Dari 19 wilayah kota ditambah DKI Jakarta, hanya Kota Bogor (0,94% menjadi 10,98%), Sukabumi (0,87% menjadi 7,98%), dan Salatiga (1,34% menjadi 4,54%) yang mengalami peningkatan rata-rata laju pertumbuhan penduduk tahunan.

Firman (2003) juga mengamati kota-kota di beberapa wilayah kabupaten di Jawa. Hasilnya menunjukkan rata-rata laju pertumbuhan penduduk perkotaan di kabupaten-kabupaten tersebut jauh lebih besar daripada rata-rata laju pertumbuhan penduduk tahunan di kota induknya. Kondisi ini mengindikasikan suatu proses *filtering* yang berlangsung di wilayah kota tersebut yang selanjutnya mengarah ke wilayah kabupaten. Selain itu, studi yang dilakukan oleh Firman (1992), memperlihatkan bahwa sejak tahun 1980 sampai 1990, laju pertumbuhan penduduk perkotaan di beberapa wilayah kabupaten di Jawa telah meningkat dengan rata-rata laju pertumbuhan penduduk yang tinggi.

Wilayah Kabupaten Tegal mengalami pertumbuhan penduduk perkotaan yang tersebar pada beberapa aglomerasi perkotaan. Rata-rata laju pertumbuhan penduduk perkotaan di Kabupaten Tegal setiap tahunnya antara tahun 1980 – 1990 sebesar 6,53 % / tahun. Pada tahun 1980 – 2000 sebesar 5,43 % / tahun. Pada tahun 1990 - 2000 sebesar 4,34% / tahun. Kepadatan penduduk di Kabupaten Tegal tahun 2000 sebesar 1.513 jiwa/km² atau jiwa/ha (*BPS Kabupaten Tegal, 2000*).

Kabupaten Tegal menjadi wilayah studi dalam penelitian ini karena pada Kabupaten Tegal dianggap representatif dalam memperlihatkan pertumbuhan perkotaan yang tinggi dan jumlah penduduk perkotaan yang lebih besar daripada penduduk perdesaan. Selain itu, terdapat fenomena dimana proses urbanisasi di Kabupaten Tegal menimbulkan aglomerasi-aglomerasi perkotaan baik aglomerasi dengan tingkat urbanisasi yang tinggi maupun rendah.

Munculnya beberapa aglomerasi perkotaan pada Kabupaten Tegal berimplikasi pada perlunya penguatan penyediaan infrastruktur dan fasilitas pelayanan perkotaan. Kebutuhan penyediaan infrastruktur dan fasilitas pelayanan perkotaan tersebut merupakan salah satu implikasi dari peningkatan jumlah penduduk di setiap aglomerasi perkotaan yang ada. Namun, keterbatasan kemampuan dan kapasitas penyediaan infrastruktur yang ada membuat persebaran penyediaan infrastruktur dan fasilitas pelayanan perkotaan tersebut tidak dapat dilakukan secara bersamaan di seluruh wilayah aglomerasi perkotaan yang ada di Kabupaten Tegal. Misalnya, ketersediaan fasilitas pendidikan di Kabupaten Tegal baru mencapai 761 SD, kekurangan 158 SD dan ketersediaan SLTP sebesar 75, kekurangan 230 SLTP serta ketersediaan SLTA sebesar 49, kekurangan 256 SLTA. Ketersediaan fasilitas pendidikan yang masih kurang dibandingkan dengan standar jumlah penduduk tersebut dalam persebarannya juga masih kurang merata pada setiap kecamatannya. Selain itu, masih terdapat 3 kecamatan yang belum memiliki pasar yaitu Kecamatan Pagerbarang, Kecamatan Dukuhwaru dan Kecamatan Tarub (*RTRW Kabupaten Tegal 2007-2016*). Akibatnya, pemanfaatan layanan infrastruktur dan fasilitas perkotaan dari setiap warga kota tidak diperoleh di lokalitasnya (kotanya) sehingga harus dipenuhi di lokalitas lainnya (kota lainnya). Apalagi hal ini lebih diperbesar oleh sarana transportasi publik yang kurang sempurna seperti pelayanan, kondisi fisik yang buruk dan belum adanya rute angkutan umum yang menjangkau kawasan tertentu sehingga menyebabkan semakin meningkatnya jumlah pergerakan yang menggunakan sarana transportasi pribadi (*privat*). Hal ini antara lain, dapat diketahui dari data RTRW Kabupaten Tegal 2007-2016 yang menyebutkan jalan kabupaten yang mengalami kerusakan sepanjang 159,47 km dan rusak berat sepanjang 155,77 km. Selain itu, data *RTRW Kabupaten Tegal 2007-2016* juga menyebutkan bahwa sarana angkutan dan angkutan antar kota dan propinsi perlu peningkatan kualitas dan kuantitasnya. Dari segi kualitas dan kuantitas kendaraan angkutan untuk menghindari tingginya angka kecelakaan dan memberikan kenyamanan

bagi masyarakat pengguna. Sedangkan dari segi kuantitas, perlu penambahan jalur transportasi di beberapa daerah yang belum terjangkau (Kecamatan Jatinegara dan Kecamatan Kedungbanteng).

Konsep pembangunan kota yang berkelanjutan, salah satunya menghendaki adanya pereduksian kegiatan transportasi. Pada satu sisi kegiatan transportasi berpeluang mengurangi tingkat konsumsi energi, terutama apabila dikaitkan dengan kondisi dan ketersediaan teknologi transportasi pada saat ini maka hal ini dapat dipandang sebagai pengurangan konsumsi energi fosil yang merupakan sumber daya yang takterbaharukan. Pada sisi lain, pereduksian transportasi juga berpeluang mengurangi terjadinya emisi karbon dari kegiatan transportasi yang merupakan salah satu faktor utama terhadap terjadinya fenomena pemanasan global. Dari sudut pandang kerangka pembangunan wilayah dan kota berkelanjutan dimana konsep tersebut menghendaki dilakukannya kontribusi dari setiap lokalitas yang ada di dunia untuk melakukan tindakan-tindakan yang berkontribusi pada keberlanjutan dunia (*Mardiansjah, 2007b*). Mengutip kepada pendapat dari *Da Cumha, dkk (2005)*, (*Mardiansjah, 2007b*) mengemukakan bahwa konsep pembangunan kota berkelanjutan menghendaki dilakukannya pereduksian konsumsi ruang dan pembatasan pergerakan yang takperlu/berlebihan, pengendalian konsumsi energi dan peningkatan kualitas kehidupan perkotaan.

Secara lebih lanjut, berdasarkan cara pandang dari konsep pembangunan berkelanjutan (*Mardiansjah, 2007b*) mengemukakan bahwa transportasi yang berlebihan (*inutil transportation*) dapat terjadi apabila sebagian besar masyarakat lebih menggantungkan pergerakannya pada penggunaan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum. Selain itu, transportasi yang berlebihan juga berpeluang terjadi apabila pemenuhan suatu fasilitas tertentu yang berskala pelayanan lokal dilakukan dengan melakukan pemanfaatan jenis fasilitas tersebut yang terjadi di lokalitas lainnya. Dalam konteks tersebut di atas, proses urbanisasi wilayah berpotensi untuk meningkatkan terjadinya pergerakan yang berlebihan. Sebagai contoh, pada kasus yang terjadi di Kabupaten Tegal, kurangnya penyediaan fasilitas pendidikan tertentu berpeluang mengakibatkan tidak terdapatnya pelayanan fasilitas pendidikan tersebut di suatu lokalitas tertentu. Akibatnya, untuk memperoleh fasilitas pelayanan tersebut, masyarakat yang bermukim di suatu lokalitas tadi harus melakukannya di lokalitas lainnya. Dengan demikian, masyarakat lokalitas tersebut harus melakukan pergerakan yang lebih panjang dan atau lebih lama untuk memperoleh pelayanan fasilitas tadi dibandingkan apabila terdapat penyediaan fasilitas di lokalitasnya sendiri. Gambaran kondisi seperti yang didiskripsikan di atas memperlihatkan gambaran teoritis tentang peluang terjadinya kegiatan transportasi yang berlebihan pada proses urbanisasi wilayah. Apalagi apabila sebagian besar transportasi yang digunakan dalam rangka pemenuhan kebutuhan fasilitas di kota lainnya tersebut dilakukan dengan menggunakan moda angkutan pribadi. Dengan demikian, kontribusi dari kota/kelompok masyarakat tersebut kepada peningkatan emisi karbon baik polusi