

**POLA PERGERAKAN KOMUTER  
BERDASARKAN PELAYANAN SARANA ANGKUTAN UMUM  
DI KOTA BARU BUMI SERPONG DAMAI**

**TUGAS AKHIR**

Oleh:

NOVI SATRIADI

L2D 098 454



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2003**

## **ABSTRAK**

Perkembangan suatu wilayah merupakan sebuah fenomena yang wajar dalam struktur tata ruang kota. Perkembangan tersebut dapat terjadi apabila suatu wilayah yang dapat dikatakan sebagai pusat pertumbuhan (growth pole) semakin padat baik dari segi aktivitas perkotaannya maupun dari segi jumlah penduduknya, sehingga membutuhkan ruang lebih untuk menampung luapan aktivitas kota maupun penduduknya. Fenomena yang cukup menarik adalah munculnya Kota Baru Bumi Serpong Damai (BSD) yang berada di Tangerang, Propinsi Banten. Keberadaan BSD merupakan salah satu dampak dari perkembangan Kota Jakarta sebagai pusat pertumbuhan utama. Kelengkapan fasilitas yang dimiliki BSD sangat beragam seperti, fasilitas pendidikan, fasilitas perdagangan, fasilitas peribadatan, fasilitas hiburan, sarana dan prasarana transportasi, perkantoran, dll. Kelengkapan fasilitas yang tersedia memungkinkan berlangsungnya fungsi Bumi Serpong Damai sebagai sebuah kota dengan aktivitas berskala kota, namun dalam kenyataan di lapangan masih banyak jumlah komuter dari Bumi Serpong Damai yang melakukan pergerakan ke luar wilayah Bumi Serpong Damai.

Permasalahan yang dapat ditemui berkaitan dengan tema yang diangkat adalah banyaknya komuter dari Bumi Serpong Damai sebagai salah satu kota baru di pinggiran Jakarta. Fenomena commuting dari Bumi Serpong Damai dengan intensitas yang cukup tinggi merupakan salah satu fakta yang menunjukkan belum sesuainya Bumi Serpong Damai disebut sebagai Kota Baru Mandiri. Karakteristik komuter yang menjadi sorotan adalah mereka yang dalam melakukan pergerakannya menggunakan jasa sarana angkutan umum.

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui pola pergerakan komuter dan menilai tingkat pelayanan sarana angkutan umum di Kota Baru Bumi Serpong Damai.

Pada penelitian ini menggunakan dua metode analisis yaitu kuantitatif dan deskriptif. Metode kuantitatif digunakan pada Analisis Pola Pergerakan Komuter Bumi Serpong Damai, yaitu dengan menggunakan metode tabulasi silang. Sementara metode deskriptif digunakan untuk Analisis Penyediaan Sarana Angkutan Umum, dan Analisis Persepsi dan Preferensi Masyarakat terhadap Pelayanan Sarana Angkutan Umum, dan Analisis Kemandirian Kota Baru Bumi Serpong Damai.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa ketersediaan angkutan umum masih dirasakan kurang memadai untuk mendukung pergerakan yang dilakukan oleh komuter Bumi Serpong Damai, terutama untuk sarana angkutan jenis bus, baik Shuttle Bus BSD maupun Bus Patas AC-P21 yang melayani rute tujuan Jakarta. Sementara untuk sarana angkutan umum jenis angkutan kota sudah dirasakan mencukupi untuk melakukan pergerakan komuter dengan tujuan Tangerang dan sekitarnya.

Hal yang perlu untuk diperhatikan baik oleh Pemerintah Propinsi Banten maupun pihak Bumi Serpong Damai adalah mengenai penambahan armada angkutan umum, terutama untuk angkutan umum jenis bus, baik bus patas AC-P21 maupun shuttle bus BSD. Selain penambahan jumlah armada angkutan, perlu juga diperhatikan mengenai kerjasama pengelolaan sarana angkutan umum jenis bus, yang saat ini pengelolaannya masih berjalan sendiri-sendiri. Dengan dilakukannya kerjasama pengelolaan diharapkan pelayanan terhadap warga Bumi Serpong Damai akan sarana angkutan umum akan menjadi lebih baik di masa yang akan datang.

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Sejalan dengan peningkatan jumlah penduduk perkotaan serta meningkatnya tuntutan kebutuhan kehidupan dalam aspek-aspek politik, ekonomi, sosial, budaya dan teknologi telah mengakibatkan kegiatan penduduk perkotaan yang beragam. Meningkatnya jumlah penduduk perkotaan maupun kegiatannya yang telah mengakibatkan tingginya kebutuhan ruang perkotaan. Oleh karena ketersediaan ruang di dalam kota tetap dan terbatas, maka peningkatan kebutuhan ruang untuk tempat tinggal selalu akan mengambil ruang di daerah pinggiran kota. (Yunus, 2000). Teori di atas yang dikemukakan oleh Yunus menggambarkan sebuah kota besar yang tidak mampu lagi menampung banyaknya jumlah penduduk yang ada di kota tersebut.

Peningkatan jumlah penduduk di wilayah kota timbul karena kesalahpahaman orang desa dalam menafsirkan kehidupan kota. Kota dianggap sebagai tempat yang dapat mengubah kehidupannya menjadi lebih baik bila dibandingkan hidup di desa, bila tingkat urbanisasi terus meningkat berarti penambahan penduduk kota semakin tinggi. Berdasarkan tinjauan data statistik, penduduk perkotaan di Indonesia telah bertambah hampir dua puluh kali lipat selama tujuh puluh tahun. Dari hanya 2,88 juta di tahun 1920, meningkat lagi menjadi 4,03 juta jiwa di tahun 1930. Kemudian meningkat menjadi 14,36 juta jiwa di tahun 1961, dan menjadi 20,38 juta di tahun 1971 (atau 20 %), serta 30,56 juta (atau 22 %). Angka ini kembali meningkat menjadi 55,5 juta jiwa (atau 33 %) pada tahun 1990, dan sekitar 65 juta jiwa (atau 35 %) pada tahun 1993. Diperkirakan pada akhir PJP II tahun 2018 jumlah penduduk perkotaan di Indonesia akan mencapai 155 juta jiwa atau sekitar 60 % dari total penduduk. Gambaran ini menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk perkotaan berjalan dengan pesat dan tingkat urbanisasi akan semakin meningkat pula. (Tjahyati, 1996).

Transformasi ekonomi dan spasial yang menunjukkan perkembangan wilayah perkotaan secara fisik dapat dilihat dari semakin meluasnya batas wilayah perkotaan dan juga tumbuhnya wilayah perkotaan baru di sekitar kota induk sehingga membentuk suatu wilayah *megaurban*. Kecenderungan tumbuh dan semakin berkembangnya beberapa kota metropolitan maupun kota besar diikuti dengan tumbuhnya kota-kota kecil di sekitar kota metropolitan atau kota induk. Hal ini disebabkan oleh tingginya tingkat migrasi kota di metropolitan maupun kota besar, sedangkan lahan di perkotaan untuk menampung pertambahan penduduk dan perkembangan wilayah di sekitar kota metropolitan atau kota besar meliputi daerah pedesaan dan kota-kota menengah atau kecil. "Menyebarnya perkembangan ke daerah-daerah pinggiran ini ditandai dengan semakin berkembangnya kota-kota kecil di sekitar kota metropolitan dan juga dengan tumbuhnya kota-kota baru yang pada dasarnya merupakan suatu kawasan permukiman skala besar, akan tetapi kota-kota kecil ini bukan merupakan kota yang mandiri yang dapat menyediakan lapangan pekerjaan serta melayani kebutuhan fasilitas perkotaan bagi penduduk di wilayahnya dan tidak tergantung pada lapangan kerja dan fasilitas perkotaan di kota induknya." Berdasarkan hasil studi JICA diketahui bahwa jumlah pengalaju dari Botabek (Bogor-Tangerang-Bekasi) ke Jakarta dalam kurun waktu 1985-1993 mengalami peningkatan rata-rata 4,18 % per tahun, yaitu dari sekitar 67.000 jiwa menjadi 277.000 jiwa. (Tjahyati, 1996).

Mobilitas penduduk di suatu kota atau wilayah akan memberikan dampak meningkatnya jumlah perjalanan. Hal ini menyebabkan timbulnya penambahan kebutuhan sarana dan prasarana perangkutan. Sebagai akibat dari peningkatan mobilitas tersebut akan memberikan konsekuensi terhadap adanya peningkatan di bidang sarana dan prasarana transportasi. Dari sini terlihat bahwa sistem transportasi dalam suatu wilayah tertentu mempunyai hubungan yang sangat erat dengan sistem aktivitas sosial ekonomi manusia. (Manheim, 1979). Dapat diartikan pula bahwa hubungan antara sistem transportasi dengan aktivitas manusia berbanding lurus, yaitu dengan semakin meningkatnya intensitas aktivitas yang dilakukan oleh manusia maka akan dibutuhkan sistem transportasi

yang semakin baik pula seperti dalam hal penyediaan sarana dan prasarana transportasi, begitu juga sebaliknya.

Kawasan perkotaan saat ini telah menjadi sangat luas dengan penyebaran sampai ke daerah *sub urban*. Karakteristik-karakteristik dasar pergerakan dalam kota juga ikut mengalami perubahan seiring dengan makin jauhnya jarak perjalanan harian masyarakat dari tempat pemukiman ke pusat kegiatan di pusat kota. Keadaan ini menyebabkan munculnya para komuter. Mereka tinggal di daerah *sub urban* dan bekerja di pusat kota, pada pagi hari mereka berbondong-bondong ke pusat kota dan sore harinya kembali ke tempat tinggal mereka di daerah *sub urban*. Keadaan ini tentu saja menuntut tersedianya pelayanan angkutan umum, disamping prasarana jalan, untuk mengakomodasi permintaan perjalanan dan mobilitas masyarakat yang semakin berkembang tersebut. (Amrijaya, 2001)

Munculnya permukiman di sekitar kota induk tersebut menjadi cikal bakal tumbuhnya kota-kota baru yang pada dasarnya merupakan suatu kawasan permukiman skala besar. Akan tetapi, kota-kota kecil ini bukan merupakan kota yang mandiri (*self contained city*) yang dapat menyediakan lapangan pekerjaan serta melayani kebutuhan fasilitas perkotaan bagi penduduk di wilayahnya, dan tidak bergantung pada lapangan kerja dan fasilitas perkotaan di kota induknya. Hal ini dapat dilihat dari kenyataan bahwa sebagian besar penduduk yang tinggal di kota-kota kecil ini bekerja di kota induk dan turut serta menikmati fasilitas pelayanan umum yang tersedia di kota induk. (Kusbiantoro, 1996). Para pekerja yang bertempat tinggal di wilayah pinggiran dan melakukan aktivitasnya di kota induk dapat disebut sebagai kaum migran. Aktivitas kaum migran yang melakukan pergerakan dari wilayah pinggiran ke kota induk dapat dikelompokkan sebagai migrasi ulang alik, yaitu pergerakan yang dilakukan oleh migran dengan tidak ada niatan untuk menetap di wilayah tujuan dan dilakukan secara rutin dalam jangka waktu yang pendek, dan dapat terjadi dalam satu hari. Proses tersebut dikenal dengan istilah *commuting*. (Munir, 1986).

Berdasarkan penelitian mengenai kota baru yang telah dilakukan menghasilkan beberapa temuan yang cukup menarik. Pada beberapa perumahan skala besar yang dibangun oleh pihak swasta,