

TERJADINYA MIGRASI PENGLAJU (*COMUTER*) BANDUNG SELATAN KE KOTA BANDUNG

Drs. Suryana, M.Pd.

ABSTRAK

Mobilitas penduduk merupakan fenomena geografis, karena pergerakan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain merupakan salah-satu konsep dalam kajian Geografi, Diantaranya yang berhubungan dengan konsep gerakan/*movement* (memahami latar belakang terjadinya suatu gejala/fenomena di permukaan bumi dan dampaknya terhadap gejala atau fenomena lain), lokasi (komponennya arah dan jarak), tempat, (aspek kajiannya: site dan situasi), serta konsep interaksi dan interelasi, baik yang bersifat alami ataupun fenomena sosial budaya. Bentuk mobilitas penduduk bukan untuk menetap diantaranya disebut *comuter* atau penglaju.

Merujuk pada pendapat Bintarto (1983) mengenai teori interaksi kota, yang membahas pula permasalahan penglaju atau *comuter*, bahwa fenomena penglaju di kota-kota besar adalah bagian dari adanya interaksi dan itu ditunjukkan dengan hiruk-pikuknya transportasi, inilah yang menjadikan suatu kota hidup, karena menurut Alexander, bahwa transportasi diibaratkan suatu sistem peredaran dunia (*the world circulation system*) *bagaikan sistem peredaran darah dalam tubuh yang membuat manusia hidup dan beregerak*. Sebagian besar penglaju adalah kaum pekerja, pelajar, dan pedagang. Para penglaju melakukan mobilitas untuk menjalani dan menopang kehidupannya, yang akhirnya akan akan mendorong mereka untuk bergerak. Hal ini, dianggap wajar, karena suatu kota lebih baik dalam hal pembangunan. Pembangunan selama ini terlalu berorientasi pada lokasi yang memiliki pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Namun demikian pertumbuhan ekonomi tersebut belum menjamin adanya pemerataan pendapatan diantara kelompok-kelompok masyarakat yang menikmatinya.

Terjadinya kesenjangan pendapatan antara masyarakat menimbulkan berbagai dampak negatif terhadap kehidupan sosial masyarakat. Karena fokus pada penelitian ini adalah pada para penglaju yang berprofesi sebagai pekerja atau pegawai. Berdasarkan hasil penelitian alasan orang melakukan mobilitas dikarenakan mencari pendapatan yang lebih dibanding bila bekerja di wilayah asalnya yaitu Bandung Selatan. Mencari pekerjaan di luar wilayah Bandung Selatan menjadi suatu tuntutan, sebab mereka beranggapan bahwa bila tetap tinggal dan bekerja di kampung halamannya guna mencukupi kebutuhan sehari-hari, inilah yang menyebabkan lahirnya fenomena penglaju dari Kawasan Bandung Selatan menuju kota Bandung.

Kata Kunci: *Penglaju/Comuter*

A. Pendahuluan

Sunardi (2006) dalam bukunya Bunga Rampai Permasalahan Kota dan Daerah (2006), menyatakan bahwa keberadaan kota yang lengkap dengan berbagai fasilitas dan

laju pembangunan yang lebih tinggi adalah untuk memberikan kenyamanan bagi warganya, salah-satunya adalah adanya jaringan jalan untuk transportasi. Salah-satu permasalahan di Kota menurutnya adalah *Equality* agar setiap warga diperlakukan

secara adil memiliki akses setara terhadap setiap aset yang ada di kota dan daerah, yang berupa antara lain perumahan, pendidikan, kesehatan, lapangan kerja, sarana dan prasarana lingkungan.

Pembangunan yang lebih berpusat pada wilayah perkotaan mengakibatkan ketimpangan antara kota dan desa, namun berdasarkan latar belakang perkembangan suatu kota akan menjadi besar dan hidup karena ditopang oleh desa-desa yang ada di daerah sekitarnya. Interaksi kota dan desa menurut Bintarto (1983), bahwa kota pada dasarnya merupakan pusat kegiatan dalam lingkup wilayah yang lebih luas. Peranan kota sebagai pusat kegiatan dalam suatu wilayah, baik nasional maupun lokal, diantaranya sebagai pusat pelayanan pemerintah, pusat perdagangan, pusat pendidikan dan sebagainya menjadi sangat terasa dengan adanya interaksi atau keterkaitan antara kota. Fungsi kota dalam interaksi dengan daerah diantaranya mewujudkan integrasi spasial, karena manusia dan kegiatannya terpisah-pisah dalam ruang, memungkinkan adanya diferensiasi dan spesialisasi dalam system perkotaan, sebagai wahana untuk pengorganisasian kegiatan dalam ruang, dan mengfalisasi serta menyalurkan perubahan-perubahan dari satu simpul ke simpul lainnya.

Hadiningsih, (1998:2) mengemukakan bahwa mobilitas penduduk dilator belakang oleh beberapa hal antara lain kondisi fisik daerah, kondisi daerah, ekonomi, politik dan sistem budaya daerah setempat. Analisis dan perkiraan besaran dan arus migrasi merupakan hal yang penting bagi terlaksananya pembangunan manusia seutuhnya, terutama di era otonomi daerah ini. Apalagi jika analisis mobilitas tersebut dilakukan pada suatu wilayah administrasi yang lebih rendah daripada tingkat propinsi. Karena justru tingkat mobilitas penduduk baik permanen maupun nonpermanen akan tampak lebih nyata terlihat pada satuan unit administrasi yang lebih kecil seperti kabupaten, kecamatan dan desa atau kelurahan. Penduduk dari daerah yang tingkat pertumbuhannya kurang akan

bergerak menuju ke daerah yang mempunyai tingkat pertumbuhan yang lebih tinggi dari daerah yang kurang.

Penduduk yang selalu melakukan mobilitas untuk memperoleh keperluan agar terpenuhinya kebutuhan, baik berupa material maupun nonmaterial. Hal ini lah yang menjadi alasan mengapa kota Bandung menjadi salah-satu tujuan para penglaju dalam mobilitasnya. Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas maka, penulis tertarik untuk mengadakan penelitian yang berjudul “Terjadinya Migrasi Penglaju (*Comuter*) Bandung Selatan Ke Kota Bandung” dengan pertanyaan penelitian sebagai berikut: Apa yang menjadi latar belakang terjadinya migrasi penglaju masyarakat dari Kawasan Bandung Selatan ke kota Bandung dan bagaimana dampaknya terhadap perkembangan dan pembangunan wilayah Kawasan Bandung Selatan?

Secara rinci tujuan penelitian yang dilakukan adalah ingin mengetahui penyebab yang menjadi latar belakang terjadinya migrasi penglaju masyarakat dari Kawasan Bandung Selatan ke kota Bandung dan dampaknya terhadap perkembangan dan pembangunan wilayah Kawasan Bandung Selatan. Sedangkan manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1) Sebagai bahan masukan bagi masyarakat dan pemerintah Pemerintah Kabupaten Bandung dalam hal pembangunan guna mengurangi mobilisasi penglaju.
- 2) Sebagai bahan informasi bagi masyarakat tentang dampak dari fenomena penglaju masyarakat dari Bandung Selatan ke Kota Bandung.
- 3) Sebagai bahan masukan bagi pemerintahan Kawasan Bandung Selatan dan pemerintahan Kabupaten Bandung dalam mencari jalan keluar terbaik berdasarkan permasalahan yang ada.

B. Pembahasan

1. Pengertian Migrasi dan Penglaju

Migrasi menurut Singowidjojo (2004:60) adalah perpindahan penduduk dari suatu tempat ke tempat yang lain, yang melewati batas politik negara maupun administrasi dengan tujuan untuk menetap. Sepadan dengan pendapat tersebut, Rusli (2012:136) mengemukakan bahwa migrasi adalah suatu bentuk gerak penduduk geografis, spasial atau teritorial antara unit-unit geografis yang melibatkan perubahan tempat tinggal yaitu dari tempat asal ke tempat tujuan. Sedangkan yang disebut dengan *comuter* (Bhs. Inggris) atau dalam bahasa Indonesia disebut dengan penglaju, merupakan bentuk perpindahan atau mobitas penduduk dari suatu tempat ke tempat lain dengan tujuan tidak menetap, atau tinggal untuk sementara waktu di daerah tujuan. Lokasi yang menjadi tujuan sebagian besar para penglaju adalah kawasan kota.

Pengertian Kota menurut Bintarto (1977;101), dalam arti sempit merupakan perwujudan geografis yang ditimbulkan oleh unsur-unsur fisiografis, sosial, ekonomi, politis dan kulturil yang terdapat insitu. Kombinasi antara kepadatan penduduk, *commuters* (penglaju) dan para pencari kerja membuat peran Kota Bandung sebagai pusat pelayanan regional harus mampu menyediakan pelayanan dasar bagi masyarakat Kota Bandung dan sekitarnya yang semakin meningkat. Di samping itu, adanya fenomena penglaju, menyebabkan jumlah penduduk pada siang hari lebih banyak, dibandingkan jumlah penduduk pada malam hari.

Pendekatan yang mengacu pada aspek sektoral dan spasial tersebut mendorong lahirnya konsep pengembangan wilayah perkotaan yang harus mampu meningkatkan efisiensi penggunaan ruang sesuai daya dukung, mampu memberi kesempatan kepada sektor untuk berkembang tanpa konflik dan mampu meningkatkan kesejahteraan secara merata. Konsep tersebut digolongkan dalam konsep pengembangan wilayah perkotaan yang

didasarkan pada penataan ruang. Kaitan dengan perihal diatas, ada tiga kelompok konsep pengembangan wilayah yaitu konsep pusat pertumbuhan, konsep integrasi fungsional dan konsep pendekatan desentralisasi (*Alkadri et all, Manajemen Teknologi Untuk Pengembangan Wilayah, 1999*). Konsep pusat pertumbuhan menekankan pada perlunya melakukan investasi secara besar-besaran pada suatu pusat pertumbuhan atau wilayah/kota yang telah mempunyai infrastruktur yang baik. Pengembangan wilayah di sekitar pusat pertumbuhan diharapkan melalui proses tetesan ke bawah (*trickle down effect*). Penerapan konsep ini di Indonesia telah melahirkan adanya 111 kawasan andalan dalam RT/RW.

Konsep integrasi fungsional mengutamakan adanya integrasi yang diciptakan secara sengaja diantara berbagai pusat pertumbuhan karena adanya fungsi yang komplementer. Konsep ini menempatkan suatu kota atau wilayah mempunyai hirarki sebagai pusat pelayanan relatif terhadap kota atau wilayah yang lain. Sedangkan konsep desentralisasi dimaksudkan untuk mencegah tidak terjadinya aliran keluar dari sumber dana dan sumberdaya manusia.

Pendekatan tersebut mempunyai berbagai kelemahan. Dari kondisi ini muncullah beberapa konsep untuk menanggapi kelemahan tersebut. Konsep tersebut antara lain *people center approach* yang menekankan pada pembangunan sumberdaya manusia, *natural resources-based development* yang menekankan sumberdaya alam sebagai modal pembangunan, serta *technology based development* yang melihat teknologi sebagai kunci dari keberhasilan pembangunan wilayah. Kenyataan menunjukkan bahwa aplikasi konsep tersebut kurang berhasil dalam membawa kesejahteraan rakyat.

Fenomena persaingan antar wilayah, tren perdagangan global yang sering memaksa penerapan sistem *outsourcing*, kemajuan teknologi yang telah merubah

dunia menjadi lebih dinamis, perubahan mendasar dalam sistem kemasyarakatan seperti demokratisasi, otonomi, keterbukaan dan meningkatnya kreatifitas masyarakat telah mendorong perubahan paradigma dalam pengembangan wilayah. Dengan semakin kompleksnya masalah tersebut dapat dibayangkan akan sangat sulit untuk mengelola pembangunan secara terpusat, seperti pada konsep-konsep yang dijelaskan di atas.

Pilihan yang tepat adalah memberikan kewenangan yang lebih besar kepada daerah untuk mengelola pembangunan di wilayahnya sendiri. Pembangunan ekonomi yang hanya mengejar pertumbuhan tinggi dengan mengandalkan keunggulan komparatif berupa kekayaan alam berlimpah, upah murah atau yang dikenal dengan *bubble economics*, sudah usang karena terbukti tak tahan terhadap gelombang krisis. Walaupun teori keunggulan komparatif tersebut telah bermetamorfose dari hanya memperhitungkan faktor produksi menjadi berkembangnya kebijaksanaan pemerintah dalam bidang fiskal dan moneter, ternyata daya saing tidak lagi terletak pada faktor tersebut (Alkadri *etal*, 1999). Kenyataan menunjukkan bahwa daya saing dapat pula diperoleh dari kemampuan untuk melakukan perbaikan dan inovasi secara menerus. Menurut Porter (1990) dalam Tiga Pilar pengembangan Wilayah (1999) keunggulan komparatif telah dikalahkan oleh kemajuan teknologi. Namun demikian, setiap wilayah masih mempunyai faktor keunggulan khusus yang bukan didasarkan pada biaya produksi yang murah saja, tetapi lebih dari itu, yakni adanya inovasi untuk pembaruan.

Suatu wilayah dapat meraih keunggulan daya saing melalui empat hal yaitu keunggulan faktor produksi, keunggulan inovasi, kesejahteraan masyarakat, dan besarnya investasi. Apabila dicermati maka paradigma pengembangan wilayah telah bergeser pada upaya yang mengandalkan tiga pilar yaitu sumberdaya alam, sumberdaya manusia

dan teknologi. Ketiga pilar tersebut merupakan elemen internal wilayah yang saling terkait dan berinteraksi membentuk satu sistem.

Hasil interaksi elemen tersebut mencerminkan kinerja dari suatu wilayah. Kinerja tersebut akan berbeda dengan kinerja wilayah lainnya, sehingga mendorong terciptanya spesialisasi spesifik wilayah. Dengan demikian akan terjadi persaingan antar wilayah untuk menjadi pusat *spatial network* dari wilayah-wilayah lain secara nasional. Namun pendekatan ini mempunyai kelemahan yang antara lain apabila salah didalam mengelola *spatial network* tadi tidak mustahil menjadi awal dari proses disintegrasi. Untuk itu harus diterapkan konsep pareto pertumbuhan yang bisa mengendalikan keseimbangan pertumbuhan dan dikelola oleh Pemerintah Pusat.

2. Intergrasi Kawasan Pertumbuhan Perkotaan

Kawasan perkotaan di Indonesia tumbuh secara dinamis sejalan dengan dinamika perkembangan demografis, ekonomi dan fisik-spaial. Secara fisik kota tumbuh ekspansif ke arah luar/pinggiran bahkan melampaui batas wilayah administasi Kota. Dikaitkan dengan keterbatasan daya dukung, terutama lahan dan sumber daya air, kebutuhan sarana-prasarana dasar perkotaan yang semakin meningkat menjadi persoalan yang semakin serius untuk ditangani.

Ditinjau dari aspek spasial, struktur dan pola pemanfaatan ruang kota/kawasan perkotaan yang terbentuk cenderung bersifat ekspansif dan menunjukkan gejala urban sprawl yang semakin tidak terkendali, mengkonversi lahan-lahan pertanian subur dengan berbagai dampaknya. Hal ini jelas jauh berbeda dengan konsep dan prinsip *compact city* atau pendekatan kompaksi perkotaan (*urban compaction*) yang diyakini di negara-negara maju mencerminkan kota yang berkelanjutan. Namun dalam konteks

negara berkembang, debat mengenai pengembangan *compact city* adalah sejauhmana konsep tersebut dapat diterapkan padahal kota-kota di negara berkembang kondisinya jauh berbeda dengan di negara maju, sebagai manifestasi proses urbanisasi dan perkembangan perkotaan yang berbeda pula.

Kajian empirik yang menyangkut relevansi penerapan kompaksi perkotaan di Indonesia dalam kaitannya dengan aspek keberlanjutan perkotaan dapat dikatakan belum pernah dilakukan secara khusus. Dalam kondisi seperti itu, perumusan kebijakan yang menyangkut rencana struktur dan pola ruang kota yang sebagian telah mengarah pada penerapan konsep *compact city*, seperti banyak dilakukan dalam perencanaan pembangunan perkotaan, sebenarnya cenderung bersifat spekulatif karena tidak/ belum didukung hasil kajian empirik yang memadai. Dalam hal ini pemahaman terhadap relevansi kompaksi perkotaan untuk diterapkan serta potensi dan kendala penerapannya belum menjadi landasan bagi pengembangan kebijakan perencanaan tata ruang kota.

Dalam konteks di atas, yang menjadi persoalan dalam pekerjaan ini adalah belum adanya kajian empirik tentang kompaksi perkotaan sebagai struktur dan pola ruang kawasan perkotaan berkelanjutan yang didasarkan pada keterkaitan antara bentuk perkotaan (*urban form*) dengan keberlanjutannya secara ekonomi, sosial dan lingkungan. Secara konseptual, kompaksi perkotaan (*urban compaction*) merupakan alternatif atau strategi untuk mewujudkan stuktur dan pola ruang kawasan perkotaan yang berkelanjutan.

Penerapannya dalam konteks pertumbuhan fisik/ kawasan terbangun saat ini di berbagai kota besar atau Kawasan Pertumbuhan Perkotaan yang cenderung ekspansif dengan pola *sprawl* yang tidak terkendali, mempunyai potensi untuk mengurangi *ecological footprint*, terutama yang disebabkan oleh segregasi spasial berbagai aktivitas perkotaan dan

implikasinya terhadap kebutuhan transportasi. Sasaran kompaksi perkotaan adalah:

1. Minimasi/reduksi footprint kota
2. Perlindungan terhadap penyusutan lahan pertanian
3. Peningkatan penggunaan transportasi umum
4. Peningkatan efisiensi kawasan perkotaan
5. Pengurangan ketidakseimbangan perkembangan kawasan di pusat dan kawasan perumahan di pinggiran kota.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat diambil beberapa kesimpulan dalam penelitian ini antara lain.

1. Yang menjadi penyebab terjadinya *commuter* masyarakat dari Kawasan Bandung Selatan ke Kota Bandung merupakan upaya dari warga masyarakat untuk memperoleh pendapatan yang lebih layak dibanding apabila mereka bekerja di wilayah Kawasan Bandung Selatan
2. Dampak kegiatan migrasi terhadap perkembangan dan pembangunan di Kawasan Bandung Selatan adalah menjadi pemasok tenaga kerja bagi daerah perkotaan, terutama kota Bandung dan wilayah penyangganya, seperti Baleendah, Dayeuhkolot, Bojongsoang, Ciparay, Banjaran dan kecamatan lainnya yang lainnya. Namun dampak lainnya (negatif) juga timbul diantaranya kemacetan, permasalahan lingkungan, kebutuhan ruas jalan dan tempat parkir, kesenjangan sosial, sampai munculnya penyakit sosial seperti tindak kejahatan, pelacuran, dan lain-lain.
3. Dampak pembangunan bagi kawasan Bandung Selatan (Kabupaten Bandung) sebagai kawasan suburban atau hinterland bagi kota Bandung dalam hal tenaga kerja dan pasokan barang (komoditi). Jadi dampaknya adalah dalam hal pemenuhan kebutuhan ekonomi terutama masyarakat yang ada di Kota Bandung.
4. Alasan melakukan *commuter* juga bervariasi, mulai dari keinginan untuk mendapatkan penghasilan yang besar, mencari pengalaman kerja hingga untuk

membantu segi keuangan keluarga di kampung halaman.

5. Proses *commuter* ini akan tetap berlangsung, sebab lapangan pekerjaan bagi masyarakat di Kawasan Bandung Selatan tidak akan dapat tertampung seluruhnya. Namun fenomena ini merupakan sisi baik untuk masukan bagi pemerintah di Kabupaten Bandung dalam hal pembangunan, membuka lapangan pekerjaan yang lebih banyak, serta pembinaan masyarakat dalam hal kewirausahaan.

C. Penutup

Fenomena penglaju dari Kawasan Bandung Selatan ke Kota Bandung menyebabkan dampak baik positif ataupun negatif, namun dalam hal ini peneliti ingin memberikan perhatian yang dapat penulis berikan yang dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Sudah waktunya pemerintah Kabupaten Bandung mencari solusi jangka panjang yang berkaitan dengan masalah ketersediaan lapangan pekerjaan, pendidikan, dan pengadaan fasilitas yang semakin baik, hingga masyarakat Kawasan Bandung Selatan tidak perlu ke Kota Bandung dan laju mobilitas penduduk (penglaju) akan semakin berkurang.
2. Kesiapan pemerintah Kawasan Bandung Selatan untuk menjadikan masyarakatnya terdidik dan terlatih mutlak diperlukan, sehingga hal tersebut akan berdampak pada penambahan devisa dan pendapatan asli daerah (PAD) Kawasan Bandung Selatan. Hal ini semestinya mulai dapat dirintis dari sejak dini, sehingga pemerataan kesejahteraan masyarakat Kawasan Bandung Selatan akan segera terwujud.
3. Untuk merealisasikan program-program di atas, maka pemerintah Kawasan Bandung Selatan dapat merangkul perusahaan Multi Nasional seperti Indonesia Power yang melakukan kegiatan eksplorasi di wilayah Kawasan Bandung Selatan, sehingga bentuk

kepedulian sosial dari perusahaan besar (CSR) dapat dinikmati secara merata oleh masyarakat Kawasan Bandung Selatan.

4. Diharapkan pemerintah Kawasan Bandung Selatan dan pemerintah Kabupaten Bandung dapat mensosialisasikan pentingnya membangun wilayahnya sendiri, sehingga potensi masyarakat usia produktif dapat tersalurkan dan hasilnya dapat dinikmati oleh seluruh masyarakat Kawasan Bandung Selatan.

Daftar Bacaan

- Austin, Honey & Eagle, 1987. *Human Geography*. Boulevard: West Publishing Company.
- Bintarto, 1983. *Interaksi Desa Kota*. Yogyakarta: UpSpring.
- _____, 1980. *Geografi Perkotaan*. Yogyakarta: UpSpring.
- _____, 1977. *Geografi Desa*. Yogyakarta: UpSpring.
- _____, 1977. *Geografi Sosial*. Jogjakarta: Spings UGM.
- Daldjoeni, N. 1992. *Geografi Baru Organisasi Keruangan dalam Teori dan Praktek*, Alumni, Bandung
- _____. (1998). *Geografi Desa dan Kota*, Alumni, Bandung
- Carter, Harold. 1995. *The Study of Urban Geography*. London: Arnold.
- Gerald, Suttles, 1974. *The Social Order of Slum*. London.
- Johnson, 1972. *Urban Geography*. New York: Pargomon.
- Mubyarto, 1983. *Pembangunan Perdesaan*. Jakarta: LP3ES.
- Daldjoeni, N., 1998. *Geografi Kota Desa*. Bandung: Alumni.
- Northan Ray, M., 1980. *Urban Geography*. New York: Willey & Sons.



Pacione, 1984. *Rural Geography*. London:
Harper & Row Publishers.

_____, 1983. *Progress in Rural
Geography*. London: Grown
Helm.

SK Mendagri thn 1978. *Pengklasifikasian
Desa di Indonesia*.

Mendagri RI No. 4/1980 tentang Wilayah
Perkotaan