

BAB IV

DATA

IV.1. Gambaran Umum Kecamatan Cimanggis

IV.1.1. Kondisi Geografis Kecamatan Cimanggis

Cimanggis merupakan salah satu Kecamatan yang berada di Kota Depok, Jawa Barat. Kecamatan Cimanggis berada di wilayah timur Kota Depok. Kecamatan Cimanggis membawahi enam kelurahan (lihat gambar IV.1) yang terdiri dari Kelurahan Pasir Gunung Selatan, Kelurahan Tugu, Kelurahan Mekarsari, Kelurahan Cisalak Pasar, Kelurahan Curug, dan Kelurahan Harjamukti. Dengan luas 1.974,98 Ha, Cimanggis memiliki batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah utara berbatasan dengan Kelurahan Cibubur Kecamatan Ciracas Jakarta Timur, Kelurahan Kalisari Kecamatan Pasar Rebo Jakarta Timur, Kelurahan Pekayon Kecamatan Pasar Rebo Jakarta Timur, Kelurahan Pondok Ranggon Kecamatan Cipayung Jakarta Timur.
- Sebelah timur Berbatasan dengan Kelurahan Jatikarya Kecamatan Jatisampurna Kabupaten Bekasi.
- Sebelah selatan berbatasan dengan Kelurahan Sukatani dan Kelurahan Leuwinanggung Kecamatan Tapos Kota Depok.
- Sebelah barat berbatasan dengan Kelurahan Cisalak Kecamatan Sukmajaya Kota Depok.

**Tabel IV. 1. Penggunaan Lahan (Ha) Menurut Penggunaannya
di Kecamatan Cimanggis Tahun 2013**

No.	Penggunaan Lahan	Kelurahan						Jumlah
		Curug	Harja- mukti	Cisalak Pasar	Mekarsari	Tugu	Pasir Gn. Selatan	
1.	Sawah	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.	Pekarangan	2,28	15,10	5,00	2,00	1,28	72,15	97,81
3.	Perumahan	109,00	403,60	130,00	256,00	401,69	71,30	1371,59
4.	Ladang	0,00	10,00	2,10	6,00	2,40	0,00	20,50
5.	Empang	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6.	Kuburan	3,00	5,10	2,00	4,00	7,30	2,50	23,90
7.	Lainnya	20,72	62,00	25,90	106,00	91,34	105,15	251,10
	Jumlah	185,00	495,80	165,00	374,00	504,01	251,10	1974,91

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Depok, 2014

IV.1. 2. Komposisi Penduduk Kecamatan Cimanggis

Semenjak ditetapkannya UU RI No. 15 tahun 1999 tentang pembentukan Kota Depok, terjadi perkembangan fungsi kota sesuai dengan potensinya. Kota Depok tidak hanya terdiri dari Kota Administratif Depok, tetapi juga meliputi wilayah-wilayah kecamatan yang terdiri dari enam wilayah kecamatan, dan 63 kelurahan serta memiliki 801 RW dan 4200 RT. Perkembangan Kota Depok diikuti pula dengan peningkatan jumlah penduduk yang cepat. Bila dilihat data perbandingan jumlah penduduk untuk setiap kecamatan yang ada di Depok, terlihat jumlah penduduk Kecamatan Cimanggis jauh lebih besar dibandingkan dengan kecamatan lainnya, yaitu sebanyak 273.040 jiwa dengan komposisi laki-laki sebanyak 138.275 jiwa dan perempuan 134.765 jiwa. Dilihat dari perkembangan jumlah penduduk, terlihat Kecamatan Cimanggis memiliki daya tarik tersendiri bagi penduduk pendatang. Hal ini tampak dari banyaknya lokasi-lokasi permukiman baru yang ada di sana.

Berdasarkan data dari Buku Kota Depok dalam Angka, pada tahun 2013, Kecamatan Cimanggis memiliki penduduk paling banyak di Kota Depok, yaitu 273.040 jiwa dengan kepadatan 12.867 jiwa/km². Sementara kelurahan dengan

jumlah penduduk dan kepadatan tertinggi di Kecamatan Cimanggis adalah Kelurahan Tugu.

Tabel IV. 2. Jumlah Penduduk, Luas Kelurahan & Kepadatannya di Kecamatan Cimanggis Tahun 2013

No.	Kelurahan	Jumlah Penduduk (jiwa)	Luas (km ²)	Kepadatan (Jiwa/Km ²)
1.	Curug	23513	2,04	11526
2.	Harjamukti	29677	5,68	5225
3.	Cisalak Pasar	26627	1,71	15571
4.	Mekarsari	55870	3,86	14474
5.	Tugu	99763	5,23	19075
6.	Pasir Gn. Selatan	37591	2,70	13922
	Jumlah	273040	21,22	12867

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Depok, 2014

IV.1.3. Kondisi Sosial Ekonomi Penduduk Kecamatan Cimanggis

Kehidupan penduduk Cimanggis memiliki kompleksitas yang cukup dinamis, berkaitan dengan posisi yang sangat strategis sebagai wilayah yang berdampingan langsung dengan Ibu Kota DKI Jakarta. Hal ini terlihat dari data perpindahan penduduk yang cukup signifikan. Jumlah penduduk Kecamatan Cimanggis per tahun 2013 mencapai 273.040 jiwa. Migrasi yang terjadi di kecamatan cimanggis berdasarkan data tahun 2014 jumlah penduduk pendatang 3097 jiwa, pindah 1993 jiwa, lahir 2196 jiwa dan mati 965 jiwa. Mata pencaharian di Kelurahan Tugu beragam (lihat Tabel IV.3). Meski Depok dikenal sebagai Kota Belimbing, namun berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa jumlah terbesar warga berprofesi sebagai pegawai, baik pegawai swasta maupun pegawai negeri sipil. Mata pencaharian sebagai petani hanya menduduki urutan kedua terakhir. Hal tersebut dikarenakan Kecamatan Cimanggis yang berkembang secara pesat, di mana banyak alih fungsi lahan-lahan pertanian berganti dengan permukiman penduduk. Migrasi yang tinggi juga menyebabkan semakin banyaknya masyarakat dari luar kawasan masuk dengan berbagai mata pencaharian.

Tabel IV. 3. Jumlah Penduduk Menurut Jenis Pekerjaan Utama di Kecamatan Cimanggis

No.	Jenis Pekerjaan Utama	Curug	Harja-mukti	Cisalak Pasar	Mekarsari	Tugu	Pasir Gn. Selatan	Jumlah
1.	Pertanian	325	205	46	52	265	27	627
2.	Wiraswasta/ Pedagang	1300	3130	4671	4812	17478	2522	33913
4.	Pengrajin / Industri Kecil	50	0	47	12	0	36	145
5.	Buruh	135	2142	4125	2502	7453	1735	18092
6.	PNS	1015	2445	330	1853	8671	746	18060
7.	TNI/POLRI	550	1913	147	164	6347	4239	13360
8.	PENSIUN/PURN	355	0	162	193	4961	164	5835
9.	PEG. SWASTA	1155	0	0	0	28424	0	29579
10.	LAINNYA	545	2917	4101	5969	8458	210	22200
	Jumlah	5137	12752	13629	15557	82057	9679	138811

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Depok, 2014

IV.2. Kawasan Perbatasan Cimanggis - Cibubur

Cibubur sesungguhnya adalah nama salah satu kelurahan yang berada di Jakarta Timur. Secara administratif kelurahan ini berbatasan dengan Kota Depok dan Kota Bekasi. Di kawasan perbatasan DKI Jakarta dan Jawa Barat ini tumbuh pesat pusat-pusat bisnis dan permukiman-permukiman, terutama di seputar jalan Nasional alternatif Cibubur atau yang sering disebut Jalan Trans Yogie. Jalan Transyogi membentang dari *Exit* Tol Cibubur (jalan Tol Jagorawi) sampai Cileungsi, Bogor. Hal ini menyebabkan penamaan Cibubur melampaui batas wilayah administratif resminya. Di daerah-daerah sekitar sepanjang Jalan Alternatif Transyogi, memilih menyematkan Cibubur sebagai nama wilayah mereka (lihat gambar IV.2). Walaupun secara administratif jalan alternatif cibubur itu masuk ke berbagai daerah administrasi pemerintahan, seperti kelurahan Harjamukti, Kecamatan Cimanggis Depok, Kec. Jatisampurna Kota Bekasi, dan Kecamatan Ciracas, Jakarta Timur. Jalur Transyogi sendiri makin terkenal setelah mantan Presiden Republik Indonesia, Susilo Bambang Yudhoyono diketahui bermukim di kawasan tersebut, tepatnya di Cikeas Kabupaten Bogor.



Gambar IV. 2. Sebuah Pusat Perbelanjaan dan iklan perumahan yang memakai nama Cibubur namun berlokasi di Jatisampurna, Bekasi.

Bukan hanya ke arah Cileungsi nama Cibubur dipakai hampir sepanjang jalan sampai batas jembatan Cikeas, tetapi juga di Jalan Radar Auri, Cimanggis yang berbatasan langsung dengan Cibubur (lihat Gambar IV.3). Dapat ditemui di sepanjang jalan Radar Auri, beberapa permukiman menyematkan kata Cibubur pada nama perumahannya sekalipun sebenarnya masuk Kecamatan Cimanggis, Depok. Spanduk promosi permukiman baru pun banyak menuliskan alamat mereka ‘Jalan Radar Auri, Cimanggis, Cibubur’. Padahal seharusnya ‘Jalan Radar auri, Cimanggis, Depok’



DESKRIPSI PERUMAHAN
Green Cibubur Residence, Perumahan sistem cluster di kawasan strategis Cimanggis, Depok.

Gambar IV. 3. Kiri : Gerbang Perumahan Pondok Cibubur, yang berlokasi di Cimanggis, Depok. Kanan : Iklan Perumahan Cluster Green Cibubur Residence, berlokasi di Cimanggis, Depok

Bagi warga perbatasan, akses utama menuju dan dari Jakarta adalah melalui Tol Jagorawi. Setelah keluar pintu Tol Cibubur sampai dengan Jalan Alternatif Transyogi, kita dapat menyaksikan berbagai macam bangunan, seperti pom bensin, dan bermacam-macam restoran. Begitu pula pusat perbelanjaan dan ruko.

Ada Cibubur Point, Plaza Cibubur, Cibubur Times Square, dan Mal Ciputra Gran. Di Seberang jalan tol terdapat Mal Cibubur Junction yang berseberangan dengan pertigaan Taman Bunga Wiladatika. Selain itu dapat ditemui rumah sakit, sekolah internasional, sarana olahraga, seperti golf dan pusat kebugaran. Semuanya berkumpul di sekitar tol Cibubur dan wilayah sekitarnya.

Memasuki wilayah Depok dan Bogor, dapat ditemui belasan perumahan yang berjejer di kiri dan kanan jalan. sebagaimana nama memakai nama asing, seperti Mahogany Residence, Raffles Hills, Taman Laguna, Citra Gran, Cibubur Residence, Legenda Wisata, dll. Hingga kini para pengembang masih memburu lahan perumahan. Harga tanah di kawasan Cibubur melonjak. Muncul citra elite setelah mantan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menggunakan jalan alternatif Cibubur menuju rumahnya di Cikeas. Pertumbuhan populasi semakin membengkak seiring dengan penambahan perumahan.

Pertumbuhan kota yang semakin pesat membuat kawasan Cibubur semakin sesak. Apalagi kepadatan penduduk tidak diimbangi sarana transportasi. Tol Jagorawi yang menjadi satu-satunya akses menuju Jakarta tidak dapat menampung sebagian besar warga kawasan Cibubur yang bekerja di Jakarta. Akibatnya kemacetan lalu lintas mendera setiap jam berangkat pagi hari dan jam pulang kerja di sore hari. Titik kemacetan menyebar di sekitar Jalan Buperta, Jalan Transyogi, Jalan Taman Bunga, hingga ke Jalan Raya Bogor.

IV.3. Profil Warga Perbatasan Cimanggis-Cibubur

Pada saat dilakukan observasi dan wawancara di pertigaan Taman Bunga Wiladatika diperoleh data bahwa mereka yang menunggu bus maupun omprengan di tempat ini bertempat tinggal di sekitar Cibubur. Namun kebanyakan dari mereka mengaku berasal dari Cimanggis. Hal ini tidak mengherankan mengingat Kecamatan Cimanggis adalah salah satu kawasan yang langsung berdampingan dengan Cibubur. Bagi warga yang tinggal di perbatasan Cimanggis-Cibubur, mereka juga memanfaatkan Tol Jagorawi sebagai akses menuju dan dari Jakarta. Adapun tiga kelurahan di Cimanggis yang berbatasan langsung dengan Cibubur adalah Kelurahan Cisalak Pasar, Kelurahan Harjamukti, dan Kelurahan Mekarsari.

Di Kecamatan Cimanggis sendiri kini dipadati permukiman warga. Baik hunian kompleks maupun perkampungan. Namun kini perkampungan sudah hampir sedikit jumlahnya, tergantikan oleh perumahan *cluster*. Rumah *cluster* adalah *trend* baru hunian warga, dimana perumahan berada dalam suatu lingkungan yang dibatasi oleh pagar yang tinggi dengan sistim pengamanan yang baik, misalnya tersedia pos satpam dan untuk di dalam lingkungannya sendiri desain rumah seragam dan tidak menggunakan pagar. *Cluster* merupakan konsep perumahan tertutup (*cluster*) yang hanya menggunakan satu akses (*gate*) untuk keluar dan masuk. Penerapan satu akses ini memungkinkan semua mobilitas yang terjadi di dalam cluster tersebut dapat dipantau oleh petugas keamanan.²⁷ Berbeda dengan kompleks perumahan lama yang ditandai dengan banyaknya jumlah rumah dan terdiri dari beberapa kelompok Rukun Tetangga (RT), *cluster* di Cimanggis biasanya hanya terdiri dari lima belas sampai tiga puluh rumah. Bahkan di tengah perkampungan kini sudah banyak dibangun rumah-rumah ala *cluster*. Rumah jenis ini banyak menarik minat keluarga-keluarga muda, karena biasanya harganya tidak terlalu mahal, atau persyaratan *downpayment* tidak terlalu memberatkan calon pembeli.

Warga yang tinggal di *cluster* ataupun kompleks perumahan biasanya bukanlah penduduk asli Cimanggis. Mereka adalah warga pendatang yang berasal dari berbagai daerah di Indonesia. Kebanyakan dari mereka bekerja dan berkantor di Jakarta. Harga rumah dan tanah yang relative tinggi di DKI Jakarta membuat mereka akhirnya memilih pinggiran Jakarta untuk bertempat tinggal. Warga pendatang yang tinggal di perumahan atau rumah *cluster* kebanyakan berada pada kelas sosial ekonomi menengah. Hampir di setiap rumah memiliki kendaraan pribadi, minimal satu mobil. Warga Cimanggis juga banyak yang berasal dari DKI Jakarta. Biasanya mereka ini adalah korban penggusuran lahan yang dilakukan oleh Pemprov DKI Jakarta, sehingga mereka harus pindah ke pinggir kota.

²⁷ *Sesuaikan Fungsinya*, <http://deltaharmoni.blogspot.com/> diakses tanggal 20 September 2014

Sementara itu, penduduk asli Cimanggis sendiri terlihat semakin tergusur oleh warga pendatang. Mereka kini banyak bermukim di perkampungan. Penduduk asli yang dulu adalah pemilik tanah kemudian menjual tanahnya ke pengembang perumahan, kini banyak bekerja sebagai tukang ojek, keamanan kompleks perumahan, tukang ledeng, dan pembantu rumah tangga. Adapun warga yang masih memiliki tanah biasanya membangun rumah petak untuk dikontrakkan. Sebagian warga asli juga ada yang menjadi karyawan di pabrik-pabrik terdekat yang ada di sepanjang Jalan Raya Bogor.

IV.3.1. Aktivitas Berangkat Kerja Warga Perbatasan Cimanggis-Cibubur

Berdasarkan wawancara yang dilakukan pada warga Cimanggis yang menunggu bus di pertigaan Cibubur, didapat keterangan mengenai aktivitas berangkat kerja mereka. Jam masuk kantor mereka antara pukul 07.00 sampai pukul 08.00 pagi. Mereka mengaku mulai beraktivitas pukul 04.00 atau 04.30 pagi. Biasanya kaum ibu bangun lebih pagi karena mereka harus menyiapkan keperluan keluarga sebelum berangkat ke kantor. Setelah itu mereka menuju ke pertigaan Taman Bunga Cibubur, baik untuk naik omprengan ataupun bus lain.

Kantor tempat bekerja mereka antara lain berada di kawasan Jakarta Selatan seperti Kuningan, SCBD; kawasan Jakarta Pusat seperti Jl. MH Thamrin dan Jl. Sudirman; kawasan Jakarta Barat seperti Slipi dan Palmerah. Penglaju pengguna angkutan umum ini berasal dari beragam profesi, antara lain Pegawai Negeri Sipil, karyawan bank, karyawan rumah sakit, guru, dll.

Menurut pengakuan mereka perjalanan dari rumah ke tempat menunggu bus membutuhkan waktu sekitar 5-20 menit menggunakan angkutan kota atau ojek ataupun motor yang kemudian dititipkan di tempat parkir taman bunga wiladatika. Setelah itu mereka menunggu bus di pertigaan Taman Bunga Wiladatika. Waktu tunggu bus kurang lebih lima belas sampai tiga puluh menit. Setelah naik bus perjalanan menuju kantor memakan waktu satu setengah hingga dua jam. Mereka mengatakan bahwa mereka berusaha sepagi mungkin untuk berangkat ke kantor, karena jika mereka terlambat berangkat misalnya lima belas menit dari jam biasa

mereka berangkat, maka perbedaan waktu tiba di kantor bisa mencapai setengah sampai satu jam dari waktu mereka biasa tiba.

Jam pulang kantor antara pukul 16.00 wib -18.00 wib. Dibandingkan dengan berangkat bekerja, perjalanan pulang kantor lebih berat. Jam pulang kantor yang rata-rata berbarengan ini menyebabkan kemacetan yang di berbagai ruas jalan di Jakarta menuju kota-kota penyangga. Waktu yang dibutuhkan dari kantor untuk kembali ke rumah menurut pengakuan mereka sekitar dua sampai dua setengah jam namun bisa lebih panjang lagi waktu yang dibutuhkan jika hujan lebat turun.

Mereka mengaku tiba di rumah sekitar pukul 18.00 – 21.00 WIB.

“Sebenarnya kalo berangkat sih nggak begitu capek ya asal kitanya mau bangun pagi, berangkat pagi. Tapi kalo pulang itu yang berat mbak. Mana kita abis kerja seharian di kantor, terus pulang masih harus ngelewatin macet. Rasa capek berkali-kali lipet.”

Kegiatan berangkat pagi-pagi sekali dan pulang larut malam karena jarak tempuh yang jauh dan terjebak macet sudah menjadi kondisi yang mereka hadapi setiap hari. Total waktu yang diperlukan untuk perjalanan menuju dan dari kantor adalah lima jam dalam kondisi normal. Para komuter mengaku sudah pada titik tidak bisa mengeluh dan hanya pasrah menerima keadaan. Menurut mereka, rencana pemerintah hanya jalan di tempat sementara mereka harus tetap berangkat kerja setiap hari.

“Ya kalo dibilang capek ya pasti capek. Tapi ya disabar-sabarin aja mbak heheheh. Sebenarnya kalo berangkat sih nggak begitu capek ya asal kitanya mau bangun pagi, berangkat pagi. Tapi kalo pulang itu yang berat mbak. Mana kita abis kerja seharian di kantor, terus pulang masih harus ngelewatin macet. Rasa capek berkali-kali lipet. Tapi ya gimana lagi ya heheheh kita kah Cuma orang kecil, Cuma bisa ngeluh gitu kan. Nggak bisa berbuat apa-apa juga. yah yang penting sih dikasih sehat aja kan ya mbak.”

Durasi perjalanan dan pekerjaan di kantor membuat jam tidur komuter berkurang, sehingga bisa tidur adalah cara yang paling diharapkan para komuter saat mengisi

waktu di perjalanan. Namun pada kenyataannya, jika mereka menggunakan bus resmi keinginan tersebut sulit menjadi kenyataan. Jumlah pekerja di Jakarta tidak sebanding dengan jumlah tempat duduk di angkutan umum. Panjangnya waktu di jalan menjadi alasan orang untuk saling berebut tempat duduk. Setiap orang mendahulukan kepentingan pribadi. Tidak ada lagi istilah *ladies first*, atau memberikan tempat duduk kepada manula. Ibu hamil pun sering tidak mendapatkan tempat duduk.

“Huu boro-boro Mbak. Dulu aja saya hamil jarang banget dikasi duduk kalo di bis. Orang sekarang mah tega-tega banget.”

Sedikitnya jumlah tempat duduk juga membuat penumpang dan sopir menjadi kreatif. Mesin bus yang berada di samping sopir diberi alas berupa karet atau busa sehingga bisa ditempati, hanya saja jika duduk di sini kita harus bisa menahan panas yang berasal dari mesin. *Dashboard* bus yang cukup luas juga dijadikan tempat duduk alternatif, sehingga penumpang yang duduk di sini dengan punggung menempel dengan kaca dan pintu bus terbuka lebar di salah satu bagian.

Pada setiap orang yang diwawancarai, hampir semua mengaku memiliki kendaraan pribadi, baik motor maupun mobil. Mereka beralasan menggunakan angkutan umum agar dapat menghemat pengeluaran dan tidak terlalu melelahkan. Sementara bagi pengguna omprengan memberikan alasan bahwa dengan omprengan mereka dapat menghemat tenaga dan mengurangi stress dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi.

Meskipun merasakan penat yang luar biasa dengan kegiatan seharian bekerja dan menghabiskan waktu di perjalanan serta betapa beratnya menjalani kehidupan sebagai seorang penglaju, namun susahnyanya memperoleh pekerjaan pada saat ini membuat mereka mengurungkan niat untuk berhenti bekerja atau mencoba beralih profesi menjadi wirausahawan.

IV.4. Pilihan Moda Transportasi Formal bagi Warga Kecamatan Cimanggis Menuju Jl. Jend. Sudirman / Jl. M.H. Thamrin, Jakarta Pusat

Kota Depok memiliki jalan utama yang menghubungkannya dengan DKI Jakarta, yaitu Jalan Raya Bogor, Jalan Margonda Raya, dan Jalan Cinere Raya. Jalan utama yang terdekat bagi warga Cimanggis adalah Jalan Raya Bogor dan Jalan Margonda Raya.



Gambar IV. 4. Peta Jalan Utama di Kota Depok, Jalan Raya Bogor & Jalan Margonda Raya

Untuk menuju ke pusat perkantoran Jl. Jend. Sudirman dan Jl. M.H. Thamrin, ada beberapa pilihan transportasi umum bagi komuter Cimanggis yaitu KRL *commuter line* lintas Bogor-Jakarta, bus lintas batas Depok-Jakarta maupun bus yang berasal dari Cileungsi, atau pun angkutan dalam kota yang mengantarkan penumpang ke terminal terdekat untuk kemudian berpindah moda transportasi lain yang mengantarkan mereka ke tujuan.

IV.4.1. Kereta Rel Listrik *Commuterline* lintas Bogor-Jakarta

Kereta Rel Listrik (KRL) *commuterline* adalah salah satu moda andalan komuter Kota Depok dalam menjalankan aktivitas berangkat dan pulang kerja. Di Depok ada empat stasiun pemberhentian KRL *commuterline*, yakni di Stasiun Depok, Stasiun Depok Baru, Stasiun Pondok Cina, dan Stasiun Universitas Indonesia. KRL *commuterline* beroperasi mulai pukul 04.00 WIB dari Bogor, sampai pukul 00.25 WIB dari Jakarta, dengan jumlah 266 (dua ratus enam puluh enam) perjalanan per hari. KRL juga menjadi transportasi alternatif yang memiliki keunggulan dari segi volume angkut dan konsumsi energi BBM. KRL dapat mengangkut 1500 orang dengan kapasitas BBM 3 liter/km atau 0.002

liter/orang.²⁸ Pengguna kereta api meningkat jumlahnya setiap tahun dan menjadi andalan warga dalam mengurangi dan menghindari kemacetan (lihat Tabel IV.4). KRL adalah wujud angkutan murah yang dapat mengangkut ratusan orang dalam satu kalo perjalanannya. KRL juga dinilai cepat dibandingkan dengan moda transportasi darat, karena kereta api memiliki jalur khusus yang digunakannya sendiri.

Tabel IV. 4. Jumlah Penumpang KRL Jabodetabek Tahun 2006 - 2014

Tahun	Jumlah Penumpang KRL Jabodetabek (Ribu Orang)
Desember 2006	8774
Desember 2007	9895
Desember 2008	9695
Desember 2009	10738
Desember 2010	10694
Desember 2011	9777
Desember 2012	10438
Desember 2013	15278
Maret 2014	16909

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Depok, 2014

²⁸ Amaniah Wahidatul, Ayu Noviana, dkk, *Penggunaan Moda Angkutan Kereta Api dalam Mendukung Pembangunan di Bidang Sosial dan Ekonomi di Indonesia*, 2013, https://www.academia.edu/6205543/MAKALAH_TRANSPORTASI diakses 24 Oktober 2014



Gambar IV. 5. Suasana di Stasiun Depok

Meskipun banyak memiliki peminat, KRL dalam pengoperasiannya masih diwarnai berbagai permasalahan kompleks. Berdasarkan studi yang dilakukan Institut Studi Transportasi (Instran) tahun 2012 menyebutkan bahwa pelayanan KRL *commuterline* belum memuaskan. Ketidakpuasan masyarakat muncul karena kerap kali KRL mengalami keterlambatan dari jadwal yang seharusnya atau bahkan pembatalan keberangkatan. Hal yang juga dikeluhkan penumpang adalah kurangnya fasilitas penyediaan gerbong, sehingga penumpang KRL selalu padat (lihat Gambar IV.6). Kurangnya sistem keamanan dalam gerbong juga menjadi salah satu hal yang diresahkan penumpang, khususnya penumpang wanita terkait dengan kasus pelecehan seksual. Kasus seperti ini banyak terjadi pada jam-jam padat. Pada jam-jam berangkat dan pulang kerja, saat penumpang KRL perempuan dan laki-laki yang berdesakan di dalam KRL rawan sekali terjadi pelecehan seksual. Kasus ini banyak terjadi di KRL lintas Jakarta-Bogor karena pada rute tersebut memiliki volume penumpang terbanyak dibandingkan KRL Lintas Jabodetabek lainnya.



Gambar IV. 6. Suasana di KRL Commuterline Bogor – Jakarta

Sumber : http://data.tribunnews.com/foto/bank/images/krl_commuter_line.jpg

IV.4.2. Angkutan Umum Darat Depok - Jakarta

Trayek angkutan darat yang beroperasi di Kota Depok terdiri dari 21 trayek angkutan kota, 7 trayek AKDP (Antar Kota Dalam Propinsi) Bus Sedang, 11 trayek AKDP Bis Besar, 5 trayek AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) Bis sedang, 12 trayek AKAP Bis besar. Angkutan lintas batas yang menuju Jakarta, yang disediakan Dishub Kota Depok terkonsentrasi di sepanjang Jalan Raya Margonda. sehingga jika ingin menggunakan Bus, warga harus menuju Terminal Depok atau menunggu bus di Jalan Raya Margonda. Bus-bus lintas batas dari Depok yang melintas Jl. Sudirman & Jl. MH. Thamrin antara lain : PPD Patas 43 (Depok-Pasar Baru), PPD Patas 15 (Depok-Dukuh Atas), Bianglala Patas AC 102 (Depok-Tanah Abang), Steady Safe AC 46 (Depok-Tanah Abang). Pilihan ini bagi warga perbatasan Cimanggis-Cibubur tidak diminati, karena lokasi tempat tinggal dengan Jalan Margonda cukup jauh dan harus beberapa kali berganti angkutan, sehingga dianggap tidak efisien.

Bagi warga Cimanggis yang melewati akses Jalan Raya Bogor biasanya menggunakan angkutan umum dalam kota (angkot) kemudian transit di Terminal Kampung Rambutan atau Terminal bayangan UKI Cawang untuk berganti trayek. Di Terminal Kampung Rambutan tersedia bus Mayasari AC 70 (Kp. Rambutan-Tanah Abang) untuk menuju Jl. Jend. Sudirman dan Jl. MH. Thamrin. Akses Jalan

Raya bogor ini sangat padat di pagi hari, dikarenakan di sepanjang jalan tersebut terdapat beberapa sekolah, pasar tradisional, dan terminal bayangan bus luar kota.

IV.4.3. Angkutan Umum Cileungsi

Selain dua jalan utama di Kota Depok di atas, warga perbatasan Cimanggis – Cibubur dapat menggunakan akses Tol Jagorawi. Akses ini yang paling terjangkau dari tempat tinggal mereka. Jika menggunakan jalur ini, maka angkutan resmi yang tersedia antara lain, bus lintas batas yang berasal dari Cileungsi. Mayasari Bakti AC 70B (Cileungsi-Tanah Abang) adalah bus yang melewati kawasan perkantoran Jl. Jend. Sudirman dan Jl. MH. Thamrin. Penumpang biasanya menunggu dan naik bus di pertigaan, tepat seberang pintu masuk Taman Bunga Cibubur. Berdasarkan pengamatan di lapangan, saat jam berangkat kerja, bus yang berasal dari Cileungsi ini menuju pintu tol Cibubur dan melintasi Taman Bunga Wiladatika, tempat para komuter Depok menunggu bus. Saat mereka naik bus ini, kondisi di dalam bus sudah padat, dan tidak dapat tempat duduk. Perjalanan menggunakan bus ini saat jam berangkat kerja dari Taman Bunga Wiladatika menuju Jakarta, ke Jl. Jend. Sudirman- Jl. MH. Thamrin, membutuhkan waktu $\pm 1,5 - 2$ jam. Di sepanjang jalan menuju Jakarta penumpang yang naik dari Taman Bunga Wiladatika kebanyakan terus berdiri sampai mereka turun dari bus. Hal itu terjadi karena hampir semua penumpang turun di lokasi yang relatif berdekatan.

Selain itu terdapat pula bus Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) Transjakarta yang berasal dari Cileungsi. APTB satu-satunya yang melintasi daerah ini adalah APTB Cileungsi – Blok M. Rute yang dilalui angkutan ini melewati sebagian Koridor 1, Koridor 9, Tol Jagorawi dan Jalan alternatif Transyogi. Dari Cileungsi menuju Jakarta, bus ini melewati sepanjang Jalan Alternatif Transyogi, dan pertigaan Taman Bunga wiladatika, tempat warga Cimanggis menunggu angkutan ke Jakarta, lalu masuk Tol Jagorawi melalui pintu masuk tol Cibubur. Sebelum masuk pintu tol, warga bisa naik angkutan ini dari mana saja, namun sesampainya di Jakarta penumpang hanya bisa turun di halte-halte Transjakarta.

Namun demikian, pada jam berangkat kerja, bagi penumpang yang naik di pertigaan Taman Bunga Cibubur moda transportasi ini kurang diminati, terutama oleh penumpang omprengan karena selain jeda waktu antar bus yang cukup lama, sesampainya di Taman Bunga pun biasanya bus sudah dipadati penumpang dari Cileungsi.

“Orang kan pengen nyari nyaman. APTB berapa? Dua belas ribu. Omprengan berapa? Delapan belas ribu. (bus) Junction berapa? Dua puluh ribu. Sekarang delapan belas dua puluh ribu orang udah nggak ngeliat. Selisih harganya itu, kebanyakan ya. Karena apa? Di (bus) Cibubur Junction orang bisa tidur naik mobil. Dan terasa nyaman. Belum pernah denger kejadian, itu baru setahun ya (di bus) Cibubur Junction, misalnya ada pencopetan, perampokan itu nggak pernah, karena penumpang sesuai seat. Kalo APTB bagus-bagus aja dengan catatan jumlahnya harus sesuai dengan kebutuhan. Ya sukur-sukur misalkan, APTB ini kan kaya Depok aja misalkan kan belum ada. Jadi pengembangan wilayah yang memungkinkan kita dari Cimanggis, oh ada alternatif dari Cibubur bisa, dari Depok bisa. Itu akan lebih bagus gitu. Memang kalo disini memang agak lumayan ya. Maksudnya, itu kan gantinya Blok M - Cileungsi kalo nggak salah itu kan? Itu agak lumayan. Tapi kalo sekarang semua orang mau berangkat semua jamnya sama. Misalnya masuknya jam Sembilan. Otomatis mereka di sini setengah tujuh udah pada naik bis, tetep aja penuh.”

Angkutan lainnya yang jumlahnya banyak tersedia di Cibubur adalah angkot 121 (rute Cileungsi-Terminal Kampung Rambutan) dan angkutan Elf 56 (rute Cibubur-Cawang) (lihat Gambar IV.7). Dengan menggunakan kedua moda ini, penumpang harus mengganti angkutan untuk menuju kawasan Jl. Sudirman - Jl. MH. Thamrin. Dua moda transportasi ini yang dipilih dan dimasukkan dalam pembahasan sebagai moda pembanding dengan omprengan. Dua moda ini dipilih karena keduanya memiliki titik awal keberangkatan yang sama dengan

omprengan. Kemudian di pagi hari di sekitar pertigaan Taman Bunga Wiladatika terlihat banyak sekali jumlah kendaraan kedua angkutan ini berjejer menunggu penumpang, namun terlihat sedikit warga yang menggunakannya.



**Gambar IV. 7. Kiri : Angkot 121 (Kp. Rambutan-Cileungsi),
Kanan : Angkot Elf 56(Cibubur-Cawang)**

IV.4.4. Bus Cibubur Junction

Angkutan umum lain yang biasa digunakan warga Cimanggis dan Cibubur adalah Bus Cibubur Junction. Angkutan ini memiliki pangkalan di halaman pusat perbelanjaan Cibubur Junction. Pusat perbelanjaan ini berseberangan dengan Taman Bunga Cibubur. Bus ini mulai beroperasi pada September 2012 lalu.



Gambar IV. 8. Bus Cibubur Junction

Sumber :<http://edorusyanto.files.wordpress.com/2012/09/bus-cibubur-junction-cibubur.jpg>

Bus ini melayani rute dari pusat perbelanjaan Cibubur Junction, Jakarta Timur ke pusat perbelanjaan lain di Jakarta Pusat, Jakarta Selatan, dan Jakarta Barat yaitu

FX Senayan, Sudirman Central Business District (SCBD), Gajah Mada Plaza, Plaza Semanggi, dan Mangga Dua. Terdapat tujuh armada bus berukuran sedang, enam bus untuk rute ke pusat-pusat bisnis di atas dan satu bus khusus untuk rute Cibubur Junction-Kota Wisata. Bus ini beroperasi mulai pukul 05.00 pagi hingga pukul 21.30 malam. Tarif untuk menggunakan bus ber-AC ini adalah Rp. 20.000/penumpang. Sedangkan ukuran bangkunya masing-masing dua *seat* untuk satu lajur.

Dari semua angkutan umum formal yang melintas di Taman Bunga Cibubur, bus inilah yang dapat dikatakan paling nyaman. Karena jumlah penumpang yang menumpang pada bus ini disesuaikan dengan jumlah kursi yang ada. Artinya semua penumpang mendapatkan tempat duduk, tidak ada penumpang berdiri. Selain itu di dalam bus ini juga bebas dari pedagang asongan yang biasanya ada di bus-bus reguler. Bus ini pun memiliki jadwal keberangkatan yang pasti.

Beberapa penumpang ompengan mengaku juga pernah menggunakan angkutan ini. Dan mereka semua setuju dengan kenyamanan yang dapat difasilitasi angkutan ini. Sayangnya, jumlah armada yang sedikit membuat kapasitas angkut terbatas terutama pada jam-jam berangkat kerja. Hal tersebut membuat para komuter kembali pada pilihan menggunakan omprengan. Selain itu menurut penumpang omprengan, waktu tempuh ke kantor masih unggul omprengan dibandingkan dengan Bus Cibubur Junction.

“Sebenarnya ada, kaya bis cibubur junction ini udah ada. jam berangkatnya malah pasti dia. Apalagi kalo saya berangkat siang, misalnya berangkat jam sepuluh lima belas. Itu pasti mereka berangkat. Berapa pun penumpangnya berangkat.”

IV.5. Omprengan Cibubur

IV.5.1. Sejarah Omprengan Cibubur

Berdasarkan keterangan dari beberapa informan, baik pengguna maupun dari pengemudi omprengan, tidak diketahui kapan tepatnya omprengan beroperasi. Namun pada Tahun 2000, beberapa pengemudi omprengan sepakat membuat

kelompok omprengan. Kala itu pilihan transportasi umum warga Cibubur belum sebanyak sekarang. Menurut pengakuan beberapa sopir, awalnya kegiatan mengomprenng hanyalah aktivitas sampingan warga yang berangkat ke kantor dengan menggunakan mobil pribadi dan menawarkan tumpangan pada orang-orang yang sedang menunggu bus yang ditemuinya di sekitar Taman Bunga Wiladatika. Motif dari kegiatan ini mulanya hanya untuk menghindari 3 in 1 atau sekedar menolong orang lain, sekaligus mendapat teman untuk mengobrol sepanjang perjalanan ke kantor.

“Awalnya dulu taun Sembilan eee taun dua ribulah, ini Junction belum jadi ya, angkutan kan ngga ada hanya ada Kampung Rambutan aja disini, penumpang banyak disini, bertumpuk. Akhirnya kita sebagai ini... pertama saya ya saya ngambil empat orang lima orang, karena ada polisi kabur jalan ... itu tahun 2000”

Penumpang awalnya tidak dipungut bayaran, atau membayar seikhlasnya saja pada pengemudi sebagai ucapan terima kasih. Namun seiring berjalannya waktu, ternyata jumlah penumpang semakin banyak hingga beberapa pengemudi memanfaatkan kesempatan ini untuk mendapatkan penghasilan. Aksi gelap mereka sempat diketahui polisi dan ditertibkan. Kemudian para pengemudi omprengan berinisiatif untuk “melegalkan” kegiatan mereka dengan membuat kelompok omprengan yang kemudian berkoordinasi dengan pihak keamanan setempat agar kegiatan mereka tidak lagi dihalang-halangi.

“Iya taun 2000. Terus besok begitu lagi puter penuh lagi, ngambil lagi. Akhirnya ada beberapa mobil, akhirnya kita bikin paguyuban lah istilahnya. Bikin timlah gitu. Abis itu kita rapat, ya supaya kita nggak dikejar-kejar juga, ada istilahnya kaya timer ya yang koordinir.”

Kegiatan tersebut masih terus berlangsung sampai penelitian ini dilakukan. Menurut pengakuan beberapa sopir hampir tidak pernah diadakan razia atau penertiban baik dari pihak kepolisian maupun Dinas Perhubungan setempat.

“Dulu pernah. Tapi kita Cuma kena efek yang dulu omprengan di Daan Mogot bersinggungan sama rute umum. Tapi kesini-sini sih nggak ada lagi penertiban-penertiban gitu. Kalo Cibubur sih jarang.”

Dari kutipan di atas terlihat telah terjalin “kerja sama” antara pihak omprengan dengan oknum aparat terkait. Sehingga penertiban dilakukan hanya sekedar formalitas belaka, pengemudi pun diberitahu sebelumnya, sehingga pada saat hari penertiban mereka tidak berada di pangkalan.

“Sekali-sekali sih ada (penertiban). Misalnya dari Polda datang gitu, tapi kita diberitau sama yang koordinasikan kita. Yah biasalah mbak. Hehehe”

IV.5.2. Lokasi Pangkalan Omprengan Cibubur

Lokasi pangkalan omprengan pada saat dilakukan penelitian ini adalah di seberang Taman Bunga Wiladatika. Lokasi omprengan beberapa kali berubah, awalnya memakai halte di depan pusat perbelanjaan Cibubur Junction, kemudian setelah halte dibongkar, mereka pindah ke lahan parkir milik Taman Bunga Wiladatika, Cibubur, kemudian pindah pangkalan lagi di tempat parkir Mesjid Pemuda PP PON (di seberang Taman Bunga Wiladatika). Setahun terakhir kelompok ini pindah ke depan Mesjid PP PON. Menurut keterangan dari *timer*, pindahnya pangkalan omprengan Cibubur, dikarenakan pengurus Mesjid yang keberatan dengan aktivitas mereka di halaman Mesjid (lihat Gambar IV.9).

“Tadinya kan di dalem sana tuh. Gerbangnya dibuka, mobilnya dimasukkin. Jadi tinggal jalan aja dia, nggak dipinggir jalan gini.”

“Hmmm kebetulan sekarang ganti pengurus, kebijakannya kan pasti ganti juga. Kepengurusannya ganti, akhirnya nggak boleh sama pengurus yang barunya.”

“Iya. Sama pengurus yang lama kita izin, minta waktu dari jam 5 sampe jam 8 aja. Diperbolehkan sama pengurus yang lama.”

Sempet jalan ada dua tahun lah didalam. Terus ganti kepengurusan baru beberapa bulan ini, kita keluar.”



Gambar IV. 9. Peta Lokasi Pangkalan Omprengan Cibubur

Omprengan Cibubur kini berpangkalan dengan memakai bahu jalan. tepat di depan Mesjid Pemuda PP PON. Meskipun memakai jalan raya, dan tidak jauh dari pangkalan ada pos polisi dan beberapa polantas yang bertugas, namun kegiatan ini berjalan lancar tanpa ada teguran maupun penertiban dari polantas maupun Dishub setempat. Lokasi pangkalan omprengan yang berada di seberang Taman Bunga Wiladatika dimanfaatkan penumpang untuk meninggalkan kendaraan mereka di tempat parkir Taman Bunga Wiladatika (lihat gambar IV.10).

“Kalo naik omprengan saya naik motor, ke penitipan di taman bunga wiladatika situ lima ribu, terus naik omprengannya delapan belas ribu, sampe di Karet, Sudirman situ ya, jadi berapa mbak itu?”



Gambar IV. 10. Pintu Masuk dan Tempat Parkir Taman Bunga Wiladatika

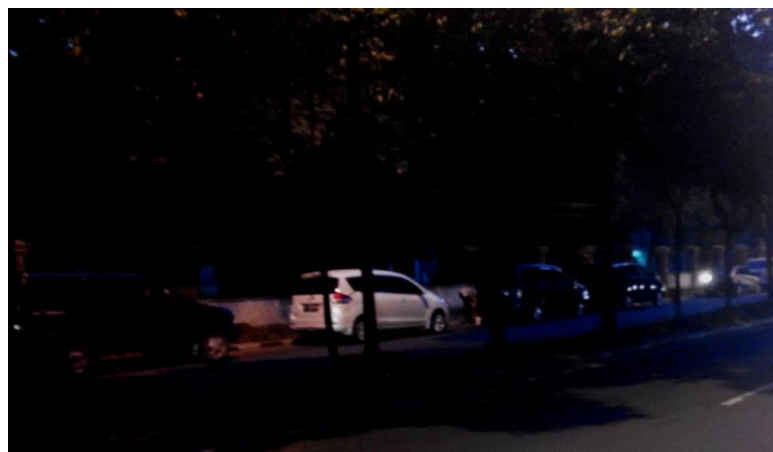
Cara ini cukup menghemat pengeluaran bagi beberapa penumpang karena biasanya untuk menuju ke pangkalan omprengan dari tempat tinggal mereka harus menggunakan ojek.

“Saya bawa motor. Dulu sih saya pake ojek. Tapi karena ojek makin lama makin mahal, kok makin tinggi biayanya. Dari rumah ke sini aja bisa lima belas ribu. Dari sini ke rumah pake ojek sini mana mau lima belas, dua puluh maunya. Baru sampe cibubur aja udah tiga lima sendiri. Baru ojeknya aja ini. Jadi saya pikir mendingan bawa motor ajalah, parkir cuma lima ribu.”

IV.5.3. Gambaran Umum Aktivitas Pengoperasian dan Pengelolaan Omprengan Cibubur

Omprengan Cibubur beroperasi mulai pukul 05.00 WIB sampai dengan pukul 08.00 WIB. Para pengemudi omprengan mulai memarkirkan kendaraannya di bahu jalan pukul 03.30 WIB. Penumpang biasanya mulai berdatangan pukul 04.50 WIB (lihat Gambar IV.11). Sistem antrian kendaraan berdasarkan waktu kedatangan. Semakin pagi pengemudi datang dan memangkalkan mobilnya, akan semakin cepat ia berangkat. Tidak ada persaingan yang berarti di antara sopir karena kesepakatan mengenai antrean telah disepakati bersama.

"Jam lima. Mobil tapi udah ada jam setengah empat masuk, ngetem karena ngambil urutan pertama dia. Nanti mulai jalan tuh jam 5 kalo hari senin, tapi hari selasanya itu jam lima lewat seperempat baru mulai bergerak."



Gambar IV. 11. Pangkalan Omprengan Cibubur 26 Agustus 2014 Pukul 04.50 WIB - 05.30 WIB

Peakhours di pangkalan omprengan berada di antara pukul 05.30 WIB – 06.15 WIB. Mobil-mobil terisi penuh dalam interval waktu 5-10 menit kemudian berangkat. Mereka yang menggunakan omprengan di jam ini biasanya masuk

kantor pukul 07.00 WIB – 08.00 WIB. Setelah pukul 06.15 WIB biasanya pangkalan omprengan sudah mulai lengang, hanya tersisa 5-6 mobil berjejer menunggu penumpang. Pukul 07.00 – 07.30 WIB beberapa mobil omprengan yang tadi sudah berangkat ke Jakarta, sudah kembali untuk mengangkut penumpang lagi. Mereka ini adalah sopir omprengan murni, yang menjadikan kegiatan ini sebagai mata pencaharian utama.



Gambar IV. 12. Penumpang menunggu omprengan

Menurut pengakuan *timer* kini omprengan Cibubur memiliki 37 anggota sopir omprengan dengan rute tujuan ke wilayah perkantoran di Jakarta. Rute terbanyak adalah ke arah Monas yang melalui kawasan Jl. Jend. Sudirman - Jl. MH. Thamrin, Jakarta Pusat. Rute lain yang ditawarkan adalah Blok M dan Slipi, Jakarta Barat. Tarif yang disepakati adalah Rp. 18.000/penumpang. Namun untuk penumpang yang duduk di depan dikenakan tarif Rp. 20.000. Mobil yang digunakan sopir omprengan bervariasi. Kebanyakan *minivan* seperti Toyota Avanza, Daihatsu Xenia, Suzuki APV, Nissan Serena, Isuzu Panther, Kia Travelo. Preggio, Kijang. Beberapa *city car* juga dioperasikan, seperti Honda Brio, Karimun, dan Honda Jazz. Antrean keberangkatan disesuaikan siapa yang terlebih dahulu datang. Biasanya mobil yang lebih dulu datang berada di antrean paling belakang..

“Pokoknya dateng pagi dia, kan aku ngisinya dari belakang. Berarti yang belakang itu nomer satu. Nanti nomer duanya parkir di depannya, nomer tiganya parkir di depannya. Nanti kalo yang belakang udah berangkat dimundurin satu satu satu.”

Setiap kali keberangkatan sopir omprengan memberikan “uang jago” kepada *timer* sebesar Rp. 15.000/omprengan. Uang ini menurut pengakuan *timer* digunakan untuk biaya kebersihan dan untuk “uang setoran” untuk oknum aparat keamanan.

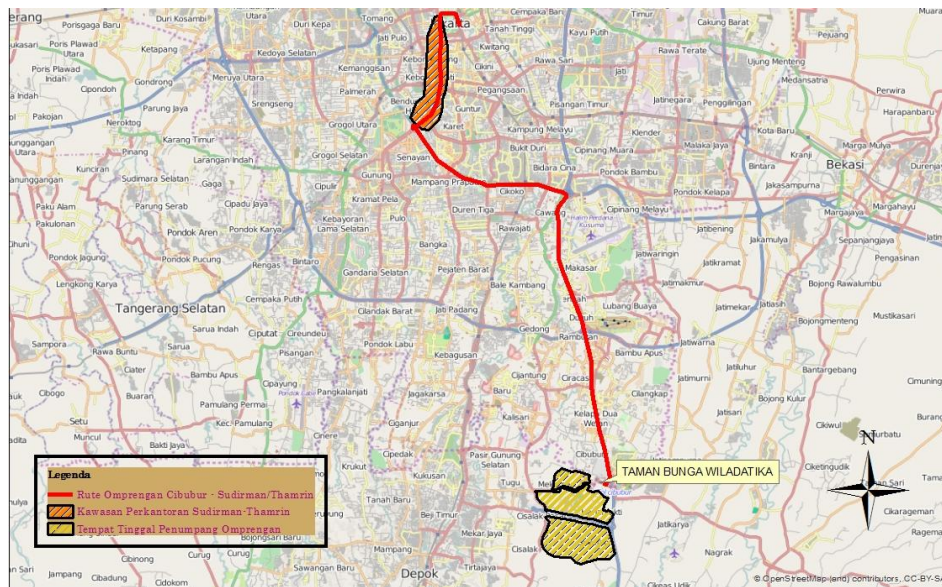
“Kalo iuran ngga ada, kita ambil buat timer aja. Per hari. Nggak seperti di atmajaya sana, dia ada uang parkir, uang kebersihan itu ada. tapi kalo di kita ngga ada. paling ada uang kebersihan itu pun kita yang bayarin, nggak diambil dari mereka. Dari uang timer aja kita kumpulin terus kita kasi tukang sapu. Sebenarnya sih tukang sapu sudah digaji sama Pemprov cuma memang wilayah kerjanya dia di situ jadi dia bersihin tempat kita, kita kasihlah jasanya dialah.”

“Ada uang setoran jugalah biar aman. Disini kan daerah perbatasan mbak, dari Polda ada dari Polsek ada Polres ada. Dari Depok ada dari Jakarta ada. Yang Depok minta beralasan karena macet, dekat puteran katanya. Ujung-ujungnya kan minta jatah minta uang.”

Menurut pengakuan *timer* untuk dapat ikut mengompreng di pangkalan Cibubur tidak dipungut bayaran, namun beberapa sopir menyatakan bahwa untuk ikut mengompreng seseorang harus memberikan “uang pendaftaran” yang berkisar antara dua juta lima ratus ribu rupiah sampai dengan tiga juta rupiah, bergantung pada kemampuan calon anggota bernegosiasi dengan *timer*.

Adapun rute yang dilalui omprengan, dalam hal ini omprengan arah Monas (lihat Gambar IV.13) adalah Taman Bunga Wiladatika – Tol Jagorawi (via gerbang tol Cibubur) – Tol Dalam Kota (keluar melalui gerbang tol Semanggi) – Jl. Jend. Sudirman – Jl. MH. Thamrin – Bundaran Hotel Indonesia – Jl. Medan Merdeka

Barat – Jl. Medan Merdeka Utara – Jl. Medan Merdeka Timur (seberang Stasiun Gambir).



Gambar IV. 13. Peta Rute Omprengan Cibubur – Jl. Jend. Sudirman/Jl. MH. Thamrin

IV.5.4. Profil Pengemudi Omprengan Cibubur

Kelompok omprengan Cibubur memiliki dua tipe sopir omprengan, yaitu pengemudi omprengan murni dan pengemudi omprengan sampingan. Pengemudi omprengan murni adalah mereka yang benar-benar menjadikan kegiatan ini sebagai mata pencaharian utama. Sementara pengemudi omprengan sampingan biasanya adalah pegawai yang bekerja di DKI Jakarta dan melakukan kegiatan ini hanya sebagai usaha sampingan. Karena Cibubur merupakan daerah perbatasan, maka sopir omprengan berasal dari beberapa kawasan seperti Depok, Bekasi dan Cileungsi. Berdasarkan pengamatan dan wawancara dengan beberapa narasumber, di pangkalan omprengan Cibubur rata-rata mobil yang digunakan untuk mengompreng milik sendiri, bukan disewa dari orang lain.

a. Pengemudi Omprengan Murni

Jumlah pengemudi omprengan murni di pangkalan omprengan Cibubur lebih banyak jumlahnya dibandingkan pengemudi omprengan sampingan. Pengemudi omprengan murni yang ditemui di lapangan memiliki latar belakang profesi yang beragam, antara lain pensiunan PNS/TNI atau karyawan swasta, mantan karyawan

swasta, dan ada pula lulusan sarjana yang langsung terjun menjadi pengemudi omprengan.

Bagi para pensiunan motivasi menjalankan kegiatan ini adalah untuk menambah penghasilan, mengisi waktu dan menambah pergaulan. Sementara bagi mereka yang masih dalam usia produktif, mereka mengaku melakukan kegiatan dengan alasan yang beragam, namun kebanyakan dari mereka mengaku awalnya mengompreg hanyalah kegiatan sampingan saat mereka masih aktif bekerja sebagai pegawai. Namun akhirnya mereka melepaskan pekerjaan tetap mereka karena penghasilan yang didapatkan dari mengompreg menurut mereka cukup besar, serta tidak memerlukan banyak tenaga dan pikiran.

“Karena saya kerja pun saya bandingkan dengan hasil ngompregan lebih besar ngompreg daripada kerja mbak. Jadi saya pikir ngapain kerja capek, nunggu sebulan, sedangkan saya seminggu bisa dapet sebulan lebih saya kerja. Itu yang ... pikiran saya sekarang begitu karena kan saya udah pake mobil gede ya, kalo dulu kan mobil kecil saya itung-itung kalo sekarang mendingingan ngurusin mobil donk. Pertimbangannya seperti itu. Dulunya sih waktu masih ini, yah sambil kerja sambil ini, tapi ternyata kita ngurusin mobil ini Alhamdulillah selama setaun ini saya ganti mobil sudah setaun ya berjalan itu Alhamdulillah saya itung-itung dalam seminggu penghasilan kaya kerja sebulan di kantor kasarannya kan gitu. Makanya saya pikir yaudahlah ngompreg aja. Saya juga udah nggak muda lagi, usia saya udah empat puluh enak taun.”

Alasan lain diungkapkan beberapa sopir adalah karena terkena PHK tempat mereka bekerja. Uang pesangon yang diberikan perusahaan dibelikan mobil kemudian mereka beralih profesi menjadi pengemudi omprengan. Ada pula pengemudi omprengan yang dulu saat ia kuliah adalah penumpang omprengan. Ia kemudian tertarik dengan profesi ini dan begitu selesai kuliah ia memutuskan

untuk menjalani kegiatan mengompreng. Penghasilan dari kegiatan mengompreng diakui cukup untuk memenuhi kehidupan mereka beserta keluarga.

Berdasarkan wawancara dengan pengemudi omprengan murni, mereka biasanya mengompreng dua kali di pagi hari, dan dua kali di sore hari. Pagi hari mereka memangkalkan kendaraannya di Cibubur dan sore hari di antara Plaza Semanggi dan Universitas Atmajaya, Jakarta Selatan. Biasanya kegiatan mengompreng di pagi hari selesai sekitar pukul 09.00 – 10.00 WIB, kemudian mereka beristirahat sambil menunggu sore. Tempat mereka biasa beristirahat biasanya di Taman Pemakaman Umum Karet Bivak, Jakarta Selatan atau di daerah Sunda Kelapa. Mendekati pukul 15.30 mereka menuju ke pangkalan omprengan Plaza Semanggi untuk mengantre kembali.

Penghasilan sopir omprengan murni menurut pengakuan mereka, setelah dikurangi biaya tol, bensin, dan uang *timer*, bagi mereka yang menggunakan mobil MPV (*multipurpose vehicle*) berkapasitas delapan orang penumpang (termasuk sopir), kurang lebih Rp. 350.000/hari. Sedangkan untuk mereka yang menggunakan mobil jenis *passanger car* yang berkapasitas 12 orang (termasuk sopir), mendapatkan Rp. 550.000/hari.

b. Pengemudi Omprengan Sampingan

Pengemudi omprengan sampingan di pangkalan Cibubur memiliki latar belakang pekerjaan tetap sebagai karyawan swasta, sopir perusahaan, PNS dan TNI. Mereka mengaku motivasi mengompreng hanya sebagai tambahan untuk ongkos bensin dan tol sehari-hari sekaligus juga untuk menghindari 3 in 1 saat mereka berangkat ke kantor.

Pengemudi omprengan murni hanya bisa mengomprengkan mobil mereka satu kali di pagi hari. Di sore hari mereka mengaku hanya sesekali mengompreng jika tidak pulang terlalu malam atau pun tidak merasa lelah sepulang bekerja. Pengemudi omprengan sampingan biasanya memakai mobil MPV yang berkapasitas 8 penumpang (termasuk sopir). Penghasilan maksimal yang mereka

dapatkan dengan asumsi mengompreg dua kali, setelah dikurangi uang *timer*, ongkos bensin dan tol, kurang lebih Rp. 150.000/hari.

IV.5.5. Profil Penumpang Omprengan Cibubur

Berdasarkan pengamatan di lapangan, penumpang omprengan Cibubur biasanya adalah karyawan swasta/PNS yang bekerja di DKI Jakarta. Penumpang berasal dari wilayah Cibubur, Jakarta Timur dan Kecamatan Cimanggis, Depok. Warga Cimanggis lebih mendominasi karena wilayah permukiman terdekat dari pangkalan tersebut adalah Cimanggis, Depok. Dari beberapa penumpang yang diwawancarai mengaku bahwa mereka memilih omprengan karena alasan kenyamanan, keamanan dan efisiensi waktu. Mereka mengakui memiliki pilihan lain untuk ke kantor, baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Namun demikian, mereka lebih menyukai menggunakan omprengan meskipun dari segi biaya lebih mahal, mereka memakluminya karena fasilitas dan keunggulan yang ditawarkan omprengan dirasa jauh lebih memuaskan dibandingkan moda transportasi umum lain.

“Ya itu tadi saya bilang, kita pasti duduk. Itu yang nggak bisa dibandingkan sama angkutan lain. Kalo waktu tempuh relatif cepet lah. Walaupun kena macet juga sih itu pasti. Mau gimana lagi? Namanya Jakarta kan? Tapi kan kita berharapnya walaupun macet kita nggak sengsara-sengsara amat gitu. bisa ibu bayangkan kalo naik bus terus berdiri berjam-jam. Busway aja yang punya jalur sendiri sama aja kena macet juga. Maksudnya belum bisa kasi solusi. Kalo jam-jam sibuk kan naik busway ampir mirip sama naik bis biasa.”

Penampilan diri penumpang omprengan mudah dikenali, biasanya mereka berpakaian formal dan rapi. Laki-laki biasanya memakai kemeja, celana bahan, bersepatu fantopel serta memakai tas ransel. Sementara perempuan sebagian mengenakan sepatu berhak tinggi, blus, *scarf*, rok selutut, blazer dan tas tenteng bermerk. Saat di dalam omprengan biasanya mereka mengoperasikan *gadget*, atau mendengarkan musik dengan *earphone* sambil tidur.



**Gambar IV. 14. Foto Penumpang Omprengan Cibubur 26 Agustus 2014 Pukul 06.45 WIB–
07.30 WIB**

Penumpang omprengan biasanya berasal dari kalangan menengah yang memiliki kekuatan finansial cukup baik, sehingga persoalan tarif omprengan yang relatif mahal tidak lagi menjadi persoalan. Penumpang omprengan kebanyakan mengaku memiliki mobil pribadi, namun mereka tidak sanggup mengendarai mobil ditengah kemacetan yang mendera di jam berangkat dan pulang kerja. Dengan menggunakan omprengan mereka dapat menyimpan tenaga ditengah macet dengan cara tidur. Fasilitas lain seperti kepastian ketersediaan tempat duduk dan waktu tempuh omprengan yang relatif lebih cepat dibandingkan angkutan lain menjadi daya tarik tersendiri bagi para penumpang.