

PROSES MOBILITAS DAN DAMPAKNYA TERHADAP WILAYAH PINGGIRAN KOTA DENPASAR

Dewa Putu Suamba¹, Edi Nurdiantoro²

¹ Jurusan Pendidikan Geografi, Universitas Pendidikan Ganesha, Singaraja, Indonesia

² Jurusan Pendidikan Geografi, Universitas Pendidikan Ganesha, Singaraja, Indonesia

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perkembangan kota Denpasar dari pusat menuju pinggiran kota (*urban sprawl*), mobilitas yang terjadi di kota Denpasar, dan dampak mobilitas yang terjadi di kota Denpasar. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif yaitu dengan memberikan deskripsi secara rinci mengenai karakteristik objek wisata kajian. Hasil dari kajian tersebut adalah. Peristiwa pertumbuhan keluar area kota semakin luas, hingga mencapai area perdesaan, yaitu area yang awalnya memiliki jumlah populasi yang lebih rendah dibanding kota. Hal ini bisa dilihat dari jumlah dan kepadatan penduduk di setiap desa dan kecamatan di Kota Denpasar secara keseluruhan yang mengarah pada perubahan fungsi wilayah pedesaan menjadi kota menengah dan menuju kota besar. Perkembangan dan keramaian Kota Denpasar sebagai sentral aktivitas kepariwisataan, mobilitas penduduk, pusat kegiatan ekonomi, dan pendidikan, berpengaruh langsung terhadap wilayah yang ada disekitarnya. Hal tersebut telah menjadikan sektor tersier (pelayanan jasa) sebagai lapangan usaha yang banyak dipilih masyarakat di kota tersebut dan menyebabkan tingginya arus urban yang datang ke Kota Denpasar dalam upaya mempertahankan taraf kehidupannya. Mobilitas penduduk juga berdampak baik bagi daerah asal maupun bagi daerah tujuan. Dampak tersebut bisa bersifat positif atau malah sebaliknya bisa juga bersifat negatif. Dampak positif mobilitas penduduk bagi daerah asal di antaranya dapat meningkatkan pendapatan, meningkatkan pengetahuan, dan gaya hidup; sedangkan dampak negatif di antaranya berkurangnya tenaga kerja yang mengolah lahan pertanian, dan membawa perilaku negatif dari kota, misalnya membawa, memakai, dan mengedarkan Narkoba dan lain-lain.

Keywords:

Mobilitas, Dampak, Pinggiran, Kota, Denpasar

1. Pendahuluan

Setiap kota memiliki kawasan yang bernilai historis sebagai salah satu cikal bakal dari pusat kegiatan masyarakat. Namun seiring dengan berjalannya waktu dan gencarnya pembangunan pengembangan wilayah perkotaan, kawasan itu justru sering terabaikan dan kehilangan identitasnya. Nama Denpasar dapat bermaksud *pasar baru*, sebelumnya kawasan ini merupakan bagian dari Kerajaan Badung, sebuah kerajaan yang pernah berdiri sejak abad ke-19, sebelum kerajaan tersebut ditundukan oleh Belanda pada tanggal 20 September 1906, dalam sebuah peristiwa heroik yang dikenal dengan Perang Puputan Badung. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1978, Denpasar resmi menjadi „Kota Administratif Denpasar“, dan seiring dengan kemampuan serta potensi wilayahnya dalam menyelenggarakan otonomi daerah, pada tanggal 15 Januari 1992, berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1992, dan Kota

Denpasar ditingkatkan statusnya menjadi „kotamadya“, yang kemudian diresmikan oleh Menteri Dalam Negeri pada tanggal 27 Februari 1992.

Keadaan fisik Kota Denpasar dan sekitarnya telah sedemikian maju serta pula kehidupan masyarakatnya telah banyak menunjukkan ciri-ciri dan sifat perkotaan. Pesatnya perkembangan sektor pariwisata Bali telah membuka perkembangan sektor lainnya seperti sektor jasa, industri kecil, perdagangan, pendidikan, transportasi dan sebagainya. serta telah terbukti sebagai pemacu pertumbuhan perekonomian di Bali. Sebagai akibatnya kota Denpasar sebagai ibu kota Propinsi Bali merupakan pusat pemerintahan propinsi, kota dan kabupaten tumbuh sangat pesat, karena sebagai pusat perkantoran baik untuk kantor pemerintah maupun swasta, pusat pendidikan, pusat perdagangan dan pusat pemasaran produk industri kecil. Secara geografis wilayah Kota Denpasar berada antara 08035“31“ - 08044“49“LS dan 115010“23“ - 115016“27“ BT dengan luas wilayah 127,78 km² dengan batas-batas sebagai berikut: (1) sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Badung, (2) sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Badung, (3) sebelah timur berbatasan dengan Selat Badung atau Samudera Hindia dan (4) sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Gianyar. Denpasar terdiri dari 3 kecamatan dan 43 desa/kelurahan. Kecamatan tersebut yaitu Denpasar Selatan (49,99 km²), Denpasar Timur (27,73 km²) dan Denpasar Barat (50,06 km²). Daerah terpenting termasuk masyarakat Pantai Sanur dan Pelabuhan Benoa. Kota Denpasar adalah pusat pemerintahan Provinsi Bali, pusat pendidikan, pusat perkantoran, perusahaan swasta maupun pusat pariwisata maka mobilitas penduduk terpusat di kota Denpasar.

Melihat perkembangan Kota Administratif Denpasar ini dari berbagai sektor sangat pesat, maka tidak mungkin hanya ditangani oleh Pemerintah yang berstatus Kota Administratif. Oleh karena itu sudah waktunya dibentuk pemerintahan kota yang mempunyai wewenang otonomi untuk mengatur dan mengurus daerah perkotaan sehingga permasalahan kota dapat ditangani lebih cepat dan tepat serta pelayanan pada masyarakat perkotaan semakin cepat. Seperti halnya dengan kota-kota lainnya di Indonesia, Kota Denpasar merupakan Ibukota Provinsi mengalami pertumbuhan dan perkembangan penduduk serta lajunya pembangunan di segala bidang terus meningkat, memberikan pengaruh yang sangat besar terhadap kota itu sendiri. Sehubungan dengan itu Penataan kawasan di Denpasar dilaksanakan dengan tujuan untuk memulihkan dan menghidupkan kembali fungsi-fungsi kawasan perkotaan yang pernah ada dimasa lalu agar dapat berfungsi kembali dimasa kini maupun dimasa depan (*sustainable*).

Pengendalian pembangunan di kota Denpasar berfungsi sebagai kontrol dari pelaksanaan pembangunan. Pengendalian pembangunan dapat berupa aspek legal yang berisikan peraturan-peraturan yang mengatur pembangunan itu sendiri. Untuk itu harus dipahami terlebih dahulu mengenai cakupan dari pembangunan (development) meliputi, bangunan gedung, tambang atau berbagai kegiatan pada atau diatas atau dibawah tanah, atau membuat perubahan terhadap peruntukan lahan. Hal inilah yang mengakibatkan kondisi penduduk di daerah perkotaan menjadi sangat padat dan cenderung terus bertambah seiring semakin kompleksnya kegiatan perekonomian yang ada (Putra, 2004). Pertambahan penduduk perkotaan yang cenderung meningkat dari tahun ke tahun telah menimbulkan peningkatan permintaan terhadap kebutuhan akan tempat tinggal atau perumahan di perkotaan (Mokh, 2008). Hal ini berlaku bagi kota-kota besar yang memiliki potensi dalam menarik penduduk melaksanakan kegiatan tersebut. Adapun tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui perkembangan kota Denpasar dari pusat menuju pinggiran kota (*urban sprawl*).
2. Untuk mengetahui mobilitas yang terjadi di kota Denpasar.
3. Untuk mengetahui dampak mobilitas yang terjadi di kota Denpasar.

2. Metode

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisa deskriptif kualitatif yaitu dengan cara memberikan gambaran secara rinci mengenai objek wisata lokasi penelitian

dengan mengacu pada hasil literasi referensi yang memiliki keterkaitan dengan topik kajian dan observasi langsung pada lokasi penelitian berikut lengkap dengan analisis SWOT sebagai bentuk strategi perencanaan pengembangan wilayah.

3. Hasil dan Pembahasan

A. Perkembangan Kota Denpasar dari Pusat Menuju Pinggiran Kota (Urban Sprawl)

Urban Sprawl atau biasa disebut dengan Pemekaran Kota bentuk bertambah luasnya kota yang disebabkan oleh bertambah perkembangan penduduk dan meningkatnya arus urbanisasi. Dari waktu ke waktu, sejalan dengan selalu meningkatnya jumlah penduduk perkotaan serta meningkatnya tuntutan kebutuhan kehidupan dalam berbagai aspek-aspek politik, ekonomi, sosial, budaya dan teknologi telah mengakibatkan meningkatnya kegiatan penduduk perkotaan. Baik meningkatnya jumlah penduduk perkotaan maupun kegiatan penduduk perkotaan telah mengakibatkan meningkatnya kebutuhan ruang kekotaan yang besar. Oleh karena ketersediaan ruang di dalam kota tetap dan terbatas, maka meningkatnya kebutuhan ruang untuk tempat tinggal dan kedudukan fungsi-fungsi selalu akan mengambil ruang di daerah pinggiran kota. Gejala pengambil alihan lahan non urban di daerah pinggiran kota disebut sebagai "*invasion*". Proses perembetan kenampakan fisik kekotaan ke arah luar disebut "*urban sprawl*" (Yunus, 1999). Menurut Sjoberg dan Breese, kota dikenali dari luas area, kepadatan penduduk, dan keanekaragaman kegiatan yang non pertanian. Kota merupakan suatu wilayah administrasi yang ditetapkan oleh pemerintah, kepadatan penduduk sangat tinggi, sebagian besar wilayah merupakan daerah terbangun dengan jalur lalu lintas dan transportasi, merupakan kegiatan perekonomian non pertanian.

Perkembangan kota dipengaruhi oleh mobilitas penduduk dari luar kota ke kota dan dipengaruhi juga oleh kekuatan sentripetal dan sentrifugal. Sentripetal adalah mobilitas penduduk dari luar kota/wilayah pedesaan ke dalam kota. Kekuatan sentripetal dipengaruhi oleh dua faktor yaitu: (1) Faktor penarik (*pull*): lapangan kerja, menekan biaya transport, kelengkapan prasarana & sarana fisik, faktor psikologis, dan (2) Faktor pendorong (*push*): sektor pertanian turun, tanah milik/produktivitas turun, faktor politik atau keamanan. Sedangkan sentrifugal adalah mobilitas penduduk dari kota/pusat kota ke pinggiran. Kekuatan sentrifugal ini hanya dipengaruhi oleh faktor pendorong (*push*) saja yang menimbulkan kebisingan atau pencemaran, harga lahan melonjak, intensifikasi lahan. spekulasi lahan, produktivitas lahan, tingkat kepadatan naik, kemacetan (*congestion*). Timbulnya suatu proses perkembangan dalam penyusunan rencana dimulai dari 3 sumber yang paling awal yaitu: manusia (masyarakat) dengan segala kebutuhannya akan menimbulkan suatu proses perkembangan, sumber-sumber alam (*resources*) adalah bahan yang bisa dimanfaatkan untuk mencapai kebutuhan tersebut di atas, dan struktur nasional yang ada merupakan bahan atau wadah di mana kedua sumber tersebut di atas berada. Kondisi geologi dan geografis sebuah kota menentukan perkembangan wilayah kota itu sendiri. Dengan demikian dibutuhkan beberapa faktor di bawah ini: Kondisi fisik tanah: Topografi, Sumber-sumber alam, dan persyaratan fisik tanah, Peta-peta dasar: letak geografis (lokasi), aksesibilitas (kemudahan hubungan), fleksibilitas (kemungkinan berkembang daerah pemukiman), penggunaan tanah (land use), dan wilayah Pengembangan Kota. Perkembangan suatu wilayah sangat dipengaruhi oleh wilayah sekitarnya, terutama antara wilayah kota dengan wilayah pinggirannya. Demikian halnya dengan kota Denpasar yang terdiri dari beberapa kecamatan yaitu, Kecamatan Denpasar Timur, Denpasar Selatan, dan Denpasar Barat yang merupakan wilayah pinggiran dari Kota Denpasar.

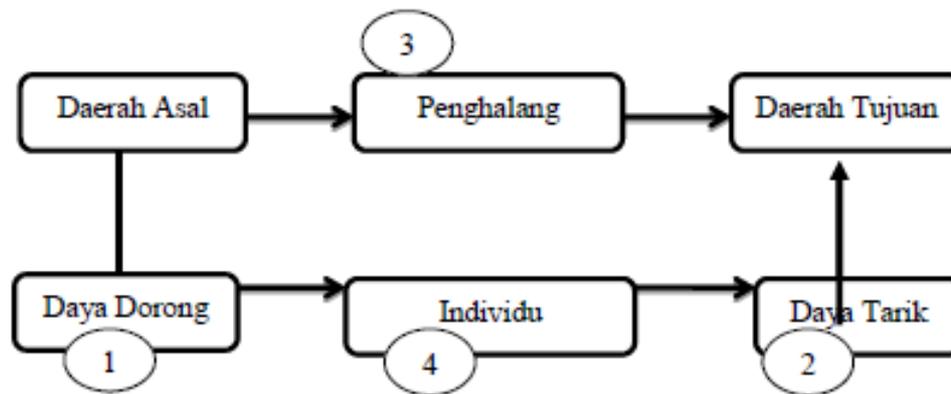
Salah satu pengaruh yang mulai jelas terlihat adalah terjadinya *urban sprawl*. Hal ini bisa dilihat dari jumlah dan kepadatan penduduk di setiap desa dan kecamatan di Kota Denpasar secara keseluruhan yang mengarah pada perubahan fungsi wilayah pedesaan menjadi kota menengah dan menuju kota besar. Sedangkan pengaruh *urban sprawl* terhadap struktur tata ruang dapat dilihat dari 3 (tiga) struktur yaitu struktur fisik, kependudukan dan ekonomi. Pengaruh *urban sprawl* dari struktur fisik adalah terjadinya pola penyebaran permukiman yang semakin meluas/melebar ke samping kiri kanan jalur transportasi. Dari struktur kependudukan adalah terjadinya pola penyebaran penduduk diperlihatkan dengan penyebaran lahan terbangun

(permukiman) yang semakin melebar ke samping kiri kanan jalan arteri. Sedangkan dari struktur ekonomi, pengaruh *urban sprawl* adalah terjadinya perubahan pola kegiatan ekonomi penduduk ke arah non pertanian. Hal ini terlihat dengan semakin berkurangnya penduduk yang bekerja di sektor pertanian dan meningkatnya penduduk yang bekerja di sektor non pertanian (pedagang, buruh industri dan jasa). Dengan gambaran kondisi tersebut, lebih jauh pengaruh *urban sprawl* terhadap struktur tata ruang wilayah kota Denpasar dapat merambah ke kawasan lain. Untuk itu perlu ada upaya yang dilakukan oleh Pemerintah kota madya Denpasar bekerja sama dengan masyarakat kota Denpasar seperti pengendalian pemanfaatan ruang sesuai fungsi kawasan, pengaturan pemberian izin lokasi (insentif dan disinsentif), pengaturan distribusi penduduk, pengelolaan wilayah pinggiran melalui sinkronisasi kebijaksanaan, program dan kegiatan serta pengalihan sebagian pusat-pusat kegiatan perkotaan ke wilayah pinggiran. (Rustiati 2007). Hal ini mengindikasikan terjadinya awal perubahan pola bermukim penduduk. Perkembangan permukiman di kawasan peri urban di sekitar kota Denpasar selanjutnya cenderung mengikuti jalan utama dan mendekati pusat-pusat fasilitas umum yang terletak di pusat-pusat pertumbuhan.

B. Mobilitas yang Terjadi di Kota Denpasar

Mobilitas penduduk mempunyai pengertian pergerakan penduduk dari satu daerah ke daerah lain. Baik untuk sementara maupun untuk jangka waktu yang lama atau menetap seperti mobilitas ulang-alik (komunitas) dan migrasi. Mobilitas penduduk adalah perpindahan penduduk dari suatu tempat ke tempat yang lain atau dari suatu daerah ke daerah lain. Mobilitas dibedakan dua yaitu mobilitas non permanen (tidak tetap) dan mobilitas tetap. Apabila perpindahan bertujuan untuk menetap di daerah tujuan maka disebut migrasi sedangkan perpindahan dengan tujuan yang tidak menetap disebut dengan sirkuler. Kondisi sosial ekonomi di suatu daerah yang tidak memungkinkan sebagai sarana untuk dapat memenuhi kebutuhan hidupnya akan menyebabkan orang tersebut mempunyai keinginan untuk meninggalkan daerah asal atau daerah kelahiran mereka menuju daerah lain (bermigrasi) dimana dengan harapan kebutuhan hidupnya dapat terpenuhi atau yang lebih menjanjikan dari segi penghasilan. Hal semacam inilah yang merupakan faktor pendorong seseorang untuk melakukan migrasi. Kota Denpasar yang merupakan ibu kota provinsi mempunyai daya tarik tersendiri karena sebagai daerah tujuan wisata, Ibukota propinsi, pertumbuhan ekonomi baik, kesempatan kerja lebih banyak, upah cukup menarik, banyak hiburan dan sebagai pusat pendidikan yang semuanya itu memberikan harapan hidup yang lebih baik.

Perkembangan dan keramaian Kota Denpasar sebagai sentral aktivitas kepariwisataan, mobilitas penduduk, pusat kegiatan ekonomi, dan pendidikan, berpengaruh langsung terhadap wilayah yang ada disekitarnya. Aktivitas masyarakat kota Denpasar cenderung meningkat yang membutuhkan berbagai pelayanan, seperti jasa, perdagangan, perbankan serta jasa perusahaan. Hal tersebut telah menjadikan sektor tersier (bidang pelayanan jasa) sebagai lapangan usaha yang banyak dipilih masyarakat di kota tersebut dan menyebabkan tingginya arus urban yang datang ke Kota Denpasar dalam upaya mempertahankan taraf kehidupannya. Hal ini menunjukkan bahwa sektor perdagangan, hotel, dan *restaurant* merupakan jenis mata pencaharian yang dominan dalam Kota Denpasar. Dengan adanya berbagai pusat aktivitas di kota Denpasar sebagai pusatnya kota akan berpengaruh juga ke wilayah pinggiran kota Denpasar. Faktor yang mempengaruhi mobilitas yang terjadi di kota Denpasar dapat dijelaskan pada bagan di bawah ini:



Gambar 1. Bagan Faktor yang Mempengaruhi Mobilitas Penduduk

Individu sebagai penduduk suatu wilayah dan sebagai makhluk sosial tidak bisa dilepaskan dari mobilitas dalam kehidupan sehari-hari khususnya di kota Denpasar. Banyak faktor yang mempengaruhi mobilitas yang terjadi di Kota Denpasar adalah sebagai berikut.

1. Faktor dari daerah asal yang disebut faktor pendorong seperti adanya lapangan kerja terbatas, kurangnya sarana pendidikan di daerah asal sehingga menimbulkan keinginan untuk melakukan mobilisasi. Hal yang paling mendasar mengapa banyak orang melakukan mobilisasi ke kota Denpasar karena di daerah asalnya tidak ada lapangan pekerjaan, keinginan untuk melihat kota Denpasar, dan karena faktor ekonomi misalnya kemiskinan. Selain itu, kurangnya sarana pendidikan di daerah asal mereka juga sangat mendukung proses mobilitas ke kota Denpasar, dimana sarana pendidikan di kota Denpasar sangat menunjang dengan adanya berbagai universitas terkenal dan sekolah-sekolah yang bermutu.

2. Faktor yang ada di daerah tujuan atau faktor penarik seperti tersedianya lapangan pekerjaan, tersedianya sarana kesehatan, sentral aktivitas kepariwisataan, mobilitas penduduk, pusat kegiatan ekonomi, jasa, perdagangan, perbankan serta jasa perusahaan dan pendidikan di daerah tujuan. Denpasar merupakan salah satu kota di provinsi Bali yang banyak menyediakan lapangan pekerjaan yang bersumber dari sektor pariwisata, sehingga banyak pendatang atau penduduk dari luar kota Denpasar bahkan dari luar provinsi Bali misalnya dari pulau Jawa banyak yang datang untuk mencari pekerjaan di kota Denpasar. Selain itu banyaknya lembaga persekolahan yang mendukung Kota Denpasar sebagai daerah tujuan urbanisasi khususnya mahasiswa dari luar kota Denpasar dan dari luar provinsi Bali.

3. Faktor yang ada diantara daerah asal dan daerah tujuan yang disebut faktor penghalang salah satunya adalah morfologi. Misalnya apabila kita akan melakukan urbanisasi ke Kota Denpasar dari Kota Singaraja harus melewati jalan yang mudah terkena longsor yaitu di sekitar daerah Badugul, selain itu badan jalan yang relatif kecil sehingga mudah terjadi kemacetan yang mengakibatkan kecelakaan dan kurangnya fasilitas dan infrastruktur jalan seperti lampu jalan, pagar pembatas, dan lain-lain. Mudah tidaknya faktor penghalang menjadi pemicu yang cukup kuat untuk melakukan mobilisasi.

4. Faktor yang terdapat pada diri seseorang atau faktor individu. Faktor ini sangat mempengaruhi keinginan seseorang dalam melakukan mobilitas atau tidak. Contoh faktor individu antara lain umur, jenis kelamin, dan tingkat pendidikan.

Bidang komunikasi, kota Denpasar telah menjadi pusat pengembangan usaha teknologi informasi baik yang dilaksanakan oleh BUMN maupun dunia usaha. Arus globalisasi informasi telah menciptakan berbagai sarana komunikasi tertulis maupun lisan dalam upaya memenuhi kebutuhan masyarakat. Jenis sarana komunikasi Kota Denpasar telah berkembang seiring dengan berkembangnya globalisasi. Keberagaman jenis sarana komunikasi yang tinggi mengindikasikan bahwa masyarakat Kota Denpasar merupakan masyarakat yang cepat dan kaya informasi. Hal ini berarti bahwa Kota Denpasar merupakan tempat sumber informasi bagi masyarakat dari berbagai media. Dengan adanya informasi dan teknologi yang canggih sehingga kota Denpasar menjadi kota yang mudah dijangkau oleh wilayah sekitarnya.

Produk yang dihasilkan kota Denpasar berupa barang dan jasa yang bergerak di bidang pariwisata, pusat pemerintahan, dan pusat perdagangan. Kebijakan pengembangan pariwisata di Kota Denpasar menitikberatkan pada pariwisata budaya berwawasan lingkungan. Sebagai salah satu sentra pengembangan pariwisata, Kota Denpasar menjadi barometer bagi kemajuan pariwisata di Bali, hal ini dapat dilihat dengan munculnya berbagai hotel berbintang sebagai sarana menunjang aktifitas pariwisata tersebut. Pertumbuhan industri pariwisata di Pulau Bali mendorong Kota Denpasar menjadi pusat kegiatan bisnis, dan menempatkan kota ini sebagai daerah yang memiliki pendapatan per kapita dan pertumbuhan tinggi di Provinsi Bali. Pemerintah akan mempersiapkan tiga kota yaitu Medan, Denpasar, dan Makassar sebagai kota metropolitan baru. Tata ruang tiga kota itu masuk dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional. Kota Denpasar juga dijadikan sebagai pusat pemerintahan karena lokasinya sangat strategis dan lokasinya mudah dijangkau oleh semua kabupaten yang ada di Bali. Selain itu pusat perdagangan banyak memusat di seputaran jalan Sudirman dan jalan Ponegoro, seperti didirikannya mall Ramayana, matahari, robinson, dan masih banyak toko-toko yang terpusat disana. Dengan adanya pariwisata, pusat pemerintahan, dan pusat perdagangan sehingga pengaruh sifat kekotaan mulai merembet ke wilayah pinggiran. Sistem upah merupakan sistem pembayaran bagi seorang tenaga kerja yang bekerja pada skala waktu tertentu. sistem upah atau gaji biasanya diberikan jangka waktu harian, mingguan, dan bulanan. Sistem upah yang diberikan kadang juga berdasarkan tingkat keberhasilan suatu pekerjann, jika tingkat keberhasilan kerjanya tinggi maka upah yang diberikan pun tinggi, namun sebaliknya jika tingkat penghasilannya rendah maka upah yang diberikan juga rendah. Hal ini juga berlaku di kota Denpasar, dimana banyak tenaga kerja yang bekerja di denpasar terutama di sektor pariwisata, secara umum upah (gaji) yang mereka terima sesuai dengan UMR (Upah Minimum Regional) dimana upah yang mereka terima dapat digunakan untuk membiayai kehidupan mereka sendiri. Kota Denpasar adalah salah satu kota yang penerapan sistem upahnya baik karena di kota Denpasar banyak tersedia lapangan pekerjaan yang banyak sehingga di Denpasar banyak menyerap tenaga kerja dengan kualitas tenaga kerja yang baik, sehingga penerapan sistem upanya juga baik.

C. Dampak Mobilitas di Kota Denpasar

Dampak mobilitas yang terjadi di kota Denpasar dapat dibagi menjadi 2.

1) Dampak Negatif Mobilitas di Kota Denpasar

Fenomena *urban sprawl* terjadi di kota Denpasar sedang mengalami pertumbuhan, seiring dengan bertambahnya jumlah populasi penduduk yang berasal dari daerah di luar kota Denpasar dan penduduk dari luar provinsi Bali serta jumlah area lahan secara acak yang mulai mengalami perembetan ke wilayah pinggiran kota Denpasar. Fenomena *urban sprawl* ini memiliki dampak yang positif, yaitu menjadikan rumah berkualitas dengan harga yang terjangkau bagi masyarakat kelas menengah ke bawah. Namun fenomena ini ternyata juga dapat menimbulkan dampak negatif bagi komunitas di sekitarnya. Banyak masalah perkotaan yang muncul baru-baru ini akibat adanya pemekaran kawasan keluar area kota (Isnaeni, 2009). Dampak negatif dari adanya *urban sprawl* tersebut, antara lain:

1. Morfologi kota yang semakin tidak teratur

Akibat terjadinya pemekaran kota Denpasar keluar area wilayah Denpasar misalnya ke area kabupaten Badung, kabupaten Gianyar, dan sebagian wilayah Kabupaten Tabanan yang tidak diawali dengan rencana mengakibatkan morfologi kota Denpasar menjadi tidak teratur. Terjadi banyak perubahan penggunaan lahan di kawasan yang terkena *urban sprawl* tersebut. Kondisi lahan tidak lagi sesuai dengan rencana awal guna lahan yang tercantum pada Rencana Tata Ruang Kawasan (RTRW). Para *stakeholders* umumnya akan berasumsi bahwa nilai guna ekonomis suatu lahan akan semakin meningkat jika lahan tersebut dijadikan sebagai perumahan, bahkan area komersil yang tentunya akan menguntungkan bagi mereka.

2. Meningkatnya biaya pajak lokasi kawasan

Permukiman yang semakin meluas dan menjauh dari pusat kota dan terpisah dari pusat kota Denpasar, menyebabkan biaya dari penyediaan dan pelayanan fasilitas dan infrastruktur yang semakin mahal karena ongkos kirimnya yang lebih mahal. Sehingga pemerintah kota Denpasar

membutuhkan biaya yang ekstra untuk memperluas jaringan pelayanan yang kemudian meningkatkan harga wajib pajak bagi masyarakat setempat.

3. Berkurangnya RTH (Ruang Terbuka Hijau) Semakin berkurangnya ruang terbuka hijau dan lahan subur untuk pertanian serta lahan sebagai habitat bagi makhluk hidup, selain manusia. Para petani terkadang lebih memilih untuk menjual sawah mereka untuk pengembangan perumahan oleh *stakeholders* dan meningkatkan persediaan keuangan mereka untuk simpanan hari tua. Sedangkan kawasan lindung, yang seharusnya memiliki peran untuk melindungi kawasan, serta habitat yang ada di dalamnya, keberadaannya juga semakin menyempit karena mengalami perubahan guna lahan, yang dimanfaatkan untuk pembangunan gedung dan perumahan untuk kepentingan manusia. Perluasan kota dan masuknya penduduk kota ke daerah pinggiran telah banyak mengubah tata guna lahan di daerah pinggiran terutama yang langsung berbatasan dengan kota. Banyak daerah hijau yang telah berubah menjadi permukiman dan bangunan lainnya (Bintarto, 1983). Hal ini menyebabkan terjadinya proses densifikasi permukiman di pinggiran kota.

4. Timbulnya kemacetan lalu lintas Adanya kemacetan lalu-lintas menyebabkan waktu tempuh makin lama, kelambatan sampai di tempat tujuan baik sekolah, kantor, toko, maupun tujuan wisata. Di samping kelambatan sampai ke tempat tujuan juga akan menyebabkan ketegangan selama mengemudi yang mempercepat timbulnya kelelahan yang pada akhirnya disertai penurunan produktivitas kerja. Sedangkan pada waktu liburan sekolah atau pada hari Sabtu di mana pegawai libur, lalu lintas cukup lancar karena jarang mengalami kemacetan. Untuk mengatasi kemacetan lalu lintas ada beberapa langkah yang telah dilakukan oleh pemerintah Kota Denpasar yaitu : Sejak tahun 1980 Balai Hiperkes dan Keselamatan Kerja Bali telah melakukan beberapa kali lokakarya dengan beberapa usulan seperti penertiban pada para pengemudi, pemakai jalan, perbaikan sarana jalan serta perbaikan peraturannya.

Pusat Pengabdian Masyarakat Universitas Udayana pada tahun 1986 telah mengadakan seminar dan lokakarya untuk menciptakan lalu lintas yang tertib dan serasi di kota Denpasar. Program Studi Teknik Sipil Universitas Udayana bekerjasama dengan DLLAJ Propinsi Bali, Poltek Negeri Bali, PUSTEK UNUD dan Public Transport Study pada tanggal 19 April 2000 telah mengadakan Seminar masa depan angkutan umum di kawasan SARBAGITA. Pemerintah propinsi Bali melalui Dinas Perhubungan bersama POLDA Bali, Organda, Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) juga telah melakukan berbagai usaha seperti memperbaharui rambu-rambu lalu lintas, beberapa kali mengubah arus lalu lintas, melakukan diskusi untuk mengatasi kemacetan, hasilnya hanya memindahkan lokasi kemacetan bahkan sering menimbulkan protes masyarakat. Menyadari bahwa masalah lalu lintas adalah tanggung jawab seluruh masyarakat maka untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di jalan-jalan di kota Denpasar perlu melibatkan partisipasi seluruh komponen masyarakat Denpasar khususnya dan masyarakat Bali pada umumnya. Timbulnya kesenjangan sosial Terjadinya kesenjangan sosial karena adanya kawasan kumuh (*slum*) dan permukiman liar (*squatter settlement*). Daerah slum adalah daerah yang sifatnya kumuh tidak beraturan yang terfapat di kota atau perkotaan. Daerah slum umumnya dihuni oleh orang-orang yang memiliki penghasilan sangat rendah, terbelakang, pendidikan rendah, jorok, dan lain sebagainya. 6. Pengembangan lahan untuk perumahan Pengembangan lahan untuk perumahan pada kawasan-kawasan yang sensitif terhadap lingkungan juga potensial menimbulkan dampak pada peningkatan limpasan air permukaan. 7. Berkurangnya ketersediaan sumber daya dan energi Semakin banyaknya penduduk yang tinggal di suatu kawasan maka semakin banyak sumber daya yang dibutuhkan dari alam untuk pemenuhan kebutuhan mereka. Semakin banyak juga pengeluaran/sisa buangan dari proses pengolahannya. Sesuai dengan fungsi alam yang sebenarnya, yaitu sebagai penyedia sumber daya sekaligus sebagai tempat penampungan limbah yang dihasilkan dari kegiatan manusia tersebut. Oleh karena itu, selain menyebabkan peningkatan polusi dari hasil sisa tersebut, ketersediaan dari energi dan sumber daya alam juga akan semakin berkurang karena tingkat konsumsi dari manusia yang semakin tinggi pula. Meningkatnya tingkat polusi pada tanah, air dan udara serta meningkatnya konsumsi energi oleh manusia.

2) Dampak Positif Mobilitas di Kota Denpasar

Dampak positif mobilitas penduduk bagi daerah tujuan atau kota juga dikemukakan oleh Abustam (1989) bahwa pengaruh migrasi terhadap kota yang bersifat positif tercermin antara lain dalam keberhasilan migran mengadakan penyesuaian dengan kehidupan kota. Partisipasi migrasi terhadap berbagai pengelompokan pekerjaan di kota pada sektor informal dan sektor formal serta adanya pengelompokan pekerjaan (*Occupational Clustering*) merupakan sumbangan yang nyata terhadap pasokan tenaga kerja di kota. Adapun dampak positif mobilitas penduduk bagi daerah tujuan di antaranya banyak para pendatang yang menjadi pelaku pembangunan dan menjadi tenaga kerja sektor informal yang diakui dan terbukti mampu menggerakkan roda perekonomian; sedangkan dampak negatifnya, di antaranya meningkatnya angka kriminalitas, pengangguran, gelandangan, pengangguran, dan gubuk-gubuk liar yang menambah kesemerawutan kota. Jadi jelaslah dampak mobilitas penduduk bagi daerah tujuan tidak selamanya menimbulkan dampak negatif tetapi ada juga sisi positifnya bagi kemajuan dan perkembangan wilayah yang di datangnya. Peran mereka yang tidak terserap di dunia kerja yang formal, mereka dapat menciptakan lapangan kerja sendiri lewat sektor informal, dan terbukti sektor ini diakui mampu menggerakkan roda perekonomian.

4. Simpulan dan Saran

Urban sprawl dikenal sebagai peristiwa maupun fenomena terjadinya pemekaran kota yang secara acak, tidak terstruktur, tanpa diawali suatu rencana. Peristiwa pertumbuhan keluar area kota inipun semakin luas, hingga mencapai area perdesaan, yaitu area yang awalnya memiliki jumlah populasi yang lebih rendah dibanding kota. Hal ini bisa dilihat dari jumlah dan kepadatan penduduk di setiap desa dan kecamatan di Kota Denpasar secara keseluruhan yang mengarah pada perubahan fungsi wilayah pedesaan menjadi kota menengah dan menuju kota besar. . Perkembangan dan keramaian Kota Denpasar sebagai sentral aktivitas kepariwisataan, mobilitas penduduk, pusat kegiatan ekonomi, dan pendidikan, berpengaruh langsung terhadap wilayah yang ada disekitarnya. Hal tersebut telah menjadikan sektor tersier (pelayanan jasa) sebagai lapangan usaha yang banyak dipilih masyarakat di kota tersebut dan menyebabkan tingginya arus urban yang datang ke Kota Denpasar dalam upaya mempertahankan taraf kehidupannya. Mobilitas penduduk juga berdampak baik bagi daerah asal maupun bagi daerah tujuan. Dampak tersebut bisa bersifat positif atau malah sebaliknya bisa juga bersifat negatif. Dampak positif mobilitas penduduk bagi daerah asal di antaranya dapat meningkatkan pendapatan, meningkatkan pengetahuan, dan gaya hidup; sedangkan dampak negatif di antaranya berkurangnya tenaga kerja yang mengolah lahan pertanian, dan membawa perilaku negatif dari kota, misalnya membawa, memakai, dan mengedarkan Narkoba dan lain-lain.

Untuk menekan laju mobilitas di kota Denpasar pemerintah seharusnya menerapkan aturan bagi para pendatang atau pelaku mobilitas dari daerah lain, oleh karena itu sudah waktunya dibentuk pemerintahan kota yang mempunyai wewenang otonomi untuk mengatur dan mengurus daerah perkotaan sehingga permasalahan kota dapat ditangani lebih cepat dan tepat serta pelayanan pada masyarakat perkotaan semakin

Daftar Pustaka

- Bintarto, R. 1994. *Urbanisasi dan Permasalahannya*. Yogyakarta: Bumi Aksara. Sriartha, I Putu. 2004. *Geografi Perdesaan dan Perkotaan*. Singaraja: STKIP Singaraja.
<http://Depasarkab.go.id/v1/index.php/2012-04-03-05-08-29/infrastruktur>
http://ikadekyudiana.blogspot.com/2011_12_01_archive.html
<http://www.denpasarkota.go.id>