

PERANAN KOTA BOGOR, DEPOK, TANGERANG, BEKASI, DAN CIANJUR (BODETABEKJUR) DALAM MENYOKONG PEMBANGUNAN KOTA JAKARTA

Faisal Ibrahim

faisalibrahim@outlook.co.id

B.S. Eko Prakoso

ekoprak@ugm.ac.id

Abstract

Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, Cianjur, referred to Region Jabodetabekpunjur, is national strategic region that covers the entire territory of Special Province of Jakarta, parts of West Java Province and parts of Banten (Perpres. No. 54 of 2008). The research purposes are (1) identified the basic sectors of districts/municipalities in Region Jabodetabekjur economy; (2) identified the role of districts/municipalities around (Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Cianjur) to physical infrastructure development of Jakarta. This research uses interview method with 3 respondents who are decision makers of development in Jakarta. The analysis technique are descriptive quantitative and qualitative. The research results showed that every municipalities in Jabodetabekjur and Cianjur District have basic sector dominated by tertiary sector. The remaining districts have basis sectors in the primary and secondary sector. The main roles of Bodetabekjur are the development of mass transportation, increase road capacity.

Keywords: *Jabodetabekjur, development, basis sector, mass transportation, road*

Abstrak

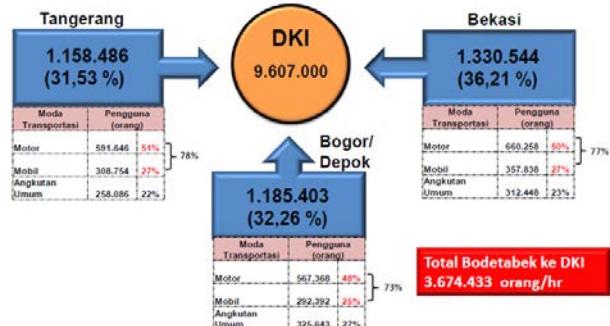
Kawasan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, Cianjur, yang selanjutnya disebut sebagai Kawasan Jabodetabekpunjur, adalah kawasan strategis nasional yang meliputi seluruh wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, sebagian wilayah Provinsi Jawa Barat, dan sebagian wilayah Provinsi Banten (Perpres. No. 54 tahun 2008). Tujuan penelitian ini adalah (1) mengidentifikasi sektor unggulan perekonomian wilayah kabupaten/kota di Kawasan Jabodetabekjur serta; (2) mengidentifikasi peranan kabupaten/kota sekitar (Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, Cianjur) terhadap pembangunan fisik infrastuktur Kota Jakarta. Penelitian ini menggunakan metode wawancara terhadap 3 responden yang merupakan penentu kebijakan pembangunan di Kota Jakarta. Teknik analisis yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif dan kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa setiap kota di Jabodetabekjur dan Kabupaten Cianjur memiliki sektor basis yang didominasi oleh sektor tersier. Kabupaten sisanya memiliki sektor unggulan pada sektor primer dan sektor sekunder. Peranan utama dari kabupaten/kota pada Bodetabekjur adalah pembangunan transportasi massal, peningkatan kapasitas jalan.

Kata kunci: *Jabodetabekjur, pembangunan, sektor basis, transportasi massal, jalan*

PENDAHULUAN

Kawasan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, Cianjur, yang selanjutnya disebut sebagai Kawasan Jabodetabekpunjur, adalah kawasan strategis nasional yang meliputi seluruh wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, sebagian wilayah Provinsi Jawa Barat, dan sebagian wilayah Provinsi Banten (Perpres. No. 54 tahun 2008). Kawasan ini seperti model sebuah kota megapolitan dimana baik kota maupun kabupaten di sekitarnya ikut beraglomerasi menjadi satu kawasan. DKI Jakarta sebagai pusat pemerintahan dan pusat perekonomi Indonesia merupakan jantung pembangunan negara yang selalu mendapatkan perhatian paling tinggi. Banyaknya pembangunan infrastruktur fisik semata-mata untuk menyokong kebutuhan kota yang berpenduduk sekitar 10.075.310 jiwa yang didominasi oleh penduduk usia produktif 15-64 tahun sebesar 71,8% (Statistik Daerah Provinsi DKI Jakarta, 2014).

Menurut data *Jabodetabek Public Transportation Policy Implementation Strategy* (JAPTraPIS), jumlah perjalanan harian komuter dari Bodetabek ke Jakarta tahun 2012 mencapai angka sebesar 25.737.000 perjalanan/hari, terdiri dari 18.775.000 perjalanan/hari di dalam DKI Jakarta (72,95%) dan dari Bodetabek menuju DKI Jakarta sebanyak 6.962.000 perjalanan/hari (27,05%). Menurut sumber data yang sama, jumlah orang yang melakukan perjalanan dari Bodetabek ke DKI Jakarta atau yang disebut sebagai komuter di tahun 2012 mencapai 3.674.433 orang/hari. Sehingga jumlah orang yang beraktivitas di DKI Jakarta pada waktu kerja sebanyak 13.281.433 orang dengan jumlah penduduk di tahun 2012. Ilustrasi data sebagai berikut:



Sumber: *Project For The Study On Jabodetabek Public Transportation Policy Implementation Strategy In The Republic Of Indonesia (JAPTraPIS): Final Report Volume 1, 2011*

Gambar 1 Jumlah Orang yang Melakukan Perjalanan dari Bodetabek ke DKI Jakarta (Komuter) Tahun 2012

Tujuan dari penelitian ini adalah (1 mengidentifikasi sektor unggulan/basis perekonomian wilayah kabupaten/kota di Kawasan Jabodetabekjur serta; (2 mengidentifikasi peranan kabupaten/kota sekitar (Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Cianjur) terhadap pembangunan fisik infrastruktur Kota Jakarta.

Infrastruktur merujuk pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas publik yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkungan sosial dan ekonomi (Grigg, 1988). Selanjutnya, infrastruktur dapat dibedakan menjadi 2 kelompok yaitu infrastruktur berdasarkan fungsi dan peruntukannya. Familoni (2004 dalam Hapsari, 2011) menjelaskan bahwa infrastruktur dibedakan menjadi infrastruktur ekonomi dan sosial. Infrastruktur ekonomi memegang peranan penting dalam mendorong kinerja pertumbuhan ekonomi di berbagai negara. Infrastruktur ekonomi diantaranya utilitas publik seperti tenaga listrik, telekomunikasi, suplai air bersih, sanitasi dan saluran pembuangan dan gas. Kemudian juga termasuk pula pekerjaan umum, seperti jalan, kanal, bendungan, irigasi dan drainase serta proyek transportasi seperti jalan kereta api, angkutan kota, waterway, dan bandara. Sedangkan infrastruktur sosial dapat dibedakan menjadi infrastruktur pendidikan dan kesehatan.

Perencanaan merupakan upaya untuk menggunakan asumsi-asumsi mengenai masa yang akan datang dengan jalan menggambarkan dan merumuskan kegiatan-kegiatan yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan (George R. Terry, 2006 dalam Muta'ali, 2014). Dalam konteks politik, perencanaan sebagai sebuah proses konsensus antara kelompok-kelompok warga negara dan juga konsensus antara negara yang diperankan oleh kepala pemerintahan dan warganya, dimana konsensus tersebut akan melahirkan adanya keputusan publik (Muta'ali, 2014).

Pembangunan adalah suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (*nation building*)” (Siagian, 1994). Proses pembangunan terjadi di semua aspek kehidupan masyarakat, ekonomi, sosial, budaya, politik, yang berlangsung pada level makro (nasional) dan mikro (*community/group*). Makna penting dari pembangunan adalah adanya kemajuan/perbaikan (*progress*), pertumbuhan dan diversifikasi. Sebagaimana dikemukakan oleh para ahli di atas, *pembangunan* adalah semua proses perubahan yang dilakukan melalui upaya-upaya secara sadar dan terencana. Sedangkan perkembangan adalah proses perubahan yang terjadi secara alami sebagai dampak dari adanya pembangunan (Riyadi dan Bratakusumah, 2005).

METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian terkonsentrasi di Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta tanpa Kabupaten Administratif Kepulauan Seribu yang merupakan pusat pemerintahan dan pusat perekonomian. Jumlah penduduk Jakarta menurut BPS pada tahun 2014 mencapai 10.075.310 jiwa (Jakarta dalam Angka, 2015).

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian survei melalui wawancara dan observasi. Metode penelitian survei adalah penelitian yang dilakukan pada populasi besar maupun kecil, tetapi data yang dipelajari adalah data dari sampel yang diambil dari populasi tersebut, sehingga ditemukan kejadian-kejadian relatif, distribusi, dan hubungan-hubungan antar variabel sosiologis maupun psikologis (Sugiyono, 2011).

Penentuan sampel menggunakan metode *non probability sampling* yaitu teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* yaitu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu. Misalnya akan melakukan penelitian tentang kualitas makanan, maka sampel sumber datanya adalah orang yang ahli makanan, atau penelitian tentang kondisi politik di suatu daerah, maka sampel sumber datanya adalah orang yang ahli politik (Sugiyono, 2007). Penentuan sampel penelitian ini didasarkan pada pertimbangan bahwasanya pembangunan di Jakarta ditentukan oleh pemerintah daerah yang menjadi *decision maker*. Penelitian ini melibatkan empat SKPD di DKI Jakarta, yakni: Dinas Perhubungan, Dinas Bina Marga dan Dinas Penataan Kota.

Data yang dikumpulkan berupa data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan dengan melakukan wawancara responden serta dokumentasi. Sedangkan data sekunder dikumpulkan dengan survei instansional dan studi kepustakaan. Survei instansional yang dilakukan melalui survei data pada instansi terkait, seperti: BPS Pusat, Bappeda, Dinas Penataan Kota, Dinas Bina Marga dan Dinas Perhubungan. Survei pengumpulan data sekunder juga dilakukan pada perpustakaan umum dan perguruan tinggi, yang diperkirakan mempunyai buku-buku untuk ruang lingkup penelitian pekerjaan ini. Termasuk disini adalah berbagai penelitian sebelumnya yang terkait. Penyajian data yang ditampilkan berupa transkrip wawancara. Sedangkan penyajian data

pada data sekunder berupa tabel, peta dan diagram.

Analisis data yang digunakan berupa deskriptif kuantitatif dan deskriptif kualitatif. Pengolahan data PDRB menggunakan sebagai berikut.

Analisis Struktur Ekonomi

Analisis ini digunakan untuk mengetahui struktur ekonomi tiap daerah dan untuk mengetahui perubahan struktur ekonomi tiap daerah dengan menggunakan data yang sifatnya berseri (*times series*). Dalam Muta'ali (2004), untuk mengukur struktur ekonomi digunakan rumus:

$$SE = \frac{\text{Nilai PDRB Sektoral}}{\text{Nilai PDRB Total}} \times 100 \%$$

Analisis Shift-Share

Analisis ini digunakan untuk mengetahui pergeseran atau perubahan struktur ekonomi dan dapat juga digunakan untuk mengetahui kinerja perekonomian wilayah selama suatu periode waktu tertentu. Formulasi analisis *shift-share* terdiri dari:

1. Proporsional Shift (PS)

$$PS = \left(\frac{\Delta Si_{t-1,t}}{Si_{t-1}} - \frac{\Delta St_{t-1,t}}{St_{t-1}} \right) \times Ri_t - 1$$

Keterangan:

$\Delta Si_{t-1,t}$ = perubahan aktivitas ekonomi wilayah Jabodetabekjur pada sektor i dari tahun t-1 (tahun awal) ke tahun t (tahun perhitungan)

Si_{t-1} = aktivitas ekonomi wilayah Jabodetabekjur pada sektor i di tahun t-1 (awal)

$\Delta St_{t-1,t}$ = perubahan total aktivitas ekonomi wilayah Jabodetabekjur dari tahun t-1 ke t

St_{t-1} = total aktivitas ekonomi wilayah Jabodetabekjur tahun t-1

Ri_{t-1} = aktivitas ekonomi kabupaten/kota pada sektor i di tahun t-1

2. Differential Shift (DS)

$$DS = \left[\frac{\Delta Ri_{t-1,t}}{Ri_{t-1}} - \frac{\Delta Si_{t-1,t}}{Si_{t-1}} \right] \times Ri_{t-1}$$

Keterangan:

$\Delta Ri_{t-1,t}$ = Perubahan aktivitas ekonomi kabupaten/kota pada sektor I

dari tahun t-1 ke tahun t

Ri_{t-1} = Total aktivitas ekonomi kabupaten/kota pada sektor I

dari tahun t-1 ke tahun t

$\Delta Si_{t-1,t}$ = Perubahan total aktivitas ekonomi wilayah Jabodetabekjur dari tahun t-1 ke t

Si_{t-1} = Total aktivitas ekonomi wilayah Jabodetabekjur tahun t-1

Kombinasi dari hasil perhitungan analisis *shift-share* adalah sebagai berikut:

- Bila **PS positif dan DS positif**, diartikan sektor ini mempunyai peran yang sangat penting dalam perekonomian kabupaten/kota dan daerah yang lebih luas (Kawasan Jabodetabekjur)
- Bila **PS positif dan DS negatif**, diartikan sektor ini hanya meningkatkan pada sistem perekonomian yang lebih luas (Kawasan Jabodetabekjur)
- Bila **PS negatif dan DS positif**, diartikan sektor ini hanya meningkatkan perannya pada perekonomian lokal (kabupaten/kota) tetapi tidak meningkatkan perekonomian daerah yang lebih luas (Kawasan Jabodetabekjur)
- Bila **PS dan DS negatif**, diartikan sektor ini tidak mempunyai peran dalam peningkatan perekonomian kabupaten/kota maupun daerah yang lebih luas (Kawasan Jabodetabekjur).

Locational Quotient (LQ)

Analisis ini digunakan untuk mengidentifikasi dan merumuskan komposisi dan pergeseran sektor-sektor basis suatu wilayah dengan menggunakan data produk domestik regional bruto (PDRB) sebagai indikator pertumbuhan wilayah.

$$LQ = \frac{Si/Ni}{S/N}$$

Keterangan:

Si = Jumlah PDRB suatu sektor kabupaten/kota

Ni = Jumlah PDRB seluruh sektor kabupaten/kota

S = Jumlah PDRB suatu sektor kasawan Jabodetabekjur

N = Jumlah PDRB seluruh sektor kasawan Jabodetabekjur

HASIL DAN PEMBAHASAN

Secara umum gambaran kemajuan perekonomian suatu wilayah biasanya digambarkan dengan pengelompokkan sektor ekonomi yang terdiri atas:

1. Sektor primer yaitu sektor yang tidak mengolah bahan mentah atau bahan baku melainkan hanya mendayagunakan sumber-sumber alam seperti tanah dan deposit di dalamnya. Yang termasuk dalam sektor ini adalah sektor pertanian dan sektor pertambangan.
2. Sektor sekunder yaitu sektor yang mengolah bahan-bahan mentah atau bahan baku, baik yang berasal dari sektor primer maupun sektor sekunder menjadi barang yang lebih tinggi nilainya. Sektor ini mencakup sektor industri pengolahan; sektor listrik, gas dan air bersih; dan sektor bangunan.
3. Sektor tersier atau yang disebut sektor jasa yaitu sektor yang tidak memproduksi barang dalam bentuk fisik melainkan dalam bentuk jasa. Sektor yang tercakup adalah sektor perdagangan, hotel dan restoran; sektor pengangkutan dan komunikasi; sektor keuangan, persewaan dan jasa perusahaan; dan sektor jasa-jasa.

Distribusi persentase PDRB secara sektoral menunjukkan peranan masing-masing sektor dalam pembentukan PDRB secara keseluruhan. Semakin besar persentase suatu sektor maka semakin besar pula peranan sektor tersebut dalam perkembangan perekonomian suatu wilayah.

Berdasarkan tabel 1, struktur ekonomi Jabodetabekjur tahun 2008 dan 2012 menunjukkan bahwa sektor primer merupakan sektor yang paling sedikit memberikan kontribusi kepada PDRB. Pada tahun 2008, sektor primer memberikan kontribusi hanya sebesar 1,79 persen, kemudian di tahun 2012 mengalami penurunan menjadi sebesar 1,64 persen. Pada tahun 2008, sektor sekunder memberikan kontribusi sebesar 39,11

persen terhadap PDRB. Hal ini bermakna bahwasanya sektor sekunder memiliki peranan yang besar terhadap PDRB secara keseluruhan. Kemudian di tahun 2012, mengalami penurunan sedikit menjadi 37,14 persen. Sektor tersier merupakan sektor yang paling besar memiliki kontribusi terhadap PDRB kawasan Jabodetabekjur. Pada tahun 2008, sektor tersier memberikan kontribusi sebesar 59,1 persen. Kemudian di tahun 2012 mengalami kenaikan menjadi 61,22 persen.

Tabel 1 Kontribusi Sektoral PDRB Kawasan Jabodetabekjur atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha

| No | Sektor | Tahun | |
|------------------------|---|--------------|--------------|
| | | 2008 | 2012 |
| 1 | Pertanian | 1,59 | 1,48 |
| 2 | Pertambangan dan Penggalian | 0,20 | 0,16 |
| Sektor Primer | | 1,79 | 1,64 |
| 3 | Industri | 29,55 | 27,17 |
| 4 | Listrik, Gas dan Air Bersih | 1,36 | 1,37 |
| 5 | Bangunan | 8,20 | 8,59 |
| Sektor Sekunder | | 39,11 | 37,14 |
| 6 | Perdagangan, Hotel dan Restoran | 20,09 | 20,78 |
| 7 | Pengangkutan dan Komunikasi | 8,88 | 11,19 |
| 8 | Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan | 21,16 | 20,14 |
| 9 | Jasa-jasa | 8,97 | 9,11 |
| Sektor Tersier | | 59,10 | 61,22 |

Sumber: diolah dari kabupaten/kota dalam angka, 2013

Model teori basis ekonomi wilayah menerangkan bahwasanya aktivitas perekonomian dibagi dalam dua bagian yaitu kegiatan sektor basis/sektor unggulan dan kegiatan sektor non-basis/sektor non-unggulan. Kegiatan sektor basis merupakan kegiatan mengekspor (barang dan jasa) ke luar batas wilayah yang bersangkutan, sementara itu kegiatan sektor non-basis adalah kegiatan yang menyediakan barang dan jasa yang dibutuhkan oleh masyarakat yang berada di dalam batas wilayah yang bersangkutan atau ruang lingkup produksi dan pemasarannya adalah bersifat lokal. Dalam perhitungan LQ, terdapat tiga kondisi dari hasil perhitungannya yaitu:

Nilai $LQ \geq 1$, spesialiasi tinggi (sektor basis/sektor unggulan). Maka sektor yang bersangkutan disamping dapat memenuhi kebutuhannya sendiri juga

memberikan peluang untuk diekspor ke wilayah lainnya. Dapat dikatakan pula bahwa wilayah tersebut terspesialisasi pada sektor yang bersangkutan (sektor basis).

Nilai $LQ \leq 1$, spesialisasi rendah (sektor non-basis/sektor non-unggulan) Maka sektor yang bersangkutan tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan wilayahnya sendiri. Dapat dikatakan juga bahwa wilayah tersebut tidak terspesialisasi pada sektor tersebut (sektor non-basis).

Nilai $LQ = 1$, spesialisasi sama (self sufficient). Sektor tersebut hanya dapat memenuhi kebutuhan wilayah tersebut.

Hasil perhitungan mengenai LQ Kawasan Jabodetabekjur telah diinterpretasi ke dalam tabel 2 yang telah dikelompokkan ke dalam sektor basis.

Tabel 2 Sektor Unggulan di Kawasan Jabodetabekjur

| No | Kabupaten/Kota | Sektor Basis/Unggulan |
|----|-----------------|---|
| 1. | Jakarta Pusat | 1. Bangunan 2. Keuangan, persewaan dan jasa perusahaan 3. Jasa-jasa |
| 2. | Jakarta Timur | 1. Industri 2. Bangunan 3. Pengangkutan dan komunikasi 4. Jasa-jasa |
| 3. | Jakarta Utara | 1. Industri 2. Listrik, gas dan air bersih 3. Bangunan 4. Pengangkutan dan komunikasi |
| 4. | Jakarta Barat | 1. Bangunan 2. Perdagangan, hotel dan restoran 3. Pengangkutan dan komunikasi 4. Keuangan, persewaan dan jasa perusahaan 5. Jasa-jasa |
| 5. | Jakarta Selatan | 1. Bangunan 2. Perdagangan, hotel dan restoran 3. Pengangkutan dan komunikasi 4. Keuangan, persewaan dan jasa perusahaan 5. Jasa-jasa |
| 6. | Kota Bogor | 1. Industri 2. Listrik, gas dan air bersih 3. Perdagangan, hotel dan restoran |
| 7. | Kabupaten Bogor | 1. Pertanian 2. Pertambangan dan penggalian 3. Industri 4. Listrik, gas dan air bersih |
| 8. | Kota Depok | 1. Pertanian 2. Industri 3. Listrik, gas dan air bersih 4. Perdagangan, hotel dan restoran |

| No | Kabupaten/Kota | Sektor Basis/Unggulan |
|-----|------------------------|--|
| 9. | Kota Tangerang | 1. Industri 2. Perdagangan, hotel dan restoran 3. Pengangkutan dan komunikasi |
| 10. | Kota Tangerang Selatan | 1. Listrik, gas dan air bersih 2. Perdagangan, hotel dan restoran 3. Pengangkutan dan komunikasi 4. Jasa-jasa |
| 11. | Kabupaten Tangerang | 1. Pertanian 2. Industri 3. Listrik, gas dan air bersih |
| 12. | Kota Bekasi | 1. Industri 2. Listrik, gas dan air bersih 3. Perdagangan, hotel dan restoran |
| 13. | Kabupaten Bekasi | 1. Pertanian 2. Pertambangan dan penggalian 3. Industri 4. Listrik, gas dan air bersih |
| 14. | Kabupaten Cianjur | 1. Pertanian 2. Perdagangan, hotel dan restoran 3. Jasa-jasa |

Sumber: diolah dari PDRB atas dasar harga konstan tahun 2000 menurut lapangan usaha kabupaten/kota, 2013

Pergub Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro mengatur pengembangan transportasi DKI Jakarta di masa yang akan datang. Terdapat tiga poin penting melalui peraturan ini yakni pengembangan angkutan umum massal, pembatasan lalu lintas dan peningkatan kapasitas jaringan. Berdasarkan implementasi tersebut, yang termasuk dalam pengembangan infrastruktur fisik di DKI Jakarta terdapat pada poin pengembangan angkutan umum massal serta peningkatan kapasitas jaringan (jalan).

Pengembangan angkutan umum massal yang diterapkan di Jakarta dilakukan dengan pengembangan tiga moda transportasi yaitu *mass rapid transit* (MRT), *light rail transit* (LRT) dan *bus rapid transit* (BRT). Keseluruhan penyelenggaraan moda transportasi dikembangkan dengan sistem *transportation oriented development* (TOD) sesuai dengan wawancara dengan Kepala Seksi Angkutan Orang Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta untuk mengembangkan sistem transportasi publik yang modern. Sehingga pengembangan ketiga moda transportasi ini ditargetkan dapat mengurangi kemacetan di Jakarta serta membiasakan masyarakat

Jakarta maupun Bodetabekjur menggunakan transportasi umum.

Buss Rapid Transit (BRT)/Transjakarta

Pola transportasi makro yang pertama kali dilaksanakan di Jakarta adalah Bus Rapid Transit (Busway) yang dikenal dengan nama transjakarta sejak tahun 2004. Diawali oleh koridor satu rute Blok M-Kota dan saat ini sudah sampai 12 (dua belas) koridor yang menggunakan single bus dan articulated bus. Kelebihan transjakarta dibandingkan dengan bis konvensional/bus transit (BT) secara teori adalah adanya lajur prioritas (busway), halte dan bus deck yang tinggi, waktu tempuh lebih cepat serta lebih nyaman.

Saat ini, terdapat 12 koridor eksisting transjakarta yang telah beroperasi dengan panjang koridor yang mencapai 210 km dan jumlah halte sebanyak 224 halte dengan jumlah penumpang yang dilayani sebanyak 350.000 orang per hari. Jumlah bis yang tersedia di tahun 2015 sebanyak 841 unit dengan rincian 553 unit bis *single bus* (SB) dan 288 Unit *Articulated Bus* (AB). Untuk meningkatkan pelayanan transjakarta, ditargetkan sebanyak 404 armada bis akan ditambah yang telah dituangkan dalam RPJMD Provinsi DKI Jakarta tahun 2013-2017. Sehingga harapannya sampai dengan tahun 2017 terdapat 1.245 unit bis transjakarta.

Target pengembangan transjakarta adalah dengan menambah tiga koridor yang diusulkan di atas jalan (*elevated*). Tiga koridor tersebut adalah koridor Ciledug – Blok M, Kalimalang – Blok M dan Depok – Manggarai. Tujuan dibangunnya ketiga koridor ini di atas jalan agar tidak mengurangi lajur jalan dan tidak menyebabkan kemacetan. Pembangunan jalan layang untuk jalur Transjakarta koridor 13 mulai dikerjakan April 2015. Koridor yang menghubungkan Ciledug – Blok M itu akan dilengkapi dengan 12 halte.

Mass Rapid Transit (MRT)

MRT Jakarta (*Mass Rapid Transit* Jakarta) merupakan transportasi massal

yang berbasis rel direncanakan akan membentang kurang lebih 110,8 km, yang terdiri dari Koridor Selatan - Utara (Koridor Lebak Bulus - Kampung Bandan) sepanjang kurang lebih 23,3 km dan Koridor Timur – Barat (Koridor Balaraja – Cikarang) sepanjang kurang lebih 87 km.

Pembangunan koridor selatan ke utara dari Lebak Bulus – Kampung Bandan dilakukan dalam dua tahap, yaitu:

1. tahap I yang akan dibangun terlebih dahulu menghubungkan Lebak Bulus sampai dengan Bundaran Hotel Indonesia (HI)
2. tahap II akan melanjutkan jalur Selatan-Utara dari Bundaran HI ke Kampung Bandan sepanjang 8,1 Km yang akan mulai dibangun sebelum tahap I beroperasi dan ditargetkan beroperasi 2018. Studi kelayakan untuk tahap ini sudah selesai.

Pembangunan tahap 1 dengan rute Lebak Bulus – Bundaran HI akan dibangun dengan panjang jalur sejauh sepanjang 15,2 km yang terdiri dari 9,2 km jalur layang (*elevated*) dan 6 km jalur bawah tanah (*underground*) dengan total 13 stasiun (7 stasiun layang dan 6 stasiun bawah tanah) yang ditargetkan mulai beroperasi pada 2018. Waktu yang ditempuh dari stasiun Lebak Bulus sampai stasiun HI selama 28 menit dengan waktu berhenti di tiap stasiun selama 40 – 60 detik dimana jarak antar stasiun sejauh 0,8 – 2,2 km. Kapasitas MRT sebesar 34.000 penumpang dengan total 17 kereta pada tahap 1.

Sedangkan pembangunan tahap 2 dengan rute Bundaran HI – Kampung Bandan akan memiliki panjang jalur sejauh 8,1 km yang akan mulai dibangun sebelum tahap I beroperasi dan ditargetkan beroperasi pada tahun 2020. Studi kelayakan untuk tahap ini sudah selesai dimana keseluruhan jalur akan dibangun di bawah tanah dengan total terdapat 8 stasiun. Total waktu tempuh dari stasiun Bundaran HI menuju stasiun Kampung Bandan adalah 50 menit dengan waktu berhenti tiap stasiun dan jarak antar stasiun sama dengan tahap 1. Kapasitas MRT pada

tahap 2 sebesar 40.000 penumpang/jam dengan total 39 kereta.

Tabel 3 Pembangunan MRT Koridor Selatan - Utara

| | Tahap 1 Lb.Bulus– Bundaran HI | Tahap 2 Bundaran HI – Kp. Bandan |
|--|---|--|
| Panjang jalur | 15,2 km (9,2 km <i>elevated & 6 km underground</i>) | 8,1km |
| Stasiun | 13 (7 elevated, 6 underground) | 8 underground |
| Waktu tempuh | 28 menit | 50 menit |
| Waktu berhenti di stasiun | 40 –60 detik | 40 –60 detik |
| Jarak antar stasiun | 0,8 –2,2 km | 0,8 –2,2 km |
| <i>Headway</i> | 4,5 menit (2015) | 3,5 menit (2020) |
| Jumlah penumpang/jam | 34.000 (2015) | 40.000 (2020) |
| <i>Rolling stock</i> 1 set = 6 cars | 17 train set (102 cars) | 39 train set (234 cars) |
| Kebutuhan listrik | 35-40 MVA | 50 MVA |
| Kapasitas Depo | Lb.Bulus (102 cars) | Penambahan di Sta. Kota |

Sumber: Kebijakan Pengembangan Kota Jakarta Berwawasan Transportasi Publik (TOD) dan Berbasis Kereta Api yang Terintegrasi

Koridor timur ke barat (Koridor Balaraja – Cikarang) saat ini sedang dalam tahap studi kelayakan. Koridor ini ditargetkan paling lambat beroperasi pada 2024 – 2027.

Light Rail Transit (LRT)

Jika sistem transportasi berbasis rel diibaratkan sebagai sebuah pohon, MRT adalah batang besarnya sedangkan LRT cabang-cabangnya. LRT dibuat untuk menjadi angkutan pengumpan (*feeder*), yang mengangkut penumpang dari lokasi yang jauh dari jalan utama. Karena perannya sebagai angkutan pengumpan, bentuk LRT pun lebih kecil dari MRT. Kereta LRT terdiri dari 3 gerbong yang bisa mengangkut sampai 400 penumpang.

Proyek LRT di Jakarta nantinya akan dibuat dan dikelola dua instansi. Untuk LRT dalam kota Jakarta akan dibuat dan dikelola Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, sedangkan LRT yang menghubungkan Jakarta dengan kota-kota

di sekelilingnya (Jabodetabek) akan dibuat oleh BUMN PT. Adhi Karya.

LRT buatan Pemprov DKI rencananya akan terdiri dari tujuh koridor. Saat ini, baru koridor 1 yang melayani rute Kebayoran Lama - Kelapa Gading serta Koridor 7 rute Cempaka Putih - Ancol yang perencanaannya sudah matang. Kelima koridor lainnya masih dalam tahap pengkajian. Rencana *groundbreaking* akan dilaksanakan pada bulan Mei 2016 dan direncanakan selesai di tahun 2008. Rel dari LRT akan memanfaatkan infrastruktur monorail yang batal dibangun, sehingga mengurangi beban anggaran.

Sementara itu, LRT buatan PT. Adhi Karya akan melayani 6 rute : Cibubur – Cawang, Bekasi Timur – Cawang, Cawang – Dukuh Atas, Cibubur – Bogor, Dukuh Atas – Senayan, dan Palmerah – Grogol. Tahap pertama pembangunan LRT Jabodetabek telah dimulai sejak tanggal 9 September 2015 dengan lokasi Cibubur – Cawang – Bekasi Timurs yang ditargetkan selesai sampai dengan akhir 2017. Tahap dua yakni Cibubur – Bogor, Dukuh Atas – Palmerah – Senayan akan dimulai dibangun di akhir 2016 yang ditargetkan selesai di tahun 2018. Serta tahap 3 dengan lokasi Palmerah – Grogol yang ditargetkan selesai tahun 2019.

Berdasarkan wawancara dengan Kepala Seksi Perencanaan dan Anggaran Dinas Bina Marga DKI Jakarta, Muhammad Sholeh, pertumbuhan jalan di Jakarta hampir mendekati 0 persen, yakni tepatnya 0,01 persen. Bagi wilayah perkotaan seperti DKI Jakarta, penambahan panjang jalan dapat dijadikan sebagai salah satu solusi dalam mengatasi masalah kemacetan lalu lintas, namun dalam hal pembebasan lahan untuk pembangunan jalan sangat sulit dilakukan karena biaya yang sangat tinggi serta padatnya penduduk. Jika dilihat dalam kurun waktu 2005-2014, jumlah panjang jalan bertambah sepanjang hanya sekitar 44,6267 km atau dari 6.540,2 km di tahun 2005 menjadi 6.986,5 km di tahun 2014. Berdasarkan data *database* jalan DKI

Jakarta tahun 2016, rasio jalan di mencapai 6,7 persen (tanpa kepulauan seribu). Rasio jalan sendiri merupakan pembagian antar luas jalan dibagi dengan luas wilayah. Rasio jalan terbesar terdapat pada Kota Jakarta Pusat yakni sebesar 14,1 persen. Kemudian rasio jalan terkecil terdapat pada Kota Jakarta Barat yakni hanya sebesar 5,9 persen.

Keterbatasan penambahan jalan di DKI Jakarta membuat Dinas Bina Marga hanya mempertahankan dan meningkatkan kondisi jalan yang ada. Namun, ke depannya akan bekerjasama dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPERA) dalam mengembangkan simpang jalan tak sebidang baik itu flyover dan underpass maupun pengembangan jalan tol Jabodetabekjur

Pengembangan Simpang Jalan Tak Sebidang

Pesatnya pertumbuhan penduduk dan buruknya fasilitas angkutan umum massal yang ada (eksisting) berakibat pararel terhadap meningkatnya jumlah kendaraan pribadi yang berdampak pada menurunnya kapasitas jalan-jalan di Jakarta. Akibatnya banyak sekali ditemukan titik-titik rawan kemacetan yang mana tiap tahun jumlahnya terus meningkat. Apabila tidak diimbangi dengan penambahan jaringan jalan, maka fenomena tersebut akan mengalami titik jenuh. Terutama di persimpangan sering terjadi interlocking saat jam-jam sibuk (*rush hour*), sehingga untuk mengurangi beban dan untuk memaksimalkan kapasitas jalan/simpang di lokasi-lokasi tersebut, Pemda DKI membangun, *flyover* dan *underpass*.

Jumlah *flyover* di DKI Jakarta saat ini telah mencapai 62 buah dimana 29 *flyover* merupakan *flyover* Kementerian PUPERA dan 33 *flyover* merupakan *flyover* Pemda DKI. Sementara jumlah *underpass* ada 22 buah yang semuanya merupakan *underpass* Pemda DKI. Pengklasifikasian *flyover/underpass* ke dalam *flyover/underpass* Kementerian PUPERA

atau Pemda DKI terkait dengan siapa pelaksana pembangunan *flyover/underpass* tersebut. Jika yang melaksanakan pemerintah pusat dikategorikan ke dalam *flyover/underpass* Kementerian PUPERA sementara jika yang melaksanakan Pemerintah Daerah dikategorikan ke dalam *flyover/underpass* Pemda DKI melalui Dinas Bina Marga.

Selain *flyover/underpass* eksisting, saat ini terdapat satu proyek *flyover* yang sedang tahap konstruksi yakni FO Kapten Tendean – Ciledug yang ditargetkan selesai di Tahun 2018. Kemudian terdapat 9 perencanaan penambahan *flyover* dan *underpass* yang terdiri dari 5 FO dan 4 *underpass* yang ditargetkan selesai tahun 2017 dimana *flyover* dan *underpass* ini dibangun oleh Pemda DKI melalui Dinas Bina Marga.

Pengembangan Jalan Tol di Jakarta dan Sekitarnya

Setidaknya, terdapat 15 rute jalan tol yang telah beroperasi saat ini di dalam Kota Jakarta. Saat ini, terdapat 6 jalan tol dalam tahap konstruksi yang menghubungkan Jakarta dan kota sekitarnya. Terdapat juga 3 jalan tol yang menjadi perencanaan jalan tol untuk pengembangannya ke depannya.

Pengembangan jalan tol di Jakarta juga akan diintegrasikan dengan jalur BRT dan MRT Jakarta. Rencananya, akan ditambah 6 ruas jalan tol dalam kota untuk menambah *road ratio*.

Pembangunan di bidang transportasi dan infrastruktur disadari memang tidak sepenuhnya disebabkan oleh para komuter yang berasal dari sekitar Kota Jakarta. Hal ini dikarenakan karena banyaknya jumlah penduduk Kota Jakarta sendiri pada hari ini yang mencapai 10 juta orang. Berdasarkan wawancara, peranan lain yang diberikan adalah pada berkembangnya sektor ekonomi akibat semakin banyaknya kawasan bisnis di Jakarta. Hal ini disebabkan karena semakin banyaknya investor dan tersedianya tenaga kerja dari Kabupaten/Kota sekitar Kota Jakarta.

KESIMPULAN

1. Berdasarkan perhitungan nilai *locational quotient* (LQ), Jakarta tetap menjadi pusat ekonomi dari kawasan Jabodetabekjur. Hal ini yang membuat orang-orang dari Bodetabekjur tertarik menuju ke Jakarta (*commuting*). Terutama dari komuter yang berada dari daerah Kota dan Kabupaten Bekasi, Kota dan Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang Selatan.
2. Pembangunan infrastruktur jalan dan transportasi tidak sepenuhnya merupakan peranan dari komuter yang berasal dari sekitar Jakarta. Kehadiran para komuter yang bekerja dan berbisnis di Kota Jakarta menjadi pemicu (*trigger*) serta menambah urgensi terhadap pembangunan transportasi dan infrastruktur jalan di Kota Jakarta.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah. RPJMD Provinsi DKI Jakarta tahun 2013-2017. Jakarta: Bappeda Provinsi DKI Jakarta
- Badan Pusat Statistik. *Kabupaten/Kota Jabodetabekjur dalam Angka 2013*. Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta.
- Badan Pusat Statistik. *Jakarta Dalam Angka 2014*. Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta.
- Badan Pusat Statistik. *Statistik Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2011-2014*. Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta.
- Deputi Gubernur Bidang Industri, Perdagangan dan Transportasi. 2014. “Kebijakan Pengembangan Kota Jakarta Berwawasan Transportasi Publik (TOD) dan Berbasis Kereta Api yang Terintegrasi”. Deputi Gubernur Bidang Industri, Perdagangan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta.
- Grigg, Neil S. 1988. *Infrastructure Engineering and Management*. Manhattan: John Wiley & Sons.

Hapsari, Tunjung. 2011. “Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia”. Skripsi Sarjana. Jakarta: Fakultas Ekonomi, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.

Japan International Cooperation Agency (JICA). 2012. “Project for the Study on Jabodetabek Public Transportation Policy Implementation Strategy In The Republic Of Indonesia (JAPTraPIS)”. Draft Laporan Akhir (2): Jakarta

Muta’ali, Luthfi. 2014. *Perencanaan Pengembangan Wilayah Berbasis Pengurangan Risiko Bencana*. Yogyakarta: Badan Penerbit Fakultas Geografi (BPFG) Universitas Gadjah Mada.

Peraturan Presiden Republik Indonesia No 54 tahun 2008 tentang penataan ruang kawasan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, Cianjur.

Riyadi dan Bratakusumah, Deddy Supriyadi. 2005. *Perencanaan Pembangunan Daerah*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Siagian, Sondang P. 1994. *Manajemen Sumber Daya Manusia, Kepemimpinan dan Perilaku Administrasi*. Jakarta: Bumi Aksara.

Sugiyono. 2007. *Statistik untuk Penelitian*. Bandung: Penerbit Alfabeta Bandung.

Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung: Penerbit Alfabeta Bandung.