TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)

Fenomena Demografis Dalam Hubungan Kota-Kota Baru dan Kota Metropolitan Berdasarkan Metode Sejarah Dengan Latar Belakang Situasi Global dan Pembangunan Nasional di Indonesia

(Studi Kasus Perkembangan Kota Metropolitan Jakarta dalam Wilayah Jabotabek di Indonesia)

Disusun Oleh

Ermawan Reskhi Wibowo

NIM. 96.24.105

JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

2005

(ছেলেদের)
মেয়ে স্কুল

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)

Fenomena Demografis Dalam Hubungan Kota-Kota Baru dan Kota Metropolitan Berdasarkan Metode Sejarah Dengan Latar Belakang Situasi Global dan Pembangunan Nasional di Indonesia

(Studi Kasus Perkembangan Kota Metropolitan Jakarta dalam Wilayah Jabotabek di Indonesia)

Disusun Oleh :

Nama : Ermawan Reskhi Wibowo
Nim : 96.24.105

Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi
Jenjang Strata Satu (S1)
Di
Jurusan Teknik Planologi
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang

Dinyatakan Lulus Dan Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
Pada Hari/ Tanggal : .....April.....2005.....

Anggota Penguji :

Penguji I	**Penguji II**	**Penguji III**
(Ir. Hutomo Mustajab)	(Ir. Titik Ruruwati)	(E. [illegible], ST)

Menyetujui,

Pembimbing I	**Pembimbing II**
(Ir. Tjokorda Nirarta S, MSP, PhD.)	(Arief Setiyawan, ST, MTP)

Mengetahui,

Dekan	**Ketua Jurusan**
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan	Teknik Planologi
Institut Teknologi Nasional Malang	FTSP – ITN Malang
(Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP)	(Ir. Agung Witjaksono, MTP.)

Institut Teknologi Nasional
Jl. Bendungan Sigura-gura No.02
M A L A N G

PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam **Seminar Tugas Akhir** tingkat sarjana Jurusan Planologi/Perencanaan Wilayah dan Kota diadakan pada :

Hari : Senin

Tanggal : 5 April 2005

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk:

Nama : **Ermawan Reskhi Wibowo**

NIM : **96.24.105**

Perbaikan tersebut meliputi :

1. Pengamatan dan pemilihan kata2 dlm pengesahan materi, hasil analisa, dlm judul
2. Bahasa bagian satuan variabel dlm interseksi, hubungan dlm kata2 baku dalat metropolitan, bagaimana indikator bagian mengapa dinamakan fenomena demografis yg cenderung lebih luas
4. Demografis dlm definisinya dan dimensinya, judul tts langsung ke objek penelitian lebih khusus. Konsistensi judul dg isi ?
5. Setiap perubahan dlm penulisan adlh sesuatu yg menyalahi, perubahan dlm pengamatan teori yg dimodifikasi tts dijelaskan.

Dosen Penguji

Ir. Hutama Mustofa

Institut Teknologi Nasional
Jl. Bendungan Sigura-gura No.02
M A L A N G

PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam **Seminar Tugas Akhir** tingkat sarjana Jurusan Planologi/Perencanaan Wilayah dan Kota diadakan pada :

Hari : Senin
Tanggal : 5 April 2005

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk:

Nama : **Ermawan Reskhi Wibowo**

NIM : **96.24.105**

Perbaikan tersebut meliputi :

1. Pembahasan [illegible] thd kotipan dulatar belakang dan sumber tabel
2. Perubahan keterangan thd dasar penilaian pembobotan dan masalah kotaz baru, dasar logika thd satuan nilai?
3. Penajaman analisa hubungan dan analisa studi silang.

Dosen Penguji

Ir. Titik Purwati.

Institut Teknologi Nasional
Jl. Bendungan Sigura-gura No.02
M A L A N G

PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam **Seminar Tugas Akhir** tingkat sarjana Jurusan Planologi/Perencanaan Wilayah dan Kota diadakan pada :

Hari : Senin

Tanggal : 5 April 2005

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk:

Nama : **Ermawan Reskhi Wibowo**

NIM : **96.24.105**

Perbaikan tersebut meliputi :

✓ Subtansi "demografis"? => hub dg destinasi pariwisata? p.75?
✓ Peran kotak Belakang "Desa" => Thd Penamaan kota baru di Jabotabek
=> Yg spesifik dan langsung
✓ Pengertian Judul = Apakah mencoba mendeskripsikan/mengilustrasikan perkembangan kota2 baru beserta sektor2 yg berkembang. Mempengaruhinya dari sisi demografis dan kota negara?
✓ Peran thd perkembangan nasional? ...apakah
✓ kmp Tangerang slng std kasus
✓ Beda antara tahapan2 yg ada?
✓ Fungsi dari peta skematis kecenderungan
✓ Bagaimana anda menguasai hub antara kota2 baru - metropolitan - sehingga mengganggu studi kasus
✓ Analisis sejarah =
mekanisme? hasilnya?
= Data pendukung

Dosen Penguji

Endratno Budi Satoso, ST

Demography Phenomena in a Relation Between New Towns and Metropolitan City based on Historycal Methode with a Global Situation and Natinal Development in Indonesia as its Background

ABSTRACT

A interest to Metropolitan Phenomena and its dynamics which live and growth within the city, starting the interest to how the procces from the dynamics built.At the end, the writer decided to have research a demografi phenomena, because a populastion or a community is an actor and main subject in a spatial growing. Starting from a word called community, to population, and its migrations, can answered the interest in the writer mind.

As the world others largest cities, the growing of Jakarta city have also followed by the suburban. The creation of new towns, surrounding the Jakarta Metropolitan Area, is not a new phonemena, but its to be one important based for the reasearch. The Creation of new towns has become a world-wide movement, applied in a variety of purposes. A town designed for healty living; of a size that makes possible a full Measure of social life, but not larger; surrounded by a rural belt. Such a new town cannot be wholly self-sufficient; it shares the job and cultural opportunies of its surrounding city region.

After through many stape in the reasearch, at the end, it known that the variabels to be grouped in to 5 parameter (Population, Residential/ Housing, Economics, Transportation System, and Structure), to reach the optimal paper. Demografi Phenomena, which as a residential mobility, a lot and more depend on the growing of housing need, a lower stock (or the growth of prices from the existing land and houses), the increase of housing stock in suburban area and the dynamics procces of Jakarta and Jabotabek itself.

Key words : Population migrations, Metropolitan City , Growth of a city, New Towns.

Fenomena Demografis Dalam Hubungan Kota-Kota Baru dan Kota Metropolitan Berdasarakan Metode Sejarah Dengan Latar Belakang Situasi Global dan Pembangunan di Indonesia

Demography Phenomena in a Relation Between New Towns and Metropolitan City based on Historycal Methode with a Global Situation and Natinal Development in Indonesia as it Background

ABSTRAKSI

Ketertarikan terhadap fenomena sebuah kota metropolitan dan semua dinamika yang hidup dan tumbuh bersamannya, mengawali sebuah keingintahuan bagaimana, proses dari dinamika ini terbentuk. Akhirnya peneliti, meniliti fenomena pergerakan penduduk, sebagai subyek dalam pertumbuhan ruang.

Seperti halnya kota besar dunia yang lain, pertumbuhan Jakarta juga diikuti pertumbuhan wilayah belakangnya. Lahirnya kota baru diseputar Jakarta bukan lagi fenomena baru, namun kehadirannya patut dijadikan dasar penelitian. Penciptaan kota baru, telah menjadi pergerakan mendunia, diaplikasikan dalam banyak kepentingan. Kota yang diciptakan untuk kehidupan lebih baik, dengan ukuran yang memungkinkan terbinanya kehidupan sosial, dikelilingi ruang pedesaaan. Sebuah kota baru tidak dapat sepenuhnya mandari, karena kesempatan kerja dan sosial yang ada terbagi dalam wilayah perkotaan yang lebih luas.

Setelah melalui tahapan dalam penelitian, akhirnya diketahui bahwa variabel-variabel yang mendukung fenomena ini, dikelompokkan dalam parameter populasi, hunian, ekonomi, sistem transportasi dan struktur. Fenomena Demografi, yang menilai pergerakan permanen (mobilitas hunian), sangat dipengaruhi oleh sisi pertumbuhan permintaan akan tempat tinggal, persediaan yang berkurang (atau meningkatnya harga dari persediaan yang tetap), adanya persediaan tambahan di suburban dan proses dinamis itu sendiri dalam perkotaan.

Kata-kata kunci : Pergerakan penduduk, Kota Metropolitan, Pertumbuhan Kota, Kota-Kota Baru.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Allah SWT, karena atas rahmat dan hidayah – Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir dengan judul "Fenomena Demografis Dalam Hubungan Kota-Kota Baru dan Kota Metropolitan Berdasarakan Metode Sejarah Dengan Latar Belakang Situasi Global dan Pembangunan di Indonesia". Penyusunan Tugas Akhir ini merupakan salah satu prasyarat yang harus dipenuhi oleh setiap mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Nasional Malang dalam menyelesaikan program S-1.

Pada kesempatan ini penulis ingin menucapkan terima kasih kepada :

1. Ibu Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP, selaku Ketua Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota ITN Malang, saat Tugas Akhir ini dimulai.
2. Bapak Ir. Agung Witjaksono, MTP, selaku Ketua Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota ITN Malang.
3. Ibu Ida Soewarni, ST, selaku Sekretaris Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota ITN Malang.
4. Bapak Ir. Soekarno Wahab, selaku dosen wali.
5. Bapak Ir. Tjokorda Nirarta Samadhi, MSP, PhD, selaku dosen Kolokium yang telah memberikan wacana dan selaku pembimbing I yang telah memberikan bimbingan dan petunjuk selama penyusunan tugas akhir ini.
6. Bapak Arief Setiyawan, ST, MTP, selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan bimbingan, petunjuk dan nasehat.
7. Ibu (Mama), Kakak (Mbak Ulin), Adik (Dina), keluarga dan kerabat yang telah memberikan dukungan materiil dan moril kepada saya dalam melalui hari-hari dalam menghadapi, persiapan, proses penyelesaian Tugas Akhir.
8. Widya, dalam memberi dan menumbuhkan semangat dan kepercayaan saya akan kemampuan dan kesempatan yang masih terbentang didepan.
9. Teman-teman (Imank, Anto, Arief, Roni dan masih banyak lagi) yang telah banyak membantu, memberi semangat dan dorongan.

10. Pihak-pihak lain yang tidak dapat saya sebutkan satu-persatu, yang telah memberi saya kesempatan, dukungan, dan bantuannya untuk penyelesaian Tugas akhir ini.
11. Diri saya sendiri, untuk berusaha, berlaku, bekerja dalam berpikir jernih tenang dan bertekad melalui tahapan-tahapan yang tentunya tidak mudah serta membutuhkan kesabaran tinggi.

Dan pada akhirnya penulisan dan persembahan buku ini semoga dapat bermanfaat bagi para pembaca, yang akan dengan setia mengikuti alur cerita, dan bersedia memberikan kritik dan saran untuk mengembangkan tema dan meningkatkan kualitas penelitian dari buku ini.

Akhirnya segala sesuatu tidak terlepas dari kesalahan dan kekeliruan. Dengan segala kerendahan hati penulis memohon maaf atas segala kesalahan dan kekeliruan yang telah penulis lakukan baik disengaja maupun tidak disengaja.

Maret, 2005

Ermawan Reskhi Wibowo

DAFTAR ISI

Halaman

DAFTAR TABEL

Halaman

DAFTAR GAMBAR

Halaman

BAB I

PENDAHULUAN

BAB I
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kecenderungan manusia untuk hidup dalam kelompok yang kemudian disebut sebagai populasi, dalam sebuah komunitas cenderung untuk berkembang mengikuti pola dan *trend* yang terjadi. Kawasan yang berkembang menjadi sebuah wilayah, kemudian menjadi kota, terus membesar, sehingga perkotaan yang tumbuh dengan pesat yang memiliki segala macam daya tariknya ini, terus memancing populasi lain untuk bergerak dan melakukan migrasi ke wilayah tersebut.

Sejarah menyebutkan, sejak pertama kali perkotaan tumbuh dan menjadi besar, banyak migrasi populasi bergerak, perkotaan tumbuh diluar batas, migrasi pada jaman dahulu ada yang bersifat pergerakan biasa maupun invasi, keinginan untuk menguasai wilayah tersebut.

Kecenderungan ini tetap terjadi hingga jaman sekarang, dimana populasi tetap bergerak mencari arahnya. Mencari wilayah untuk hidup yang lebih baik. Dalam era globalisasi, dan kemajuan ilmu pengetahuan serta teknologi, pembangunan kawasan dan sektor-sektor lainpun meningkat.

Kemudahan orang untuk bergerak, semakin dimudahkan dengan hadirnya alat transportasi modern yang orang dapat bergerak dengan cepat dalam jumlah kelompok (banyak), kemanapun jauhnya (tujuannya).

Pelaksanaan pembangunan nasional dan sektoral di Indonesia, yang mengalami ketimpangan, kesenjangan, distrosi, menyebabkan suatu wilayah berkembang menjadi lebih cepat dibanding wilayah lain. Pada akhirnya wilayah wilayah yang berkembang dengan pesat ini, menjadi tempat tujuan bagi para migran (pendatang). Tingkat pergerakan desa-kota, yang disebut urbanisasi ini meningkat dengan cukup pesat.

Indonesia menghadapi masalah urbanisasi dan penyebaran penduduk mirip dengan negara-negara sedang berkembang di Asia umumnya, masih terlampau memusatnya penduduk perkotaan pada kota-kota tertentu saja, khususnya di wilayah-wilayah metropolitan. Perlu disadari bahwa urbanisasi dan perkembangan kota adalah proses wajar seiring dengan kemajuan kondisi sosio-ekonomi masyarakat. Bahkan, kota-kota memegang peran yang sangat strategis dalam pembangunan nasional maupun regional, karena seperti telah dikemukakan oleh Bank Dunia kira-kira 40-60 %produk domestik bruto negara-negara yang sedang berkembang diproduksi di wilayah-wilayah perkotaan. Persoalannya, bagaimana persebaran penduduk diintervensi atau diarahkan untuk menunjang tujuan-tujuan pembangunan yang lebih luas.

Pada dasawarsa terakhir di Jakarta jumlah migran keluar lebih besar dibandingkan dengan masuk. Namun sebagian besar migran keluar menuju wilayah tepi Jabotabek, karena tertarik permukiman-permukiman baru yang dibangun serta kesempatan kerja yang ada khususnya dalam sektor industri.

Perkembangan mega-city Jabotabek dan lainnya tidak mungkin dihindari atau dicegah, bahkan merupakan potensi untuk pembangunan ekonomi wilayah dan nasional. Kini, yang diperlukan adalah kemampuan penyelenggaraan kota-kota raksasa seperti ini dan menghadapi dampak negatif perkembangannya.Keterlibatan swasta dalam pembangunan skala besar cukup pesat. Pengusaha properti terlibat membangun 60 % (110.000 ha lahan di JABOTABEK), dimana 25 % (30.000 ha) dialokasikan untuk pembangunan perumahan skala besar (kota baru), setiap daerah perumahan luasnya 300 ha - 6.000 ha. Pada 1995, ± 20 pengusaha properti bekerja sama membangun kota-kota baru. Pembangunan perumahan meningkat pesat, melibatkan skala besar atau kota baru. Contohnya di Bekasi terdapat 432 lokasi real estate dan 5 dormitory area skala besar yang disebut dengan kota satelit, yaitu Lippo City, Kota Baru Cikarang, Kota Baru Pondok Gede dan Bumi Bekasi Baru. Luas total kota-kota baru ini diperkirakan 381 km^2, besarnya hampir sama dengan kota Tangerang. Kondisi ini menghasilkan

penyediaan perumahan baru yang diperkirakan 70.000 - 80.000 unit / tahunnya, akibat pertumbuhan sektor finansial dan jasa yang mendorong terjadinya 'booming' sektor properti.

Hingga pada lingkup wilayah yang terdiri dari kawasan-kawasan inipun populasi terus bergerak. Fenomena Demografis, yang terjadi di Indonesia, bagaimana populasi bergerak ke Jakarta, Bogor, Tangerang dan Bekasi, dan terus bergerak karena daya tariknya. Dinamika urban pada kota besar Jakarta, menyatukan aktivitas disekitarnya, pergerakan populasi masuk dan keluarpun pada akhirnya mempunyai pola pergerakan yang cenderung mengikuti sesuatu yang menyebabkan kondisi ini terjadi dan berulang.

1.2. Perumusan Masalah

Pada akhirnya, setelah mengikuti bagaimana latar belakang, yang menjelaskan alur fenomena bergerakanya populasi atau penduduk dalam ruang lingkupnya, adalah merupakan hal yang *wajar*, dalam dinamika pembangunan. Namun terkadang pergerakan ini menjadi permasalahan tersendiri, meskipun penelitian ini tidak membahas secara khusus masalah apa saja yang ditimbulkan oleh fenomena ini, namun secara tidak langung, pembahasannya akan menjelaskan hal-hal tersebut.

Yang menjadi tema bagi penelitian ini, dan kemudian dijadikan sebagi perumusan masalah yang diidentifikasikan sebagai berikut; apa yang menyebabkan populasi atau penduduk bergerak dan melakukan pilihan terhadap mobilitas hunian ke Jakarta dan area di sekitarnya.

1.3. Tujuan dan Sasaran

1.3.1. Tujuan

Tujuan penelitian adalah menjelaskan unsur-unsur apa yang akan menjadi perhatian utama dalam kondisi wilayah Hal-hal seputar konsep dan teori yang berkembang terhadap urutan-urutan sejarah yang ditandai

munculnya fenomena-fenomena sejenis, yang didasarkan kepada permasalahan yang timbul baik Studi ini, secara umum menjelaskan persamaan dan perbedaan fenomena sejenis dalam urutan peristiwa sejarah berdasarkan konsep dan teori yang berkembang, untuk ditelaah dan dilakukan komparasi terhadap kondisinya di wilayah studi, sehingga dapat ditemukan bagaimana karakter yang terbentu, karena faktor internal dan pengaruh eksternal menjadikan fenomena wilayah sebuah rangkaian yang menyatu.

Tujuannya adalah bagaimana dapat diketahui populasi bergerak dan melakukan pergerakan.

1.3.2. Sasaran

Sedangkan sasaran yang dituju, adalah menjelaskan parameter dan variabel dari tujuan, untuk dilakukan penelitian. Variabel-variabel yang menyebabkan kecenderungan populasi untuk bergerak dalam parameter yang dikelompokkan, dalam tahapan, tiap tahapnya, mencapai sasaran berikut :

- Mempelajari latar belakang situasi global dan pembangunan di Indonesia sebagi setting yang membentuk.
- Mengenali pergerakan ke wilayah Jabotabek.
- Melakukan analisis terhadap dinamika megaurban Jabotabek.
- Meidentifikasikan perbedaan karakter wilayah dan kawasan.
- Mengenali pergerakan populasi masuk dan keluar di dalam Jabotabek
- Melakukan penyusunan ulang (rekonstruksi) fenomena demografis.

1.4. Ruang Lingkup Studi

1.4.1. Lingkup Materi

Adapun lingkup materi berdasar tujuan dan sasaran yang hendak dicapai meliputi :

- Sejarah kecenderungan perkotaan
- Pertumbuhan perkotaan
- Kota metropolitan dan megaurban
- Lahirnya sebuah kota dan kota baru.
- Pembangunan Nasional dan Pembangunan Perkotaan di Indonesia
- Globalisasi perekonomian dan perkotaan
- Pergerakan populasi dalam fenomena demografis

1.4.2. Lingkup Lokasi

Studi penelitian tugas akhir ini menjangkau lingkup wilayah studi, sebagai berikut :

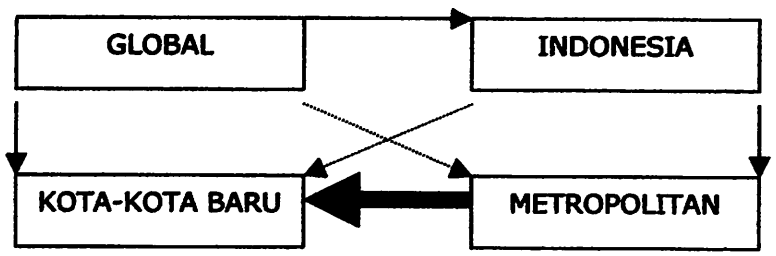
a. Situasi Global dan Indonesia
b. Wilayah Regional : Megaurban Jakarta-Bogor-Tangerang-Bekasi.
c. Kota Induk : Metropolitan Jakarta.
d. Kota-kota baru : di seputar Metropolitan Jakarta.

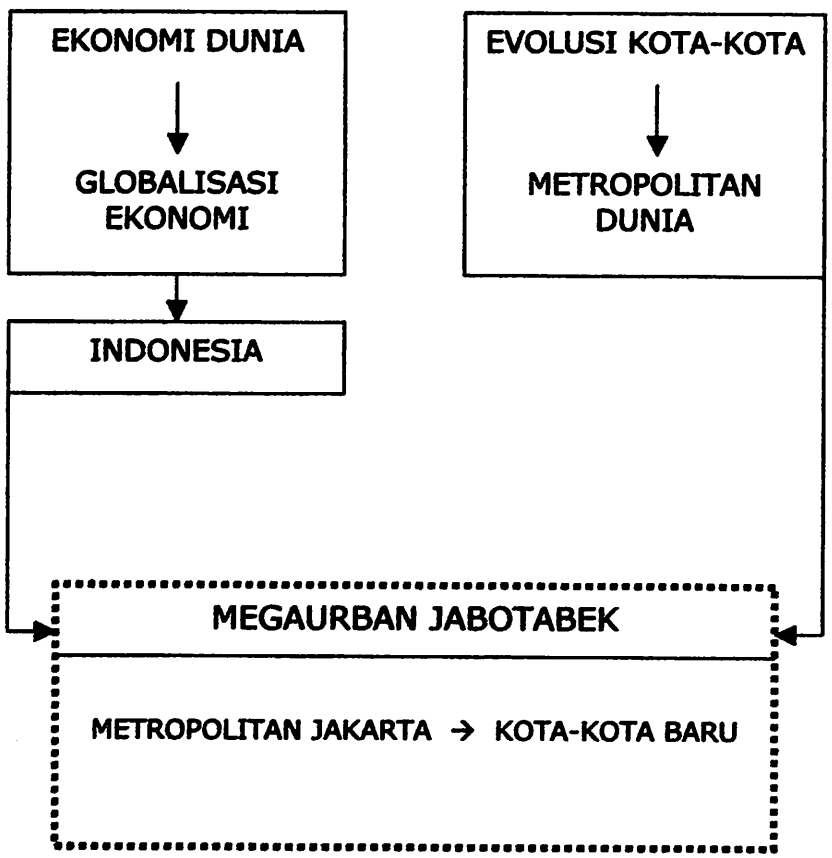
1.5. Kerangka Berpikir

Beberapa kerangka-diagram alir, disusun untuk memudahkan peneliti memahami fenomena yang membentuk.

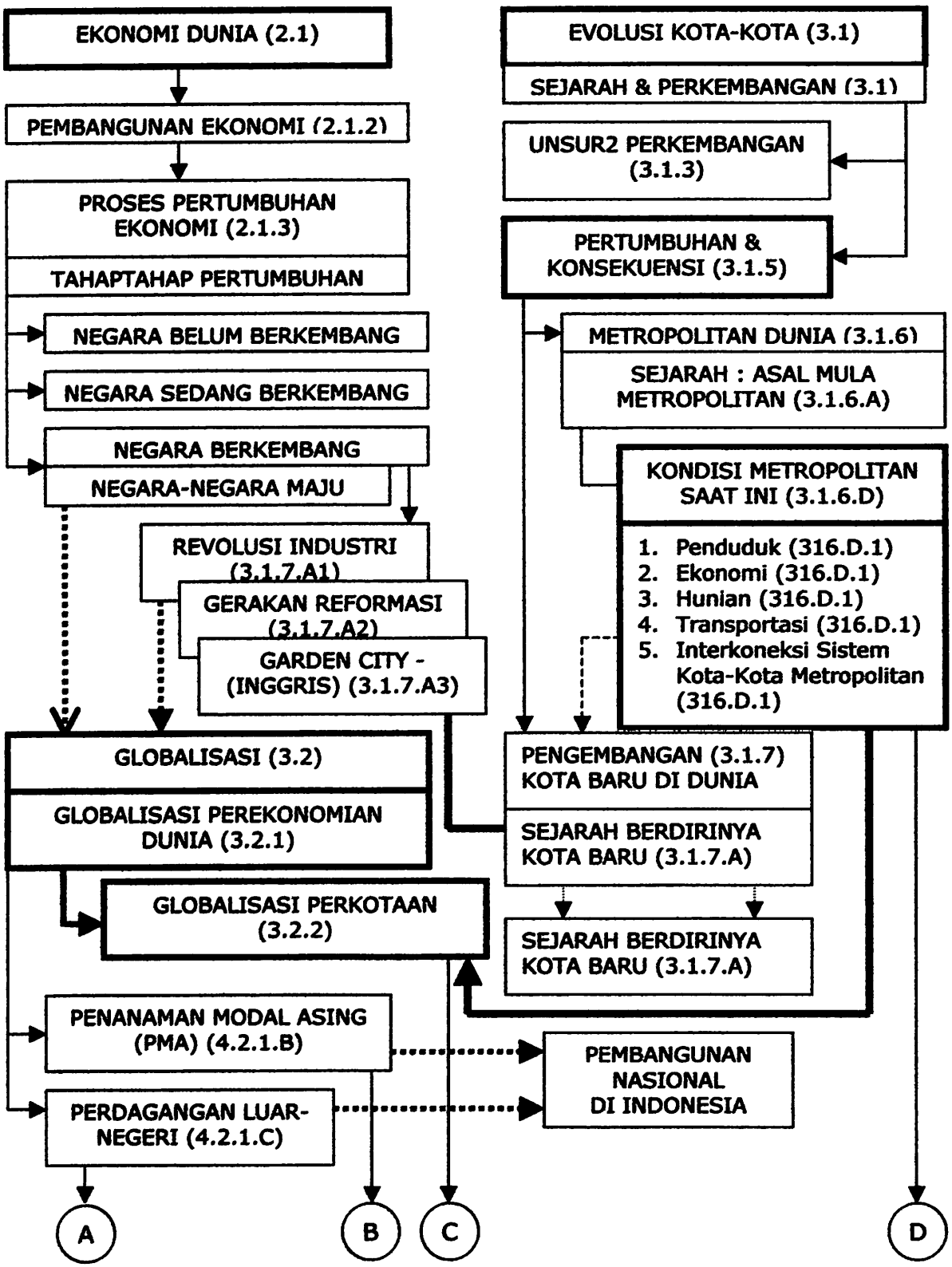
1. Diagram Alur Tinjauan Gobal.
2. Diagram Alur Tinjauan Nasional dan Regional
3. Diagram Alur Tinjauan Kota Baru
4. Diagram Alur Tinjauan Sejarah Kota Jakarta
5. Diagram Alur Analisa Fenomena
6. Variabel-Variabel Dalam Kelompok Analisa Demografis.
7. Penelitian Dasar Konsep dan Teori

RINGKASAN UMUM -DIANGRAM ALUR FENOMENA

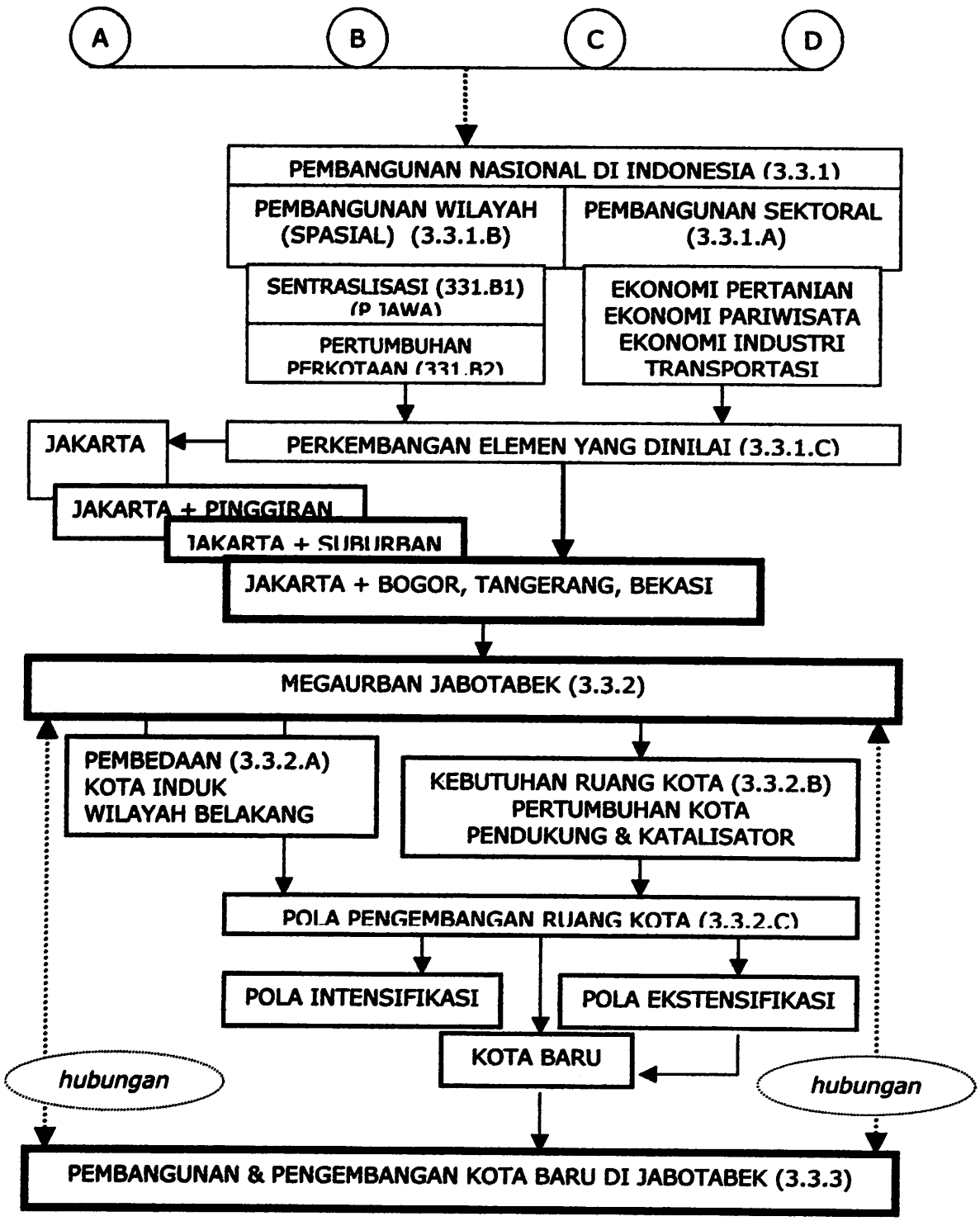




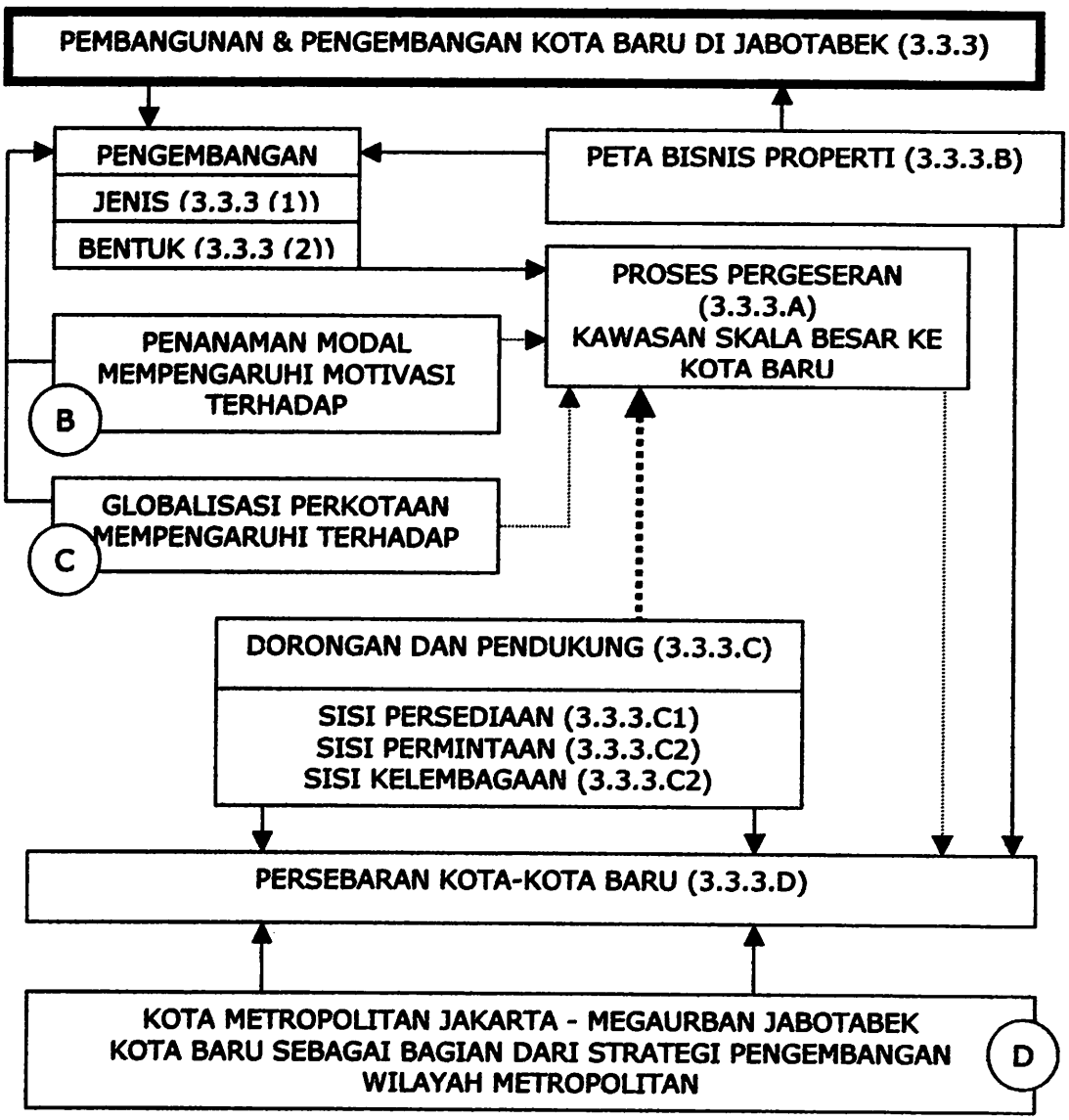
KERANGKA 1 – DIAGRAM ALUR TINJAUAN GLOBAL



KERANGKA 2 – DIAGRAM ALUR TINJAUAN NASIONAL & REGIONAL



KERANGKA 3 – DIAGRAM ALUR TINJAUAN KOTA BARU



KERANGKA 4 – DIAGRAM ALUR TINJAUAN SEJARAH KOTA JAKARTA

SEJARAH PERTUMBUHAN KOTA JAKARTA

BANDAR DI MUARA SUNGAI CILIWUNG ± THN 1400

berkembang menjadi pusat perdagangan internasional yang ramai

BANDAR KALAPA

Laporan para penulis Eropa abad ke-16 menyebutkan sebuah kota bernama Kalapa, yang tampaknya menjadi bandar utama bagi sebuah kerajaan Hindu bernama Sunda, beribukota Pajajaran, terletak sekitar 40 kilometer di pedalaman, dekat dengan kota Bogor sekarang. Bangsa Portugis merupakan rombongan besar orang-orang Eropa pertama yang datang ke bandar Kalapa.

JAYAKARTA. 22 JUNI 1527

Kota ini kemudian diserang oleh seorang muda usia, bernama Fatahillah, dari sebuah kerajaan yang berdekatan dengan Kalapa. Fatahillah mengubah nama Sunda Kalapa menjadi Jayakarta pada 22 Juni 1527. Tanggal inilah yang kini diperingati sebagai hari lahir kota Jakarta.

BATAVIA

Orang-orang Belanda datang pada akhir abad ke-16 dan kemudian menguasai Jayakarta.Nama Jayakarta diganti menjadi Batavia. Keadaan alam Batavia yang berawa-rawa mirip dengan negeri Belanda, tanah air mereka. Mereka pun membangun kanal-kanal untuk melindungi Batavia dari ancaman banjir. Kegiatan pemerintahan kota dipusatkan di sekitar lapangan yang terletak sekitar 500 meter dari bandar. Mereka membangun balai kota yang anggun, yang merupakan kedudukan pusat pemerintahan kota Batavi.

WELTEVREDEN

Lama-kelamaan kota Batavia berkembang ke arah selatan. Pertumbuhan yang pesat mengakibatkan keadaan lilngkungan cepat rusak, sehingga memaksa penguasa Belanda memindahkan pusat kegiatan pemerintahan ke kawasan yang lebih tinggi letaknya. Wilayah ini dinamakan Weltevreden

E

Tahun 1770 :	Luas Wilayah	:	1.07 km^2
	Jumlah Penduduk	:	6.000

E

JAKARTA. IBU KOTA REPUBLIK INDONESIA

Semangat nasionalisme Indonesia di canangkan oleh para mahasiswa di Batavia pada awal abad ke-20.Sebuah keputusan bersejarah yang dicetuskan pada tahun 1928 yaitu itu Sumpah Pemuda berisi tiga buah butir pernyataan , yaitu bertanah air satu, berbangsa satu, dan menjunjung bahasa persatuan : Indonesia. Selama masa pendudukan Jepang (1942-1945), nama Batavia diubah lagi menjadi Jakarta. Pada tanggal 17 Agustus 1945 Ir. Soekarno membacakan Proklamasi Kemerdekaan Indonesia di Jakarta dan Sang Saka Merah Putih untuk pertama kalinya dikibarkan. Kedaulatan Indonesia secara resmi diakui pada tahun 1949. Pada saat itu juga Indonesia menjadi anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Pada tahun 1966, Jakarta memperoleh nama resmi Ibukota Republik Indonesia. Hal ini mendorong laju pembangunan gedung-gedung perkantoran pemerintah dan kedutaan negara sahabat. Perkembangan yang cepat memerlukan sebuah rencana induk untuk mengatur pertumbuhan kota Jakarta. Sejak tahun 1966, Jakarta berkembang dengan mantap menjadi sebuah metropolitan modern. Kekayaan budaya berikut pertumbuhannya yang dinamis merupakan sumbangan penting bagi Jakarta menjadi salah satu metropolitan terkemuka pada abad ke-21

Tahun 1945 :	Luas Wilayah	:	40.00 km^2
	Jumlah Penduduk	:	623.000
Tahun 1965:	Luas Wilayah	:	180.00 km^2
	Jumlah Penduduk	:	3.800.000

JAKARTA + BOGOR, TANGERANG, BEKASI (DIMULAI ± 1975)

Dimulai dengan Kebaoran Baru, di tahun 1949, Pendirian PT. Perum Perumnas Tahun 1974, Pembangunan Skala Besar di Depok 1974, Pengembangan di Bintaro 1979, diikuti pengembangan di wilayah lainnva.

MEGAURBAN JABOTABEK. (DIMULAI ± 1980-1985)

Dimulai dengan relokasi industri-industri dari luar, pertumbuhan daerah-daerah indutsri, di wilayah botabek, dan pembangunan kawasan-kawasn industri "industrial estate", serta pengembangan perumahan skala besar dan kota-kota baru di seputar jakarta. Diikuti pembangunan infrastuktur regional (toll road).
Bumi Serpong Damai, di tahun 1989.

F

F

MEGAURBAN JABOTABEK TERUS BERKEMBANG, TERHENTI SAAT KRISIS TAHUN 1997

Mulai tahun 1980-1997, diikuti oleh pertumbuhan sektor properti yang sempat "booming", karena didukung meningkatnya pertumbuhan sektor finansial dan pembiayaan (kredit perbankan untuk KPR dan Konstruksi Pengembang), di thn 1997, saat krisis, pertumbuhan pembangunan menurun bahkan beberapa terhenti, bahkan terjadi penarikan modal asing keluar.

MEGAURBAN JABOTABEK TERUS BERKEMBANG HINGGA SEKARANG

Secara perlahan, kebangkitan sektor properti, dengan membangun permintaan akan pasar retail (mall, trade center, shopping centre, apartemen, kondomonium, rusun, ruko, rukan, mix use building, dll). Meski pembangunan landed haouses masih lambat.
Peningkatan dan pengembangan infrastuktur kota induk untuk memfasilitasi pertumbuhannya, pergerakan (busway), peningkatan penggunaan KRL, dan terus dilakukan pengembangan skala regional, yang memancing pertumbuhan wilayah megaurban ini semakin nyata

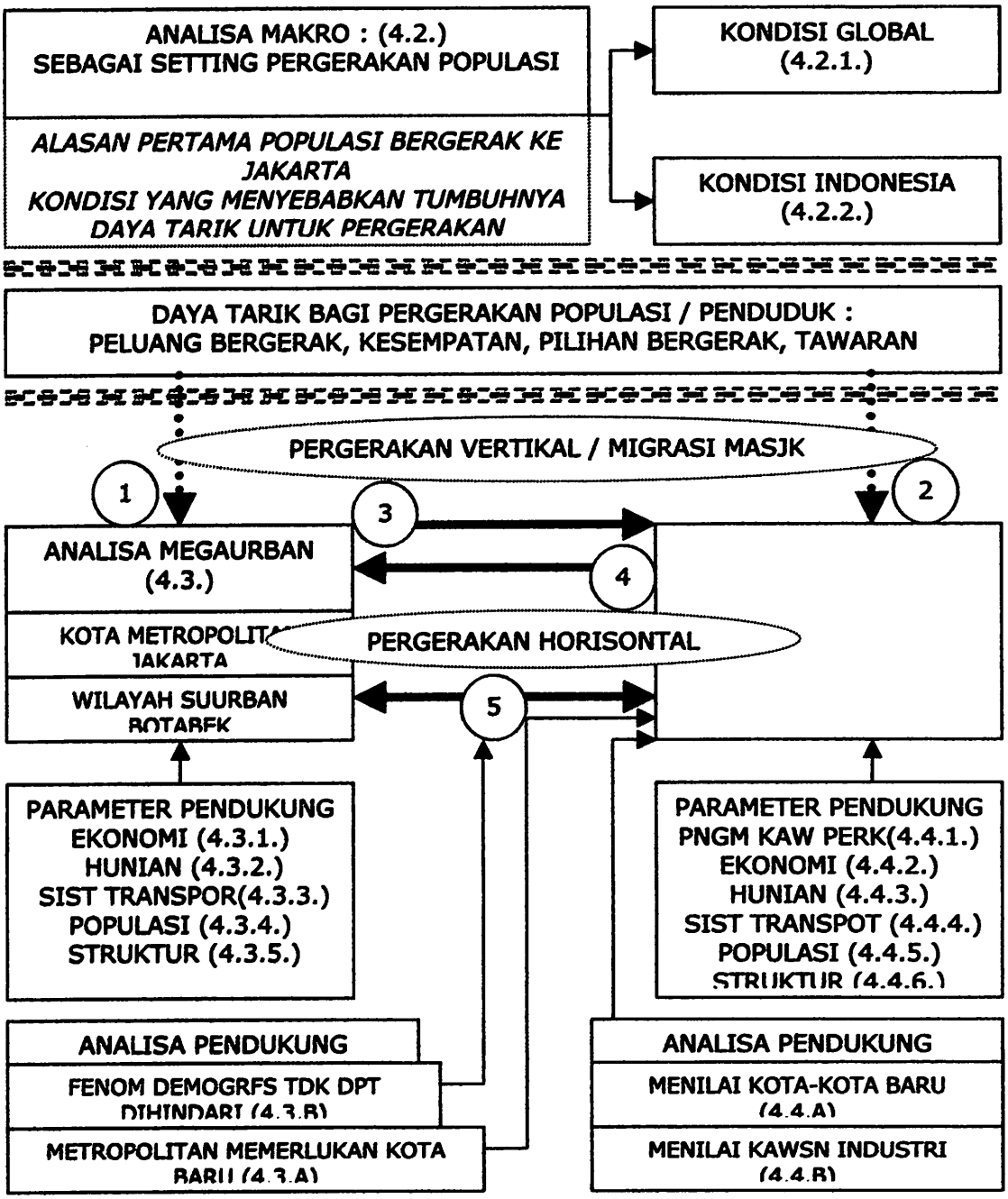
---

A B C D

KETERKAITAN TERHADAP UNSUR GLOBAL DALAM PERTUMBUHAN KOTA JAKARTA (dalam pandangan sejarah pertumbuhan)

A. **Perdagangan Luar Negeri**, perdagangan di Jakarta sudah terjadi sejak ratusan tahun lalu, variabel inilah yang mendukung pertumbuhan kota jaman dahulu, invasi dan agresi dari negara luar juga menandai hal ini. Dan perdagangan ini terus meningkat, sejalan dengan ditingkatkannnya kapasitas pelabuhan laut yang ada di wilayah ini dan sekitarnya. Serta adanya industri-industri yang berorientasi ekspor.
B. **Penanaman Modal Asing**, sejak jaman dahulu, pemerintah portugis dan Belanda melakukan pembangunan untuk investasi jangka panjang sebagai penanaman modal (dalam kepentingan penjajahan). Data yang ada (thn 1967-2002) juga disebutkan bahwa penanaman modal di Jakarta bergeser ke arah investasi Jasa, untuk industrialisasi dan sektor lain dialokasikan ke wilayah Botabek.
C. **Globalisasi Perkotaan**, menjadikan Kota Jakarta dalam rangkaian jaringan kota-kota dunia, sehingga pertumbuhannya semakin meningkat.
D. **Kota Metropolitan**, Jakarta sebagai kota metropolitan, terkena dampak dalam interkoneksi sistem metropolitan dunia

KERANGKA 5 – DIAGRAM ALUR ANALISA FENOMENA



1 PERGERAKAN MASUK DARI KONDISI GLOBAL (POPULASI / MODAL)
2 PERGERAKAN MASUK DARI KONDISI NASIONAL (POPULASI / MODAL)
3 PERGERAKAN DARI METROPOLITAN KE KOTA–KOTA BARU
4 PERGERAKAN DARI KOTA–KOTA BARU KE METROPOLITAN
5 PERGERAKAN DARI KOTA–KOTA BARU KE METROPOLITAN DAN SEBALIKNYA

KERANGKA 6 – VARIABEL-VARIABEL DALAM KELOMPOK ANALISA DEMOGRAFIS

KELOMPOK VARIABEL SEBAGAI SETTING → *Terdiri dari kondisi global dan kondisi nasional yang mendorong pergerakan secara vertikal*

KELOMPOK PARAMETER
EKONOMI
HUNIAN
POPULASI
SISTEM TRANSPORTASI
STRUKTUR
→ *Pengelompokaan variabel dalam parameter untuk melihat kondisi yang mampu menyatukan sisten dan mengoperasikan arus pergerakan*

KELOMPOK VARIABEL DI SISI METROPOLITAN → *Merupakan kelompok variabel yang ada di sisi metropolitan yang menyebabkan adanya daya tarik pergerakan masuk dan daya dorong pergerakan keluar.*

KELOMPOK VARIABEL DI SISI KOTA-KOTA BARU → *Merupakan kelompok variabel yang ada di sisi metropolitan yang menyebabkan adanya daya tarik pergerakan masuk dari metropolitan dan dari luar jabotabek*

VARIABEL OUTPUT 1

KELOMPOK VARIABEL UTAMA/ AKTIF → *Variabel dalam setiap tahapan yang berperan sebagai penyebab utama dalam mendorong pergerakan*

KELOMPOK VARIABEL PENDUKUNG / PASIF → *Terdiri dalam kumpulan variabel yang mendukungvariabel utama terbentuk, atau mendukung pergerakan dalam arusnya*

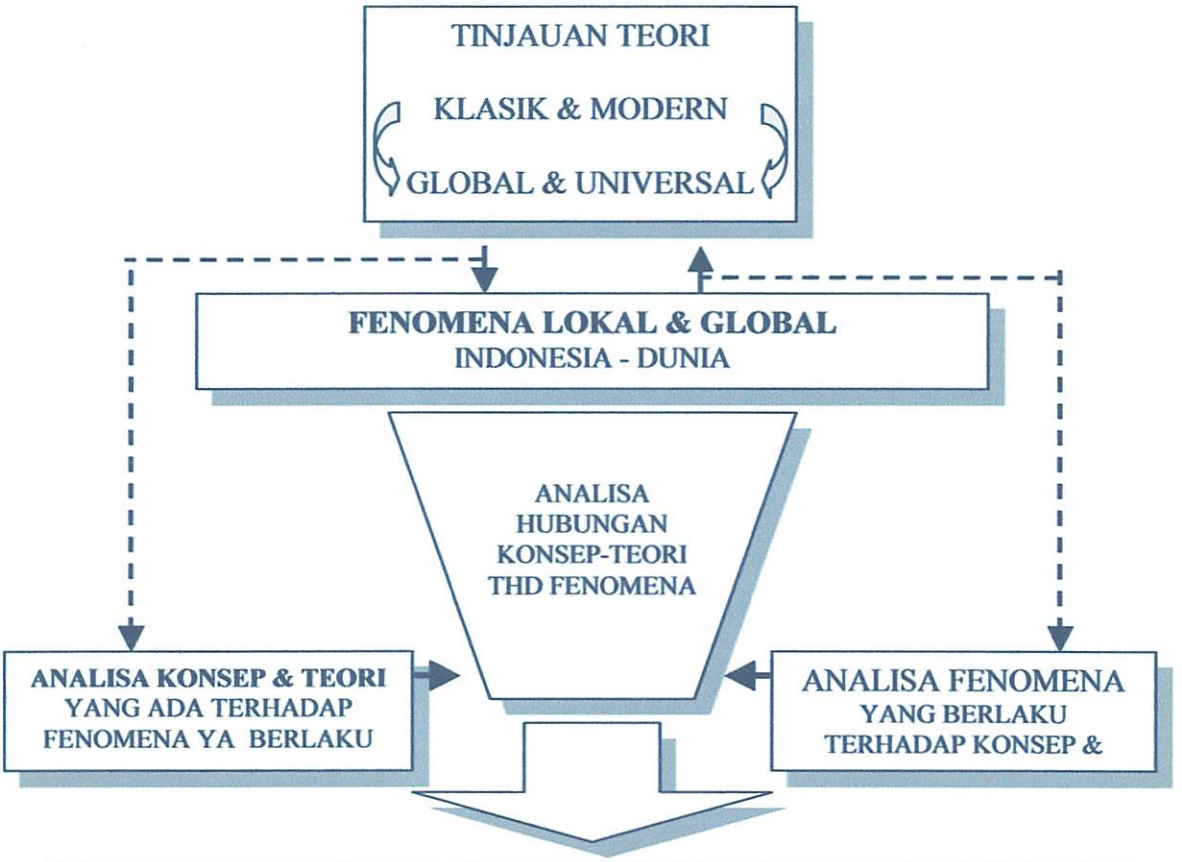
VARIABEL OUTPUT 2

KELOMPOK VARIABEL KATALIS AKTIF → *Variabel yang mendorong percepatan dan proses pertumbuhan dari pergerakan mobilitas hunian, secara dominan/ aktif*

KELOMPOK VARIABEL KATALIS PASIF → *Variabel yang mendorong percepatan dan proses pertumbuhan dari pergerakan mobilitas hunian, secara pasif*

PENELITIAN DASAR KONSEP & TEORI

BERDASARKAN BUKTI-BUKTI EMPIRIS STUDI LITERATUR UNTUK MERUMUSKAN PENGEMBANGANNYA



KESIMPULAN

KONSEP & TEORI

KONSEP DAN TEORI KOTAKOTA BARU BERKEMBANG DARI AWAL TERBENTUKNYA KOTA-KOTA HINGGA MENYELESAIKAN PERMASALAHAN KOTA-KOTA YANG TIDAK DAPAT TERPECAHKAN, DARI PERIODE AWAL HINGGA MASA DEPAN, KONSEP & TEORI INI AKAN MENEMBUS KURUN WAKTU YANG PANJANG UNTUK TUMBUH DAN MENYESUAIKAN DENGAN FENOMENA DAN PROBLEMA YANG BERLAKU.

AKAN MUNCUL TEORI-TEORI BARU DALAM PERENCANAAN DI MASA DEPAN

FENOMENA

KEHIDUPAN DAN KEBUDAYAAN MANUSIA TERUS BERUBAH DAN BERKEMBANG, MENGIKUTI PERGANTIAN ZAMAN, SEMUA FENOMENA YANG BERLAKU TIDAK LAGI BERGERAK MENGIKUTI TEORI, NAMUN BERGERAK MENCARI KEBENARAN YANG HAKIKI, MENCARI BENTUK KEHIDUPAN YANG NYATA DAN LEBIH SESUAI PADA MASANYA.

BERAWAL DARI FENOMENA DAN PROBLEMA AKAN BERMUNCULAN DAN TUMBUH TEORI-TEORI BARU DALAM PERENCANAAN DI MASA DEPAN

1.6. Metodologi Penelitian

Dalam definisi penelitian, Gee (1957)[1] memberikan tanggapannya "Dalam berbagai definisi penelitian, terkandung ciri tertentu yang lebih kurang bersamaan. Adanya pencarian, penyelidikan terhadap pengetahuan baru, atau sekurang-kurangnya pengaturan atau interpretasi baru dari pengetahuan yang timbul. Metode digunakan bisa ilmiah atau tidak namun pandangan yang digunakan haruslah kritis dengan prosedur sempurna.. Jika proses yang terjadi adalah hal yang selalu diperlukan, maka penelitian sebaiknya digunakan untuk menentukan ruang lingkup dari konsep dan bukan kehendak untuk menambah definisi lain terhadap definisi yang telah begitu banyak.", maka penelitian adalah sutau penyelidikan terorganisasi[2].Jenis-jenis penelitian lain secara lengkap, dibedakan dari beberapa referensi berikut:

Tabel 1-1. Perbedaan Jenis-Jenis Penelitian

PROF. SUGIYONO	PROF. SUTRISNO HADI
Penelitian Menurut Tujuan	**Penelitian Menurut Tujuan**
Penelitian Dasar ***(Basic Research)***	**Penelitian Eksploratif**
Penelitian Terapan (Applied Research)	*Penelitian Developmental*
Penelitian Menurut Metode	Penelitian Verifikatif
Penelitian Survey	**Penelitian Menurut Bidang**
Penelitian Expost Facto	**Penelitian Pendidikan**
Penelitian Eksprimen	Penelitian Pertanian
Penelitian Naturalisme	Penelitian Hukum
Penelitian Kebijakan *(Policy Research)*	Penelitian Ekonomi
Penelitian Tindakan ***(Action Research)***	*Penelitian Pembanguan & Perkotaan*
Penelitian Evaluasi	**Penelitian Menurut Tempatnya**
Penelitian Sejarah	Penelitian Laboratorium
Penelitian Menurut Tingkat Eksplanasi	*Penelitian Perpustakaan*
Penelitian Deskriptif	**Penelitian Kancah**
Penelitian Komparatif	**Penelitian Menurut Tarafnya**
Penelitian Asosiatif	*Penelitian Deskriptif*

[1] W.Gee (Ed), Research in Social Sciences : Its Fundamental Methods and Objectives, The Macmilan Co., 1929.
[2] Moh. Nasir, Ph.D. Metode Penelitian. Ghalia Indonesia. Anggota IKP.. 1999.

Penelitian Menurut Jenis dan Analisis Data	Penelitian Inferensial
Penelitian Kualitatif	**Penelitian Menurut Pendekatannya**
Penelitian Kuantitatif	Penelitian Longitudinal
	Penelitian Cross Sectional
MOH. NAZIR, Ph.D.	**Prof. Dr. SUHARSIMI ARIKUNTO**
Sejarah/Historis	**Penelitian Menurut Tujuan**
Penelitian Sejarah Komparatif	Penelitian Eksploratif
Penelitian Yuridis atau Legal	*Penelitian Pengembangan*
Penelitian Biografis	**Penelitian Verifikatif**
Penelitian Bibliografis	**Penelitian Kebijakan**
Metode Deskriptif	**Penelitian Menurut Pendekatan**
Survey	Penelitian Longitudinal
Deskriptif berkesinambungan	**Penelitian Cross Sectional**
Studi Kasus	**Penelitian Berdasarkan Variabel**
Analisis Pekerjaan dan Aktivitas	*Penelitian Deskriptif*
Penelitian Tindakan (Action Research)	**Eksprimen**
Penelitian Perpustakaan dan Dokumenter	**Penelitian Kuantitatif**
Metode Eksprimental	*Penelitian Non-Eksprimen*
Eksprimen Absolut	**Penelitian Eksprimen**
Eksprimen Perbandingan	**Penelitian Kualitatif**
Eksprimen Sungguhan	*Fenomenologis*
Eksprimen Semu	**Interaksi Simbolik**
Grounded Research	**Kebudayaan**
Penelitian Expos Facto	**Antropologi**
MUDRAJAD KUNCORO, Ph.D.	**Prof. Dr. S. NASUTION**
Penelitian Menurut Tujuan	**Penelitian Menurut Tujuan**
Penelitian Evaluasi	**Penelitian Eksploratoris**
Penelitian dan Pengembangan	*Penelitian Deskriptif*
Penelitian Tindakan (*action research*)	**Penelitian Eksprimental**
Penelitian Menurut Metode	
Penelitian Historis	
Penelitian deskripitif	
Penelitian Korelasional	
Penelitian Kausal Komparatif & Eksprimental	

Sumber: Arikunto (2002), Hadi (1984), Kerlinger (2000), Kuntjoro (2003), Nasution (2003), Nazir (1999), Sugiyono (1999).

Metode Penelitan

Metode penelitian disusun, untuk memandu peneliti mengenai urut-urutan bagaimana penelitian ini dilakukan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah "Metode penelitian Sejarah komparatif - deskriptif menggunakan komparasi fenomena."

Penelitian dapat kita lihat dari segi perspektif serta waktu terjadinya fenomena-fenomena yang diselidiki. Metode sejarah mempunyai perspektif historis. Metode sejarah menggunakan catatan observasi atau pengamatan orang lain yang tidak dapat diulang-ulang kembali[3]. Ini nyata sekali bedanya dengan metode penelitian eksperimen pada fenomena natura di mana data observasi dapat dikontrol dengan percobaan.

1. Definisi

Sejarah adalah deskripsi yang terpadu dari keadaan-keadaan atau fakta-fakta masa lampau yang ditulis berdasarkan penelitian serta studi yang kritis untuk mencari kebenaran (Nevins, 1933)[4]. Metode sejarah merupakan suatu usaha untuk memberikan interpretasi dari bagian trend yang naik-turun dari suatu status keadaan di masa yang lampau untuk memperoleh suatu generalisasi yang berguna untuk memahami kenyataan sejarah, membandingkan dengan keadaan sekarang dan dapat meramalkan keadaan yang akan datang. Dengan demikian, tujuan adalah membuat rekontruksi masa lampau secara objektif dan sistematis dengan mengumpulkan, mengevaluasi serta menjelaskan dan mensitesiskan bukti untuk menegakkan fakta dan menarik kesimpulan.

2. Ciri-Ciri Metode Sejarah.

Beberapa ciri-ciri khas dari metode sejarah adalah sebagai berikut:

a. Lebih banyak menggantungkan pada data yang diamati orang lain.
b. Bobot data harus dikritik, (secara internal maupun secara eksternal)

---

[3] ibid, hal 22.
[4] A. Nevins, Mesters' Essays in History, Columbia Univ. Press, New York, 1933.

c. Mencari data secara tuntas serta menggali informasi yang lebih tua.
d. Sumber data harus dinyatakan secara definitf; nama pengarang, tempat dan waktu. Sumber tersebut harus diuji kebenarannya.

3. Sumber Data pada Metode Sejarah

Sumber merupakan data yang digunakan dalam penelitian, dengan metode sejarah dapat diklasifikasikan secara bermacam-macam ; remain, dokumen, sumber primer, sumber sekunder, materi fisik, materi tulisan. Jika sumber sejarah ditinjau dari sengaja atau tidak sengajanya bahan atau sumber data tersebut ditinggalkan, maka sumber sejarah dapat dibagi dua yaitu : remain dan dokumen. Remain adalah peninggalan-peninggalan yang tidak disengaja. Di lain pihak terdapat juga catatan-catatan yang sengaja ditinggalkan dan disebut dokumen. Oleh Nevins (1938)[5], sumber sejarah dibagi ; Pertinggal fisis; Cerita secara oral ; Materi inskripsi ; Materi tulisan tangan ; Buku dan cetakan ; Bahan audio-visual ; Observasi langsung.

Sumber sejarah dapat juga dibedakan antara sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer adalah tempat atau gudang orisinal dari data sejarah. Data primer merupakan sumber-sumber dasar, merupakan bukti utama dari kejadian lalu. Contoh sumber primer: catatan resmi yang dibuat pada suatu acara, keterangan saksi mata, keputusan rapat, foto-foto. Peraturan dasar dari metode sejarah adalah menggunakan data primer sebanyak mungkin. Di lain pihak adalah sumber sekunder, sumber sekunder, catatan tentang adanya suatu peristiwa.

4. Kritik terhadap keaslian sumber

Ada dua yang perlu diperhatikan untuk melihat apakah sumber tersebut orisinil, kritik eksternal dan kritik internal. Whitney (1960)[6], membagi kritik terhadap sumber sejarah sebagai kritik rendah (lower critism) dan kritik tinggi (higher critism). Kritik ini ditujukan pada bagian yang

---

[5] A. Nevins, Gateway to History, D. Appleton Century Co. New York. 1938. p. 215.
[6] F.L. Whitney, The Elements of Research, Prentice Hall inc., New York, 1960.p.204.

nampak di luar dari sumber, sehingga dari luar saja sudah dapat ditentukan hal hal yang berbeda atau menyangsikan, disebut kritik rendah. Di lain pihak, perlu juga diselidiki tentang asli tidaknya dokumen, dinamakan kritik tinggi.

5. Jenis-Jenis Penelitian Sejarah

Penelitian historis banyak sekali macamnya. Tetapi secara umum, dapat dibagi atas empat jenis, yaitu : Sejarah Komparatif, Yuridis atau legal, Biografis, dan Bibliografis. Penelitian yang dilakukan oleh peneliti dapat dikategorikan kedalam dua.

Penelitian Sejarah Komparatif. Jika penelitian dengan metode sejarah dikerjakan untuk membandingkan faktor-faktor dari fenomena-fenomena sejenis pada suatu periode masa lampau, maka penelitian tersebut dinamakan penelitian sejarah komparatif. Dalam hal ini, sipeneliti ingin memperlihatkan unsur-unsur perbedaan dan persamaan dari fenomena-fenomena sejenis.

Penelitian Bibliografis. Penelitian dengan metode sejarah untuk mencari, menganalisa, membuat interpretasi serta generalisasi dari fakta-fakta yang merupakan pendapat para ahli dalam suatu masalah atau suatu organisasi dikelompokkan dalam Penelitian Bibliografis. Penelitian ini mencakup hasil pemikiran dan ide yang telah ditulis oleh pemikir-pemikir dan ahli-ahli. Kerja penelitian ini termasuk menghimpun karya-karya tertentu dari seorang penulis atau seorang filosof dan menerbitkan kembali dokumen-dokumen unik yang dianggap hilang dan tersembunyi seraya memberikan interpretasi serta generalisasi yang tepat terhadap kerya-karya tersebut.

6. Desain Penelitian

Semua proses yang diperlukan dalam perencanaan dan pelaksanaan penelitian[7]. Dalam pengertian yang lebih sempit, desain penelitian hanya

---

[7] E.A. Suchman, The principle of Research Design and Administration, dalam J.T. Doby (ed). An Introduction of Social Research, 2nd ed., Appleton Century Crofts, New York. 1967.pp307-326

mengenai pengumpulan dan analisa data saja. Dalam pengertian yang lebih luas, mencakup proses berikut[8] :

a. Identifikasi dan pemilihan masalah penelitian
b. Pemilihan kerangka konsepsual masalah serta hubungan dengan penelitian sebelumnya.
c. Memformulasikan masalah, spesifikasi tujuan, luas jangkau,hipotesa.
d. Membangunan penyelidikan.
e. Memilih, memberi definisi terhadap pengukuran variabel-variabel.
f. Memilih prosedur dan teknik sampling yang digunakan.
g. Menyusun alat serta teknik untuk mengumpulkan data.
h. Membuat coding, serta mengadakan editing dan proseccing data
i. Menganalisa data, pemilihan proses prosedur untuk generalisasi.
j. Pelaporan hasil penelitian.

Dalam proses analisa ada beberapa tahapan yang harus dilalui, sedangkan tiap tahap tersebut memiliki beberapa metode yang harus melewati proses interpretasi supaya tercapai hasil yang sesistematis mungkin. Dengan dinamisnya bahasan dimana pengembangan kawasan skala besar dan kota baru yang bersifat interpretatif sehingga mengakibatkan banyak sekali celah dan peluang untuk mengalami perbedaan pendapat.Maka dalam proses analisa tersebut ada lompatan-lompatan terhadap kerangka sistem dengan tidak mengurangi tujuan untuk dapat lebih memahami apa yang akan dicoba untuk disampaikan. Semuanya disajikan tergantung kepada Interpretasi sebatas kemampuan logika peneliti.

a. Memilih Variabel dan Teknik Pengukurannya.variabel[9]

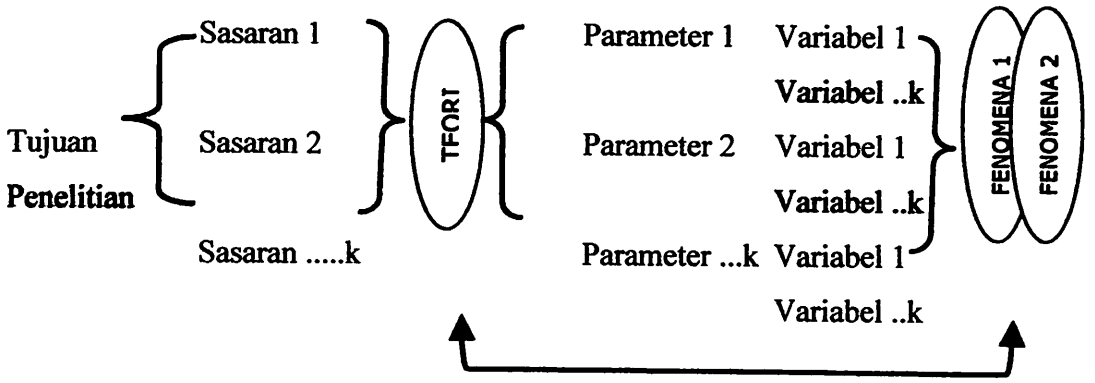
Jumlah variabel yang digunakan bergantung dari luas serta sempitnya penelitian. Diperlukan juga memberikan definisi operasional kepada variabel.

---

[8] V. Shah, Research Desgns and Strategies, The Agricultural Development Council Inc., New York., 1972. pp.3-5.
[9] Freddy Rangkuti. Riset Pemasaran. PT Gramedia Pustaka Utama Sekolah Tinggi Ekonomi IBII. 1997.

Apabila beberapa penelitian pendahuluan telah dilakukan sebelum penelitian yang terperinci dan mendalam, maka belum memerlukan adanya hipotesa-hipotesa. Parameter dan variabel yang dipergunakan disusun berdasarkan masalah penelitian, tujuan penelitian, kerangka pemikiran atau konsep yang ada.Pengelompokan - pengelompokan dan kategorisasi penentuan parameter dan variabel, berikut :

Latar Belakang	1	Perumusan Masalah 1	
Latar Belakang	2	Perumusan Masalah 2	Tujuan
Penelitian			
Latar Belakang	.... k	Perumusan Masalah ....k	



b. Mengumpulkan data

Mengadakan survei terhadap data merupakan langkah penting dalam metode ilmiah. Memperbaiki informasi dari penelitian terdahulu harus dikerjakan, tanpa memperdulikan apakah penelitian menggunakan data primer atau sekunder, apakah penelitian menggunakan penelitian lapangan ataupun laboratorium. Menelusuri literatur serta menelaahnya merupakan kerja kepustakaan yang diperlukan dalam mengerjakan penelitian. Survei terhadap data dapat dikerjakan setelah masalah penelitian dipilih atau dilakukan sebelum masalah dipilih. Jika kepustakaan dilakukan sebelum pemilihan maslah, penelahaan kepustakaan termasuk memperoleh ide masalah apa yang paling up to date untuk dirumuskan. Dengan mengadakan survei terhadap data, peneliti menggali teori-teori yang berkembang, mencari

metode serta teknik penelitian, baik dalam mengumpulkan atau menganalisa data, yang pernah digunakan oleh peneliti terdahulu.; memperoleh orientasi lebih luas dalam permasalahan yang dipilih, menghindarkan terjadinya duplikasi-duplikasi yang tidak diinginkan. Studi literatur, selain dari mencari sumber data dokumen yang akan mendukung penelitian, juga untuk mengetahui sampai kemana ilmu yang berhubungan dengan penelitian telah berkembang, sampai kemana telah dibuat kesimpulan dan degeneralisasi.

Mengingat objek serta sifat masalah, maka penelitian mengunakan metode Library Research atau literatur (pustaka). Oleh sebab itu, penulisan ilmiah ini akan di lakukan berdasarkan atas hasil studi terhadap beberapa bahan pustaka yang relevan. Sesuai dengan metode yang dipakai, maka tehnik pengumpulan data yang tepat diperlukan dalam Library Research adalah tehnik dokumenter, dari buku-buku, makalah diskusi, artikel dan sebagainya. Jenis Sumber Data Sekunder (Dokumen) :

1. Internal; Laporan Departemen/ Pemerintah/ Non (Nasional dan Internasional); Laporan Perencanaan, Pembangunan Pengembangan.
2. Eksternal; Data yang sudah dipublikasikan (Ensiklopedia, Jurnal, Majalah, Koran, Tabloid, Situs Internet/ Website); Laporan Penelitian.

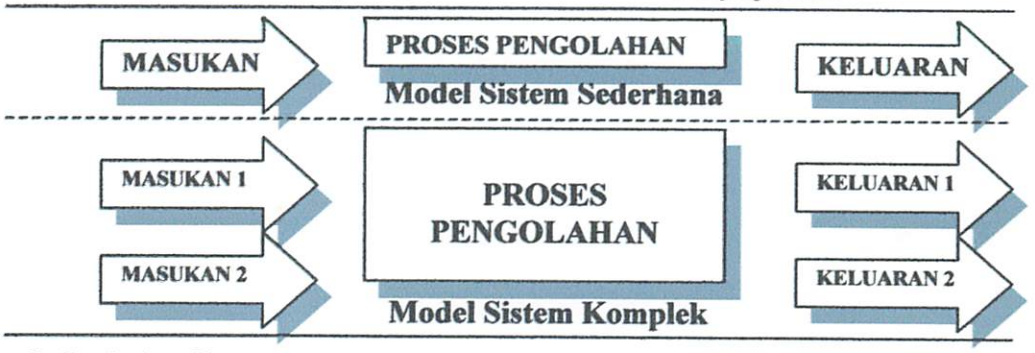
c. Analisa dan Penafsiran Data

Mencari kategori yang berguna merupakan pencaraian untuk sifat-sifat yang penting dan yang membedakan satu dengan yang lain. Setelah berbagai perbedaan ditelitit, dan diterangkan dengan jelas, kategori dan sifatnya ini merupakan dasar utama dalam analisis. Kategori tersebut berfungsi untuk menggambarkan dan membatasi data. Data yang dikumpulkan perlu dipecah-pecah kedalam kelompok-kelompok, diadakan kategorisasi, dilakukan manipulasi serta diperas sedemikian rupa hinga data tersebut mempunyai makna untuk menjawab masalah.Setelah data disusun dalam kelompok serta hubungan yang terjadi dianalisa, perlu dibuat penafsiran terhadap hubungan antara fenomena dan membandingkannya

dengan fenomena-fenomena lain di luar penelitian. Dalam penelitian ini, karena data yang diambil tidak saja data dasar, tetapi juga data olahan, jadi untuk data olahan adalah tugas peneliti untuk mengiterpretasikannya. Beberapa data olahan sengaja untuk diambil, untuk memudahkan dan kecepatan dari melakukan analisa lanjutan. Analisa lanjutan diperlukan untuk melihat pengaruh dan perubahan pada variabel yang ada.

c.1. Model Sistem

Model umum suatu sistem terdiri dari masukan, proses pengolahan dan keluaran. Model yang sederhana, masukan maupun keluarannya tunggal. Dalam model sistem kompleks, masukan dan keluarannya jamak.



c.2. Jenis Analisa

a. Analisa Hubungan

Peneliti ingin melihat hubungan yang terjadi antara variabel-variabel. Beberapa jenis hubungan yang perlu diketahui adalah :

a.1. Hubungan simetris

Apabila sebuah variabel berhubungan dengan variabel lain, tetapi adanya variabel tersebut bukan disebabkan atau bukan dipengaruhi yang lain tersebut, atau terjadi bila ;

- kedua variabel merupakan akibat dari suatu faktor yang sama
- kedua variabel merupakan indikator dari konsep yang sama.

Hubungan simetris juga ditunjukkan dengan kehadiran dua variabel atau lebih secara beriringan yang disebabkan oleh faktor fungsional. Misalnya frekuensi membaca surat kabar dan frekuensi menonton TV merupakan indikator terhadap konsep sentuhan media massa (*mass media exposure*).

a.2. Hubungan timbal balik

Jika terdapat 2 buah variabel X dan Y yang berhubungan timbal – balik, jika hubungannya mempunyai dua arah. Dengan perkataan lain X mempengaruhi Y dan sebaliknya Y mempengaruhi X. Dalam hubungan ini kita tidak tahu yang mana sebab dan yang mana akibat. Misalnya; pendapatan dapat mempengaruhi pendidikan dan sebaliknya pendidikan dapat mempengaruhi pendapatan.

a.3 Hubungan asimetris.

Sejenis hubungan antara variabel dimana satu variabel mempengaruhi variabel lain, tetapi hubungan tersebut tidak timbal balik. Hubungan dapat berasal dari hubungan antar konsep. Pendekatan terhadap jenis hubungan asimetris dapat saja dari sudut berapa buah variabel yang berhubungan, atau dari sifat-sifat variabel tersebut yang berhubungan satu dengan yang lain.

b. Analisa Silang

Adalah analisa dengan menggunakan tabel silang. Tabel silang ini dapat berbentuk frekuensi maupun persentasi. Dalam analisa silang, variabel dipaparkan dalam tabel, yang mana tabel tersebut berguna untuk :

- menganalisa hubungan-hubungan variabel yang terjadi
- melihat bagaimana kedua atau beberapa variabel berhubungan

c.3. Teknik Analisa ;Teknik Skala

Teknik ini bertujuan untuk mengetahui ciri-ciri atau karakteristik sesuatu hal berdasarkan suatu ukuran tertentu, sehingga kita dapat membedakan, mengolong-golongkan, bahkan mengurutkan ciri atau karakteristik.[10]. Mengingat variabel adalah konsep yang mempunyai variasi nilai, maka nilai variabel dapat dibedakan menjadi tingkatan skala, yaitu Nominal, Ordinal, Interval, dan Rasio. Mengurutkan sesuatu secara nyata dalam bentuk gradasi (penurunan dari tinggi ke rendah) merupakan hal penting dalam penelitian sosial, mencakup status; lingkungan pengaruh, dan

[10] Ibid, hal 31.

1.7. Tinjauan Pustaka

Fenomena demografis dalam hubungan kota metropolitan dan kota-kota baru di Jabotabek berdasarkan metode sejarah. Penelitan ini di dukung beberapa pengertian untuk menelaah fenomena-fenomena, yaitu ; Pengertian Pergerakan, Teori Ekonomi Pembangunan, Kota Baru, Teori Wilayah, Mobilitas Hunian

A. Pengertian Pergerakan

Beberapa pngertian mengenai pergerakan meliputi:

a. Migrasi, yaitu kegiatan perpindahan/ pergerakan penduduk atau populasi dari suatu daerah ke daerah lain.
b. Migrasi msuk, yaitu pola aliran masuk dari kegiatan perpindahan/ pergerakan penduduk atau populasi ke suatu daerah, biasanya mempunyai satuan jiwa.
c. Migrasi keluar, yaitu pola aliran keluar dari kegiatan perpindahan/ pergerakan penduduk atau populasi dari suatu daerah, biasanya mempunyai satuan jiwa.
d. Pergerakan atau migrasi sekuler - komuter, yaitu kegiatan perpindahan/ pergerakan penduduk atau populasi dari suatu daerah ke daerah lain, yang bersifat sementara atau tidak menetap untuk tempat tinggal, biasanya karena beberapa alasan, seperti berdagang, wisata, dan sebagainya.
e. Pergerakan atau migrasi permanen / mobilitas Hunian/ "*Life Time Migrant*", yaitu kegiatan perpindahan/ pergerakan penduduk atau populasi dari suatu daerah ke daerah lain, yang bersifat menetap untuk tempat tinggal.

B. Teori Ekonomi dalam Pembangunan

Sebab-sebab pertambahan pendapatan nasional jangka panjang dan proses yang mengakibatkan bertambahnya, yaitu :

1. Hukum alam dan kebijaksanaan pemerintah berupa laisser faire menuju pada tata ekonomi selaras menguntungkan dengan pimpinan invisible hand, bekerjanya struktur pasar persaingan sempurna, menjamin tercapainya tujuan.
2. Pembagian kerja dibatasi luasnya pasar, sebab bila pasar sempit, tidak ada orang terdorong mengabdikan seluruh dirinya pada pekerjaan yang tidak mendatangkan hasil baginya.
3. Kebebasan perdagangan luar negeri mengekspor produksi dari negara-negara lain yang mempunyai comparative advantage.
4. Penggunaan uang kertas dan perlunya lembaga yang menciptakan dalam jumlah yang layak
5. Akumulasi kapital dibiayai dari nilai lebih, merupakan syarat meningkatkan produktivitas tenaga kerja.
6. Deminishing returns merupakan penjelasan sewa tanah dan pembatasan potensiil perkembangan ekonomi.
7. Ancaman perkembangan ekonomi datang dari pertambahan penduduk.

Adam Smith, dalam bukunya "*An Inquiry into the nature and causes of wealths of nations*" 1776, analisanya bersifat ikthisar kasar mengenai pengertian ekonomi, namun berjasa dalam memberi pengertian proses perkembangan ekonomi.Untuk perkembangan ekonomi, sangat penting peranan pembagian kerja, sebab pembagian menyebabkan bertambahnya produktivitas, mengakibatkan : Bertambahnya kemahiran kerja; Penghematan waktu; Mendorong penemuan mesin-mesin dan alat-alat yang lebih baik.

David Ricardi, dalam bukunya *The Principles of Politices Economy and Taxation* (1817), pertanian merupakan sektor perekonomian terpenting, untuk memberi makanan penduduk yang terus bertambah, menjadi persoalan pokok seluruh sistemnya.Masyarakat ekonomi dibagi 3 yaitu golongan kapitalis, golongan pekerja dan tuan-tuan tanah. Sesuai dengan penggolongan masyarakat, maka pendapatan nasional juga dibagi tiga yaitu upah, sewa dan

keuntungan.Menurut Ricardo, kebijaksanaan tariff yang diadakan pemerintah merintangi tercapainya perekonomian yang menguntungkan. Perdagangan bebas memungkinkan dunia internasional memperoleh keuntungan dari pembagian kerja. Terhadap perdagangan bebas, aliran klasik mengajukan perkecualian "*Infant Industry*", maksudnya tarif melindungi industri baru dalam negeri, sifatnya sementara dapat dipertahankan supaya dapat menandingi industri luar negeri.

Teori dari Marx, dalam model perkembangan ekonomi ini terkenal dengan *Growth and Collapse*. Menjadi dasar dari teorinya, adalah nilai lebih. Hakekat dari sistem kapitalis, pembagian penduduk dalam 2 kelas ; kelas kapitalis dan kelas pekerja. Surplus disebut nilai lebih, yang menikmati surplus adalah kelas kapitalis dalam bentuk laba, bunga dan rente. Nilai lebih diciptakan kelas pekerja. Tujuan kaum kapitalis, menambah tumpukan nilai lebih yang diterima, dilakukan dengan 3 cara:

1. Memperpanjang jam kerja
2. Upah pekerja diturunkan dibawah tingkat kebutuhan hidup minimum.
3. Dengan menaikkan produktivitas pekerja.

C. Kota Baru

Menurut beberapa definisi dan pengertian yang berkembang, maka kota baru dapat dan dijelaskan. Suatu proyek pengembangan lahan yang luasnya mampu menyediakan unsur-unsur lengkap yang mencakup perumahan, perdagangan dan industri yang secara keseluruhan memberikan :

a. Kesempatan hidup dan bekerja di dalam lingkungan tersebut.
b. Suatu spektrum jenis dan harga rumah yang lengkap
c. Ruang terbuka bagi kegiatan pasif dan aktif yang permanen serta ruang-ruang terbuka yang melindungi kawasan tempat tinggal dari dampak kegiatan industri.
d. Pengendalian segi estetika yang kuat

e. Pengadaan biaya/ investasi yang cukup besar untuk keperluan pembangunan awal.

f. Memungkinkan untuk menunjang kebutuhan berbagai atau jenis rumah tinggal dan kegiatan ekonomi sebagai lapangan kerja bagi penduduk di dalam permukiman itu sendiri.

g. Dikelilingi oleh jalur hijau yang menghubungkan secara langsung dari wilayah pertanian di sekitarnya dan juga sebagai pembatas perkembangan kota dari segi jumlah penduduk dan luas wilayahnya.

h. Dengan mempertimbangkan kendala dan limitasi yang ada, dapat menentukan suatu proporsi peruntukan lahan yang sesuai untuk kegiatan industri ;perdagangan ;perumahan ;fasilitas dan utilitas umum serta ruang terbuka, pada proses perencanaannya.

Dalam wawasan yang lebih luas, dikemukakan pula suatu pengertian, bahwa kota baru tidak selalu dibangun sama sekali baru diatas lahan perawan, tetapi juga mungkin merupakan pengembangan dan pembaharuan permukiman perdesaan atau kota kecil secara total menjadi kota lengkap yang mandiri (Gideon Golany, 1978). Secara umum kota baru diartikan sebagai :

a. Kota baru adalah kota yang direncanakan, dibangun dan dikembangkan pada saat suatu atau beberapa kota lainnya yang direncanakan dibangun sebelumnya telah tumbuh berkembang.

b. Kota lengkap yang, direncanakan, dibangun dan dikembangkan di wilayah yang belum terdapat konsentrasi penduduk.

c. Kota lengkap yang direncanakan dan dibangun dalam rangka meningkatkan kemampuan dan fungsi permukiman atau kota kecil yang telah ada disekitar kota induk untuk membantu pengembangan wilayah sekitar, mengurangi beban kota induk.

d. Kota yang cukup mampu untuk berfungsi sebagai kota yang mandiri, dalam arti dapat memenuhi kebutuhan pelayanan serta

kegiatan usahanya sendiri atau sebagian besar dari penduduknya.

e. Kota baru juga dapat berupa suatu lingkungan permukiman skala besar yang direncanakan dan dibangun untuk mengatasi masalah kekurangan perumahan di kota besar. Secara fungsional, kota baru demikian masih banyak tergantung pada peran dan fungsi kota induknya. Dari segi jarak, lokasinya berdekatan dengan kota induknya. Kota baru ini dikatakan juga sebagai kota satelit dari kota induk tersebut.

D. Teori Wilayah

Hubungan Berbagai Kegiatan dalam Suatu Wilayah. Hubungan Vertikal; Hubungan ini merupakan hubungan yang bersifat timbal balik. Apabila suatu rangkaian, merupakan kegiatan yang dapat berarti suatu dorongan untuk perubahan bagi kegiatan lain yang mengikuti atau sesudahnya Bila dijelaskan dalam proses input-output, maka output dari suatu kegiatan merupakan input bagi kegiatan selanjutnya.

Hubungan Horisontal. Hubungan ini apabila dilihat dari pertumbuhan dan pembangunan wilayah adalah persaingan kegiatan yang berbeda dari sumber-sumber lokal yang langka dan sulit dikembangkan. Merupakan rangkaian yang secara horisontal dalam bentuk persaingan antara penggunaan sumber-sumber setempat yang langka. Jadi meruakan hubungan non timbal balik, dimana bila dicontohkan dalam penggunaan lahan, adalah kegiatan A mempunyai kepentingan yang berbeda terhadap lahan, sehingga kegiatan B tidak dapat memanfaatkan atau menggunakan dan mengelola lahan, karena dampak negatif yang ditimbulkan oleh kegiatan A terhadap lahan tersebut.

Hubungan Komplementer. Hubungan ini berlangsung karena adanya penghematan ekstern. Yang merupakan efek lokasi dimana penarikan kegiatan timbal balik, jika penambahan kegiatan dalam wilayah merangsang pertumbuhan dari kegiatan yang saling melengkapi (komplementer).

E. Mobilitas Hunian

Mobilitas rumah tangga di dalam wilayah perkotaan, menggambarkan luar kota atau mobilitas hunian, adalah format yang utama tentang pergerakan populasi di dunia yang dikembangkan. Di Amerika Serikat dan Britania Raya, sebagai contoh, dua ketiga dari semua pergerakan terdapat di dalam kota. Jumlah pergerakan adalah pantas dipertimbangkan. Sekitar 10 % dari Rumah tangga di Britania dan 20 % dari Rumah tangga Amerika Utara yang pindah, dalam setiap pegerakkan masing-masing dalam 1 tahun.Tiga lingkup minat; mobilitas orang-orang (hunian), suatu pertimbangan dari hubungan antar mobilitas hunian dan struktur kota dan suatu pengujian dari aspek perilaku dari keputusan untuk pindah.

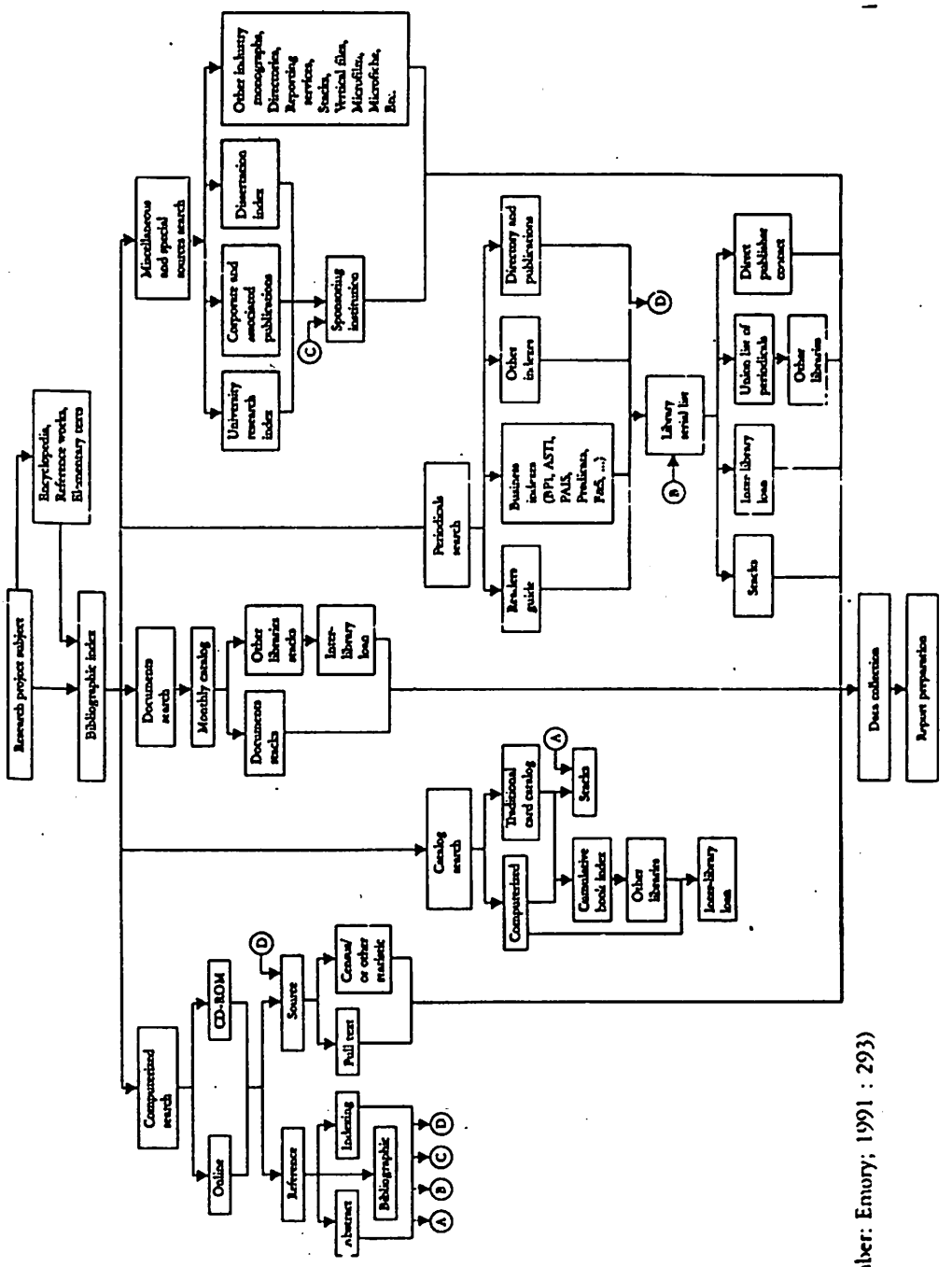
A. Latar Belakang Studi Mobilitas Hunian "Residensial"
   1. Invasi dan Rangkaian "*Invasion and Succesion*"
   2. Penyaringan "*Filtering*"
   3. Model Siklus Hidup "*The Life-Cycle Model*"
   4. Model Perdagangan "*The Trade-Off Model*"

B. Struktur Perkotaan dan Mobilitas Residensial
   1. Mobilitas dan Pengembangan Kota "*Mobility and Evolving City*"
   2. Pola Kontemporer Mobilitas "*Contemporary Patterns of Mobility*"
   3. Kembalinya/ Perputaran Populasi di Kota "
   4. Aspek Perilaku dalam Mobilitas Residensial
   5. Proses Pengambilan Keputusan "The Decision-Making Process"

sebagainya. Karena itu, pengetahuan mengenai teknik skala sangat penting. Ataupun bahwa teknik skala membuat fakta-fakta kualitatif menjadi urutan kuantitatif. Beberapa teknik skala akan digunakan untuk membuat analisa didalam penelitian ini, antara lain :

a. Skala jarak
b. Skala Penilaian (rating)
c. Skala membuat ranking

Diagram 4.1 Sumber-Sumber Data Sekunder



(Sumber: Emory; 1991 : 293)

1.8. Sistematika Penulisan

Penyajian dalam bentuk penulisan adalah hal terakhir dalam sebuah penelitian, peneliti menuliskan hasil penelitiaanya dalam tahapan penyajian laporan atau lebih dikenal sistematika alur penulisan pembahasan ini, adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Menjelaskan latar belakang studi dengan didasari fakta dan fenomena untuk dirumuskan dalam permasalahan, mendefinisikan tujuan dan sasaran dengan ruang lingkup yang dibatasi. Merumuskan parameter dan variabel awal, yang diterjemahkan dalam kerangka teoritis untuk menjelaskan metode apa yang akan digunakan. Ditampilkan pula Tinjauan Pustaka yang digunakan sebagai dasar telaah. menguraikan sistematika penulisan hasil penelitian.

BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan konsep dan teori yang digunakan sebagai landasan untuk berpikir dalam melaksanakan kegiatan penelitian, baik dari sisi pemahaman maupun dari sisi pembanding secara praktis.

BAB III TINJAUAN PERKOTAAN YANG BERKEMBANG

Mengulas evolusi kota-kota dalam sejarah dan perkembangnnya, pertumbuhan kota dan konsekuensinya, munculnya permasalahan didalam perkotaan. Menggambarkan beberapa Metropolitan dan Megapolitan Dunia, sebagai perbandingan dalam studi bertema global, serta pengembangan kota baru di dunia. Tinjauan globalisasi perekenomian dan perkotaan. Perkembangan dan hasil pembangunan di Indonesia, dalam pola makro yang menampilkan Megaurban Jabotabek, Beserta kota-kota baru di dalamnya.

BAB IV ANALISA FENOMENA

Menganalisa fenomena sejarah, analisa makro, megaurban, dan analisa fenomena pergerakan di Analisa kota–kota baru di Jabotabek, dengan studi kasus Tangerang, yang diangkiri dengan rekonstruksi visual.

BAB II

LANDASAN TEORI

Lippo Karawaci Tampak A

BAB II
LANDASAN TEORI

2.1. Teori Pembangunan

2.1.1. Hakekat Pembangunan [1]

Dewasa ini istilah pembangunan menjadi kata tunggal bermakna majemuk, dipahami sebagai kata kerja, kata benda dan kata sifat. Sebagai proses yang berlanjut, pembangunan dipandang sebagai kata kerja. Sebagai sistem, proses pembangunan berlangsung dalam totalitas, mulai dari perencanaan, pelaksanaan sampai evaluasi. Setiap kegiatan dalam proses tidak dapat dipisahkan satu sama lain. Apa yang direncanakan, itu yang dilaksanakan. Apa yang dilaksanakan, itu yang dievaluasi. Selanjutnya, temuan evaluasi menjadi masukan kembali dalam penyusunan rencana baru, seterusnya. Meski proses berlangsung berulang, tidak boleh bersifat rutin dan berjalan ditempat. Kondisi baru harus makin baik dan meningkat melalui identifikasi untuk memperbaiki kelemahan pada tiap tahap dalam proses.

Dilain pihak, tujuan pembangunan terlihat sebagai kata benda. Tujuan yang ingin dicapai dapat dilukiskan dengan angka-angka konkrit. Tingkat pendapatan lebih tinggi dan lebih adil, kesempatan kerja bertambah banyak, jumlah produksi lebih meningkat, sarana transportasi dan komunikasi lebih baik dan lebih banyak, jumlah gedung sekolah makin bertambah, sarana kesehatan lebih banyak dan lebih bermutu, fasilitas produksi dan pemasaran lebih mudah serta mendorong kegiatan ekonomi rakyat dan usaha besar, dan sebagainya. Dengan demikian, rumusan tujuan pembangunan harus terukur secara jelas, tidak boleh kabur dan sloganitas. Tujuan kabur dan tidak terukur mempersulit evaluasi, sehingga tidak pernah dapat memperbaiki kelemahan untuk peningkatan. Dalam ukuran konkrit, pembangunan dianggap berhasil kalau misalnya, hasil produksi

---

[1] Said Zainal Abidin, Hakekat Pembangunan dan Perubahan Masyarakat. Bappenas Papper. Abidin, Said Z., Kebijakan Publik, Jakarta, Yayasan Pancur Siwah, 2004

dan pelayanan tersedia menjadi lebih bermutu dan lebih banyak, pengadaannya lebih efektif dan efisien. Karena tujuan juga dianggap sebagai kondisi yang lebih baik, istilah pembangunan juga dapat dipandang dalam hubungan kata sifat. Sebagai kondisi lebih baik, tujuan pembangunan menjadi diinginkan (*desirable*). Persoalannya, diinginkan siapa? Selama hanya bermanfaat bagi kelompok kecil yang kuat dan membawa melarat bagi sebagian besar golongan miskin, maka pembangunan menjadi tidak disukai masyarakat. Masalahnya bukan terletak pada pembangunan sendiri, tetapi pada kepentingan siapa diwakili pembangunan..

Dalam ajaran Islam, pengertian pembangunan sebagai "keadaan lebih baik daripada sebelumnya" (*Walal akhiratu khairullaka minal ula*, QS: 93: 4). Pengertian ini menempatkannya dalam posisi dinamis, kondisinya tidak berada sebagai sesuatu yang tetap, berada dalam posisi yang berubah terus menerus.. Karena rangkaian perubahan merupakan hasil pembangunan, maka pembangunan dipandang sebagai proses yang tidak boleh berhenti, tetapi berlanjut sepanjang waktu. Setiap waktu adalah waktu awal sekaligus akhir. Sejalan dengan konsep diatas, dalam ilmu Manajemen Pembangunan, pembangunan disebut "...*dynamic change of a whole society from one state of national being to another, with the connotation that the latter state is preferable*". (Katz,: p.2) Dalam konsep ini, ada empat aspek. Pertama, adalah perubahan bersifat dinamis (*a dynamic change*). Kedua, perubahan tidak hanya terjadi pada sekelompok orang atau sesuatu wilayah, berlangsung dalam seluruh masyarakat (*a whole society*). Ketiga, perubahan berlangsung bertahap, dari keadaan ke keadaan baru. Keempat, keadaan baru itu lebih disukai daripada keadaan sebelumnya. Karena meliputi seluruh masyarakat, mencakup berbagai sisi kehidupan. Dalam beberapa hal, tiap sisi berbeda dengan sisi lain. Dalam posisi yang berbeda, setiap individu berperilaku berbeda.

Karena pembangunan meliputi banyak sisi, harus didekati dengan beragam bidang ilmu (*holistic approach*). Pendekatan multi disiplin perlu ditekankan untuk menghindarkan kesan sempit tentang pembangunan, yang menganggap pembangunan semata-mata berada dalam lingkup bidang ekonomi, karena itu hanya menjadi urusan ahli ekonomi saja. Sempitnya pengertian pembangunan

telah mengakibatkan banyak kelemahan selama beberapa dekade sesudah Perang Dunia II. Selama masa itu, dipandang sebagai persoalan teknis, diselesaikan secara ekonomis dengan perhitungan kuantitatif. Akibatnya, hanya menyentuh permasalahan yang dapat dihitung, dipermukaan yang biasanya berhubungan dengan kelompok ekonomi kuat. Permasalahan yang tidak berada dipermukaan dan tidak dapat dihitung yang dihadapi ekonomi kecil, diharapkan teratasi dengan sendirinya melalui rembesan hasil dipermukaan (*trickle-down- effects*).

Kesadaran keperluan pendekatan multi disiplin telah mendorong orang melihat tidak hanya dalam satu sektor tetapi meliputi berbagai sektor dan daerah. Analisis kebijakan tidak lagi sekedar berada dalam wawasan ekonomi, meliputi politik, perwilayahan, administrasi dan kebijakan publik. Akhir-akhir ini pendekatan ilmu jiwa mulai memasuki kajian. Dengan meluasnya kajian, penggunaan matematika selama ini dipandang sebagai pendekatan paling maju, menyederhanakan persoalan, mulai dipertanyakan akurasinya terhadap masalah sosial yang tidak dapat dikalkulasikan. Namun matematika tetap dipandang sebagai ilmu alat bantu penting, tapi bukan segala-galanya.

2.1.2. Pembangunan Ekonomi.

Pengertian yang digunakan kebanyakan ditinjau dari pembangunan ekonomi sedang bidang lain hanya sepintas, mengingat maksud yang ingin dicapai. Ini bukan berarti pembangunan dibidang lain tidak kurang penting, pembangunan segala bidang adalah penting, sebab tiap bidang adalah saling berhubungan dan saling mempengaruhi. Sehingga apabila pemerintah mengabaikan tugas-tugas dilapangan lainnya diluar ekonomi maka hasil terakhir bukanlah pembangunan, melainkan mungkin sekali kekacauan ekonomi[2].

Memberi definisi, yang memuaskan semua fihak terhadap pembangunan ekonomi, bukanlah pekerjaan mudah, sebab tiap orang mempunyai latar belakang dan kehendak berbeda. Terkadang istilah pembangunan ekonomi atau *economic*

---

[2] Drs. H. Siagian, M.Pd. Pembangunan Ekonomi Dalam Cita-Cita Dan Relita. Penerbit Pt. Citra Aditya Bakti. Bandung 1989

development, disamakan dengan istilah pertumbuhan ekonomi (*economic growth*) juga sering disamakan dengan *modernisasi*, *westernisasi* serta *industrialisasi*.

Sebenarnya istilah diatas mempunyai arti berbeda, walau mempunyai hubungan erat. Modernisasi adalah usaha menyesuaikan diri dengan konstelasi dunia pada zaman bangsa itu hidup. Namun tetap menjaga sifat kekhususannya. Sedangkan industrialisasi hanyalah periode dimana semua bidang strategis dihubungkan dengan hasil industri, didasarkan penggunaan mesin, lebih dinamis dari modernisasi, namun cakupannya lebih sempit.Sehingga kemungkinan[3], modernisasi negara dapat dicapai tanpa banyak industri, tetapi tidak mungkin mengadakan industrialisasi tanpa modernisasi.Secara singkat dikatakan, hubungan pembangunan, modernisasi dan idustrialisasi "pembangunan sebagai perusahaan sosial, sedang modernisasi menjadi bidang khusus pembangunan, industrialiasi satu aspek modernisasi:.

Hirschman[4]) : Pembangunan ekonomi berarti proses perubahan tipe perekenomian menjadi tipe yang lebih maju..Mejer & Baldwin[5]) : Pembangunan ekonomi adalah suatu proses, dimana pendapatan nasional riel perekonomian bertambah pada periode yang panjang.Dimaksud perubahan-perubahan dapat digolongkan kedalam perubahan penawaran faktor fundamentil dan perubahan struktur permintaan produk. Perubahan-perubahan khusus dalam penawaran faktor ialah :

1. Ditemukannya sumber-sumber tambahan
2. Akumulasi kapital
3. Pertambahan penduduk
4. Diintrodusernya tehnik-tehnik produksi yang baru dan yang lebih baik.
5. Perbaikan keahlian.
6. Perubahan-perubahan institusionil dan organisasionil lainnya.

---

[3] David E. Apter : *The Pilitics Of Modernisation,* The University Of Chicago Press, 1965, Hal 67.
[4] Albert, O. Hirschman : *The Strategy Of Economic Development,* Terjemahan Drs. Paul Sitohang, Pt. Diang Rakyat, 1970, Hal 51.
[5] Mejer & Baldwin : *Economic Development Theory, History, Policy,* John Wiley & Sons, Inc. 1964, Hal 2.

Sedangkan perubahan-perubahan khusus dalam struktur permintaan akan produk dihubungkan dengan perkembangan dalam :

1. Jumlah dan susunan penduduk.
2. Tingkat dan pembagian pendapatan.
3. Cita rasa
4. Susunan institusionil dan organisasionil lainnya.

Prof. Dr. Sumitro Djojohadikusumo) : pembangunan ekonomi, usaha memperbesar pendapatan per kapita dan menaikkan produksivitas per kapita dengan menambah peralatan modal dan menambah skills, juga berarti perubahan strukturil, untuk memperluas dasar ekonomi dan lapangan kehidupan. Dengan arah tersebut diharapkan tercapai keseimbangan struktur ekonomi dan kehidupan masyarakat. Negara tidak hanya tergantung pada perkembangan satu atau dua sektor.

Pertumbuhan ekonomi *atau "economic growth"* , [6]) berhubungan dengan kenaikkan output. Dalam arti barang dan jasa untuk tiap-tiap anggota masyarakat. Dari keterangan diatas terlihat, bahwa pembangunan ekonomi lebih menekankan perubahan strukturil dan bersifat kualitatif. Schumpeter[7]), *development* sesungguhnya meminta perubahan kualitatif, sedangkan *economic growth* menekankan segi kuantitatif dari pada kualitatif.Ada pertumbuhan bila ada lebih banyak output, sedang dikatakan ada pembangunan ekonomi bila terdapat tidak hanya lebih banyak output, juga terdapat perubahan dalam lembaga, pengetahuan tehnik menghasilkan output lebih banyak. Pertumbuhan [8]) meliputi lebih banyak output, sedangkan pembangunan menunjukkan lebih dari itu, meliputi perubahan struktur output dan alokasi input pada berbagai sektor, jadi umumnya pembangunan dibarengi dengan pertumbuhan, tapi pertumbuhan belum tentu disertai pembangunan. Bagi sebagian besar ahli ekonomi, pembangunan adalah kata lain dari pertumbuhan ekonomi yang diukur dalam perhitungan total.

---

[6] Arthur Lewis, *The Theory Of Economic, Growth,* Richard D. Irvin, Inc, Illinois., 1995, Ha: ...
[7] Higgins, Msc, *Economic Development,* Terjemahan Aveline Dan Prabowo B.Sc, Hal. 58.
[8] Drs. Irawan Dan Drs. Suparmoko : *Ekonomi Pembangunan,* Jilid I, Liberty : Yogyakarta, 1974, Hal 20

Dalam pengertian ini negara dikatakan berkembang pembangunannya, bila dengan upaya sendiri berhasil menaikkan pendapatan nasional perkapita dan mengalami laju pertumbuhan ekonomi 5%-7% / tahun. Mereka yang menyetujui pandangan ini biasanya penganut determinisme ekonomi, yang memperlakukan semua faktor non-ekonomi dibawah prioritas atau didalam kerangka model pertumbuhan ekonomi yang mereka rancangkan.Pandangan kedua, banyak berlaku sekarang, disimpulkan Dasawarsa Pembangunan I PBB, U Thant : "Pembangunan = Pertumbuhan ekonomi + perubahan sosial". Kesulitannya pada arti rumus, sebab dapat terlalu banyak atau sedikit, tidak sembarang pertumbuhan berhasil, tidak setiap perubahan memadai.

2.1.3. Gagasan Tentang Proses Pertumbuhan Ekonomi di Masa Depan[9]

Sejak PD II, timbulnya negara baru merdeka, membawa kesadaran pembangunan menaikkan taraf hidup. Sejak itu pembangunan dimana-mana, berlomba mencapai hasil lebih baik. Club of Rome ; dipimpin Denis Meadows pandangannya: *The Limits to growth* (batas-batas akhir pertumbuhan), 1972. Penelitian Meadows bersifat perkiraan dan prognose perkembangan masa depan dalam jangka 50-100 tahun kehidupan manusia hubungannya dengan sumber daya yang masih akan tersedia, berpangkal baik pertumbuhan produksi maupun pertambahan penduduk sampai sekarang tidak mungkin dibiarkan di Bumi. Bumi memiliki batas-batas daya fisik menyangkut tanah garapan dan kekayaan alam yang tidak dapat diperbarui, dianjurkan agar kebijaksanaan seluruh dunia diarahkan pada pembekuan proses pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan penduduk (*zero growth*), supaya dunia dapat diamankan sebagai ruang hidup, untuk manusia generasi mendatang. Saat ini merupakan suatu zaman transisi minat manusia, yaitu transisi dari pertumbuhan kearah keseimbangan dunia.

Gagasan *Limits to growth*, dari Club of Rome, mendapatkan banyak kritik ;

1. Kelemahan, beranggapan persediaan sumber kekayaan alam terbatas. Pada hal pengetahuan mengenai persediaan sumber alam masih sangat samar,

---

[9] Siagian,Op. Cit, Hal 43.

data-data diliputi ketidakpastian. Dengan kemajuan teknologi, banyak bahan dasar dulunya tidak bermanfaat, menjadi bermanfaat..

2. Perkiraan perkembangan teknologi masa depan sudah kurang mampu meluaskan ruang hidup manusia, kurang dapat diterima, sebab perkembangan teknologi merupakan salah satu faktor dinamika yang dapat merubah pola pengadaan dan permintaan tentang barang dan jasa.
3. Anjuran *zero growth*, sulit diterapkan dalam konstelasi dunia saat ini, sebab hanya mengukuhkan keadaan serba tidak adil, antara keseimbangan negara-negara kaya dan negara-negara terbelakang.
4. Pandangan ini sulit diterima oleh negara sedang berkembang yang baru memulai pembangunannya, dan sedang mempercepat pembangunan.
5. Pendekatan sangat global dan terlalu aggregatif sebab tidak memperhatikan pembagian dunia.
6. Banyak hal merugikan ekologi negara sedang berkembang karena tingkat dan laju pertumbuhan ekonomi masih terlalu rendah. Mengatasi taraf hidup rendah, satu-satunya jalan melalui peningkatan produksi dan pertumbuhan ekonomi, mempercepat pembangunan..

Man kind at the Turning Point, Mihajlo Mesarovic dan Eddard Pestel, 1974 sebagai tanggapan "Club of Rome", masyarakat dunia dilihat sebagai sistem, bagian yang ada saling Interdependent atau terdapat hubungan timbal balik satu dengan yang lain. Sistem dunia dibagi 10; Amerika Utara, Eropa Barat, Jepang, Australia dan Afrika Selatan serta negara-negara maju dalam "Blok Barat Eropa Timur termasuk Unisovyet, Amerika Latin, Afrika Utara dan Timur tengah, Afrika Kawasan Tropis, Asia Selatan dan Asia Tenggara, China. Penelaahan variabel pokok dianggap mengandung arti sangat menonjol, pertambahan penduduk dikaitkan dengan pengadaan pangan dan energi, jarak pemisah, antara negara industri dan negara berkembang, sumber daya alam yang tidak dapat diperbarui dan semakin langka.

A. Tahap-Tahap Pertumbuhan Ekonomi

Ide tahap-tahap pertumbuhan mulanya dikemukakan tahun 1956 dalam "*Economic Journal*". Sesudah dikembangkan, disempurnakan, ditulis dalam bukunya "*The Stages of Economic Growth*" 1960. Dikatakan, proses pembangunan negara dibedakan dalam lima tahap pertumbuhan dan tiap negara digolongkan dalam satu tahap pertumbuhan. Kelima tahap itu:

1. Masyarakat tradisional (*The Traditional Society*).
2. Prasyarat Lepas Landas (*The Preconditions for Take-off*)
3. Lepas Landas (*Take-off*).
4. Gerakan kearah kedewasaan (*The Drive to Maturity*).
5. Masa Konsumsi tinggi (*The Age of high Mass-Consumption*).

Teori Rostow dalam lingkup luas, analisisnya umum, tidak rinci menganalisis perubahan proses pembangunan, menitikberatkan pada beberapa variabel yang menimbulkan pertumbuhan dalam tiap tahap, didasarkan keyakinan pertumbuhan ekonomi terjadi sebagai akibat timbulnya perubahan fundamental dalam corak kegiatan ekonomi, politik dan hubungan sosial masyarakat.Menurut Rostow, pembangunan ekonomi atau transformasi masyarakat tradisional dalam masyarakat modern merupakan sesuatu berdimensi banyak, bukan saja perubahan struktur ekonomi, melainkan proses yang menyebabkan:

1. Perubahan orientasi organisasi ekonomi, politik dan sosial semula mengarah ke dalam daerah menjadi berorientasi keluar.
2. Perubahan pandangan mengenai jumlah anak dalam keluarga dari jumlah banyak ke jumlah sedikit.
3. Perubahan penanaman modal, dari penanaman modal tidak produktif menjadi penanaman modal produktif.
4. Perubahan masyarakat dalam menentukan kedudukan, semula ditentukan kedudukan keluarga menjadi kesanggupan melaksanakan pekerjaan.
5. Perubahan kehidupan manusia ditentukan keberadaan alam sekitar kemudian mampu memanipulasi keadaan alam sekitar demi kemajuan.

B. Sifat-Sifat Umum Negara-Negara Sedang Berkembang.

Negara-negara sedang berkembang dewasa, mempunyai sifat yang berbeda dari Negara-negara yang sudah maju. Sifat-sifat ini merupakan aspek-aspek khusus dari kemiskinan, terutama sifat sosial dan ekonominya.Baldwin & Mejer) 6 sifat ekonomi negara-negara sedang berkembang, yaitu :

1. Merupakan produsen barang-barang primer.
2. Menghadapi tekanan penduduk.
3. Sumber-sumber alamnya belum dikembangkan.
4. Penduduknya masih terbelakang dari segi ekonomi.
5. Kekuarangan kapital.
6. Orientasi pada perdagangan luar negeri.

C. Tenaga Manusia dan Pembangunan

Keberhasilan usaha pembangunan ekonomi suatu negara dipengaruhi banyak faktor. Namun faktor-faktor tersebut digeneralisir kedalam 4 bidang :

1. Faktor tenaga manusia..
2. Pembentukan modal.
3. Sumber-sumber alam
4. Pembentukan skills.

D. Pengertian dan Pentingnya Investasi.

Di dunia ekonomi sering didengar investasi, yang mempunyai 2 pengetian, yaitu:

1. *Induced investment,* investasi yang terjadi tidak langsung, akibat pertambahan pendapatan uang masyarakat. Pertambahan investasi secara tidak langsung karena permintaan ditujukan pada barang-barang konsumsi.
2. *Autonomous investment,* investasi berdasarkan tabungan nyata. Bagi negara-negara sedang berkembang, autonomous investment belum cukup, justru kekurangan sektor ini, menjadi masalah pokok, diadakan karena kemajuan tehnologi, pertambahan penduduk, pembukaan daerah baru atau kekayaan alami baru. Analisa Schumpeter, bahwa sejarah negara-negara barat, yang menciptakan autonomous investment adalah golongan entrepreneur terutama crative entrepreneur atau innovating entrepreneur.

2.3. Teori Metropolitan

Kota Metropolitan sebagai Lingkungan Pemukiman di Masa depan. Dalam skala logaritmik ala Ekistics, yang disebut metropolitan adalah kota yang berpenduduk sekitar 4 juta jiwa.Pada saat ini baru Jakarta yang berhak menyandang predikat metropolis. Tetapi dimasa depan akan bertumbuhan banyak metropolis lain seperti Surabaya, Semarang dan Bandung.

2.3.1. Pengelolan Wilayah Metropolitan[10]

Sebagai negara terpadat ke lima di dunia, fenomena pertumbuhan kota-kota yang sangat cepat tidak dapat dihindari lagi di Indonesia yang saat ini mempunyai populasi sekitar 197 juta jiwa. Dengan tingkat pertumbuhan 1.6 % per tahun, diperkirakan jumlah penduduk Indonesia pada tahun 2020 mencapai 197 juta jiwa. Adapun jumlah penduduk perkotaan terdiri dari 70 juta jiwa atau 40 % dari total penduduk Indonesia.Kondisi ini sama dengan Thailand dimana 30 % jumlah penduduknya tinggal di kota, atau Malaysia dan Philipina dengan jumlah penduduk yang tinggal di kota mencapai 50 % (McGee:1995). Saat ini tingkat pertumbuhan kota di Indonesia mencapai 4.5 % per tahun dan pada tahun 2020 akan terdapat 13 kota metropolitan dimana 7 wilayah merupakan kota metropolitan baru. Banyak kota-kota di Indonesia sekarang menghadapi pertumbuhan yang telah melewati batas wilayah. Barlow mengatakan:

> *Faktor utama yang menjadi konflik adalah batas daerah metropoitan yang ditetapkan pemerintah. Pemerintah harus menyelesaikan masalah antar daerah (batas administrasi) dimana banyak daerah tumbuh menjalar ke daerah lain yang bukan wilayahnya. (Barlow: 1991)*

Lebih lanjut, Richard Stern and JK. Bell memberi argumen: *Urban sprawl* telah mendorong penduduk pindah ke wilayah lain, yang menyebabkan masalah

---

[10] Toni Rusmarsidik. Model Urban Governance Untuk Bandung Metropolitan Area (Bma) Di Indonesia

pembiayaan penyediaan pelayanan (fasilitas) dan pemeliharaan kota (Stern and Bell: 1995).

Ketidak mampuan pemerintah daerah menghadapi masalah tersebut diatas akibat terbatasnya wewenang pemerintah daerah dalam mengelola kotanya. Seperti dikatakan Mc Gee:

> Di wilayah metropolitan di negara-negara Asia Timur, terdapat sejumlah juridiksi (batas kekuasaan) kota atau pun desa yang masing-masing mempunyai sistem administrasi, hukum dan peraturan. Tidak ada satu badan autoriti yang bertanggung jawab dalam perencanaan dan manajemen yang komprehensif untuk satu metropolitan. (Mc Gee dan Robinson:1995).

Kondisi diatas ini telah mengakibatkan timbulnya masalah degradasi lingkungan, kemacetan dan kepadatan lalu-lintas, dan penurunan kualitas infrastruktur kota, yang juga berdampak pada daerah *periphery* (sekelilingnya). Sebagaimana Douglas Webster mengatakan:

> Masalah di negara-negara ASEAN adalah perencanaan wilayah adalah memadai untuk lingkup daerah perkotaan dan daerah terbangun, akan tetapi tidak untuk lingkup wilayah metropolitan. Hal ini dapat menjelaskan mengapa kondisi lingkungan disekeliling kota (*peripheries*) lebih buruk daripada di pusat kota. (Webster:1995).

A . Masalah Pemerintah Daerah dalam Mengelola Metropolitan

Isu utama dalam mengelola metropolitan adalah pemerintah daerah tidak mampu menyelesaikan masalah yang terjadi. Lebih lanjut, Andrew Parkin:

> Terbatasnya kemampuan pemerintah daerah di Australia telah diketahui sejak lama....dari seringnya protes dari satu municipal terhadap *run off* air hujan dan pencemaran dari saluran limbah yang berasal dari municipal yang lain. (Parkin: 1982).

Jadi untuk lebih mengetahui isu tersebut diatas , adalah penting untuk mengerti kondisi pemerintah daerah. Pemerintah daerah (pemda) adalah

bertanggung jawab langsung dalam pengelolaan daerah perkotaannya. Aktivitas pemda ini bermacam-macam menunjukkan perannya yang cukup penting dalam masyarakat. Pemda menyediakan pelayanan umum seperti perbaikan jalan dan pengumpulan sampah. Pemda berperan sebagai pemerintah pusat ketika menjalankan peraturan pemerintah yang berasal dari pusat seperti memformulasikan kebijaksanaan dan rencana yang terkait dengan pembangunan daerah. Mereka menyelesaikan masalah yang terjadi di daerah yaitu keterkaitan antara penggunaan lahan dan pembangunan fasilitas. Pemda sebagai representasi pusat juga mengatur dan mengontrol aktivitas sektor swasta, dan memiliki dan menjalankan perusahaan (bisnis) pemerintah. Peter mengatakan:

> Di Amerika Serikat, terdapat 4 dasar yang jelas dalam mendukung pemerintah daerah. Pertama adalah penduduk mempunyai hak dalam memilih wakilnya yang akan duduk di *council*. Kedua terdapat sistem *check and balances* yang kuat dalam melindungi pemerintah kota dari pengaruh pemerintah federal. Ketiga, kota-kota di negara ini mempunyai autonomi dalam sistem pajak, tarif utilitas, menjalankan pendidikan dasar dan menengah dan mempunyai kebijaksanaan dan rencana sendiri pada tiap-tiap dinas kota. Keempat adalah terdapat badan autoriti untuk mengelola kota pada setiap *suburb* atau sub-pusat kota. (Ward:1996)

Akan tetapi, kondisi pemda adalah cenderung statis, karena kondisi pembangunan dalam wilayah relatif stabil. Perubahan yang sangat cepat terjadi di daerah sekelilingnya. Sejumlah perubahan tekonologi, ekonomi dan sosial yang sangat pesat dan tidak dapat ditangani oleh pemda sesuai keinginan masyarakat mengakibatkan perlunya sistem pemerintahan daerah diperbaiki dan ditingkatkan. Barlow mengatakan:

> Perubahan distribusi penduduk yang ditunjukkan dengan urbanisasi telah mengakibatkan batas wilayah pemerintah daerah menjadi tidak jelas. Mobilitas penduduk yang tinggi mengakibatkan aktivitas keluar dari wilayah. Kegiatan pemerintah daerah menjadi bertambah kompleks dan lebih teknis

sementara pemerintah lokal tidak mempunyai sumber daya manusia yang memadai untuk bekerja lebih efisien dan efektif (Barlow: 1991).

Terdapat 4 bentuk yang dibutuhkan dalam mencapai sistem pemerintah daerah yang ideal (Barlow, 1991):

1. Setiap pemerintah daerah seharusnya mempunyai wewenang yang mencakup sistem kegiatan dan mempunyai fungsi untuk menyelesaikan masalah.
2. Setiap pemerintah daerah seharusnya dapat mewujudkan kepentingan penduduk dan *sense of community*.
3. Setiap pemerintah daerah seharusnya memiliki sumber keuangan sendiri yang memadai untuk menjalankan fungsi dan menyediakan pelayanan.
4. Wilayah pemerintah daerah seharusnya digambarkan dalam cara yang menunjukkan kerjasama antara tingkat pemerintah yang berbeda.

Persyaratan diatas sulit untuk diwujudkan oleh pemerintah daerah yang normal, karena beberapa persyaratan diatas merupakan urusan pemerintah pusat. Jadi konsekuensinya, fungsi yang diemban pemerintah daerah harus jelas. Contohnya, dasar keuangan yang tidak memadai yang merupakan hambatan bagi pemerintah daerah. Hal ini akan sangat bergantung pada luas wilayah, skala ekonomi dan ketersediaan aparat dan kemampuan pemerintah daerah. Jadi kesimpulannya, pemerintah metropolitan menjadi sangat dibutuhkan.

B. Timbulnya Pemerintah Metropolitan

Dalam era urbanisasi, isu pengelolaan kota-kota metropolitan menjadi sangat penting. Salah satunya adalah masalah yang dihadapi wilayah metropolitan, yaitu bagaimana sistem pemerintah yang efektif dapat mengelola daerah perkotaan yang tumbuh melewati batas wilayah administrasi, mencapai wilayah autoriti di sekitarnya. Ketika pertumbuhan kota melewati batas administrif akan terjadi masalah dalam pembangunan infrastruktur. Hal ini dapat terjadi, karena tidak ada badan autoriti tunggal dalam mengelola pembangunan

metropolitan yang berakibat tidak memadainya penyediaan infrastruktur di daerah pinggiran dan *suburb*. Akibatnya, sering kualitas jalan akan berbeda diantara dua wilayah administratif untuk satu ruas jalan. Hal ini akibat tingkat pemeliharaan dan pengelolaan yang berbeda. Kemampuan satu pemerintah daerah akan berbeda dengan pemerintah daerah lainnya walaupun sistem infrastruktur terhubungkan. Dibutuhkan reorganisasi pemerintah daerah yang melibatkan aspek efisiensi, efektifitas dan pemeratan (Barlow:1991).

1. Efisien (dalam pengertian ekonomi) tidak tercapai bila terdapat duplikasi fasilitas yang mengakibatkan tidak tercapainya skala ekonomi, dan terjadi *spillover* pendapatan dari fasilitas umum ini.
2. Efektifitas menjadi berkurang bila dalam pengoperasian fasilitas umum, tidak terdapat mekanisme dalam koordinasi pelayanan dan fungsi perencanaan dengan dasar wilayah yang luas.
3. Pemerataan perlu dicapai, bila terdapat municipal yang tidak dapat menyediakan pelayanan umum yang memadai, dan bervariasinya fasilitas umum yang disediakan municipal adalah lebih berdasarkan pajak properti daripada kebutuhan akan fasilitas tersebut.

Sebagai konsekuensinya, adalah penting untuk membentuk pendekatan manajemen baru untuk mencapai pemerintah daerah yang lebih terintegrasi dan berdasarkan manajemen geografi (luas wilayah) daripada manajemen sektoral. Isu ini didukung oleh Mc Gee:

> Pemerintah di negara ASEAN seharusnya membentuk sebuah pendekatan terintegrasi dalam mengelola daerah perkotaan...Perubahan sistem kelembagaan termasuk bergesernya manajeman yang sektoral menjadi manajemen metropolitan, dengan melaksanakan desentralisasi pengambilan keputusan dan kontrol (Mc Gee:1995).

Dalam membentuk pemerintah metropolitan, terdapat dua pendekatan yang mendapat at banyak perdebatan.Pertama, keinginan untuk mempertahankan tingkat pemerintah daerah yang terlibat langsung dalam mengelola kota dan

menyelesaikan masalah. Kedua adalah keinginan untuk mengatasi masalah juridiksi dengan membentuk pemerintah metropolitan yang mempunyai wewenang dalam suatu wilayah yang besar.

Pertama, Ida Ayu Indira dan Tommy Firman mengatakan:

> Rencana (susunan) manajemen baru dibutuhkan untuk mengatasi timbulnya JABOTABEK- Bandung mega-urban. Susunan ini seharusnya melibatkan mekanisme pembangunan yang terkoordinasi dan juga termasuk analisa badan autoriti dan kamampuan badan koordinasi (BKSP) untuk JABOTABEK. Wewenang seharusnya didesentralisasikan ke daerah (pemerintah tingkat II kabupaten) untuk mengantisipasi dengan lebih efisien dan efektif pertumbuhan daerah perkotaan yang sangat cepat di wilayahnya (Dhamapatni dan Firman:1995).

Kedua, Mc Gee mempunyai argumen:

> Sub wilayah dalam menyediakan fasilitas dan infrastruktur disampaing berdasarkan kemampuan keuangan daerah sendiri juga harus melibatkan propinsi dan nasional. (Mc Gee:1995).

Ketiga adalah argumen dari Utis Kaothien yang mengatakan:

> Isu urban manajemen adalah sebuah badan khusus (yang lebih praktikal) untuk mengkoordinasikan berbagai urusan. Hal ini dapat dilakukan melalui konsensus administratif dan politik yang terfokus pada penguatan badan administrasi daerah untuk mendorong investasi sektor swasta dalam proyek infrastruktur di wilayah metropolitan. (Kaothien:1995).

Keempat adalah Ira M. Robinson yang menjelaskan kondisi Bangkok Metropolitan Region, dimana :

> .....sebagai hasilnya, Thailand Development and Research Institute (TDRI) mengusulkan sebuah susunan kelembagaan baru (badan khusus) untuk perluasan wilayah BMA atau Extended Bangkok Metropolitan Region (EBMR)...Hal ini akan mewujudkan pembangunan yang terintegrasi, terkoordinasi antara dinas yang berbeda dengan tanggung jawab terkit, dan

evaluasi proyek infrastruktur untuk memastikan keuntungan sosial-ekonomi, tidak terjadi duplikasi pembangunan dan masing-masing konsisten dengan arahan pembangunan yang diinginkan. (Robinson: 1995).

Berdasarkan perdebatan akan dibutuhkan suatu model pemerintah metropolitan, Apridicio Laquian mengeluarkan 4 model (Laquian:1995). Model pertama adalah pemerintah daerah yang autonomi. Model ini berdasarkan pada autoriti dan wewenang metropolitan terletak pada pemerintah daerah. Penyediaan konstitusional, hukum adat dan hukum statutori terletak pada daerah. Akan tetapi model ini dapat menimbulkan tindakan pemerintah adalah terpecah dan tidak terkoordinasi.

Model kedua adalah *confederated regional government*. Model ini dicirikan dengan suatu susunan kerjasama beberapa pemerintah daerah, dimana mereka sepakat fungsi spesifik menyangkut daerah luas diambil oleh pemerintah tingkat wilayah/regional tetapi wewenang tetap di pemerintah daerah.

Model ketiga adalah *mixed systems of regional governance*. Model ini dicirikan dengan wewenang bersama antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Beberapa sektor dari pemerintah pusat dapat menjalankan fungsinya melalui badan autoriti khusus. Badan atau organsisi semi publik (semi-public corporate) juga dibentuk untuk menyediakan fasilitas seperti listrik, gas dan telepon. Sementara pemerintah daerah bertanggung jawab dalam penyediaan pelayanan dasar seperti sekolah, kesehatan, polisi dan pelayanan pencegahan, tetapi mereka mengikuti kebijaksanaan dan standar dari pusat.

Model keempat adalah *unified regional governance*. Model ini mempunyai karakteristik seluruh wilayah metropolitan dari daerah perkotaan sampai perdesaan menjadi satu badan pemerintah. Sistem pemerintah ini dominasi oleh pemerintah pusat, walaupun kota dan municipal mempunyai wewenang tetapi terbatas. Semua sistem perencanaan, impelementasi, monotoring dan evaluasi terletak pada badan regional ini.

Terdapat 6 cara untuk mengatasi masalah fungsi yang terpecah-pecah dalam wilayah metropolitan (Barlow:1991). Pertama adalah membentuk sebuah pemerintah gabungan. Keuntungan dari model ini adalah menciptakan sebuah sistem pemerintah tunggal untuk daerah metropolitan dan menghilangkan masalah politik yang terpecah. Akan tetapi terdapat kelemahan yaitu (1) strategi ini sulit untuk diimplementasikan karena terdapat berbagai oposisi terutama dari aparat dan politkus (2) hal itu menciptakan sebuah bentuk pemerintah yang terlalu besar untuk ukuran lokal. Sehingga keinginan lokal tidak dapat terwujud dan keuntungan dari operasi skala kecil menjadi tidak efektif. Cara kedua adalah memindahkan beberapa fungsi ke tingkat pemerintahan yang lebih tinggi. Dengan cara ini terdapat keuntungan (1) tekanan masalah keuangan pemerintah lokal dapat berkurang, dan municipal hanya menyediakan hanya beberapa pelayanan dengan kualitas lebih baik; (2) pelayanan yang merugikan bagi daerah tersebut dapat dihentikan.

Cara ketiga adalah mengalokasi *revenue* (keuntungan) dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah. Keuntungan dari model ini adalah transfer bantuan (grants) ke pemda dapat membantu ketimpangan antar municipal, khususnya jika grants dialokasi untuk tujuan pemerataan. Sebaliknya, terdapat kelemahan dari model ini yaitu (1) mekanisme grants dalam teori adalah sangat kompleks dan dalam prakteknya terdapat manipulasi politik dan sering tidak efektif; (2) sebaik apapun prosedur grants, transfer tidak mengurangi masalah batas wilayah, skala ekonomi dan *spillover*; (3) sangat ketergantungan pada pinjaman ini akan membuat keuangan municipal tidak kuat dan hal ini juga dapat mengurangi autonomi pemerintah daerah.

Cara keempat adalah menciptakan autoriti khusus (*special-purpose authorities*). Autoriti khusus ini dapat mengurangi masalah yang terkait dengan efisiensi dan efektifitas pelayanan umum. Disisi lain, kelemahan model ini adalah (1) menambah jumlah badan pemerintah dalam metropolitan area dan sebagai hasilnya adalah membuat kelembagaan pemerintah menjadi lebih kompleks dan membingungkan masyarakat; (2) badan ini akan memberi jarak antara wakil

rakyat dan kontrol masyarakat, dan sebagai hasilnya akan fungsi menjadi tidak jelas dan koordinasi semakin sulit diwujudkan.

Cara kelima adalah membentuk kerjasama antar-municipal. Keuntungan dari model ini adalah (1) persetujuan antar-municipal dapat mengurangi *spillover* dan meningkatkan skala ekonomi penyediaan pelayanan; (2) hal ini juga dapat mewujudkan strategi menarik bagi politikus dan aparat yang menolak konsilidasi. Akan tetapi terdapat kelemahan yaitu: (1) masalah ketimpangan *fiscal* sulit untuk diselesaikan; (2) terjadi tumpang tindih administrasi dan in-efisiensi yang menghambat produktivtas kota besar (3) terjadi masalah koordinasi dan kerjasama antara municipal yang berdampak pada penyediaan fasilitas umum.

Cara keenam adalah membentuk "two-tier government" (pemerintah dua tingkat). Keuntungan dari model ini adalah (1) masalah batas wilayah dan spillover dapat berkurang; (2) masalah skala ekonomi dapat dihindari dengan adanya pemerintah metropolitan; (3) demokrasi dan kontrol masyarakat dalam skala lokal dapat dipertahankan dan kebutuhan lokal dapat dipenuhi dengan pemerintah yang tingkatnya lebih rendah (pemerintah municipal); (4) model ini dapat memberi keuntungan dari sisi bentuk tunggal pemerintah. Disisi lain, kelemahan dari model ini adalah tidak jelasnya peran dan fungsi dari masing-masing tingkat pemerintah yang dapat mengakibatkan terjadinya tumpang tindih penyelesaian masalah dua tingkat pemerintah tersebut.

Berdasarkan hasil analisa, dapat disimpulkan bahwa untuk mengatasi masalah wilayah metropolitan, pemerintah tingkat metropolitan sangat dibutuhkan. Akan tetapi untuk tetap mengerti tentang masalah daerah (lokal), fungsi dan peran pemerintah daerah tetap dipertahankan. Jadi model yang paling sesuai untuk pemerintah metropolitan adalah pemerintah dua-tingkat (*two-tier government*), yaitu sebuah pemerintah metropolitan yang berfungsi untu wilayah yang lebih luas, tetapi tetap memberi kesempatan kepada pemerintah lokal untuk bekerja dengan efektif terhadap masyarakat.

Untuk mecapai kinerja *two-tier government* yang lebih efektif, terdapat persyaratan yang harus diimplementasikan yaitu luas teritori dan batas wilayah metropolitan, ukuran dan batas wilayah tingkat yang lebih rendah; tanggungjawab

diantara dua tingkat; representatif *council* metropolitan dan hubungan antara dua-tingkat tersebut (Barlow: 1991). Persyaratan tersebut menjadi isu yang paling penting untuk mencapai *two-tier government* yang efektif, karena dapat terjadi masalah seperti yang dikatakan Aprodicio Laquian:

> Dalam mencapai tujuan sosial dan pemerataan, pemerintah metropolitan tidak berhasil karena struktur pemerintah metropolitan dibuat oleh pemerintah pusat dan aparatnya ditunjuk oleh pemerintah pusat bukan dipilih oleh rakyat yang telah menciptakan jarak antara rakyat dan pemerintah (Laquaian:1995).

Atau Peter Ward mengatakan:

> ...Setiap tingkat harus mempunyai fungsi yang jelas untuk bertanggung jawab dalam rencana land-use, transportasi, pelayanan sosial, penyedian fasilitas, keamanan dan kebersihan. Secara spesifik bagaimana fungsi tersebut secara hirarki dapat menciptakan efisiensi, pemerataan, terjangkau (*acess*), dan tujuan lainnya secara maksimal. (Ward: 1996)

Lebih lanjut, untuk mencapai pemerintah dua-tingkat yang lebih efektif, struktur organisasi dalam setiap tingkat seharusnya bertanggung jawab (*accountable*), transparan, responsif dan memberi kesempatan kepada masyarakat untuk berpartisipasi dengan konsultasi umum (*public consultation*). Dalam kasus ini, untuk melihat sebuah struktur organisasi yang efektif dapat dilihat dari Amerika Serikat dan Inggris.

Pertama, di Amerika Serikat, rakyat memilih walikota atau *councillor*, tanpa memperhatikan apakah dari partai Repulbik atau Demokrat. Dalam kenyataan, terdapat 3 model dasar yaitu: (1) walikota (*major*) kuat-dewan kota (*council)* lemah, yaitu walikota mempunyai wewenang kuat dalam memilih aparat kunci seperti kepala polisi, hakim kota, bendahara kota (*treasurer*), dan council sangat dibatasi untuk merubah keputusan walikota; (2) walikota lemah-*council kuat*, model ini membatasi wewenang walikota, sementara *council* memperkerjakan dan memecat pegawai berdasarkan suara terbanyak, dan walikota tidak mempunyai hak untuk menolak keputusan *council*; (3) manager

kota, yaitu menjalankan kota seperti perusahaan bisnis. Dewan kota terpilih memperkerjakan seorang manager kota, yang dipilih oleh aparat utama kota dan bertanggung jawab penuh untuk menjalankan kepentingan kota. Manager ini bertanggung jawab kepada *council* dan dapat diganti oleh suara mayoritas (dua pertiga dari total suara).

Kedua, di Inggris, rakya memilih kandidat berdasarkan partai yang berafliasi, yang artinya partai politik nasional mendominasi pemerintah daerah. Di Inggris, kota secara administratif merupakan tanggung jawab council (lihat gambar 3). Aparat dewan kota (*councillors*) dipilih sebagai representasi partai politik dimana mayoritas dari partai Konservatif, Buruh dan Demokratik Liberal dan partai terbesar menentukan kebijaksanaan. Sistem parlemen ini dilayani oleh sebuah aparat sipil yang berhirarki dimana berperan untuk mengimplementasikan kebijaksanaan. Para profesional, aparat non- partisan ditunjuk oleh *council* (dewan kota) dan dapat tetap bekerja walaupun dewan kotanya berganti.

Jadi berdasarkan dua kasus studi diatas, untuk mencapai pemerintah dua-tingkat yang efektif, setiap tingkat pemerintah seharusya merupakan benar-benar representasi dari pihak yang terkait. Apapun bentuk strukturnya, harus dapat bertanggung jawab (*accountable*), transparan dan responsif terhadap kebutuhan.

C. Good Governance' dan Pemerintah Metropolitan

Perubahan mendasar dalam peran dan fungsi pemerintah dalam memerintah kota termasuk partisipasi sektor swasta dan pemerintah lokal telah menciptakan sebuah bentuk baru dalam pemerintahan kota. Tantangannya bukan hanya menguatkan kemampuan teknis pemerintah untuk dapat mengatasi kondisi yang terus berkembang, tetapi juga membuat pemerintah lebih responsif akan kebutuhan kelompok masyarakat dan bertanggung jawab terhadap tindakan yang dilakukan.

Pertama, Aprodicio Laquian mendefinisikan :

> Secara sederhana, *governance* dapat didefinisikan sebagai suatu proses dimana struktur autoriti ditetapkan dan dioperasikan untuk

menjalankan legitimasi fungsi publik dalam suatu wilayah autoriti. Fungsinya meliputi menetapkan tujuan kebijaksanaan, memilih pemimpin, dan menetapkan berbagai program, mengalokasikan sumber daya, menjalankan program dan proyek, melakukan evaluasi dan monitor dampak dari program, sebagai umpan balik untuk proses dan implementasi selanjutnya. (Laquian: 1995).

Kedua, Patricia McCarney, Mohamed Halfani dan Alfredo Rodiguez mengatakan:

> Pengertian *governance* adalah berbeda dengan pemerintah, dilihat dari hubungan antara rakyat dan negara, antara penguasa dan peraturan, pemerintah (*government*) dan yang memerintah (*govern*). Yang utama dari hubungan ini adalah kredibilitas dari para politikus dan institusi pemerintah. Peningkatan kredibilitas dan legitimasi pemerintah dilakukan melalui tanggungjawab (*accountability*), transparansi, responsif, *real participation* dan pemberdayaan kelompok masyarakat untuk ikut dalam konsultasi umum (*public consultation*). (McCarney, Halfani dan Rodiguez: 1995).

Ketiga, UNDP mengidentifikasi terdapat dua aspek utama dari *governance* (Turner dan Barret: 1998), yaitu:

1. Secara teknis: merupakan proses dan prosedur mobilisasi sumber daya, formulasi rencana, aplikasi teknis dan alokasi sumber daya
2. Secara representatif: merupakan cara dalam pengambilan keputusan termasuk partisipasi, tanggungjawab (*accountability*) dan pemberdayaan (*empowerment*).

Keempat, World Bank mengidentifikasikan 4 komponen utama dalam *governance* (Turner dan Barret: 1998):

1. Managemen Sektor Publik. Pemerintah harus mampu mengelola keuangan dan sumber daya manusia secara efektif melalui sistem budget yang tepat, sistem pelaporan dengan mengurangi sektor yang tidak efisien.

2. Tanggung jawab (*Accountability.* Aparat pemerintah seharusnya bertanggung jawab pada setiap tindakan mereka. Hal ini melibatkan sistem pelaporan dan audit yang efektif, desentralisasi, tanggung jawab ke konsumen dan memberi peran bagi organisasi pemerintah.
3. Kerangka Hukum dalam Pembangunan (*The legal framework for development*).Harus terdapat sejumlah peraturan dan badan yang independen untuk menyelesaikan masalah dan harus terdapat mekanisme untuk merubah peraturan, bila sudah tidak sesuai lagi dengan tujuan.
4. Informasi dan Transparansi. Terdapat 3 hal utama untuk meningkatkan kinerja *governance* yaitu (a) informasi untuk mencapai efisiensi ekonomi; (b) transparansi untuk mencegah korupsi; (c) ketersediaan informasi umum untuk dapat dianalisa dan diperdebatkan, misalnya dalam pembentukan kebijaksanaan.

Untuk mencapai sebuah pemerintah yang lebih baik, *Overseas Development Administration* (ODA) di Inggris mengatakan terdapat 4 komponen yang berpengaruh (Turner dan Barret: 1998), yaitu:

1. Pemerintah yang mempunyai legitimasi: pemerintah yang bergantung pada keberadaan proses partisipasi dan dukungan dari mereka yang akan dipimpin.
2. Tanggung jawab baik secara politis maupun berdasrkan tindakan aparat pemerintah, yang tergantung pada ketersediaan informasi, kebebasan pers, pengambilan keputusan yang transparan dan keberadaan mekanisme untuk memanggil individu dan organisasi untuk melaporkan tanggung jawab.
3. Pemerintah yang kompoten dalam memformulasikan kebijaksanaan, keputusan yang tepat waktu, dan mengimplementasikannya secara efektif dalam bentuk penyediaan pelayanan dan fasilitas.
4. Menghargai hak asasi dan tunduk terhadap hukum yang berlaku, dapat memberi jaminan keamanan kepada setiap individu dan kelompok masyarakat untuk mewujudkan sebuah kerangka yang mendorong semua individu untuk berpartisipasi dalam aktivitas ekonomi dan sosial.

Berdasarkan pembahasan di atas, terlihat bahwa 'pemerintah dua-tingkat' dapat mewujudkan sistem pemerintah yang lebih baik dimana bentuk pemerintahan ini berkonsentrasi untuk mencapai pemerintah yang efektif dan bertanggung jawab, dengan mewujudkan prinsip demokratis dan proses *electoral*, serta struktur pemerintah yang merupakan representasi setiap golongan dan bertanggung jawab. Sistem in akan mewujudkan suatu hubungan yang terbuka dan sah antara kelompok masyarakat dan pemerintah.

2.3.2. Pertumbuhan Metropolitan

Dari Megapolis ke Megapolitan untuk Perencanaan Pembangunan Transportasi Metropolitan di Amerika Serikat[11]. Menurut Perencana-perencana Ruang Kota Eropa (Faludi 2002), Unit perkotaan utama untuk berintegrasi kedalam ekonomi global adalah "*a trans-metropolitan area*", atau yang ditunjuk Gottman (1964) sebagai "*a Megalopolis.*" Menariknya, perencana eropa, menemukan bahwa Amerika Serikat memeliki beberapa tempat seperti ini, ketika Uni Eropa hanya memiliki satu yang seperti ini. Ironisnya, perencana amerika bahkan tidak mengenali apa yang kemungkinan menjadi satu dari kunci aset nasional dalam kompetisi global. Alasan utama adalah bahwa bahwa tidak terdapat "*trans-metropolitan" yang ada secara geografis..* Proposal ini mencari keberadaan secara geografis ini dan menawarkan sebuah kerangka kerja untuk perencanaan "*trans-metropolitan development*". Studi ini akan mengeksplorasi cara-cara untuk mengidentifikasi dan pengukuran *US "Megapolitan areas,"* yang mana disini didefinisikan secara sebagai fungsi dan penghubung ruang dari bagian-bagian area trans-metropolitan. Membangun prioritas terhadap pengertian trans-metropolitan clusters dengan data dan teori, dan dengan membangun pengertian yang kuat dan terukur dari Area Megapolitan. Studi yang sudah ada mengenai "*Megapolitan development",* sebagian besar bertumpu pada analisa

---

[11] Funded By: The Lincoln Foundation. Grant Holder: Rob Lang (Metropolitan Institute At Virginia Tech).Researcher: To Be Appointed At The Metropolitan Institute At Virginia Tech *From Megalopolis To Megapolitan: Framework For Planning Trans-Metropolitan Development In The Us. (Terjemahan Bebas Penulis)*

ruang dan konektivitasnya antara beberapa tempat, yang dapat ditunjukkan dengan peralatan seperti foto satelit, penelitian ini terfokus pada ruang lokasi, atau distribusi fisik lingkungan terbangun. Namun ada juga ruang yang mengalir "*space of flows*" , atau set koneksi yang menghubungkan tempat-tempat ini melalui jaringan bisnis atau bahkan perjalanan udara (Castells 1996). Menurut teori, pengertian yang paling lengkap secara geografis dilihat dari keduanya lokasi dan aliran dari ruang *"place" and "flow" of space* (Taylor 2004). Studi pertumbuhan *Megapolitan* mencakup keduanya, data digunakan sebagai ukuran :

1. Jaringan kota dunia "*US world city network*" untuk menambahkan sebuah dimensi baru dari sebuah aliran tempat yang ada sekarang pada analisa "*trans-metropolitan clusters*".
2. Data aliran bisnis perjalanan di Amerika Serikat. *the flow of business travelers in the US,*
3. Analisa pola-pola penyebaran wilayah
4. Proyeksi trend dan kecederungan pembangunan real estate.

Obyek utama dari penelitian Megapolitan berusahan untuk menggerakkan Amerika Serikat melalui perencanaan perkotaan skala besar. Eropa telah mengembangkan dan sedang memperbaiki model-model pertumbuhan *trans-metropolitan* yang melewati garis batas internasional dalam Uni Eropa. Mereka melihat usaha-usaha ini sebagai sebuah langkah yang esensial melalui mengintgrasikan *union* mereka dan sebagai jalan untuk rencana area perkotaan Eropa yang lebih baik, sehingga mereka dapat berkompetisi di ekonomi global. (Faludi 2002). Penelitian di Eropa, berpendapat bahwa area perkotaan skala besar adalah unit utama geografis untuk berintegrasi dalam ekonomi dunia. Mereka berperhatian bahwa Uni Eropa saat ini hanya memiliki satu "*global integration zone*" yang terbaik, area didalamnya yangb disebut oleh "Pentagon" mulai dari London, Hambrug, Munich, Milan, Paris dan kembali ke London. (Schon 2000).

Dengan sangat berbeda, Amerika Serikat memiliki setidaknya empat zona semacam itu, pertama sepanjang dari Pantai Timur dari Boston ke Atlanta, lalu *a Midwestern triangle* antara Detroit, Minneapolis, dan St Louis; Segitia Texas antara Houston, Dallas dan San Antonio, dan Zona Pantai Barat yang

menghubungkan Seatlle ke San Diego. (Mehlbye 2000). Ketika para perencana Eropa percaya bahwa Area perkotaan Amerika Serikat terstruktur dengan lebih baik untuk integrasi global dibanding kota-kota di Uni Eropa, Lembaga-lembaga pemerintahan Amerika dan organisasi perencanaan tidak mengenali keuntungan ini. Hal ini terjadi karena kurangnya pengertian definisi dari *a standard trans-metropolitan.* Proyek ini akan membantu standarisasi dengan menyediakan dasar-dasar empirik untuk penamaan resmi Megapolitan oleh Biro Sensus US . Dan juga mengembangkan pengetahuan dalam memahami proses ubanisasi skala besar. Area Megapolitan akan dinyatakan oleh the US Census' sebagai unit geografi terbesar. Desain resmi mereka dapat memancing diskusi mengenai tipe perencaanaan seperti apa yang dibutuhkan dalam skala ini. Di Eropa, perencanan ruang spasial saat ini digunakan untuk memandu investasi infrastruktur baru seperti kereta berkecepatan tinggi *"high-speed trains"* antara pusat-pusat kota yang berada dalam jaringan tersebut. Amerika Serikat seharusnya melakukan hal yang sama. *"The Interstate Highway"* yang dimulai melalui urbanisasi yang berlanjut, dari I-95 from Boston, MA to Washington, DC; or I-85 from Raleigh, NC ke Birmingham, memerlukan perencanaan tertentu. Sensus baru dari pengertian Megapolitan akan melegitimasi perencanaan transportasi skala besar dan usaha-usaha pembangunan ekonomi dan dampak lingkungannya.

Mengapa disebut Megapolitan?, nama Megapolitan memainkan konsep yang dikembakangkan oleh Jean Gottman (1964). *Megalopolis* adalah deskripsi pertama dari sebuah wilayah trans-metropolitan. Dalam pikiran umum atau publik, kombinasi dari area metropolitan; Boston, New York, Philadelphia, Baltimore and Washington. Saat ini, pengertian Megalopolis masih kabur; mendekati angka 100,000 warga berdasar "*Google search*". Namun *the Census* tidak pernah mengadopsi *the Megapolitan concept* secara resmi karena tidak memiliki dasar empirik, sebanyak fakta mengenai pembangunan perkotaan sepanjang *the US Eastern Seaboard.* Di tahun 1960-an, belum ada bagian dari area yang secara penuh memiliki karakter seperti ini perkotaan yang berlanjut. Saat ini, banyak tempat memiliki kualifikasi sebagai Megapolis, atau dalam terminologi dimaksud. Megapolitan, faktanya, saat ini memilah Micropolitan area

(ukuran area metropolitan yang lebih kecil) yang memiliki [usat kota-kota dengan populasi 10.000 hingga 50.000 penduduk, sebagai penyaring antara metropolitan area dan menghubungkan area yang pesat dari ruang kota. Yang menarik, nama Megapolitan di pertimbangkanan oleh Biro Sensus pada penggunaan terakhir dari standar metropolitan area (Federal Register 1999). Sebagai bagian dari pengertian ulang dari kategorisasi area metropolitan berdasar ukuran. Dalam hal ini, menuju Area Megapolitan, dimana kota-kota pusat dihuni lebih dari 1.000.000 penduduk, dan "*Macropolitan" areas*, didalam wilayah dengan pusat-pusat kota berperingkat 50,000 hingga 999,999 penduduk. Meski sistem hirarki ini tidak diadopsi, ini menunjukkan bahwa Biro Sensus melakukan uji coba terhadap fakta bahwa pola pembangunan Amerika sangat berdasar pada skala. Faktanya Biro Sensu Amerika telah menempatkan Megapolitan sebagai nama dari Kota-kota terbesar di Amerika Serikat, yang saat ini digunakan sebagai pengkotaan skala besar,

Beberapa penelitian terdahulu berusahan mengidentifikasi pembangunan Megapolitan, termasuk Gottman's (1964), di Amerika Utara "*Megalopolis*," dan analisa geografis terakhir oleh Barnett et al (2004) untuk mendokumentasikan apa yang disebut sebagai "*Super Cities*." Di 2003, the US Census Bureau menciptakan sebuah desain baru dari *trans-metropolitan* yang disebut "*Combined Statistical Area*." *Census Beauru* tertarik pada model baru pengembangan pembangunan bagian-bagian area metropolitan.

Taylor's network model dapat menunjukkan bagaimana mengubungkan sebuiah kota ke kota lain berdasar pada *business contacts* sebagai ukuran melalui kanotr-kantor cabang dari perusahaan-perusahaan besar sebagai kunci bagi produksi pelayanan ekonomi.. *The Taylor (2004) model works*, sebagai berikut:: Perusahaan-perusahaan yang dikategorikan dalam 6 sektor pelayanan; 1. accounting, 2. advertising, 3. banking/finance, 4. insurance, 5. law, and 6. management consulting.

Perusahaan-Perusahaan Pelayanan Global diidentifikasi sebagaimana diatas, dengan 15 atau lebih berada di kota-kota di Amerika Utara, Eropa Barat dan Asia Pasifik. Dengan kata lain, perusahaan-perusahaan ini memiliki strategi global untuk melayani konsumen mereka. 100 perusahaan semacam itu

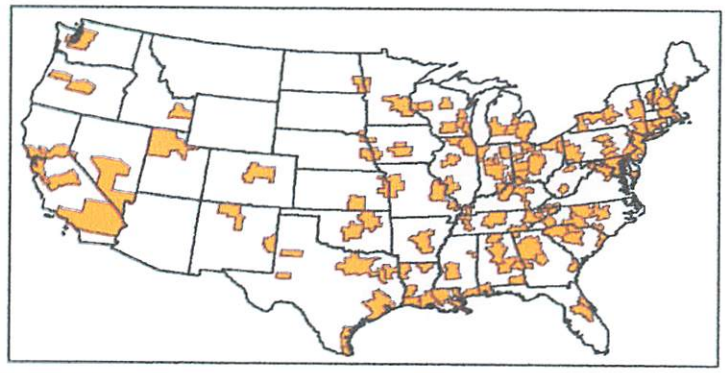
terdidentifikasi ; 18 in accounting, 15 in advertising, 23 in banking/finance, 11 in insurance, 16 in law, and 17 in management consulting. Kantor-kantor mereka berada melintasi 315 kota di dunia. Kota tersebut didefinisikan sebagai " "city-regions" atau area metropolitan , tapi dalam prakteknya pelayanan kantor-kantor tersebut hanya terkonsentrasi di pusat kota, khususnya pusat utama kota

Taylor dan Lang (2004) menemukan bahwa kebanyakan kota-kota Amerika Serikat mempertahankan kepadatan hubungan lokal atau setempat. *Midwestern cities* seperti Chicago, Minneapolis, dan Detroit had memiliki jalur hubungan bisnis yang kuat, mengindikasikan ekonomi megapolitan *Megapolitan economy*. Hubungan erat seperti ini juga terjadi di kota-kota Texas seperti Dallas dan Houston. *The Taylor model* akan diaplikasikan pada konsep Megapolitan dengan menunjukkan bagaimana jaringan bisnis menggambarkan wilayah-wilayah dalam sebuah negara berdekatan satu sama lain. Metode tersebut juga dapat mendetermisasi tempat-tempat sejenis. Contohnya, Richmond, VA, lebih terintegrasi ke *the Northeast Megapolitan area* dari Boston hingga Washington, atau *the Southern Megapolitan* dari Raleigh, NC hingga Birmingham, AL? *The Taylor network-city method* dapat menjawab setidaknya satu dari pertanyaan-pertanyaancan tersebut. Lang (2002) menunjukkan bahwa pola urbanisasi sangat tergantung dan berhubungan erat dengan wilayah metropolitan terbangun.

Combined Statistical Areas (CSAs) dibuat tahun 2003 dan merupakan kategori pertama dari trans-metropolitan, yang telah diidentifikasi Biro. CSA terdiri dari gabungan multi metropolitan dan area Micropolitan, yang membangun sebuah negara. *Micropolitan areas* dapat bergabung dengan *metropolitan areas* untuk membentuk *large-scale CSAs*. Tidak semua metropolitan yang bergandengan dan micros adalah bagian dari CSAs; pasti terdapat fungsi ekonomi dan fungsi hubungan. Bersama, kedua *statistical areas* mengidentifikasi wilayah bagian dengan ekoomi dan ikatan geografi untuk satu sama lain. Map 1 below shows current CSAs.

Menggunakan peta CSAs sebagai peta dasar, langkah selanjutnya menambahkan dalam *the Super City map developed.* Menggunakan wilayah-wilayah bagian sebagai dasar unit geografis mengijinkan *Nelson's (2004) work*

pada kecenderungan trend perkembangan real estate lebih dari 30 tahun dalam analisis.. Ini akan memberi ijin peta akhir Megapolitan untuk memproyeksikan dimana hubungan baru dari metropolitan berpengaruh secara keruangan. Setelah membandingkan elemen-elemen dari lingkungan terbangun saat ini dan proyeksi pertumbuhannya, analisa kemudian akan beralih pala aliran komponen-kompponen. Taylor dan Lang (2004) mengembangkan *a virtual geography of US city networks* yang menunjukkan bagaimana hubungan akan diterjemahkan dalam ruang dimana kepadatan jaringan antara kota-kota digunakan untuk mendeterminisasi kedekatan mereka satu sama lain.



Gambar 2.1. Map of US Combined Statistical Areas, 2004

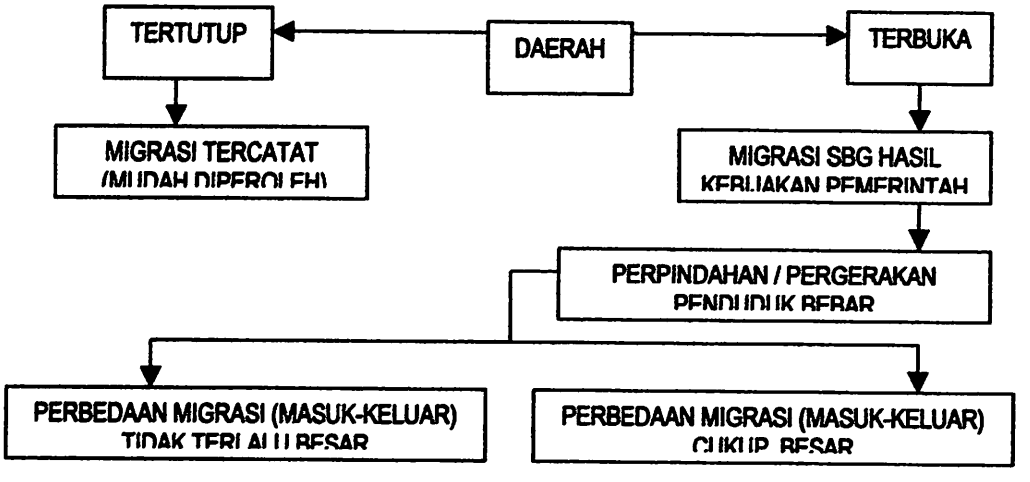
2.4. Teori Demografis

Dalam analisis pertambahan penduduk, semua faktor perubahan jumlah penduduk harus diperhatikan. Perubahan jumlah penduduk disebabkan oleh :

1. Pertambahan dan pengurangan secara alami
2. Migrasi masuk dan migrasi keluar
3. Perubahan batas administrasi wilayah, (pengurangan/ penambahan)

Sebagaimana diketahui, pertambahan jumlah penduduk tidak hanya disebabkan oleh pertambahan secara alam melainkan juga disebabkan oleh pertambahan akibat migrasi (selisih jumlah penduduk yang pindah keluar dan penduduk pendatang).Disamping penduduk yang pindah yang pindah tempat tinggal dengan berbagai alasan, ada pula penduduk yang demikian dapat dikatakan sebagai penduduk yang "bergerak".

Tetapi mudah untuk diduga bahwa di kota besar terdapat sejumlah besar orang yang tinggal sementara seperti pedagang, wisatawan, petugas dan sebaginya. Barangkali ada hubungan antara besarnya arus migrasi masuk dengan jumlah orang yang tinggal sementara di suatu kota atau daerah. Dengan kata lain, dikota atau daerah yang mempunyai angka migrasi besar akan besar pula jumlah orang yang tinggal sementara disitu.Untuk kepentingan perencanaan, pengetahuan pergerakan penduduk ini tidak dapat diabaikan. Hal ini sangat erat hubungannya dengan pemusatan penduduk di suatu daerah atau kota. Pengetahuan mengenai ciri pergerakan penduduk ini sangat penting artinya dalam perencanaan, dan akan banyak membantu dalam pemecahan persoalan suatu daerah. Beberapa ciri penduduk yang bermigrasi, yang sangat penting bagi analisis adalah komposisi umur dan jenis kelamin, status ekonomi, tingkat pendidikan, pola pekerjaan, dan lain-lain. Pada umumnya, pergerakan penduduk dari pendusunan ke perkotaan behubungan dengan persoalan sosial-ekonomi.Daya tarik kota tergantung pada perbedaan tingkat kemakmuran kota dengan pedusunan. Makin besar perbedaan itu, makin besar pula arus migrasi penduduk ke kota.Perpindahan penduduk dari suatu daerah ke daerah lain mempunyai beberapa tujuan (motivasi) tertentu tergantung pada faktor sosial, ekonomi, maupun politik.



Pada akhirnya, setelah beberapa uraian menjelaskan mengenai pergerakan penduduk, maka didapatkan beberapa pengertian mengenai, yaitu :

a. Migrasi, yaitu kegiatan perpindahan/ pergerakan penduduk atau populasi dari suatu daerah ke daerah lain.
b. Migrasi msuk, yaitu pola aliran masuk dari kegiatan perpindahan/ pergerakan penduduk atau populasi ke suatu daerah, biasanya mempunyai satuan jiwa.
c. Migrasi keluar, yaitu pola aliran keluar dari kegiatan perpindahan/ pergerakan penduduk atau populasi dari suatu daerah, biasanya mempunyai satuan jiwa.
d. Pergerakan atau migrasi sekuler - komuter, yaitu kegiatan perpindahan/ pergerakan penduduk atau populasi dari suatu daerah ke daerah lain, yang bersifat sementara atau tidak menetap untuk tempat tinggal, biasanya karena beberapa alasan, seperti berdagang, wisata, dan sebagainya.

Pergerakan atau migrasi permanen / mobilitas Hunian/ "*Life Time Migrant*", yaitu kegiatan perpindahan/ pergerakan penduduk atau populasi dari suatu daerah ke daerah lain, yang bersifat menetap untuk tempat tinggal.

2.4.1. Teori "*Urban Fringe Area*"

Menurut Howard pada akhir abad ke-19, di antara daerah perkotaan, daerah pedesaan, dan daerah pinggiran kota, ternyata daerah pinggiran kota memberikan peluang besar untuk usaha-usaha produktif maupun peluang paling menyenangkan bertempat tinggal. Manusia sebagai penghuni daerah pinggiran kota selalu mengadakan adaptasi terhadap lingkungannya. Adaptasi dan aktivitas ini mencerminkan dan juga mengakibatkan adanya perubahan sosial, ekonomi, dan lain-lain. (Daljoeni, 1987)

2.4.2. Teori Mobilitas Temat Tinggal "Turner"

Turner dalam "teori mobilitas tempat tinggal"[12] menggunakan adanya tiga statum sosial yang berkaitandengan lama bertempat tinggal di perkotaan yang menentukan pilihan bertempat tinggal yakni :

---

[12] Sri Rum Giyarsih. Gejala Urban Sprawl Sebagai Pemicu Proses Densifikai Permukiman Di Daerah Pinggiran Kota. Jurnal Pwk. Itb. Vol. 12, No.1. Maret 2001.-

- Golongan yang baru datang di kota (*bridgeheads*),
- Golongan yang sudah agak lama tinggal di perkotaan (*consolidators*)
- Golongan yang sudah lama tinggal di daerah perkotaan (*status seekers*)

Kecenderungan penduduk di daerah pinggiran kota adalah *consolidators*. Dengan status ini mereka memiliki tingkat kehidupan yang sudah agak mapa status sosial ekonominya, sehingga kondisi tingkat pendidikan dan pendapatannya juga sudah cukup baik . (Turner dalam Yunus, 2000)

2.4.3. Teori Kekuatan Dinamis

Salah satu Teori yang menjelaskan gejala perkembangan kota adalah "teori kekuatan dinamis", dikemukakan Colby pada 1959. Salah satu hal yang mendasari teori ini adalah karena adanya persepsi terhadap lingkungan dari penduduk yang berbeda-beda, sehinga timbullah kekuatan-kekuatan yang menyebabkan pergerakan penduduk yang mengakibatkan terjadinya perubahan penggunaan lahan di luar kota atau daerah pinggiran Secara garis besar kekuatan tersebut terdiri dari empat macam yaitu kekuatan sentripetal, kekuatan sentrifugal, kekuatan lateral, dan kekuatan in-situ. Kekuatan-kekuatan inilah yang mengakibatkan terjadinya densifikasi permukiman di daerah pinggiran kota. Kekuatan sentrifugal yaitu kekuatan yang menyebabkan berpindahnya penduduk dan fungsi-fungsi kekotaan dari bagian dalam ke arah luar suatu kota. Kekuatan sentripetal yaitu kekuatan-kekuatan yang menyebabkan berpindahnya penduduk dan fungsi-fungsi kekotaan dari satu tempat ke tempat lain pada zona yang berjaraksama terhadap pusat. Kekuatan ini dapat terjadi karena adanya perubahan struktur keluarga misal dari keluarga batih menjadi keluarga inti.

2.4.4. Destinasi Pariwisata

Dalam UU no. 9/1990 "kepariwisataan", Pasal 1(5) : "Usaha pariwsata adalah kegiatan yang bertujuan menyelenggarakan jasa pariwsata atau menyediakan atau mengusahakan objek dan daya tarik wisata, usaha barang pariwisata, dan usaha lain yang terkait di bidang tersebut ". Industri pariwisata adalah suatu susunan organisasi, baik pemerintah maupun swasta, yang terkait

dalam pengembangan, produksi dan pemasaran produk suatu layanan untuk memenuhi kebutuhan dari orang yang sedang bepergian.Dengan definisi luas ini, timbul pertanyaan usaha atau organisasi atau bisnis apakah yang termasuk industri pariwisata. Industri Pendukung Pariwisata (IPP), yang disamping industri perhotelan merupakan industri penting bagi kepariwisataan. IPP terdiri dari puluhan macam toko pengecer, sektor transportasi lokal, makanan dan minuman, hiburan, perbelanjaan dan cenderamata, salon, pangkas rambut, pijat dll, yang besar volume, ukuran usaha dan konsumennya. Keterkaitan dengan kepariwisataan adalah karena IPP memberi layanan langsung pada wisatawan.

A. Jenis Usaha Pariwisata.[13]

Usaha yang tidak ada, apabila tidak ada perjalanan (pariwisata)

1. Akomodasi; Hotel dan Motorhotel; Motel; Pondokmemancing, olahraga laut/ danau; Bumi perkemahan
2. Transportasi ; Jasa perjalanan udara dan barang; Bis antarkota; Bis pariwisata; Jasa penumpang kereta api; Feri; Kapal penumpang dan kapal pesiar
3. Jasa Perjalanan; Biro perjalanan; Operator wisata; Pusat bantuan pada perjalanan; Biro pariwisata lokal; Rencana pengembangan pariwisata; Rencana promosi pariwisata

Usaha yang ada dan bersangkutan dengan pariwisata, bila ada pariwisata.

1. Transportasi ; Persewaan kendaraan; Taksi; Limousine dan kereta
2. Jasa Makanan; Restoran berizin; Warung; Fast food, sncak bar; Bar, Klub malam
3. Fasilitas Rekreasi; Lapangan golf; Taman hiburan; Marina; lain-lain

B. Siapakah Wisatawan.

Sebetulnya pariwisata meliputi hal-hal yang lebih dari satu segmen. Maka dari itu pariwisata memiliki arti berbeda-beda bagi orang-orang yang berbeda pula. Sudah puluhan tahun kita belum berhasil menerima suatu definisi universal

---

[13] Prof. Ir. Kusudianto Hadinoto. Perencanaan Dan Pengembangan Destinasi Pariwisata. Penerbit Universitas Indonesia. Ui-Press. 1996. Hal. 12.

untuk pariwisata maupun wisatawan. Maka dari itu untuk tiap studi ekonomi dipilih dan ditetapkan definisi yang cocok untuk mencapai sasaran dari studi yang dikerjakan.

C. Destinasi Pariwisata.

Perencanaan, pengembangan dan pemasaran suatu destinasi memerlukan kerjasama erat dari pejabat pemerintah, perencana fisik, arsitek, analis finansial dan investor, juga bisa memerlukan bantuan dari pakar ekonomi, sosiologi, purbakala, dan banyak profesional lain. Destinasi merupakan suatu kawasan spesifik yang dipilih oleh seorang pengunjung ia dapat tinggal selama waktu tertentu. Kata "destinasi" dapat membingungkan juga karena digunakan untuk suatu kawasan terencana, yang sebagian atau seluruhnya dilengkapi (self-contained) dengan amenitas dan pelayanan produk wisata, fasilitas rekreasi, restoran, hotel, atraksi, liburan dan toko pengecer yang dibutuhkan pengunjung.

D. Atraksi-Atraksi dan ciri-ciri destinasi.

Atraksi dan ciri-ciri destinasi adalah penting untuk keperluan sight seeing, rekreasi, berbelanja, hiburan dan bentuk-bentuk lain dari suatu hiburan. Jelas, tidak hanya kuantitas atraksi, tetapi juga kualitas yang mempengaruhi keputusan wisatawan untuk berkunjung, khususnya kunjungan liburan. Sebaliknya, kunjungan bisnis atau kunjungan ziarah, tidak dapat dipengaruhi oleh usaha promosi pariwisata seperti kunjungan berlibur. Banyak destinasi memiliki bermacam-macam atraksi, yang dapat menjadi tarik dari segmen pasar yang luas. Suatu cara penggolongan atraksi dan ciri-ciri destinasi adalah :

1. Sumber daya alam seperti iklim, pantai, hutan
2. Sumber daya buatan seperti tempat bersejarah, museum, teater dan masyrakat lokal.
3. Fasilitas rekreasi seperti taman hiburan.
4. Event seperti Pesta Danau Toba, Pasar Malam.
5. Aktivitas spesifik, seperti kasino di Genting Highland-Malaysia, berbelanja di Hongkong.

6. Daya tarik psikologis seperti romantik, petualangan, keterpencilan.

Urutan Pentingnya Daya Tarik

PATA 1967. Masyarakat ramah dan hangat, Akomodasi nyaman, Pemandangan alam yang indah, Harga-harga layak, Adat-istiadat dan kehidupan masyarakat.

American Express 1977. Pemandangan alam indah, Sikap ramah penduduk lokal, Istirahat dan santai, Tarif penerbangan.

Penduduk Hongkong → PATA 1984.Pemandangan alam indah, Masyarakat ramah dan hormat, Akomodasi baik, modern, Tidak mahal untuk dikunjungi, Stabilitas politik dari negara yang dikunjungi.

Dirjen Pariwisata 1993.Pemandangan alam indah, Kehidupan alam indah, Ebudayaan masyarakat tradisional, Kerajinan dan kesenian, Pantai.

World Travel Organization (WTO), menyatakan bahwa pariwisata adalah suatu katalisator untuk saling pengertian internasional. Slogan sekarang adalah "Tourism for World Peace". Sebagai produk yang dijual di Pasar Wisata, pariwisata merupakan suatu campuran dari 3 komponen utama : atraksi dan destinasi, fasilitas di destinasi, asesibiltas dari destinasi

Larry E. Herber dalam PATA Workshop 1979 → unsur-unsur dalam rencana destinasi. Unsur utama adalah Analisa Pasar ; menurut penelitian sumber daya wisata adalah : atraksi, budaya, tenaga kerja, prasarana dan sarana, transportasi, jasa pendukung, akomodasi

Selain itu, juga pemasaran, analisis ekonomi dan finansial, lingkungan, dan dampak sosial. Unsur lain adalah Peraturan Tata Ruang dan Zona, paket penelitian untuk destinasi-destinasi dan kawasan pariwisata, dokumen pelaksanaan sering termasuk pula dalam suatu rencana induk yang komprehensif.

E. Prinsip Dasar Pariwisata

Produk wisata harus memenuhi selera dan keinginan wisatwan. Wisatawan tergolong dalam kelompok-kelompok tertentu atau tipe-tipe segmentasi tertentu. Keunikan daerah perlu ditonjolkan agar ciri khas daerah dipasarkan.

F. Aktivitas Pariwisata

Banyak pariwisata modern berorientasi pada pantai tropis untuk : Berjemur diri di pantai berpasir bersih, Olahraga laut ; berenang, ski air, berselancar, berlayar. Dua Subsistem Pariwisata :

Touring Subsistem. Termasuk atraksi, transpor, fasilitas pelayanan, dan pengarahan promosi yang digunakan di dlaam tour ke beberapa lokasi selama perjalanan akhir minggu atau waktu libur. Atraksi terletak dekat rute perjalan, di persimpangan jalan, dan hanya dikunjungi satu kali oleh masing-masing kelompok pengunjung. Aktivitas hampir pasif karena waktu terbatas, sebab jadwal perjalanan tertentu. Distribusi geografis adalah suatu sirkuit, bukan suatu titik.

a. Jawa-Bali (jalan darat)

b. Jakarta-Bogoir-Cisarua-Cipanas-Bandung-Cikampek-Jakarta.

Destination Subsistem. Adalah geografis suatu kelengkapan sendiri. Semua aktivitas dilakukan di satu titik destinasi, yang harus direncanakan untuk kunjungan berulang, misalnya ; Bali, Bandung (+Garut, Tasikmalaya, +Sumedang, + Subang).

G. Analisis Bidang Pasar Wisata

Ciri khas wilayah. Lokasi, lingkungan alam, pengaruh sejarah, pola sosial-budaya sosial-ekonomi, guna tanah, pemukiman, lingkungan, kelembagaan.

Golongan atraksi wisata alam. Iklim, pemandangan alam, pantai dan kawasan bahari, flora dan fauna, ciri lingkungan alam khusus, taman nasional, wisata kesehatan.

Golongan atraski budaya. Monumen purbakala, sejarah dan budaya, pola budaya tertentu, seni, kerajinan dan arsitektural lokal, aktivitas ekonomis menarik, kota-kota menarik, festival budaya, keramahan penduduk, atraksi khusus.

Jenis atraksi khusus. Taman hiburan, berbelanja, MICE (meetings, Insentives, Cinventions,Exhibitions),kasino, rekreasi-olahraga, peristiwa khusus..

Fasilitas wisata. Akomodasi, usaha perjalanan wisata, informasi wisata, berbelanja.

pengalaman berlibur yang menyenangkan yang merupakan satu paket. Program pemasaran dimulai dengan penganalisisan riset pasar serta sumber daya wisata, sebagai paket komposit yang merupakan sekumpulan ketrampilan jasa yang masing-masing terspesialisasi . Produk tersusun dengan mengarahkannya kepada kebutuhan dan keinginan wisatawan.

4. Produk dan Citra

Citra tidak hanya tumbuh dari kemampuan produk, tetapi juga dipengaruhi oleh periklanan dan promosi. Dengan sendirinya produk perlu dipertahankan mutunya agar supaya janji-jani promosi terpenuhi. Di lain pihak produk yang baik tidak dengan sendirinya akan menarik wisatawan. Produk perlu dipromosikan dan dipasarkan untuk bisa menarik jumlah dan juga pengeluaran wisatawan yang cukup, agar pengembangan layak dilakukan.

5. Daur Hidup Destinasi

Produk wisata termasuk atraksinya mempunyai suatu daur hidup karena pariwisata adalah dinamis, sehingga terjadi perubahan pasar maupun selera dan kebutuhan pelanggan. Daur hidup bisa digambarkan dalam 4 tahapan; perkenalan, pertumbuhan, kematangan, kemunduran

Produk wisata dalam tahap kemunduran masih dapat mencapai puncak kedua melalui "renovasi" dan "modernisasi". Dalam Konsep-konsep pemasaran istilah ini dikenal dengan nama "*Peremajaan pasar yang sudah dewasa*".

d. Penggunaan Ilmu Planologi untuk Pengembangan Pariwisata

Salah satu studi kritis adalah supply dan demand. Dalam sektor pariwisata, supply adalah lahan dengan karakteristik tertentu, pelayanan yang tidak bergerak dan seringkali tidak dapat diganti. Demand dikreasikan oleh berbagai kelompok sosialekonomis dari wisatawan dengan minat dan standar berbeda-beda. Pertanyaan utama dari segi perencanaan urban adalah bagaimana sektor pariwisata dimasukkan ke dalam struktur umum ekonomis dan sosial dari pusat kota, dengan tidak merusaknyya, dan bagaimana pada waktu bersamaan didapat keuntungan dari integrasinya secara memperkuat dasar ekonomi pusat kota. Maka dari itu tujuannya adalah mengintegrasikan aktivitas pariwisata dengan aktivitas kota lain, bukan memisahkan aktivitas-

aktivitas itu. Suatu tata guna lahan detail diperlukan untuk mencapai ini. Dalam studi tersebut, pusat kota harus tidak dipertimbangkan sebagai unit pelayanan pengembangan wisata. Pariwisata harus merupakan bagian dari kehidupan kota.

2.4.5. Konsep Mass Rapid Transit

A Terminologi

Perbedaan antara konsep-konsep MRT adalah berubah-ubah, banyak pendekatan berbeda digunakan untuk membedakan jenis dan keistimewaan berbagai sistem MRT. Terpisah dari hal mendasar yang penting seperti biaya, kapasitas dan teknologi, hal-hal lain yang digunakan untuk menggambarkan sistem MRT antara lain yaitu jarak antara halte, luas jalur khusus, pedomanpedoman operasional dan sistem panduan. Empat bentuk umum *Mass Rapid Transit*: *Bus Rapid Transit*, Metro, Kereta Komuter dan *Light Rail Transit.*

- **Mass Rapid Transit.** Juga disebut *Angkutan umum,* adalah layanan transportasi penumpang, biasanya dengan jangkauan lokal, yang tersedia bagi siapapun dengan membayar ongkos yang ditentukan. Angkutan ini biasanya beroperasi pada jalur khusus tetap atau jalur umum potensial yang terpisah dan digunakan secara eksklusif, sesuai jadwal yang ditetapkan dengan rute atau lini yang didesain dengan perhentian-perhentian tertentu, walaupun *Mass Rapid Transit* dan trem terkadang juga beroperasi dalam lalu lintas yang beragam. Ini dirancang untuk memindahkan sejumlah besar orang dalam waktu yang bersamaan. Contohnya ; *Bus Rapid Transit, heavy rail transitdan Light Rail Transit.*
- **Heavy rail transit.** Sistem *heavy rail transit* "sistem angkutan menggunakan kereta berkinerja tinggi, mobil rel bertenaga listrik yang beroperasi di jalur-jalur khusus eksklusif, biasanya tanpa persimpangan, dengan bangunan stasiun besar" (TCRP, 1988).
- **Light Rail Transit.** *Light Rail Transit* (LRT) adalah sistem jalur kereta listrik metropolitan yang dikarakteristikkan atas kemampuannya

menjalankan gerbong atau kereta pendek satu per satu sepanjang *jalur-jalur khusus eksklusif* pada lahan bertingkat, struktur menggantung, *subway*, atau biasanya di jalan, serta menaikkan dan menurunkan penumpang pada lintasan atau tempat parkir mobil. Sistem LRT mencakup pula jalur-jalur trem, meskipun perbedaan utama adalah trem seringkali beroperasi *tanpa jalur khusus eksklusif*, dalam lalu lintas campuran.

- **Metro.** *Metro* merupakan terminologi internasional yang paling umum untuk *subway, heavy rail transit,* walaupun biasanya juga diterapkan secara umum pada sistem *heavy rail transit* yang sudah lebih ditingkatkan. "Metro" untuk menggambarkan sistem *heavy rail transit* perkotaan yang dipisahkan secara bertingkat (*grade-separated*). Ini adalah jenis MRT termahal per kilometer persegi, namun memiliki kapasitas tertinggi.
- **Sistem kereta komuter.** Kereta komuter atau kereta pinggiran merupakan porsi operasional jalur kereta penumpang yang membawa penumpang di dalam wilayah perkotaan, atau antara wilayah perkotaan dengan wilayah pinggiran, namun berbeda dari jenis Metro dan LRT dalam tataran bahwa kereta penumpang secara umum lebih berat, jauhnya jarak rata-rata lebih panjang, dan pengoperasiannya dilakukan di luar jalur-jalur yang merupakan bagian dari sistem jalan kereta dalam sebuah wilayah.
- **Bus Rapid Transit.** Banyak kota telah mengembangkan variasi tema tentang pelayanan bus yang lebih baik serta konsep tempat tinggal dalam kumpulan karya terbaik daripada sebuah definisi yang tegas. *Bus Rapid Transit* adalah satu bentuk angkutan berorientasi pelanggan dan mengkombinasikan stasiun, kendaraan, perencanaan dan elemen-elemen sistem transportasi pintar ke dalam sebuah sistem yang terpadu dan memiliki satu identitas unik. Ciri-ciri *Bus Rapid Transit* termasuk koridor *busway* pada jalur terpisah – sejajar atau dipisahkan secara bertingkat - dan teknologi bus yang dimodernisasi. Meskipun demikian, terlepas dari pemilahan *busway*, sistem BRT secara umum meliputi: Menaikkan dan menurunkan penumpang dengan cepat, Penarikan Ongkos yang efisien,

Halte dan stasiun yang nyaman, Teknologi bus bersih, Integrasi moda, Identitas pemasaran modern, Layanan pelanggan yang sangat baik

Bus Rapid Transit merupakan lebih dari sekadar operasional sederhana di atas jalur eksklusif bus atau *busway*. Menurut studi terkini tentang *busway*sejajar (Shen *et. al.*, 1998), hanya setengah dari kota-kota yang memiliki *busway* telah mengembangkannya sebagai bagian dari paket tindakan sistematis dan komprehensif dari jaringan angkutan massal kota yang akan kami identifikasi sebagai sistem BRT. Sementara, sistem *Bus Rapid Transit* selalu mencakup beberapa bentuk jalur khusus eksklusif untuk bus-bus, sebagian besar aplikasi yang kami pertimbangkan adalah *busway* yang sejajar dengan lapisan jalan. *Busway* atau terowongan yang ditinggikan mungkin dibutuhkan untuk menjelajahi beberapa pusat kota, tapi di kota-kota berkembang tidak akan ada dana untuk pemisahan tingkat dengan cara perluasan.

- **Jalur Bus.** Jalur bus merupakan jalan raya atau jalan yang dikhususkan terutama untuk bus-bus, baik sepanjang hari maupun selama periode tertentu. Bisa digunakan oleh kendaraan lain dalam kondisi tertentu, misalnya saat memutar, atau oleh taksi, sepeda atau ketika lalu lintas sangat padat. Jalur bus, yang digunakan secara luas di Eropa bahkan di kota-kota kecilnya sekalipun, semakin banyak diaplikasikan di kota-kota berkembang seperti Bangkok, dimana bus-bus yang berjalan pada jalur berkebalikan dapat bergerak dengan cepat melewati parahnya kemacetan.
- ***Buswa.****Busway* merupakan jalan khusus bagi kendaraan yang didesain untuk digunakan secara eksklusif oleh bus-bus. Jalur ini bisa saja dibangun pada, di atas, atau di bawah tanah dan mungkin pada jalur khusus terpisah atau di dalam koridor jalan raya. Beberapa bentuk sistem *busway* adalah tampilan dari banyak sistem *Bus Rapid Transit*.

B Keistimewaan Utama MRT Penggunaan lahan

Pertimbangan-pertimbangan efisiensi lahan yang serupa (lihat gambar 2) diterapkan pada seluruh moda MRT, walaupun pada prakteknya hanya

berkembang sebagai isu kebijakan yang mempertimbangkan bus-bus dan beberapa versi LRT karena sistem kereta benar-benar sudah dipisahkan dari kendaraan lain. Seringkali BRT dan LRT mencakup pengalokasian ulang lahan jalan yang ada untuk moda-moda yang lebih efisien, sementara Metro biasanya benar-benar terpisah tingkatannya dan tak memiliki dampak terhadap kapasitas jalan, kecuali ditinggikan dalam kondisi dimana mungkin terdapat sedikit pengurangan kapasitas jalan.

- **Kecepatan dan Kapasitas Penumpang**

  Seluruh bentuk MRT beroperasi dengan kecepatan dan kapasitas penumpang relatif tinggi, dan persyaratan mendasar sebuah MRT dalam satu kota berkembang adalah bahwa ia dapat membawa sejumlah besar penumpang, dengan cepat. Tempat dimana Metro diaplikasikan di kota-kota berkembang, seringkali selama ini merupakan jenis MRT tercepat, sementara sistem LRT dan BRT biasanya beroperasi pada kecepatan rata-rata antara 20 dan 30 km/jam.

- **Integrasi**

  Seluruh sistem MRT memerlukan *interchange* (tempat berganti kendaraan) dengan elemen sistem transportasi umum lain dan integrasi dengan moda sistem transportasi lain (mobil, berjalan kaki,bersepeda). Shanghai contohnya, menyediakan *interchange* yang sangat baik antara Metro/sepeda dan Metro/pejalan kaki serta Metro/Bus pada beberapa stasiun utama. Metro di Mexico City terintegrasi secara fisik dengan bandar udara internasional dan terminal bus utama. Sistem BRT di Kuritiba juga memiliki integrasi sangat baik dengan trotoar untuk pejalan kaki dan tempat parkir taksi. BRT di San Paolo terintegrasi dengan baik dengan sistem Metro. Integrasi buruk terlihat pada beberapa kereta bawah tanah yang menggunakan sistem MRT, (Kuala Lumpur dan Manila).

- **Tingkat Pelayanan**

  Dibandingkan dengan jenis yang berbasis jalan tak terpisah seperti bus biasa, taksi dan *paratransit,* sistem MRT biasanya menawarkan layanan paling unggul. Keunggulan nyata layanan ini misalnya: Terminal &

interchange, Kebersihan, Citra pemasaran modern, Informasi penumpang, Pengendali suhu, Integrasi moda, Integrasi dengan atraksi perjalanan utama. Dalam sejarahnya sistem berbasis kereta telah lebih baik dalam indikator "tingkat layanan", walaupun keberhasilan *Bus Rapid Transit* saat ini bersaing dengan konsep-konsep tradisional.

2.4.6. Teori Mobilitas Penduduk *"Residential Mobility Theory"*

Mobilitas rumah tangga di dalam wilayah perkotaan, menggambarkan luar kota atau mobilitas hunian, adalah format yang utama tentang pergerakan populasi di dunia yang dikembangkan. Di Amerika Serikat dan Britania Raya, sebagai contoh, dua ketiga dari semua pergerakan terdapat di dalam kota. Jumlah pergerakan adalah pantas dipertimbangkan. Sekitar 10 % dari Rumah tangga di Britania dan 20 % dari Rumah tangga Amerika Utara yang pindah, dalam setiap pegerakkan masing-masing dalam 1 tahun.Tiga lingkup minat; mobilitas orang-orang (hunian), suatu pertimbangan dari hubungan antar mobilitas hunian dan struktur kota dan suatu pengujian dari aspek perilaku dari keputusan untuk pindah.

A. Latar Belakang Studi Mobilitas Hunian "Residensial"

Pergerakan populasi, dipelajari dengan penekanan pada mobilitas regional. Sebuah illustrasi menarik, menerangkan rencana geography antar daerah, musiman dan bahkan pergerakan harian dipertimbangakan, tetapi bukan mobilitas hunian, dan tinjauan ulang tentang migrasi yang menerangkan pergerakan di dalam kota. Pertama, ada suatu perubahan skala analisa dari kumpulan ke individu. Yang disebut fokus perilaku tumbuh dari suatu kesadaran yang mengumpulkan pola teladan yang dipelajari dalam geografi manusia, berasal dari persepsi, evaluasi dan keputusan dari individu, dan dikembangkan ke dalam usaha untuk menguji proses pengambilan keputusan individu. Dua perubahan ini dalam penekanan yang disajikan oleh latar belakang di mana mobilitas diteliti. Mobilitas hunian adalah proses yang menyertakan keputusan rumah tangga dan konsekwensinya, sebagai pola hunian perkotaan.

adalah proses dengan mana keluarga-keluarga melakukan penyesuaian perubahan mereka pada perubahan terpaksa itu dihasilkan oleh pergeseran dalam komposisi keluarga yang menemani jalan kehidupan berubah." Arah menyeluruh pergerakan, adalah keluar ke pinggir kota. Kenyataannya, house-holds tidak akan membuat gerakan yang dihubungkan dengan perubahan hidup, sering dalam banyak orang uang yang sedikit merubah kondisi yang berbeda.

4. Model Perdagangan "*The Trade-Off Model*"

Teori ekonomi mikro,(Alonso,1960; Muth, 1961). teori mengasumsikan suatu kota, sebagai dataran homogen, di mana semua pekerjaan tidak tetap ditempatkan terletak di pusat kota. Kompetisi untuk menyewa menyebabkan lokasi pusat naik ke arah pusat kota. Rumah Tangga diasumsikan untuk tinggal ketika dekat dengan tempat kerja mereka, seperti pengganti bepergian biaya-biaya untuk memondokkan biaya-biaya atau sebaliknya.Jika keluarga pindah keluar pusat kota., mereka diasumsikan untuk menggantikan biaya-biaya perjalanan untuk mengurangi biaya-biaya rumah, memberi isyarat seseorang dari penggantian yang diatur pilihan rumah tangga rendah atau tinggi, dan penilaian mereka dari waktu.

B. Struktur Perkotaan dan Mobilitas Residensial

Mobilitas hunian kedua-duanya menciptakan dan mencerminkan struktur sosial wilayah hunian. Bergeraknya rumah tangga dapat memelihara dan merubah pola hunian, itulah mosaik kota.

1. Mobilitas dan Pengembangan Kota "*Mobility and the Evolving City*"

Britania, 1880 kelas sosial dibagi dalam dua kategori utama, kelas pekerjaan dan bourgeoisie. Bourgeoisie tinggal di daerah pinggiran yang pedesaan dari kota, selagi kelas pekerjaan berjubel bersama-sama di pusat kota, sering dalamkondisi perubahan yang mengerikan. Dari 1880-1939 tumbuh kelas menengah, ingin akan memelihara jarak mereka dari kelas pekerjaan dan ingin bergembira untuk lepas kejorokan dari pusat kota, mulai bergerak ke penempatan yang dipinggiran kota. Setelah 1945, ekonom menggerakkan kota, dari kelas pekerjaan untuk umum yang tinggal menempati tanah perusahaan di batas luar.

Pengembangan ini diaktipkan menurut aturan dari kota terpecah dengan bergeraknya kelas menengah menjauh dari tanah perusahaan dewan.Suburbanisasi adalah hasil dari konflik ini. Johnston (1972) menguraikan pola utama mobilitas, dalam kaitan dengan urutan pertumbuhan kota. Ia kembangkan model pertumbuhan kota mempunyai moderenisasi masyarakat dan perubahan resultan yang sosial sebagai variabel mandiri.Sepanjang periode industri, higher-status rumah tangga pindah dari pusat kota dan lower-status rumah tangga memperoleh perubahan melalui penyaringan, dari pemberi kerja, dari tukang bangunan yang bersifat untung-untungan atau oleh organisasi bantuan. Dengan pertumbuhan ekonomi, tumbuh kelas menengah, mencoba menterjemahkan mereka naiknya pendapatan dalam mengeluarkan konsumsi. Dua jenis utama dikenali kaum atas siapa yang pindah sebagai dekat sebagai mungkin ke kaum atas, dan dicukupi sub-urbanites yang bergerak ke semakin sedikit area yang yang modern.

2. Pola Kontemporer Mobilitas "*Contemporary Patterns of Mobility*"

Keberadaan pergerakan rumah tangga menaikkan pertanyaan umum dari siapa yang pindah? Kenapa mereka pindah? Apakah yang merupakan asal dan tujuan dari pergerakan ini? Mobilitas yang hunian adalah suatu proses yang selektip. Kebanyakan perpindahan dilakukan di tahap awal dari jalan kehidupan;. kategori umur yang utama untuk kepala dari perpindahan rumah tangga adalah 20-30 (Simmons,1968). Intra-Urban migrant, bisa yang khas yang baru saja membentuk rumah tangga mapan, suatu rumah untuk lebih dulu gerigi garpu yang kedua meningkatnya umur membawa meningaktnya ketetapan terhadap perumahan. Kita dapat menyarankan tiga alasan untuk penyimpangan umur yang ditandai ini. Pertama, kecenderungan untuk pindah kemunduran dengan umur karena meningkatnya umur dan panjangnya tempat hunian dalam seseorang tinggal mendorong kearah pemasangan emosional kuat bagi hunian.Kedua, kepandaian memilih adalah juga fakta bahwa tahap awal dari siklus hidup ditandai oleh suatu secara relatif sejumlah besar dari berubah dalam persyaratan ruang yang membisikkan pergerakan. Kelenting yang di-set yang atas dari suatu rumah tangga baru, kelahiran dan pertumbuhan anak-anak, terjadi dalam suatu secara komparatif jangka pendek selagi perubahan berikut dalam persyaratan ruang

adalah jarang. Ketiga, dan menurut pendapat saya suatu aspek sebelumnya dilalaikan, kepandaian memilih umur dari pergerakan adalah fungsi dari sifat dari memondokkan pasar. Banyak rumah tangga muda tidak mampu atau enggan pindah baik ke dalam owner-occupation maupun perubahan publik dan cenderung untuk tinggal di rumah sewa. Gerak berikut mereka ke dalam kategori masa jabatan yang lain, ketika mereka mengumpulkan poin-poin cukup untuk perubahan publik atau menyimpan uang cukup untuk owner-occupation, mempengaruhi kesenangan mereka dari mobilitas. Kategori terakhir adalah rumah tangga yang terjerat dalam rumah sewa. Untuk sebagian besar pendapatan rendah, tidak mampu mengusahakan owner-occupation, karena kepemilikan yang tidak cukup. Bergeraknya rumah tangga ini dipercepat oleh pengusiran, meningkatnya sewa dan pembusukan phisik dari hunian itu. Mobilitas hunian dapat dilihat ketika proses perpindahan rumah tangga dalam rangka memperoleh perubahan yang sesuai dengan persyaratan ruang yang baru mereka. Yang ditambahkan pada banyak orang yang pindah dirangsang oleh keinginan untuk pindah ke masa jabatan kategori tertentu, sebagian besar owner-occupation. Mobilitas hunian memelihara pemisahan sepanjang pergerakan oleh kelompok ekonomi-sosial berbeda dalam saluran migrasi terpisah, seperti dinyatakan di kategori status serupa dari asal dan tujuan. Gold-Stein dan Mayer (1961), menunjukkan di Rhode Island (AS) mayoritas perpindahan hunian dibuat dalam area yang sama. Kedua pilihan dan faktor batasan dikemukakan untuk menjelaskan pola ini.Ketika pola ruang mobilitas hunian dilihat sebagai cerminan kemampuan membeli atau menyewa house menghargai ikatan kemudian keseluruhan cakupan dari institusi yang mempengaruhi hubungan ini dapat dipertimbangkan. Di Inggris, kebijakan alokasi kredit rumah dan otoritas lokal menggadaikan rencana, mempengaruhi rumah yang membeli kemampuan tertentu jenis rumah tangga dan nilai kelayakan dari area tertua kota yang mempunyai konsekwensi penting untuk struktur menyewakan dan spesifikasi untuk pola teladan dari mobilitas hunian

3. Kembalinya/ Perputaran Populasi di Kota "

Analisa korelasi ekologis perputaran populasi dan variabel terpilih adalah fokus penting untuk awal dokumen atas mobilitas hunian. Suatu tema yang utama

dari riset ini adalah pencarian untuk, dan penjelasan tentang, korelasi yang penting antara perputaran dan indeks jamak disorganisasi sosial seperti banyaknya penyakit mental. Populasi perputaran telah dilihat sebagai pengganti kekuatan masyarakat mengikat dan daftar biaya pengiriman barang perputaran tinggi.

4. Aspek Perilaku dalam Mobilitas Residensial

Di model umum dari mobilitas hunian telah diasumsikan untuk bergerak ke pinggir kota adalah golongan penduduk yang tak peduli dengan kota. Ini adalah dengan jelas suatu over-generalisasi karena beberapa rumah tangga tidak ingin pindah, tidak bisa pindah. Rumah tangga dengan pilihan perubahan efektif, digolongkan dalam kelas pilihan. Bel (1958) menyatakan kelas pilihan, keluarga pencari, consumrists dan pencari masyarakat. Keluarga yang diorientasikan boleh membelanjakan banyak waktu luang mereka dengan anak-anak mereka dan banyak dari gerak mereka dibuat demi anak-anak. 83 % rumah tangga yang pindah ke pinggiran di Chicago karena alasan ini. Di Inggris beberapa middle dan upper-income pindah untuk mencari kawasan sekolah dengan reputasi baik.

5. Proses Pengambilan Keputusan "The Decision-Making Process"

Perantara jual beli rumah dan tanah adalah salah satu dari kebanyakan sumber informasi penting. Dari contoh tukang memindahkan barang-barang di Toronto, yang ditemukan perantara jual beli rumah dan tanah adalah menghafalkan yang disenangi) atas 90% rumah tangga bergerak persis sama benar ke pusat keramaian kota, atas 60% bergerak pada suburbs dan adalah sumber informasi paling efektif untuk yang akan pindah.Mobil arti penting mereka meluas di luar peran yang pasif tentang menyediakan informasi atas kesediaan rumah. Tanggung jawab yang paling menyeluruh tentang perilaku pencarian Barrett (1973). Karena home-owning, tukang memindahkan barang di Toronto, memperoleh tiga indeks perilaku pencarian berdasar berapa lama pencarian, jumlah yang serius mempertimbangkan dan tidak serius. Ketika rumah tangga pindah yang potensial menyediakan pilihan daerah dan mencari peluang kemudian tidak memutuskan pindah, mempertimbangkan lagi keinginan mereka atau memilih hunian spesifik. Harga dan karakter hunian yang ada perlu dipahami.

2.2. Teori Wilayah

2.2.1. Hakikat Ilmu Ekonomi Regional

Bagian ilmu ekonomi yang menitikberatkan pada dimensi tata ruang. Dalam Ilmu ekonomi regional diperlukan pendekatan gabungan *(a mixture of approach)* ; pakar ekonomi, ilmu bumi, ekologi, perencana daerah dan kota, ilmu regional, perkotaan dan, bahkan, pemukiman, bersama-sama membangun peralatan dan kepakaran analitisnya.Landasan fundamental pertama muncul dalam keadaan sederhana, penjelasan lokasi industri dan kota. Contoh, pemahaman pertanian anggur dan pembuatan film (bioskop) di California. Mengapa hal itu tumbuh subur di kota tersebut? dijelaskan karena di wilayah tersebut banyak sinar matahari. Indonesia misalnya, tumbuhnya Jabotabek, Gerbang Kertasusila, dan lainnya. Penyebaran tidak merata sumber daya ;cuaca, bahan tambang, tanah, topografi, dan sifat-sifat alam lainnya batasan dapat membantu dalam menjelaskan lokasi kegiatan ekonomi, menurut teori, bahwa ketidak-mobilisasian (*immobility*) sumber daya tanah (sebagian atau keseluruhan) dan sumber daya produksi merupakan bagian penting dalam penjelasan pertanyaan *apa* dan *di mana*.

Persoalan tersebut belum merupakan penjelasan lengkap. August Losch, perintis ekonomi wilayah, berargumentasi "pertanyaan mengenai jenis lokasi secara logis, mungkin, akan timbul dalam dunia khayal", dimana semua sumber-sumber alam yang berlainan dianggap dapat dikandung dalam satu daerah luas (padang datar) secara merata. Terciptanya karya Losch, didahului, Walter Christaller, pembahasannya berorientasi lebih empiric. Dalam keadaan tersebut, dapat diperkirakan anggapan (1) terdapat pemusatan kegiatan pada satu tempat, (2) terdapat penyebaran secara merata dari semua kegiatan ke seluruh daerah (terdapat homogenitas)(3) sama sekali tidak ada pola sistematik, tapi terdapat kegiatan tersebar dengan terpencar. Yang timbul sebagai logika diatas datangnya bukan dari logika itu sendiri, tapi berasal dari pola teratur (menarik dan sempurna) dan yang diperoleh dari berbagai struktur nyata *(crystal structure)* serta menunjukkan kemiripan dengan dunia nyata dalam

pola distribusi wilayah yang relatif kecil. Pola demikian dapat dipelajari dalam ilmu *The Location of Urban Places,* Teori Christaller dan Losch di luar teori lokasi sumber alamnya, memegang peran penting menjelaskan pola ruang dan kegiatannya.Dalam mengembangkan model abstraknya, Losch menganggap dua faktor pembatas penentu lokasi (1) penghematan pemusatan ruang (2) biaya pengangkutan. Kedua merupakan dasar fundamental ke dua dan ke tiga.

Pakar ekonomi mengetahui pentingnya penghematan skala, sejak Adam smith, dilakukan analisis dengan faktor produksi yang dibagi secara tidak sempurna *(imperfect divisibility),* barang-barang, dan jasa-jasa lainnya. Sebaiknya, penghematan pemusatan tata-ruang dapat diperlakukan secara khusus pada penghematan skala kegiatan tertentu. Akhirnya, barang dan jasa tidak dapat berpindah secara sempurna, disebabkan faktor biaya pengangkutan dan perhubungan yang keseluruhannya, sebagai variabel usaha, waktu, dan biaya. Biaya-biaya ini membatasi keleluasaan mendapatkan keuntungan sumber alam atau penghematan pemusatan ruang, disimpulkan; membangun pengertian masalah ekonomi wilayah dan tata-ruang melalui: (1) keuntungan sumber alam (2) penghematan dari pemusatan (3) biaya pengangkutan dan perhubungan, inilah yang menjadikan landasan pentingnya ilmu regional. Secara teknis, tiga landasan tersebut dinyatakan:

Mobilitas sumber daya produksi atau faktor-faktor yang tidak sempurna, yang akan mempunyai akibat di dalam persoalan wilayah, Penghematan pemusatan wilayah di mana satu wilayah akan berkembang dengan selalu mempertimbangkan aspek-aspek ekonomi di dalam berkonsentrasi, dan Mobilitas barang dan jasa yang tidak sempurna. Ketiga landasan, merupakan penelaahan ekonomi konvensional yang dikembangkan sejak Adam Smith (aliran Klasik), Neoklasik hingga Keynesian. Pembahasan ekonomi regional memudahkan kita memisahkan lingkungan analisis dalam lingkup makroekonomi, inter-regional, aspek tata-ruang dan lokasi, persoalan kebijaksanaan, dan perencanaan.

Berkembangnya ilmu ekonomi regional, dipercepat implikasinya di bidang kebijaksanaan, banyaknya implikasi ilmu terhadap kebijaksanaan

pembangunan, menambah berkembangnya ilmu. Peristiwa beberapa tahun terakhir, memperjelas kekuatan-kekuatan pasar tidak mengakibatkan kesamaan pendapatan regional. Kesenjangan regional sangat mungkin terjadi akibat berbagai kondisi. Perpindahan sumber daya dapat mengakibatkan ketidakseimbangan, wilayah-wilayah kurang berkembang menderita kerugian karena keluarnya sumber daya modal dan imigrasi penduduk ke luar wilayah. Dampak ganda *(multiplier effect)* pembangunan wilayah dinikmati wilayah bersangkutan, dapat juga berlaku sebaliknya, tergantung aspek-aspek regionalnya. Keuntungan aglomerasi memberikan dorongan lebih bagi daerah makmur. Suatu kebijaksanaan campur tangan mengubah persebaran industri kurang bermanfaat jika industri-industri bersifat terikat tempat *(location-bound).* Perubahan teknologi informasi serta aspek globalisasi membebaskan industri dari sifatnya lamanya. Kebijaksanaan wilayah efektif diimplementasikan dalam perekonomian *fullemployment,* di mana terdapat pengangguran umum, pemerintah tidak perlu merisaukan ketidakmerataan regional, dalam keadaan itu masalah pencapaian *full employment* jauh lebih penting dari tujuan lain, juga desakan menuntut campur tangan regional, terutama berdasar pertimbangan kemerataan, distribusi pendapatan hanya memperoleh perhatian besar jika tujuan kesempatan kerja sudah tercapai. Pada keadaan ekonomi lebih baik, perpindahan penduduk, jauh lebih mudah daripada perekonomian lesu. Sedang, relokasi perusahaan cenderung lebih mudah saat ekspansi. Setelah perang, tercapainya *full employment* dan perkembangan analisis regional, memudahkan tumbuhnya sebagai cabang terpisah, pendorong terbesar analisis regional mempunyai implikasi kebijaksanaan bersifat langsung, dan berkenaan dengan lokasi industri, juga perencanaan regional dan subregional.

Ekonomi regional menitikberatkan ;(a) peran dan kepentingan wilayah terhadap perekonomian menyeluruh, dengan tujuan tercapainya perkembangan ekonomi optimal, (b) peran dan kepentingan wilayah terhadap masalah distribusi pembangunan di dalam dan antarwilayah, (c) peran peubah-peubah lokasional dan ruang dalam pembangunan (wilayah) secara optimal sehingga lekat kaitan dengan dampak pengganda *(multiplier)* (d) mempelajari aspek terkait dengan kebijaksanaan pembangunan (wilayah).

2.2.2. Konsepsi Wilayah atau Region

A. Sifat Wilayah

Wilayah *(region)* merupakan suatu unit geografi yang membentuk suatu kesatuan. Pengertian unit geografi bukan merupakan aspek fisik tanah saja, tetapi meliputi aspek-aspek lain, seperti biologi, ekonomi, sosial, dan budaya.

Pembatasan (demarkasi) wilayah dilakukan berdasar korelasi kuat bagian-bagian (fisik-nonfisik) yang membentuk wilayah. Proses pengelompokan *(aggregation)* wilayah akan bermanfaat untuk membuat suatu deskripsi. Akibat-nya, harus ditangani serta dipahaminya pemisahan dan pengelompokan data lainnya yang lebih kecil. Proses pengelompokan bersifat ekonomis untuk suatu analisis informatif. Khususnya, akan menjadi penting jika terdapat sejumlah data dan informasi saling menunjukkan ketergantungan antara unit-unit atau kegiatan-kegiatan dengan wilayah. Sehingga, suatu keutuhan yang sebenarnya akan men-dekati jumlah dari masing-masing bagian yang terdapat di dalamnya.Proses pengelompokan demarkasi wilayah sangat diperlukan untuk tujuan administrasi dan formulasi, untuk melengkapi rencana dan kebijaksanaan publik. Berdasar itu, pengelompokan wilayah paling bermanfaat dilakukan dengan mengikuti batasan-batasan administratif. Yang paling utama dari pembatasan (demarkasi) wilayah adalah *meaningful* untuk tujuan yang dikehendaki.Ide pokok dari wilayah merupakan hubungan mendasar dari tingkah laku antara berbagai bagian yang membentuknya. Karena hubungan ini dapat menggambarkan sekaligus dua perbedaan sifat struktur intern, maka dapat dibedakan tiga wilayah menurut tipenya; *wilayah homogen, wilayah nodal (nodal region),* dan wilayah administratif atau perencanaan. Dapat pula pembagian wilayah dibatasi menurut hierarki atau peringkat *(rank)* dari satuan-satuan wilayah yang ada, atau dibagi menurut kategori-kategori.

B. Tipe-Tipe Wilayah

Dari arti wilayah berdasar tipe, pembahasan berdasar pada konsepsi homogenitas dan heterogenitas. Jika berdasar konsepsi homogenitas, disebut

wilayah homogen *(formal, homogeneous, uniform region),* adanya keseragaman faktor-faktor pembentuk wilayah, individual maupun gabungan beberapa unsur. Mengingat konsepsi tidak semudah teori, dan kesukaran deliniasi (pembatasan), timbul konsepsi wilayah inti *(core region).* Homogenitas, bukanlah hanya pengenalan sejauh mana batas-batas terluar, namun lebih penting mengenal bagian inti, mengingat karakter utama tercermin dalam bagian inti. Daerah inti adalah bagian dengan derajat diferensiasi paling besar dibanding wilayah lain. Sedang, batas-batas wilayah konsep homogenitas merupakan bagian yang mempunyai derajat diferensiasi paling kecil atau nol, semata-mata merupakan wilayah tersendiri dengan ciri-ciri tersendiri.

Pandangan kedua, berdasar konsep heterogenitas, tercermin pola interdependensi dan pola interaksi antara subsistem utama ekosistem dengan subsistem utama sosial sistem, dan penekanan utamanya menyangkut segi-segi kegiatan manusia. Biasanya, sistem dalam batas wilayah terkontrol oleh titik pusat, sering pula dikatakan penekanan pandangannya pada ide-ide sentralitas. Untuk menentukan batas-batas wilayah (demarkasi wilayah) banyak cara digunakan, kualitatif maupun kuantitatif, atau generalisasi maupun klasifikasi, atau gabungan keduanya. Karena itu sering muncul wilayah perencanaan atau administrasi, yang merupakan penggabungan dari konsep-konsep di atas.

1. Wilayah Homogen atau Formal *(Homogeneous Region)*

Konsep wilayah homogen berdasar pada pendapat wilayah geografik dikaitkan bersama menjadi wilayah tunggal bila mempunyai ciri seragam, dapat bersifat ekonomi (struktur produksi serupa, pola konsumsi homogen), geografik (topografi, iklimnya serupa), sosial politik (*kepribadian* regional atau kesetiaan tradisional pada partai). Contoh, wilayah produksi padi di pantura Jawa Barat. Wilayah yang mempunyai keseragaman tertentu mungkin juga berlainan dalam hal-hal lainnya. Dan, kenyataannya usaha-usaha pakar menentukan batas wilayah homogen tenggelam dalam persoalan menyulitkan.

Wilayah homogen dibatasi berdasar keserupaannya secara intern, misalnya, batas lingkaran wilayah dingin untuk menanam gandum. Di Amerika bagian tengah, merupakan wilayah pertanian homogen karena semua tempat

menanam tanaman utama sejenis dengan cara serupa. Setiap perubahan terjadi *(internal change),* misalnya subsidi harga pertanian atau program bantuan yang sama sekali baru, rangkaian tahun musim kering, perubahan permintaan gandum dunia, semuanya akan mempengaruhi seluruh wilayah dengan cara *yang* sama. Permasalahannya; apakah yang berlaku dalam satu bagian akan berlaku untuk bagian wilayah lain.Perekonomian nasional dapat diperlakukan sebagai seperangkat pusat terpisah-pisah, dalam tata ruang dinamakan *wilayah-wilayah. P*engaruh perbedaan jarak dan tata ruang di lingkungan wilayah diabaikan, dan wilayah dipandang sebagai komponen dari perekonomian banyak sektor.

Pendekatan analisis wilayah itu dinamakan *ekonomi makro interregional (interregional macroeconomics)*, karena cara ini lebih merupakan penerapan model pendapatan nasional dan model pertumbuhan nasional pada tingkat regional, walaupun masing-masing wilayah juga diperlakukan sebagai suatu perekonomian terbuka. Maka, model-model tersebut menentukan perdagangan dan arus faktor interregional dan juga pendapatan regional. Persoalan pokok, perubahan pendapatan regional, fluktuasi kebijaksanaan stabilisasi serta determinan pertumbuhan regional dianalisis berdasarkan kerangka seperti itu.

Makroekonomi regional secara implisit mengasumsikan homogenitas, bertujuan memprediksi perubahan jangka pendek dan jangka panjang dalam kegiatan regional berdasarkan saling pengaruh peubah-peubah parametrik tertentu (hasrat konsumsi marginal dan hasrat impor marginal, rasio modal output marginal). Penggunaan variabel sebagai sarana prediksi akan berhasil bila peubah-peubah mempunyai nilai konstan serupa di wilayah bersangkutan secara keseluruhan, atau perubahannya dapat diperkirakan sebelumnya. Syarat-syarat tersebut tidak akan terpenuhi bila nilai-nilai regional keseluruhan merupakan rata-rata perubahan yang sangat besar dalam berbagai bagian wilayah bersangkutan. Jika meluaskan teori makroekonomi sampai analisis regional, maka mengabstraksikan perbedaan tiap wilayah dan masing-masing wilayah kita perlakukan sebagai homogen, akhirnya tidak ada sama sekali analisis bersifat ruang.

2. Wilayah Nodal atau Fungsional atau Wilayah Berkutub

Prinsip regionalisasi lainnya, "*wilayah nodal*", dilandasi faktor ketidakmerataan atau heterogenitas, tapi satu sama lain berhubungan erat secara fungsional. Struktur nodal sebagai satu sel hidup atau atom, terdapat satu inti (pusat, *central*, metropolis) dan wilayah *periferi* (pinggiran, *hinterland*) yang sekelilingnya komplementer (saling melengkapi) terhadap inti. Wilayah nodal terdiri atas bagian dengan fungsi berbeda, walau secara fungsional berkaitan. Pada struktur ini, *integrasi fungsional* merupakan dasar hubungan masyarakat di dalam wilayah daripada merupakan homogenitas semata. Contoh nodal, wilayah kabupaten Bogor. Wilayah ini atas kota Bogor sebagai pusat (intinya), dengan daerah Cibinong, Puncak, dan Jasinga sebagai wilayah *hinterland* atau pinggirannya, satu sama lainnya saling melengkapi secara fungsional.

Memahami bagaimana arah tingkah laku kegiatan berbeda, dari pendekatan dan saling ketergantungannya dari wilayah, akan mempengaruhi pembangunan wilayah satu dengan lainnya, se wilayah terdapat sejumlah besar pertukaran barang dan jasa diantara berbagai kegiatan. Pabrik perabotan misalnya, membeli kebutuhan listrik, jasa karyawan, sarana umum, paling tidak sebagian bahan baku dan peralatan kantomya di wilayah setempat. Sebuah perusahaan perdagangan besar akan menyediakan kebutuhan pengecernya di suatu wilayah, memperoleh karyawan, sarana, dan sebagian input lainnya dari wilayah tersebut. Kenyataannya, setiap individu dalam wilayah bertindak sebagai konsumen dari produsen. Dan sebagai penjual atau produsen untuk individu lainnya di wilayah itu, sehingga membantu kelangsungan berbagai kegiatan.Dalam hubungan saling ketergantungan tersebut, dengan perantara pembelian dan penjualan barang dan jasa secara lokal, kegiatan regional akan mempengaruhi satu dengan lainnya dalam persaingan mendapatkan tempat dan sumber *(resources)* lokal yang langka, seperti air. Hubungan tersebut pada zaman David Ricardo dikupas dengan teori Ricardian Rent.

Prinsip yang harus dipegang jika menyangkut *wilayah-wilayah nodal*, maka pertama-tama harus memulai dengan melihat secara mendalam pada dua macam hubungan yang saling berkait antara berbagai kegiatan di suatu wilayah.

Hubungan tersebut merupakan sarana penunjang selanjutnya; (1) bagaimana wilayah berkembang mencapai sifat yang berbeda; (2) bagaimana wilayah berhubungan satu dengan lainnya dalam perdagangan, investasi, migrasi dan berbagai arus *(flow)*, bagaimana pengaruh wilayah dengan wilayah lainnya (3) bagaimana sifat-sifat tertentu dari pola tata ruang berbagai kegiatan, termasuk masalah yang mengikutinya akan berkembang di dalam wilayah.

3. Wilayah Administrasi atau Perencanaan

Tipe juga digolongkan dalam wilayah administrasi atau perencanaan, dianggap penting bila berkaitan dengan kebijaksanaan perencanaan. Pada dasarnya, wilayah administrasi atau perencanaan adalah penerapan keputusan ekonomi. Region ini, umumnya dibatasi kenyataan bahwa unit wilayahnya berada dalam kesatuan kebijakan administrasi, contoh, wilayah kategori, kabupaten, kecamatan. Dapat menurut kriteria *region,* sifat alaminya harus direncanakan bersama, seperti Daerah Aliran Sungai.Walau sifatnya tetap, adakalanya pembatasannya dianggap kurang baik bila tidak selaras dengan pembatasan ekonomi alamiah, pada keadaan itu, wilayah administrasi dianggap sebagai wilayah menguntungkan demarkasi dikaitkan pada kebutuhan data untuk pengambilan keputusan yang dikehendaki perencanaan.

C. Hierarki-Hierarki atau Rank Wilayah

Selain tipe, dapat berdasar order, *rank, atau* hierarki. Menggunakan kriteria tertentu; size (ukuran), form (bentuk), function (fungsi), atau lainnya. Dapat pula tinjauannya berdasar pada gabungan berbagai kriteria di atas.Menurut penggolongan ini, semua pengertian selalu ditekankan pada sifat khusus, suatu wilayah akan dapat dilihat dalam kriteria lebih rinci atau lebih detil sehingga sampai pada sudut pandang wilayah, yang merupakan unit terkecil, tidak lagi dapat diurai lebih kecil. Pandangan yang menekankan pada hierarki, dibuat oleh "Passarge" pakar Jerman, mengemukakan konsepsi hierarki seperti berikut : Pada pembagian wilayah, satuan wilayah terkecil disebut dengan *gegend.* Kemudian, secara berturut-turut, dalam hierarki yang semakin tinggi wilayah tersebut disebut dengan istilah *landschafsteil, landschaft, landsteil,* dan *land* Urut-urutan wilayah

tersebut, mencerminkan tingkatan orde dari suatu wilayah, memberi pengertian bahwa penggabungan wilayah termasuk dalam kriteria *gegend* membentuk wilayah disebut *landschafsteil*, pengelompokan beberapa *landschafsteil* membentuk kriteria lebih luas diistilahkan *landschaft*. Penggabungan *landschaft* membentuk wilayah lebih luas lagi disebut *landsteil*, penggabungan *landsteil* membentuk wilayah *land*.Pembagian wilayah menurut hierarki akan sangat berguna bagi tujuan perencanaan wilayah. Konsepsi tersebut tentu saja dapat diperdalam menurut kepentingan perencanaan.

D. Wilayah Berdasarkan Kategori-Kategori

Selain berdasar tipe dan hierarki, dapat disusun berdasar kategorinya, pembagian menunjukkan kekhususan peubah-peubah yang diperlakukan di dalam menyusun pembagian, berbagai peubah dapat diperlakukan pada pembagian untuk tujuan tertentu sehingga akan menunjukkan tingkat diferensiasi atau pembedaan dan wilayah (regionalisasi) berdasar kategori atau yang menyusunnya. Umumnya, penggolongan dalam regionalisasi wilayah dibedakan menjadi :

- wilayah berdimensi tunggal *(single topic region)*,
- wilayah berdimensi gabungan *(combined topic region)*,
- wilayah multi dimensi *(multiple topic region)*,
- wilayah berdimensi total *(total region)*, dan
- wilayah *compage*.

Wilayah berdimensi tunggal "*single topic region*" merupakan wilayah yang eksistensinya berdasar pada satu peubah. Jika dibandingkan dengan wilayah menurut tipenya, jenis seperti itu merupakan wilayah formal ataupun fungsional.

Wilayah berdimensi gabungan "*combined topic region*", hampir sama dengan wilayah berdimensi tunggal, tetapi mempunyai perbedaan hakiki di antara keduanya. Wilayah yang dibentuk sebagai realisasi gabungan beberapa peubah dimensi, tentu berbeda dengan wilayah yang hanya mendasarkan pada satu peubah. Peubah-peubah yang diikutsertakan dalam wilayah gabungan lebih dari satu sehingga mempunyai analisis lebih rinci. Sebagai gambaran, wilayah yang dihasilkan dari pembatasan atas tingkatan pendapatan penduduk (pendapatan

perkapita) menghasilkan wilayah dengan satu dimensi *(single topic region).* Sedang, pembagian regional berdasar pada gabungan beberapa dimensi; pendapatan, tingkat konsumsi perkapita, aset, memberikan kriteria yang secara ekonomi mempunyai karakteristik yang berbeda-beda berdasarkan kombinasi yang mungkin diperoleh dari karakteristik-karakteristik yang dimasukkan sebagai dimensi tersebut dengan tujuan analisis utama, misalnya, status ekonomi masyarakat. Wilayah jenis yang terakhir tersebut dapat digolongkan sebagai wilayah berdimensi gabungan *(combined topic region).*

Wilayah multi dimensi "*multiple topic region*" suatu wilayah yang eksistensinya berdasar pada beberapa dimensi yang berbeda satu dengan lainnya. Perbedaan mendasar antara wilayah multi dimensi dengan wilayah berdimensi gabungan terletak pada tujuan analisisnya. Secara umum dapat diidentifikasi bahwa dalam wilayah berdimensi gabungan mendasarkan pada unsur-unsur dari satu topik, sedangkan pada wilayah multi dimensi mendasarkan beberapa topik yang berbeda-beda, tetapi masih berhubungan satu sama lain. Umumnya, pembagian wilayah semacam itu ditujukan kepada objektif-objektif yang lebih luas sifatnya. Contoh, dalam rangka mengevaluasi suatu daerah pertanian, faktor-faktor yang berhubungan dengan pertanian digunakan sebagai dasar untuk pembagiannya. Faktor-faktor tersebut dapat meliputi; data iklim, keadaan tanah, hidrologi, geomorfologi, dan yang dianggap penting dalam pertanian. Kombinasi berbagai topik akan memberikan resultan dalam menentukan wilayah yang tergolong dalam jenis wilayah multi dimensi.Di samping mendasarkan topik yang berhubungan dengan wilayah multi dimensi, dalam deliniasi tersebut dapat pula mendasarkan pada topik yang tidak berhubungan erat. Contoh, eksistensi wilayah ekonomi, dasar-dasar deliniasinya tidak semata-mata pada faktor ekonomi, tetapi sering pula faktor-faktor nonekonomi sebagai bahan penting untuk pertimbangan analisisnya.Wilayah berdimensi total "*total region*", menunjukkan bahwa dalam wilayah tersebut semua unsur wilayah tercakup dalam deliniasinya. Regionalisasinya biasanya bersifat klasik, di mana kesatuan politik digunakan sebagai landasan membentuk suatu wilayah.

2.2.3. Hubungan Berbagai Kegiatan dalam Suatu Wilayah

A. Hubungan Vertikal

Hubungan ini merupakan hubungan yang bersifat timbal balik. Apabila suatu rangkaian, merupakan kegiatan yang dapat berarti suatu dorongan untuk perubahan bagi kegiatan lain yang mengikuti atau sesudahnya Bila dijelaskan dalam proses input-output, maka output dari suatu kegiatan merupakan input bagi kegiatan selanjutnya.

B. Hubungan Horisontal

Hubungan ini apabila dilihat dari pertumbuhan dan pembangunan wilayah adalah persaingan kegiatan yang berbeda dari sumber-sumber lokal yang langka dan sulit dikembangkan. Merupakan rangkaian yang secara horisontal dalam bentuk persaingan antara penggunaan sumber-sumber setempat yang langka. Jadi meruakan hubungan non timbal balik, dimana bila dicontohkan dalam penggunaan lahan, adalah kegiatan A mempunyai kepentingan yang berbeda terhadap lahan, sehingga kegiatan B tidak dapat memanfaatkan atau menggunakan dan mengelola lahan, karena dampak negatif yang ditimbulkan oleh kegiatan A terhadap lahan tersebut.

C. Hubungan Komplementer

Hubungan ini berlangsung karena adanya penghematan ekstern. Yang merupakan efek lokasi dimana penarikan kegiatan timbal balik, jika penambahan kegiatan dalam wilayah merangsang pertumbuhan dari kegiatan yang saling melengkapi (komplementer). Hubungan ini dapat dibagi 3, yaitu :

- Penarikan kegiatan secara timbal balik diantara produsen-pemakai barang komplementer.
- Penarikan kegiatan secara timbal balik diantara produsen-produsen pemakai yang penyediaan barangnya saling bersambungan.
- Rangkaian kegiatan komplementer dan penghematan-penghematan skala aglomerasi.

2.5. Teori Kota Baru

Penciptaan kota-kota baru telah menjadi gerakan mendunia, diaplikasikan dalam beragam situasi untuk beragam keperluan dan kepentingan. Catatan awal Gideon Golany yang diterbitkan dari prinsip-prinsip dan praktek perencanaan kota baru bertemu atau bersimpul pada kebutuhan yang dirasakan perlu untuk dipenuhi segera, informasi perbandingan pada subyek ini.

Sungguh layak untuk dipertanyakan mengapa keinginan pada kota baru baru-baru ini sedemikian tiba-tiba berkembang. Bapak dari Kota baru modern, Sir ebenezer howard, percaya pada kota baru sebagai penawaran alternatif yang sangat diinginkan pada kehidupan desa maupun khususnya kehidupan mewah, kota yang padat seperti London. Howard tidak percaya pada pemerintah terhadap pembangunan kota baru, tapi percaya bahwa sebuah modal swasta perlu untuk di coba, proposisi bisnis praktis. Pendahulunya, Sir frederic osborn, cukup percaya bahwa (khususnya perubahan suhu politik di inggris) kepentingan swasta tidak / belum mampu mendanai dan membangun/ mengembangkan kota-kota baru dalam jumlah banyak yang dibutuhkan untuk mengurangi tekanan konurbasi Inggris yang sedemikian besar. Pendapat Osborn dan Asosiasi Perencanaan Kota sangat mempengaruhi dalam membujuk pemerintah untuk meluncurkan, dan menyatakan, program pembangunan kota baru yang kemudian diikuti PD II di Inggris. Pendapat Howard bahwa kota-kota menjadi berkembang dan secara eksklusif memadat saat ini secara polits dapat diterima di banyak negara, meskipun beberapa ahli ekonomi masih mempertanyakannya. Kepercayaan ini berhubungan dengan pandangan yang tersebar luas mengenai kota-kota baru sebagai metode yang tepat untuk mengelola pertumbuhan berkelanjutan dari wilayah perkotaan. Sabuk hijau dan delapan kota baru dibelakang ini menyediakan struktur baru bagi pertumbuhan wilayah London setelah perang, dan langkah ini pada 1960 diikuti oleh desain lingkar luar kota-kota baru yang lebih besar yang sedang dibangun. Dalam cara umum yang sama kota-kota baru menjadi pusat bentuk dari rencana wilayah untuk masa depan bagi kota-kota besar seperti Paris, Moscow, dan Tokyo. Namun dukungan antusias dan promosi dari kota-kota baru tidak dapat diterima atau dipertahankan bagi negara-negara yang

perencanaan pemerintahnya sangat kuat dan strategi yang nampak dari pertumbuhan kota telah diadopsi/ diturunkan. Gerakan Komunitas baru di Amerika Serikat mempunyai ide yang tepat untuk diterima oleh banyak warga negara dengan seharusnya menjadi cara yang lebih baik untuk mengelola pertumbuhan populasi dari pada kenaikan yang lebih bagi prinsip kawasan metropolitan.

Nampaknya bahwa pesan yang disampaikan Howard akhirnya sampai ke penjuru dunia bahwa kota-kota baru muncul sebagai jawaban atau koreksi dari pertumbuhan kota besar yang tidak terkendali. Tentunya kota-kota baru mempunyai tujuannya masing-masing, pembukaan wilayah baru, industri, dll. Kota baru, dengan kata lain, adalah alat pembangunan ekonomi seperti halnya perbaikan sosial, dan keduanya sering berjalan bersama. Pada waktu yang sama benar adanya bahwa aktivitas kota baru berlokasi pada jarak tertentu terhadap kota besar dan memiliki fungsi hubungan terhadap zona luar dari pertumbuhan perkotaan. Pertanyaan ini seri ditemukan oleh penunjukan pada keuntungan ekonomis dan teknis dari perencanaan komunitas, seperti perolehan lahan tingkat mutahir, menghemat biaya utilitas dan transportasi publik, dan lainnya.

Pertanyaan yang kemudian muncul adalah, Perbedaan apa yang ditimbulkan oleh kota-kota baru terhadap masyarakat kota ?, Apakah hal itu mempresentasikan kehidupan alternatif kota besar yang lebih disenangi, seperti yang diinginkan Howard dan diharapkan banyak orang, atau hanyalah semacam perencanaan kawasan suburban.Perkotaan saat ini sedang mengalami krisis baik yang disebabkan dari dalam maupun dari luar. Lingkungan masyarakat mereka, pemerintah, lingkungan sedang dalam proses kehancuran, dan pada saat yang bersamaan penduduk bermigrasi dari kawasan pedesaan yang berekonomi lemah ke perkotaan. Perpindahan ini meningkatkan rasio tradisional dari perkotaan ke populasi pedesaan, memperparah permasalahan kota, dan menyebabkan perluasan perkotaan. Dan pada gilirannya mengancam keberadaan lahan pertanian yang penting. Demikian juga halnya, pada negara-negara berkembang, kelas menengah dan perusahaan yang telah berdiri meningkatkan tax base dari pusat kota dengan

berpindah ke kawasan pinggiran, khususnya ketika migran berpendapatan rendah menggantikan keberadaan masyarakat jenis ini dan perusahaan-perusahaan.

Krisis ini telah menjadikan sebuah dorongan baik bagi negara berkembang maupun sedang berkembang untuk mencari cara bagi perbaikan permukiman kota dan wilayah pertanian. Metode efektif apapun haruslah komprehensif, menyatu dengan kebutuhan yang beraneka untuk lebih dari pada hanya menyediakan perumahan saja. Negara-negara yang telah mengembangkan permukiman perkotaan baru, khususnya kota-kota baru, telah mencapai sukses dalam memecahkan banyak dari permasalahan perkotaan mereka dan juga berusaha keras menemukan wilayah baru untuk permukiman pada saat mereka harus melindungi lahan pertaniannya.

Kebijakan nasional terhadap pertumbuhan perkotaan menjadi sebuah pembahasan yang sangat menarik bagi banyak negara setelah PD II, karena cepatnya arus urbanisasi dan kebutuhan terhadap rekontruksi ulang dalam skala besar. Beberapa negara, seperti Inggris, Israel, Perancis dan Belanda telah berhasil dalam mengembangan kebijaksaan ini. Negara berkembang membutuhkan sebuah kebijakan untuk pertumbuhan perkotaan untuk memecahkan masalah utama pada pusat kota, kongestion/ kepadatan; sebuah negara sedang berkembang, dimana populasi dan pusat-pusat perekonomiannya masih di kawasan pedesaan, membutuhkan konsentrasi pada pembangunan dan pengembangan wilayah. Kebijakan nasional pada pertumbuhan perkotaan seharusnya menunjukkan strategi yang jelas untuk mengarahkan pertumbuhan ini. Seperti yang dituliskan William Alonso : "Kebijakan urbanisasi nasional seharusnya mengikutkan obyektivitas pembangunan untuk mengarahkan fenomena pertumbuhan ... ".

2.5.1. Kota Baru Sebuah Pilihan

A. Kota Baru ; Sebuah Pilihan

Kebijakan nasional untuk pertumbuhan perkotaan sebaiknya memperkenalkan pola alternatif dari permukiman kota dalam rangka untuk

pertumbuhan kota sebenarnya. Kebijakan dan strategi nasional untuk pertumbuhan kota akan melibatkan banyak variabel yang beraneka ragam dalam pelaksanaan di tingkat lokal, regional dan nasional. Variabel-variabel tersebut adalah :

1. Ketersedian kesempatan kerja, persebaran dan macam jumlahnya.
2. Aliran investasi swasta dan pemerintah dan persebarannya.
3. Kepadatan jaringan transportasi dan modanya.
4. Persebaran ruang ekonomi, sosial dan kegiatan budaya serta intensitasnya.

Dengan pertimbangan variabel-variabel ini. Sebuah kebijakan secara alamiah bersepakat dengan permukiman yang ada dan permukiman yang baru.

B. Krisis perkotaan masa kini

Di masa lalu, kreasi dari pusat-pusat kota telah membawa kehidupan dan dimensi baru bagi pengalaman hidup umat manusia. Saat ini, kebalikannya, kemajuan sosial dan kemerosotan lingkungan dari kota-kota dapat membangkitkan peradaban. Sejak sebuah krisis perkotaan melibatkan aspek sosial, ekonomi dan faktor politik, ini harus dipecahkan dengan penyelesaian secar tuntas pada semua aspek secara serentak/ bersama-sama. Pola perilaku sosial dalam perkotaan adalah faktor yang penting dalam kualitas hidup. Perilaku individu dan kelompok dari dalam sebuah komunitas adalah sebuah rangkaian dari rangsangan/ dorongan aktivitas dan dipengaruhi oleh bentuk kota.

Dibanyak kota di AS, bagian yang tinggi dari kekacauan sosial terdapat di pusat-pusat kota dan kawasan sekitarnya, semakin menurun tingkat kekacauan pada pinggiran kota. Terdapat juga pola pararel dari kekacauan sosial ekonomi seperti kemiskinan, perkampungan kumuh, hunian pendapatan rendah, pengangguran, kebuta-hurufan dan kekurangan pelayanan. Pusat-pusat kota dan wilayah sekitarnya menjadi kacau dan semakin tidak teratur secara sosial bersamaan dengan perluasan/ pemekaran kawasan kota. Kawasan-kawasan ini dihuni oleh kelompok-kelompok campuran dari pengungsi, orang asing, orang tua, pendatang, tenaga kerja tidak terlatih, kelompok-kelompok yang belum

melebur dan kelompok segregasi etnis. Suatu waktu pendatang baru mendapatkan dirinya terjebak dalam dilema konflik antar budaya/ suku.

Kawasan metropolitan dikebanyakan negara sedang berkembang berpengalaman terhadap krisis keuangan ketika berhadapan dengan pertumbuhan pengeluaran belanja yang tinggi pada satu sisi dan sebuah kemerosotan dalam pendapatan pajak pada berkuranrnya penduduk karena meninggalkan kawasan kota untuk pindah ke kawasan pinggiran di sisi lain. Kriris ini menuju pada penurunan tingkat pelayanan atau meningkatkan jumlah subsidi pemerintah pusat kota oleh pemerintah yang lebih tinggi tingkatannya. Hampir tidak mungkin untuk menaikkan pajak pada pusat kota karena lembaga/ badan-badan usaha dan permukiman menengah dan mewah akan meninggalkan kawasan tersebut. Krisis lain yang berkonfrontasi/ berhadapan dengan pusat kota adalah kelemahan sistem pendidikan. Pada saat ini, fasilitas pendidikan di pusat kota jauh tertinggal dibelakang dari yang ditemukan pada sistem-sistem di kawasan pinggiran kota, dan konsekuensiknya anak-anak di pusat kota, yang paling banyak membutuhkan pendidikan mereka menerima yang paling sedikit. Masalah sebenarnya dari pusat-pusat kota adalah :

1. Skala pelayanan dan ukurannya.
2. Ketidakmampuan mereka untuk memerintah dan mengelola skala besar pada populasi yang luas dalam kepadatan, kemacetan dan tekanan, keributan, populasi udara dan air.
3. Ketidakamanan dan ketidakpastian
4. Perpindahan dari pusat kota kekawasan pinggiran

Krisis perkotaan saat ini terkonsentrasi pada pusat-pusat perkotaan yang besar, juga telah diperkuat oleh permintaan untuk rumah baru dan pertumbuhan kesempatan kerja. Permintaan-permintaan pertumbuhan ini, ketika dikombinasikan dengan krisis didalam perkotaan saat ini menjawab pertanyaan yang dimana menawarkan jalan keluar/ solusi seperti seharusnyakah pertumbuhan terjadi pada permukiman yang ada sekarang, dalam permukiman-permukiman baru atau dalam keduanya ?

Respon dari pertanyaan ini seharusnya berkembang menjadi kebijakan nasional untuk pertumbuhan perkotaan dan segala alternatif/ pilihan harus menyelesaikan semua permintaan/ kebutuhan dan krisis secara komprehensif.

C. Kebutuhan Terhadap Kota Baru

Para perencana mempunyai pandangan terhadap kota baru sebagai laboratorium percobaan yang dapat memberi konstribusi pengalaman-pengalaman baru mereka pada kota-kota yang lebih tua dan memberi kesempatan untuk memecahkan pemikiran pembangunan konvensional dan untuk mencoba pengaturan-pengaturan baru. Sejak kota-kota itu dibangun mulai dari tanah/ awal, kota-kota baru adalah pioner/ pendahulu dalam inovasi teknologi, manajemen sosial, struktur ekonomi dan pemerintahan, dan perencanaan dan perancangan kota. Sebenarnya, perencana-perencana kota baru dan para pengembang telah memperkenalkan teknik inovatif dalam perencanaan dan pelaksanaan yaitu model baru dari undang-undang bangunan. Khususnya undang-undang yang berorientasi pada standar-standar pelaksanaan, untuk menguji teknik pengawasan penggunaan lahan atau conventional zoning. UU bangunan dan pengawasan penggunaan lahan didalam kota-kota baru, sebagai contohnya dapat ditinggalkan atau diminimalkan dan lebih fleksibel yang terdapat dikawasan-kawasan perkotaan yang lebih tua.Kota-kota baru dapat membantu sebuah negara dalam banyak hal, sebagai bagian dari kebijaksanaan komprehensif, kota-kota dapat mengelola sumber daya alam dan memanfaatkan lahan, air utilitas dan sumber daya keuangan secara efisien.

a. Desentralisasi dan penyebaran ulang kegiatan manusia dapat dengan mudah dicapai dengan panduan/ keberadaan kota-kota tersebut, dimana termasuk mengembangkan industri, pusat perdagangan/ komersial dan pelayanan untuk mendukungnya, sampai tingkat tertentu penyebaran rasional dari populasi.
b. Kota-kota baru dapat menyediakan perumahan dan kawasan hunian kualitas unggul.

c. Kota-kota baru juga dapat bertindak sebagai titik nyata untuk pengembangan wilayah dan menciptakan struktur ekonomi baru bagi masyarakat baru.
d. Selain itu, tujuan masing-masing kota baru datang langsung dari jenis lembaga yang terkait didalamnya ; public/ pemerintah, semi public, private/ swasta, atau kombinasi dari ketiganya.
e. Kota baru memegang janji terhadap pasar yang potensinya masih cukup besar untuk mengijinkan inovasi teknologi yang kemudian berputar mendorong investasi oleh industri.
f. Kota-kota baru ini dapat mendemokan apa yang dapat dicapai dengan menciptakan lingkungan fisik dan sosial
g. Kota-kota baru juga dapat menyediakan peluang bagi tenaga kerja dan keragaman populasi.

Alonso, seseorang yang mengkritik program komunitas baru di AS masih mengakui kepentingan program-program tersebut : " Mungkin terdapat beberapa pemanfaatan dalam fungsi yang terbatas dari kota-kota baru untuk pengujian dan pengembangan teknologi, lingkungan fisik dan inovasi kelembagaan yang dapat berdaya guna untuk pengembangan dan pembangunan kembali kota-kota yang telah ada. Semakin banyak kota-kota baru diseputar dunia menjadi semakin banyak mereka menyediakan sebuah model untuk memperbaiki lingkungan fisik, sosial ekonomi dan pembangunan pemerintah dari kota-kota yang lebih tua.

Bila sebuah kebijaksanaan nasional untuk pertumbuhan kota termasuk sebuah pendekatan inovatif bagi pembangunan/ pengembangan masa depan untuk mendukung perbaikan lingkungan fisik dan sosial dari kota-kota yang telah berdiri. Kota-kota baru akan menjadi laboratorium yang hebat untuk percobaan-percobaan semacam itu, kawasan-kawasan untuk inovasi dapat meliputi ; industri perumahan, manajemen/ pengelolaan lahan, teknologi telekomunikasi, pendidikan, pengelolaan pelayanan sosial, gerakan pembaharuan ekonomi, pelayanan kesehatan dan medis; perpajakan, pemerintahan dan partisipasi penduduk, utilitas umum, sistem pembuangan sampah dan sanitasi/ air limbah, sistem transportasi dan metode perencanaan dan perancangan.

Meskipun, kita telah mencoba untuk mendorong kota-kota lama tidak hanya dalam konteks nasional tapi juga sebagai pilihan yang menjanjikan untuk pertumbuhan, kita seharusnya tidak mengharapkannya untuk memperkenalkan perubahan sosial atau untuk merespon terhadap semua permasalahan perkotaan nasional. Bagaimanapun, kota-kota baru mungkin sangat berhasil bila digabungkan dengan program-program lain pada skala wilayah yang lebih luas, seperti Otorita Tennessee atau kota-kota baru diseputar London.Pada dekade ini, terdapat kontroversi di Amerika Serikat mengenai validitas/ kebenaran komunitas baru.

1. Aspek pertama memperhatikan keuntungan biaya,
2. aspek kedua melibatkan banyak kota-kota besar yang khawatir terhadap komunitas-komunitas baru yang dapat mengalihkan sumber daya finansial dan sumber daya manusia dari kota-kota besar tersebut.
3. Perhatian lain adalah keuangan, sejak pasar optimal dari perumahan secara langsung berhubungan dekat dengan kawasan metropolitan, dan ini tidak mungkin untuk mengembangkan komunitas dilingkungan swasta yang mandiri.
4. Empat perhatian yang ada pada program optimalisasi komunitas baru dapat menarik/ menahan tidak lebih dari 20 % dari pertumbuhan populasi di Amerika Serikat.

Bagi mereka yang mendukung komunitas baru telah menunjukkan dampak dari kota-kota baru di Inggris telah mendahului/ meninggalkan pengembalian keuangan mereka. Beberapa orang juga beranggapan bahwa kota baru dalam kota dapat menarik grup minoritas dari pusat kota dan memberi mereka lingkungan fisik dan sosial yang baik. Masyarakat ini tidak akan meninggalkan/ pergi dari kota tempat tinggal mereka tinggal kini. Bila terdapat kekurangan rumah, proyek apapun untuk memperbaikinya seharusnya mengkombinasikan perubahan ekonomi, pendidikan dan sosial dalam lingkungan baru seperti sebuah kota baru. Kota-kota baru seharusnya tidak dinilai menurut kuantitas lingkungan fisik, kualitatif pada wilayah mereka dan kemampuan mereka untuk mengurangi permasalahan nasional. Pada wilayah-wilayah yang sedang berkembang dampak

dari kota-kota baru mungkin signifikan/ terkait pada pertumbuhan ekonomi dan pada stabilitas perpindahan populasi. Lawrence Suskind telah mencatat : "Apa yang penting bukan komunitas baru secara sederhana menyediakan pekerjaan, tapi lebih pada bantuan mereka untuk mengimbangi ekonomi wilayah dengan membuat sesedikit mungkin penyebab masa peredaran fluktuasi, yang menjanjikan pelatihan dan kesempatan kerja bagi mereka yang kini tidak bekerja dan bahwa hal ini melengkapi pembangunan komunitas ini sendiri untuk mempromosikan pelatihan kerja dan pembangunan ekonomi ".

Pergerakan kota baru mungkin tidak dapat bertahan dan menjadi efektif dalam sebuah negara meskipun didahului oleh kebijakan nasional untuk pertumbuhan perkotaan. Kombinasi ini akan membuat komitmen umum/ kesepakatan bersama masyarakat untuk secara langsung pada sedikit sumber dayanya melalui ide pembangunan kota baru sebagai sebuah cara pilihan/ alternatif dari pengurangan masalah-masalah perkotaan nasional.

2.5.2. Pengertian dan Definisi

Terdapat ketidaksesuain yang sangat dalam menjelaskan peristilahan permukiman baru perkotaan, khususnya kota baru. Pada dekade ini istilah kota baru, komunitas baru, kota baru dalam kota, pusat pengembangan wilayah, kota satelit, dan lainnya yang digunakan saling menukar. Perencanaan dan pelaksanaan kota baru adalah satu dari konsep-konsep tertua dalam sejarah pemukiman manusia. Penduduk dari mesir kuno, yunani, roma dan abad pertengahan renaissanse di Eropa terencana dan terkonstruksi untuk memenuhi tujuan yang beraneka ragam dan yang spesifik.

Istilah komunitas baru di beberapa dekade lalu di Amerika serikat sebagai hasil dari kondisi unik politik dan sosio ekonomi negara ini.Perkotaan baru adalah terminologi/ istilah dimana perencana dan pengembang-pengembang akhir-akhir ini menggunakannya untuk menjelaskan kota baru berukuran besar non konvensional/ modern.

Di Amerika Serikat, komite nasional kebijakan pertumbuhan kota mempromosikan konsep kota baru untuk membuat rekomendasi bagi kebijakan

pertumbuhan perkotaan masa datang sebagai " langkah/ tindakan baru untuk mendorong kota-kota yang ada lebih jauh mendesain dan membangun ulang....." Penilaian mereka yang lain adalah untuk mencari jalan mempertemukan pertumbuhan perkotaan yang diantisipasi melalui pendirian pusat-pusat perkotaan skala besar. Para perencana menggunakan ide tersebut untuk kota baru dalam perencanaan Milton Keyness, England, permukiman skala besar dengan populasi 250.000 jiwa, kota baru mungkin terencana atau tidak sebagai pembangunan komunitas baru atau sebagai perluasan dari yang telah ada. Baik perencana dan pengembang dapat mengkombinasikan sektor pemerintah dan sektor swasta, terkoordinasi baik oleh negara dan lembaga pemerintahan lokal yang seharusnya diberi kuasa/ hak untuk menggunakan dana masyarakat dan untuk menggunakan sejumlah besar lahan.

Beberapa profesional memandang pelaksanaan dari konsep kota baru sebagai bagian integral dari kebijakan nasional/ bagi penyebaran populasi dan sebagai sebuah arti dari pelaksanaan kualitas dari kehidupan saat ini yang ditawarkan oleh kota moderen. Meskipun tujuan-tujuan yang memungkinkan telah dikembangkan untuk kota baru adalah sangat tidak terhitung. Untuk disebutkan satu-persatu, sebagian besar menunjukkan : Penyebaran ulang populasi untuk mengurangi atau mengembalikan aliran populasi bagi kota besar.

1. Peningkatan kualitas hidup bagi penduduk kota dan
2. Peningkatan jumlah pekerjaan wilayah/ nasional dan pertumbuhan nasional.

Tidak setiap kota baru dapat dibangun menjadi seperti baru. Sejak sebuah kota baru adalah pembangunan berskala besar yang membutuhkan area sangat besar untuk pertemuan fisik minimum dan kebutuhan lingkungan dari perencanaan dan perancangan, dan tidak mungkin menemukan sebuah area yang tidak mempunyai pusat pedesaan dan pusat perkotaan, lebih jauh lagi seperti sisi yang termasuk pembangunan saat ini yang membutuhkan pertimbangan dan sekali waktu termasuk dalam rencana. Karena sejarah nilai atau kemungkinan yang mereka dapat meningkatkan pembangunan baru. Perencanaan Milton Keyness, sebagai contohnya, mempertimbangkan beberapa dari perkampungan-perkampungan yang ada sekarang dan kota-kota sebagai bagian integral dari kota-

kota baru. Sebagai tambahan bagi nilai sejarah mereka yang memberi kesan dari keberlanjutan proses permukiman, pusat-pusat ini juga menambahkan arti kultur dan sosial bagi kota baru.Konsep kota baru termasuk sebagian elemen dari konsep yang membedakan dari awalnya. Bagaimanapun juga, terdapat beberapa penjelasan yang membedakan antara dua jenis permukiman ini; kota baru tersebut utamanya berbeda oleh skala dan tarikannya dan oleh aturan dalam perekonomian, masyarakat dan transportasi dalam sebuah wilayah.

Populasi dari kota baru seharusnya diatas 250.000 jiwa dan sisanya seharusnya selalu berjarak dari aglomerasi perkotaan besar yang ada pada saat ini. Inggris melokasikan banyak kota-kota baru diseputar area metropolitan yang besar untuk memecahkan kepadatan perkotaan; ketika lokasi yang lain secara ekonomi. Kota-kota baru Perancis, saat ini Prancis telah merencanakan untuk membangun 9 kota baru, lima diantaranya yang berada di seputar Paris untuk mengurangi tekanan dan menawarkan masyarakat perumahan dan lapangan kerja. Empat yang lain untuk mengimbangi populasi di Paris dan propinsi-propinsinya. Perencana-perencana Perancis percaya kesembilan kota-kota baru bersama-sama sebagai pemecahan tuntas terhadap permasalahan perkotaan Perancis.Sejak aturan-aturan ini untuk menyediakan tidak hanya untuk kebutuhan-kebutuhan miliknya, tapi juga untuk kebutuhan wilayah seitarnya, harus berfungsinya sebagai pusat pertumbuhan wilayah dengan tambahan penyebaran populasi melalui komunitas-komunitas kecil. Sebuah kota baru seharusnya menyediakan pelayanan sosial dan pelayanan budaya, perbedaan kesempatan kerja, pelayanan kesehatan, dan sistem transportasi. Satu dari tujuan utama/ prinsip dari kota-kota baru seharusnya ditekan dan didukung, pertumbuhan populasi dan ekonomi dari wilayah dan diatas segalanya, dan seharusnya berhasil membelokkan perpindahan dari artea lain dan menarik perpindahan ini kedalam wilayah pengembangan ini. Hal ini dapat menjadi besar, pusat perkotaan baru yang berlaku sebagai instrumen/ alat yang efektif dari kebijakan pertumbuhan wilayah dan perkotaan sebagai tujuan nasional. Meskipun kota baru berukuran besar pada wilayah dan tingkat nasional mungkin merupakan fokus perkotaan yang efektif, skala dan tarikannya dari kota baru dapat membangkitkan/ menyebabkan sejumlah kota satelit barru di

sekitarnya. Semuanya ini dapat dikelompokkan atau dikoordinasikan oleh atu pemerintahan regional untuk menyediakan infrastruktur regional yang dibutuhkan.

Kombinasi dari perusahaan publik, semi publik dan swasta dapat mengembangkan sebuah kota baru. Lembaga gabungan ini akan menjadi instrumen dari kebijakan pertumbuhan wilayah nasional dengan kekuatan legislatif untuk menyediakan lahan yang dibutuhkan dan membayar kompensasi yang dibutuhkan.

Dengan berdasar atas penganekaragaman ekonomi dasar, sebuah kota baru dapat lebih kuat, berkelanjutan dan mandiri. Sebelum membelokkan masyarakat dari pergerakan ke metropolitan, sebuah kota baru memerlukan penampilan menarik/ daya tarik. Kota baru ini harus memiliki kontribusi signifikan untuk meningkatkan permintaan terhadap perumahan, pekerjaan dan pendidikan, khususnya bagi populasi berpendapatan menengah dan berpendapatan rendah. Ini juga termasuk perbedaan kelas sosial, perlombaan, dan kelompok-kelompok umur dan dapat menawarkan beranekaragamnya kesempatan kerja. Bila kota baru memiliki ekonomi dasar, sebuah kota baru akan memiliki bermacam-macam penggunaan lahan dan perbedaan fasilitas umum dan pelayanan sosial dibutuhkan untuk sebuah permukiman dan dengan populasi 250.000 atau lebih.

Contoh yang baik dari didirikannya kota baru "New Cities" abad ini adalah dibangunnya ibukota untuk kebutuhan nasional, seperti kreasi kesan nasional atau pusat administrasi pemerintahan. Contoh untuk jaman sekaran dari kota baru yang melayani sebagai ibukota negara adalah Canberra, Australia; Brasilia, Brazil; Islamabad, Pakistan; dan Chandiarh, Punjabi, India, kota baru yang dibangun sebagai ibukota juga disebut sebagai ibukota buatan.

Dalam setiap kasus kebijaksanaan pemerintahan dan pendanaan telah mendukung pembangunan kota-kota baru tersebut. Dalam ringkasan, kota baru tersebut didefinisikan sebagai komunitas perkotaan berskala besar dengan populasi 250.000 atau lebih, dibangun jauh dari aglomerasi perkotaan besar pada kawasan baru atau kawasan yang sedang dikembangkan, sebuah kota baru direncanakan secara komprehensif untuk merangsang pertumbuhan dalam wilayah dan untuk mendukung keseimbangan nasional yang diinginkan atau pertumbuhan

wilayah dan diprakarsai serta dilaksanakan oleh perusahaan/ lebaga publik, semi publik atau perusahaan swasta.

Sebuah kota baru dengan ekonomi dasar seharusnya sebuah kota mandiri dan kota yang berkelanjutan yang menyediakan keanekaragaman dari kesempatan kerja untuk hunian-hunian dan untuk beberapa hunian yang berada disekitarnya/ disekitar komunitas kota. Kota baru ini seharusnya memiliki pemerintahan sendiri untuk menyediakan utilitas umum yang baik dan dibutuhkan pelayanan harian sebagai komunitas yang seimbang dengan umur yang beragam, sosial dan kelompok ekonomi yang beragam pula, kota baru ini seharusnya menyediakan semua pelayanan yang dibutuhkan dan seharusnya menyediakan semua jenis rumah untuk semua kelas pendapatan. Sebuah kota baru seharusnya juga memiliki pola penggunaan lahan yang beraneka ragam yang termasuk permukiman, industri, komersial, tempat rekreasi dan penggunaan lain dan sistem transportasi massal untuk kota dan wilayahnya.Akhirnya, sebuah kota baru menggunakan standar perencanaan yang tinggi dan sistem perancangan kota dengan metode teknologi tingkat tinggi dan memelihara serta meningkatkan kualitas lingkungan alam lokal dan regional. Perkembangannya, kota baru memiliki bentuk berikut :

- Kota Perusahaan
- Kota Perusahaan Tunggal
- Kota Konstruksi Proyek
- Kota Wisata/ Peristirahatan
- Kota Pembangunan / Pengembangan
- Pusat Pertumbuhan yang di percepat
- Kota Menyamping
- Kota Satelit
- Subdivisi Lahan
- Kota Baru Dalam Kota

Kota Sumber Daya alam
Kota Energi
Kota Militer
Kota Pensiunan / Peristirahatan
Pusat Pertumbuhan Regional
Komunitas Mandiri
Kota ke atas
Kota Metro
Unit Pembangunan Terencana

Kota-kota baru berdasarkan kategori dan jenis-jenisnya adalah sebagai berikut:

TABEL 2.1. KATEGORISASI KOTA-KOTA BARU

KATEGORI KOTABARU	JENIS KOTABARU	KARAKTERISTIK KOTABARU
Kotabaru Penunjang Kotabaru yang merupakan bagian baik secara fungsional maupun fisik dari kota utama. Ketergantungan fungsional kepada kota utama besar	Kotabru Satelit dan Kotabaru Satelit Khusus	**Tujuan Pembangunannya :** - Untuk memecahkan masalah perumahan - Penyebaran penduduk (overspill) - Pembangunan perumahan khusus (perum mewah) - Pengarah perkembangan kota - Untuk menempatkan kegiatan fungsional kota yang khusus yang karena kebutuhan lokasi dan luas lahannya lokasi yang khusus seperti kampus/ universitas, kota pelabuhan, resort rekreasi kota. **Lokasi :** - Diwilayah pinggiran kota (fringe areas) - Berbatasan langsung dengan kota induk/ berjarak sampai 40 km dari kota induk **Fungsi Sosial Ekonomis kotabru :** -Merupakan bagian wilayah kota Tidak memiliki suatu identitas fisik khusus
	Kotabaru Dalam Kota (New Town in Town)	**Tujuan Pembangunannya :** - Sebagai suatu peremajaan kota berskala besar - Meningkatkan vitalitas wilayah, kualitas atau intensitas suatu bagian internal kota **Lokasi :** - Didalam kota - Di suatu bagian wilayah pinggiran kota bagian dalam **Fungsi sosial ekonomi kotabaru :** - Sebagai suatu pusat kegiatan fungsional kota - Suatu perumahan kota **Sifat fisik kotabaru dalam kota :** - Dapat menjadi salah satu identitas fisik dari kota ybs - Merupakan bagian wilayah kota
Kotabaru Mandiri Suatu kotabaru yang secara fungsional berdiri sendiri dan secara fisik terkait kepada kota lain	Kotabaru Umum	**Tujuan Pembangunannya :** - Sebagai pusat pemerintahan - Sebagai suatu usaha mengembangkan wilayah baru - Meningkatkan fungsi dan peranan kota kecil **Lokasi :** - Pada suatu kota kecil atau wilayah baru - Berlokasi lebih dari 40 km - Berlokasi relatif sentris terhadap suatu wilayah - Pada suatu wilayah metropolitan **Fungsi sosial ekonomis kotabaru :** - Secara ekonomis memiliki potensi sendiri - Memiliki kemampuan sebagai pusat pengembangan - Memiliki kemampuan sebagai counter magnet Sifat fisik kotabaru : - Secara spasial memiliki sistem dan bentuk kota yang spesifik sesuai dengan sifat fisik dan geografisnya - Memiliki identitas fisik kota sebdiri
	Kota Perusahaan	**Tujuan Pembangunannya :** - Untuk menunjang suatu kegiatan usaha tertentu - Sebagai pusat pengembangan suatu wilayah frontier **Lokasi :** - Pada suatu wilayah baru - Berlokasi lebih dari 60 km dari kota lainnya - Pada suatu wilayah yang strategis dari segi prasarana perhubungan regional - Pada lokasi yang dekat dengan bahan baku - Pada suatu wilayah metropolitan dari suatu kota **Fungsi sosial ekonomis kotabaru :** - Memiliki fungsi kegiatan ekonomi tertentu - Secara ekonomis memiliki potensi yang mampu menunjang kehidupannya sendiri - Mampu berfungsi sebagai pusat pengembangan - Mampu berfungsi sebagai counter magnet

2.5.3. Ukuran dan Besaran Kota Baru

A. Ukuran Kota Baru Yang Optimal

Pertumbuhan terakhir di pusat-pusat perkotaan diseputar dunia mendorong banyak pertanyaan bagi perencana kota, pengembang-pengembang dan praktisi lainnya. Seharusnyakah pusat-pusat perkotaan diperkenankan tumbuh ?, Jika begitu, bagaimana bisa pusat-pusat raksasa dapat diatur/ dikelola ? Apa sekiranya dampak sosial dari pembangunan semacam itu ?

Apakah kondisi sosial ekonomi perkotaan mengakibatkan/ menunjukkan dan membuat pengurangan terhadap pertumbuhan luas ?

Pencarian luas optimal dari sebuah kota baru adalah pertanyaan bagi kesepakatan antara dua sudut pandang ; maksimalisasi dan minimalisasi. Maksimalisasi mengklaim semakin besar sebuah kota, akan semakin bervariasinya fasilitas-fasilitas dan pekerjaan-pekerjaan. Bervariasinya hal terebut akan menyebabkan pertumbuhan dan meminimalkan pengangguran dan akan mempertahankan generasi-generasi muda mendatang dari usaha menjauhkan diri/ meninggalkan kota-kota baru. Hasilnya akan menjadi ekonomi yang stabil. Mereka-mereka yang membela dan memihak ukuran-ukuran besar juga mengklaim pelayanan-pelayanannya semakin murah (biayanya), meskipun mereka mengatakan bahwa dibalik utilitas umum dengan besaran tertentu mungkin meningkatkan biaya.

Sudut pandang minimalisasi, dilain pihak, menyatakan bahwa sebuah kota kecil menerapkan interaksi sosial yang lebih efektif, mempererat identitas sosial bagi pemukiman/ hunian, dan menyediakan lingkungan tempat tinggal yang lebih baik, dengan kedekatannya pada daerah pedesaan dan alam.Isu utama yang harus dipertimbangkan lebih awal didalam studi apapun dari ukuran optimal dari kota baru adalah definisi dari tujuan dan obyektifitas dari sebuah kota baru.

Definisi yang berbeda-beda dapat diberikan pada kata optimum "kondisi yang paling disenangi/ terbaik", "jumlah ukuran/ tingkat dari sesuatu yang paling disenangi bagi beberapa hal;", "ukuran terbesar dalam mencapai batasan

rekomendasi atau kondisi tertentu", "kombinasi dari kondisi-kondisi yang menghasilkan hasil rata-rata terbaik ketika ada pilihan-pilihan kombinasi".

Ukuran yang paling tepat. Pertanyaan tersebut harus dijawab dengan kata optimum, optimum untuk apa, bagi siapa, dan dimana, sebuah kota baru membutuhkan sebuah ukuran yang optimal untuk bayak hal/ alasan :

- pergerakan dan transportasi yang efisien,
- pemenuhan kebutuhan ekonomi,
- penyediaan pelayanan yang baik,
- manajemen anggaran/ pembiayaan pemerintahan/ penyelenggaraan kota
- pemenuhan situasi sosial
- jika perlu, pemeliharaan keamanan/ pertahanan

B. Kriteria Untuk Memutuskan Ukuran Kota Yang Optimal

Penggunaan kriteria untuk memutuskan luasan kota membentuk seting yang kompleks dan harus dianalisa sebelum seseorang dapat memutuskan luasan yang optimal. Ukuran luas kota baru yang optimal akan berbeda tergantung dari kriteria yang digunakan.Ukuran luas optimum dari kota-kota cukup berbeda dari poin-poin awal/ dasar kriteria tertentu dari apa yang menjadi dasar bagi kota-kota yang lain. Diketahui bahwa meski unit-unit kriteria yang jelas/ dimengerti; misal kesehatan dapat memberi indikasi konflik dari optimum.

Tidak ada jalan yang nyata segera dimana beberapa teori optimum kemungkinan seimbang obyektif, disepakati, dipilih atau diimbangi pada hasil sebuah figur yang jelas untuk populasi yang optimal bagi sebuah kota. Kebanyakan teori mengarahkan sebuah ukuran atau interval ukuran sebagai adopsi optimasi dari prosedur ini, atau satu alternatif dari perhatian kenyamanan untuk sedikit dari banyak kriteria ukuran kota yang optimal yang telah di disarankan di buku-buku bacaan.

Kepadatan. Rasio dari populasi kota terhadap luasan fisiknya menjelaskan kepadatannya. Perubahan apapun dalam dimensi fisik perkotaan tentunya akan mengubah kepadatannya dan faktor-faktor fisik seperti aksesibilitas.

Fungsi. Ukuran luas dan fungsi dari sebuah kota baru harus diperiksa menurut hubungan lokal dan regional terhadap kota-kota lain didalam wilayah regional. Pola fungsi kierarki kota baru dalam wilayah geografis dapat diputuskan.

Teori Christaller mengindikasikan 3 elemen utama yang saling terkait yang membangun sebuah hirarki dari kota-kota dan tempat-tempat dimana orang–orang kota tinggal disana; fungsi, ukuran luas dan jarak. Sebuah kota memiliki fungsi regional sejalan dengan fungsi-fungsi lokalnya, keduanya yang relatif terhadap fungsi-fungsi dari kota-kota dan menyediakan tempat hunian pada status regionalnya.Ketika ukuran luas dan fungsi-fungsinya terhubungkan, seseorang dapat berharap menemukan/ mengetahui sebuah kota yang secara terus menerus bertambah atau berkurang. Proses perubahan ini dalam fungsi dan luasan adalah jauh lebih sering dan dinamis dalam ekonomi modern, bebas, dan persaingan ketat dari pada ekonomi tertutup, dan tradisional. Seseorang dapat memperkirakan bahwa dalam ekonomi pasar bebas hirarki sekuen dari kota-kota pada beberapa poin mungkin hancur/ rusak atau terganggu dan pola baru mungkin terwujud.

C. Persoalan Ukuran Kota Baru

Banyak ahli filsafat dan perencana, termasuk plato, Aristoteles, Sir Thomas More, Leonardo da Vinci, Ebenezer Howard dan pengikut-pengikutnya, dan Lewis Mumford. Telah mempertimbangkan persoalan ukuran kota yang optimum dengan mengatur batas maksimalnya.Banyak perencana-perencana kota-kota baru dan komite-komite telah menyarankan ukuran-ukuran optimal yang berbeda untuk kota-kota baru berdasarkan penilaian pribadi mereka. Ebenezer Howard menyarankan ukuran kota yang optimal untuk kota baru berpopulasi 32.000 didalam kota taman dan sabuk hijaunya dan 58.000 dalam ,kota selanjutnya menjadi pusat bagi kelompok kota-kota. Di Amerika Serikat ukuran komunitas baru bervariasi lebih dari di negara lain dan tergantung utamanya pada pengembang swasta kota baru. Kota-kota baru id Amerika Serikat juga memyelenggarakan target populasi yang luas/ besar, lebih dari skedar berhubungan dengan konsep ideal apapun mengenai ukuran populasi, target

populasi mereka yang nampak, menjadi lebih fungsional bagi keputusan tujuan pengembangan swasta, pemilik lahan, evaluasi pasar, atau kemampuan keuangan.

Akhirnya, sebuah kota baru menggunakan standar perencanaan yang tinggi dan sistem perancangan kota dengan metode teknologi tingkat trampil dan memelihara serta meningkatkan lingkungan alam lokal dan regional.

2.5.4. Faktor dan Variabel dalam Perencanaan Kota-Kota Baru

Pertanyaan klasik apakah kota baru bersifat "mandiri" atau "tergantung" dengan kota lama, ini akan sangat tergantung dari kapasitas dan struktur ekonomi dasar yang akan berkembang, intensitas pola penggunaan tanah, penyebaran fasilitas dan pelayanan sosial yang diciptakan di kota baru yang akan dibangun. Penentuan sebutan kota baru akan sangat tergantung dari :

a. Derajat kemandirian
b. Keragaman penggunaan tanah
c. Keragaman komposisi masyarakat dan pembagian kerja
d. Kemandirian kelembagaan pengelola
e. Ukuran permukiman

Menurut Gideon Golany, sebuah pererencanaan dan pelaksanaan pembangunan kota-kota baru haruslah meliputi kriteria berikut :

a. Seleksi Lahan/ Tapak : Metode, Kriteria dan Proses
b. Proses Perencanaan
   - Penjelasan Tujuan-Tujuan dan Obyek dari Pengembang
   - Studi Kelayakan Wilayah
   - Bentuk Perusahaan Pembangunan Kota Baru
   - Sumber Daya Keuangan yang Berpotensi
   - Pematangan Lahan
   - Persiapan Peta Dasar
c. Kriteria Seleksi Tapak
   - Kriteria Fisik
   - Kriteria Sosial dan Ekonomi
   - Kriteria Sumber Daya Lokal yang berpotensi

- Kriteria Lingkungan
- Kriteria Politik

d. Metode

- Langkah 1 : Delinasi / Pemisahan / Pembagian Wilayah
- Langkah 2 : Pemotongan Area yang tidak diperlukan
- Langkah 3 : Pembagian wilayah kedalam sel / blok
- Langkah 4 : Identifikasi kriteria
- Langkah 5 : Klasifikasi kriteria
- Langkah 6 : Peringkat / Nilai Pasti dan relatif dari Kriteria
- Langkah 7 : Pemetaan Peringkat
- Langkah 8: Proses menyeluruh kriteria yang di tingkat-tingkatkan
- Langkah 9 : Keputusan ukuran besaran lahan dari kota baru
- Langkah 10 : Seleksi dari Blok-blok dengan tingkat tertinggi
- Langkah 11 : Seleksi dari Pilihan-pilihan yang lebih di sukai
- Langkah 12 : Tabulasi pilihan-pilihan berdasarkan peringkatnya
- Langkah 13 : Analisa komparatif, pilihan dengan nilai tertinggi
- Langkah 14 : Seleksi dari tapak utama

Setiap perencanaan kota-kota baru, selalui dilakukan dengan motivasi tertentu untuk kepentingan tertentu, menurut Golany, perencaaan praktek kota-kota baru harus meliputi aspek dan elemen-elemen, sebagai berikut :

1. Perencanaan Sosial

a. Tujuan-tujuan dari Perencanaan Sosial

b. Keseimbangan komunitas

c. Komposisi Populasi

d. Kebudayaan di kota baru

e. Integrasi dan Interaksi Sosial

- Jenis-jenis integrasi
- Karakter pendatang baru pada kota baru
- Integrasi dan Pembawaan dari Pelayanan Sosial
- Partisipasi warga sebagai alat integrasi

- Bentuk-bentuk fisik yang berhubungan terhadap integrasi
- Integrasi pada lingkungan masyarakat

f. Perencaan Pelayanan Sosial di kota baru
- Kesehatan
- Pelayanan Perhatian & Perawatan keseharian pada anak-anak

g. Perencanaan pendidikan
- Lokasi dari fasilitas pendidikan
- Percobaan, Pendidikan Tinggi yang di tayangkan di televisi

h. Kualitas sosial masyarakat

2. Perencanaan Ekonomi

a. Tujuan-tujuan
b. Perencanaan ekonomi
c. Ekonomi dasar dari kota baru
d. Karakteristik dasar
e. Permodelan ekonomi
f. Kota baru untuk pengembangan wilayah
g. Permasalahan-permasalahan keuangan dari para pengembang
h. Perencanaan keuangan
- Pengeluaran dan pendapatan pengembang
- Model keuangan
- Pajak dasar komunitas

i. Ukuran yang optimal dari besaran kota baru
- Kriteria untuk mendeterminisasi ukuran besaran kota yang optimal
- Isu besaran kota baru
- Profil kota dengan 100.000 jiwa

3. Sistem Transportasi dan Komunikasi.

a. Tujuan-tujuan Perencanaan sistem transportasi
b. Asumsi dasar untuk memproyeksikan lalu lintas di kota baru
c. Jaringan-jaringan hirarki
d. Kriteria untuk mengevaluasi sistem transportasi
e. Perencanaan sistem pejalan kaki dan desain perencanaannya

- Elemen-elemen desain
- Implikasi/ dampak-dampak sosial
- Penggunaan lahan

f. Sistem kendaraan bermotor

- Transportasi massal
- Jam puncak / jam sibuk/ padat
- Parkir
- Penggunaan lahan dan transportasi
- Permodelan untuk keseimbangan perjalanan umum

g. Komunikasi

- Komunikasi elektronik dan kota baru
- Kesempatan-kesempatan dan komunikasi elektronik

4. Konsep dan Perencanaan Unit Lingkungan

a. Perencanaan Modern Unit Lingkungan yang terencana

- Integritas Sosial
- Sistem-sistem pembagian / sharing
- Lingkungan masyarakat
- Pemerintahan
- Mandiri / self contained

b. Proses perencanaan

- Ukuran optimal lingkungan masyarakat
- Kriteria dari pemilihan tapak
- Kriteria perencaan desain

5. Land Use Planning

a. Tujuan dan Obyektivitas

b. Proses Perencanaan

c. Survei yang menyeluruh dan analisanya

d. Prinsip-prinsip

- Segregasi dan integrasi
- Proximity
- Kepadatan dan Pemenuhan Ruang

- Kontrol / Pengendalian
- Pemeliharaan keseimbangan alam

e. Praktek Penggunaan Lahan
- Penggunaan Lahan untuk pemukiman dan perumahan
- Kawasan industri
- Penggunaan lahan untuk fasilitas komersial dan jasa
- Ruang terbuka, pusat-pusat rekreasi, dan konservasi

6. Sistem Pengelolaan dan Pemerintahan

a. Tujuan dan obyektivitas

b. Proses perencanaan

c. Isu dan permasalahannya

d. Pilihan bentuk pemerintahan
- Perusahaan independen/ mandiri
- Annexxation to an existing municipality
- Interim Trustees
- Kelompok asosiasi rumah-rumah / Homes Association
- Distrik pelayanan khusus/ Special Service Districts
- Pemerintahan bagian / County Governments

e. Pilihan inovasi dan pembentukannya
- Desentralisasi
- Partisipasi warga
- Unit Hunian yang di kelola/ terkoordinasi
- Tax Reform

2.5.5. Perubahan Paradigma

Gagasan tentang kota baru pertama kali dicetuskan oleh Sir Ebenezer Howard hampir seabad yang silam. Dalam bukunya yang klasik *"Garden Cities of Tomorrow" (1898)*, dijelaskan bahwa kota baru yang merupakan senyawa antara nuansa desa dan kota itu, dimaksudkan untuk mangatasi kesumpekan kota dan pemekaran perkotaan (urban sprawl) yang seolah tanpa batas.

- **Kota Baru Generasi I**

  Memang pertama-tama dimaksudkan untuk menampung limpahan penduduk kota London. (eg ;Letchworth dan Welwyn Garden City)

- **Kota Baru Generasi II**

  Paradigma Pembangunan kota baru yang berorientasi pada masalah demografi dan perumahan itu kemudian berubah. Dengan penekanan lebih pada penyebaran kegiatan ekonomi berupa industri yang didesentralisasi di sekitar periferi kota raya.

- **Kota Baru Generasi III**

  Perubahan paradigma selanjutnya adalah yang bertautan dengan :

  - Wawasan sosial budaya sebagai paradigma, menggantikan paradigma yang berwawasan ekonomi-finansial.
  - Aspek-aspek kebersamaan, pemerataan, paguyuban, dengan prinsip balanced community dan self containtment memperoleh perhatian paling besar.

- **Kota Baru Generasi IV**

  Perkembangan mutakhir, yang lazim disebut sebagai kota baru generasi keempat atau Mark IV lebih menyuguhkan karakteristik spesifik masyarakat kota industri dan pasca industri. Kota baru jenis terakhir ini dirancang berlandaskan ketersediaan lapangan kerja sektor tersier, yang antara lain terfokus pada fasilitas penelitian (eg; Tsukuba Academic City di Jepang), rekreasi atau pariwisata (eg; Grand Motte Leisure City di Amerika Serikat). Perubahan-perubahan paradigma pembangunan kota baru seperti tersebut seyogyanya dicermati bersama sebagai bahan perbandingan untuk diambil hikmahnya.

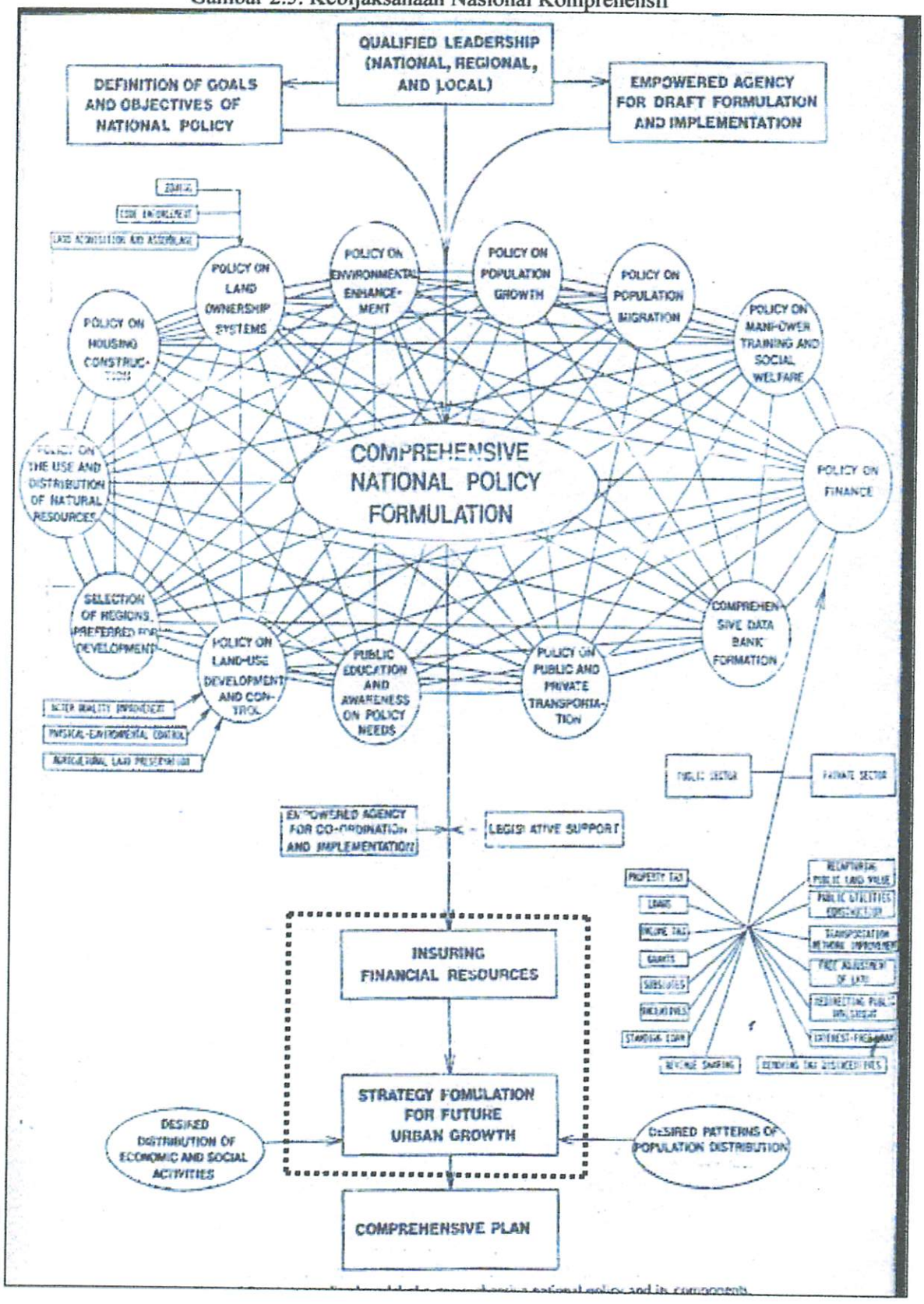
- **Kota Baru Generasi V**

  Kemungkinan adalah berkarakter Cyber City dan kota berteknologi tinggi yang berorientasi pada teknologi informasi.

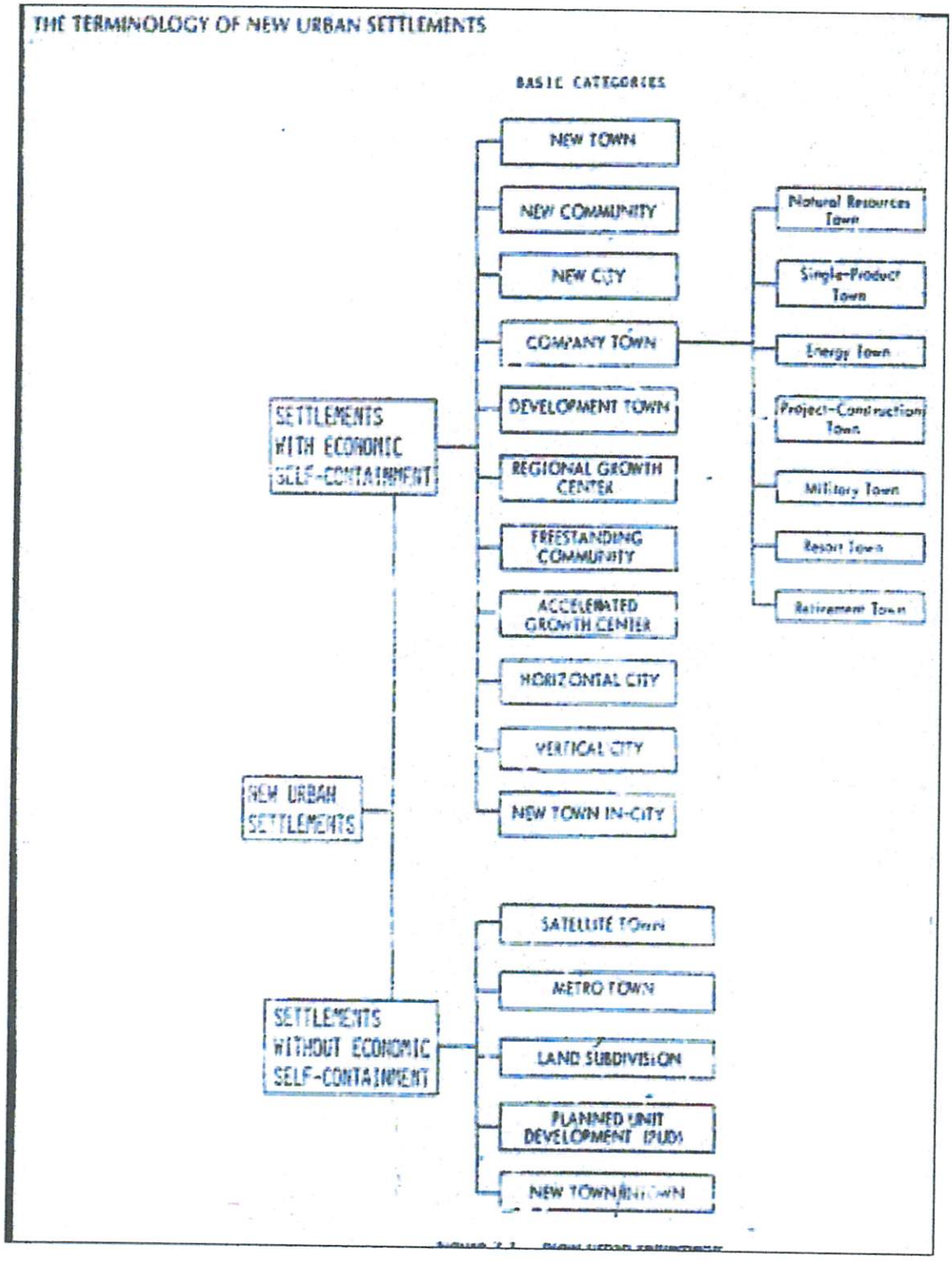
- **Kota Baru Generasi VI**

  Kemungkinan berkarakter Cyber City untuk transisi pada kehidupan di angkasa luar.

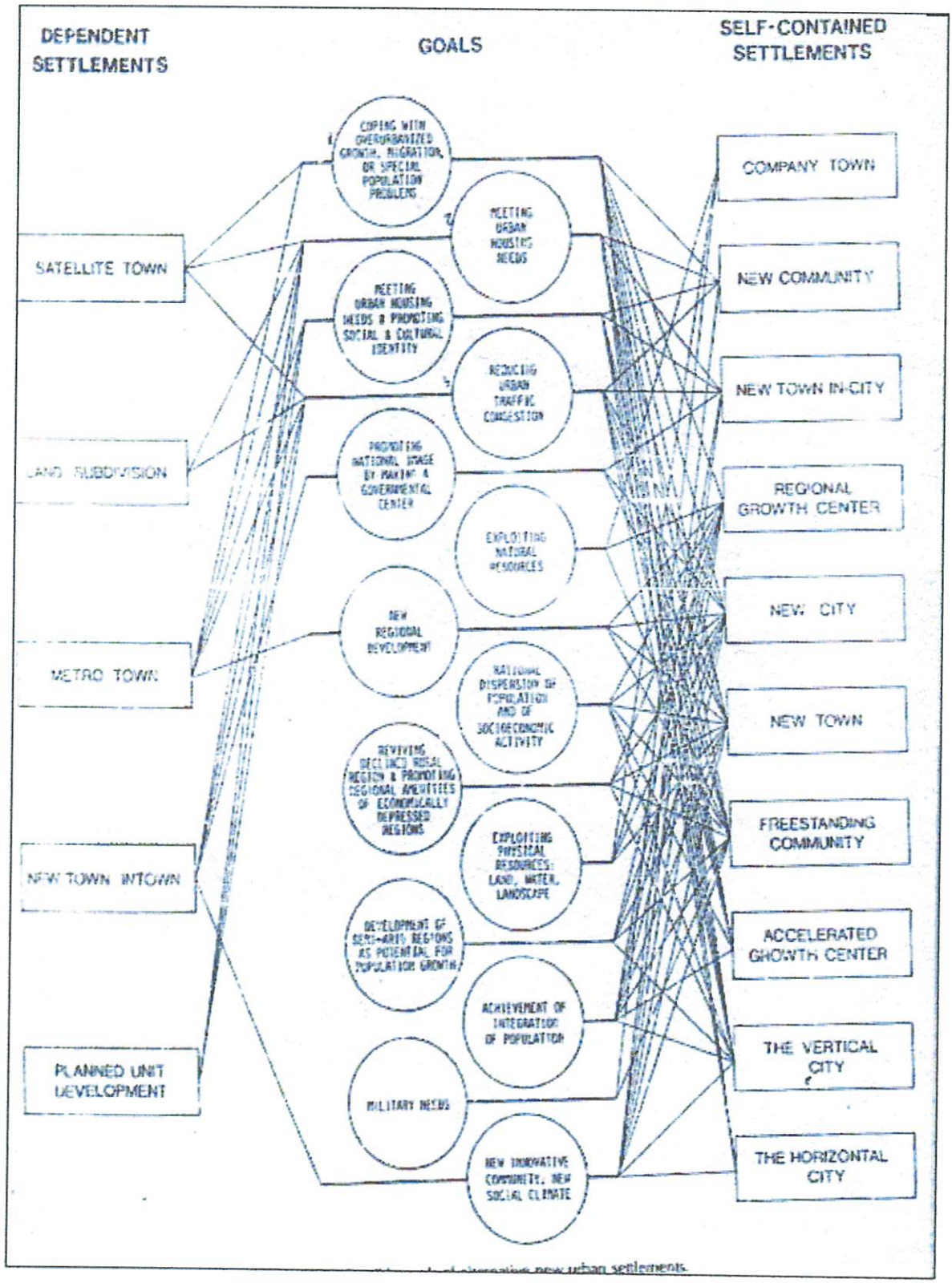
Gambar 2.5. Kebijaksanaan Nasional Komprehensif



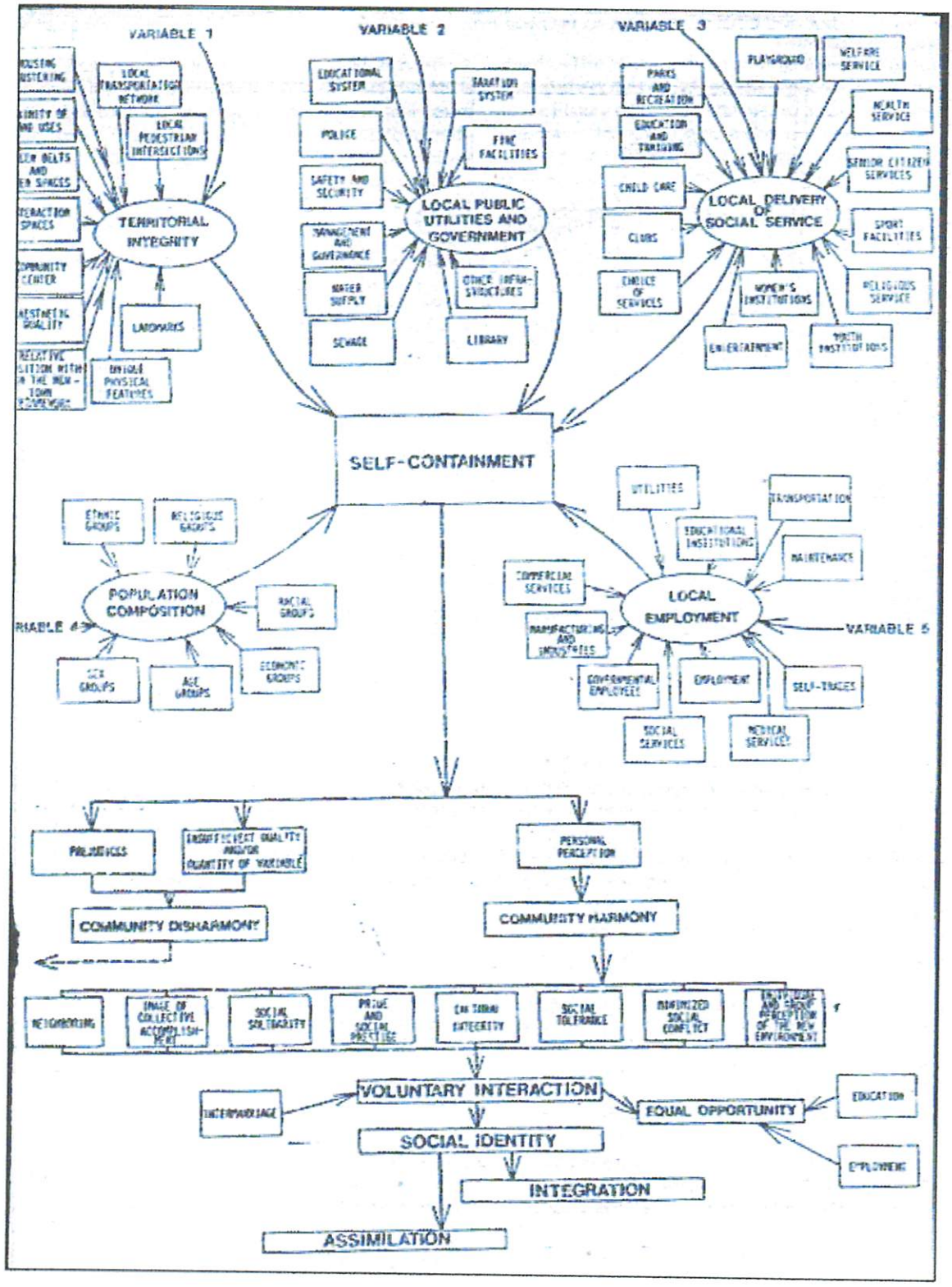
Gambar 2.6. Terminologi Pemukiman Kota



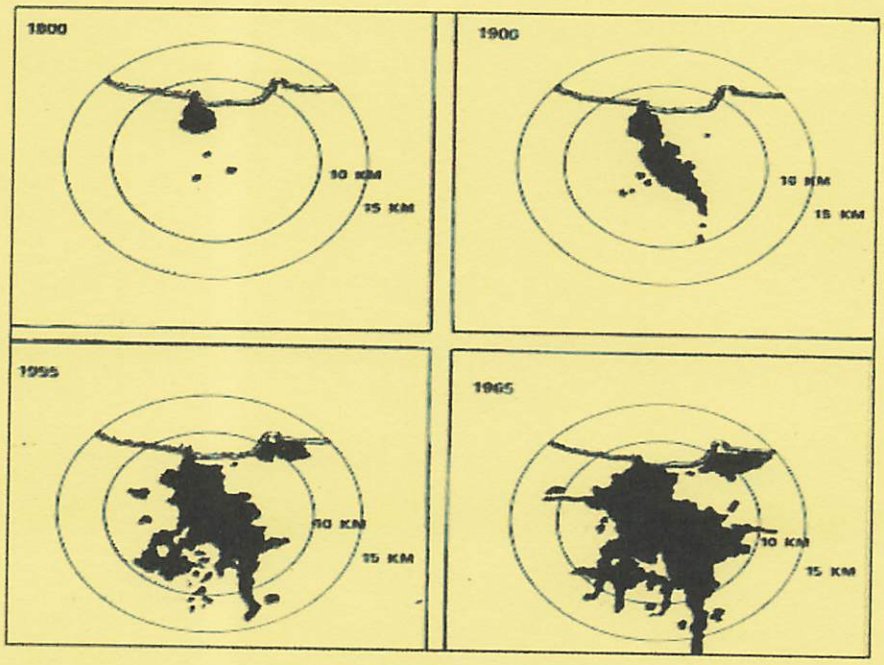
Gambar 2.7. *DEPENDENT – SELF CONTAINED*

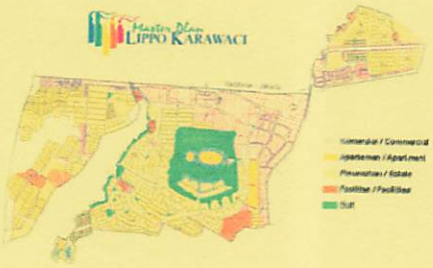


Gambar 2.8. *SELF CONTAINED NEW TOWNS*



BAB III
TINJAUAN PERKOTAAN YANG BERKEMBANG





BAB III
TINJAUAN PERKOTAAN
YANG BERKEMBANG

Dalam Bab III berikut, penulis mencoba membawa pembaca mengikuti tinjauan sebuah alur sejarah yang dirangkai berdasarkan kepentingan studi penelitian berikut. Metode Sejarah yang digunakan dalam rekontruksi ulang dalam rangkaian skenario yang berkembang dari Pertumbuhan Kota-Kota Baru, dikembangkan ulang berdasarkan kepentingan penelitian, untuk mengikuti arah pemikiran atau analisa yang berusaha diciptakan dalam pemahaman penelitian ini.Sebagai karya penelitian, tentunya beberapa hubungan yang akan dicoba dirangkaikan disertai pembuktian dari ketersediaan data.

Alur Sejarah yang di tulis ulang dan dikembangkan oleh penulis, adalah tinjauan dan analisa terhadap kondisi yang berkembang yang merupakan bagian awal dari penulisan penelitian.

Bagian pertama dalam bab ini, merupakan penulisan ulang dari Evolusi Kota-Kota di Dunia Dalam Sejarah dan Perkembangnnya, meliputi Evolusi Proses Perkotaan, sejarah Kota-Kota, Unsur-Unusur Yang Mempengaruhi Perkembangan. Dalam bagian ini dibahas bahwa akhir dari pertumbuhan kota dan konsekuansinya adalah membesarnya ukuran sebuah kota dalam kapasitas dan fungsinyanya yang kemudian biasa disebut dengan Metropolitan. Setiap tahapannya selalu memunculkan permasalahan berikut peluangnya. Pengembangan Kota Baru di Dunia selalu menjadi alternatif yang diambil bagi kepentingan ekonomi pembangunan dan kepentingan ekonomi pihak swasta.

Bagian kedua, berusaha memberi sudut pandang bahwa globalisasi yang terjadi, membawa pengaruh dan perubahan langsung dan tidak langsung terhadap ekonomi dunia dan terhadap perkembangan dan pertumbuhan ruang-spasial perkotaan. Karena berdasarkan analisa penulis, faktor globalisasi ini merupakan katalisator terhadap pertumbuhan kota-kota baru, dan mempengaruhi besaran,

bentuk, pola persebaran, serta motivasi pendirian yang menyebabkan kota-kota baru ini ada dikemudian hari, mewarnai sejarah pertumbuhannya.

Bagian ketiga, dan berakhir dengan tinjauan dan analisa terhadap kondisi yang berkembang di Indonesia, bagaimana Pembangunan Nasional mengarahkan Indonesia pada sentralisasi. Bagian ini akan menguraikan data-data pembangunan nasional baik parsial maupun sektoral yang terlampir. Meskipun tidak dibahas dalam uraian yang panjang dan detail namun, penulis berusaha membawa pembaca kepada sebuah skenarion alur sejarah yang ingin dipahami bersama. Pembangunan Nasional yang mengarah pada tumbuhnya Megaurban Jabotabek, adalah konsekuensi langsung yang harus dihadapi. Jakarta Metropolitan Area menjadi fenomena metropolitan yang terulang di Indonesia. Pertumbuhan kota-kota baru tidak dapat dihindarkan, meski itu adalah pilihan strategi pembangunan. Sebagai penelitian, dalam bagian akhir dari bab ini, penulis berusaha menciptakan skenario alur sejarah yang kemudian dianalisa lanjut dalam bab berikutnya.

Gambar 3.1.

"how history tolds you everything you want to know?"

"the answer is it happens all the times, over and over agains, in other sides on times of histories"

3.1.Evolusi Kota-Kota : Sejarah dan Perkembangnnya

3.1.1. Evolusi Proses Perkotaan

Sebuah proses yang meliputi dimensi ruang dan waktu dimana bumi kita tumbuh dan berkembang, tempat bertemunya manusia, berkumpul, menjadi sebuah pusat aktivitas, dan kemudian tersedianya permukiman dengan segala penunjangnya, dunia semakin beradab dengan itu manusia menyebutnya, sebuah ruang yang disebut desa, lalu berkembang menjadi ruang kota dan perkotaaan. Hingga sebuah tahap akhir dari sebuah siklus dimana ruang mengalami

kemunduruan, kemudian maju dan berkembang lagi. Sebuah proses yang selalu berulang tanpa disengaja, yang terjadi terhadap ruang.

Mengenai perkembangan kota [1]) Lewismanford penulis buku The Culture of Cities (1938) mengatakan melalui tahap sebagai berikut :

1. ***Nepolis,*** kota masih merupakan komunitas desa dengan sifat ekonomi agraria dan berlakunya hubungan primer.
2. ***Polis,*** kota merupakan penggabungan banyak desa berdasarkan kepentingan bersama, dicirikan oleh pembagian kerjayang meluas karena adanya kegiatan industri kecil, sehingga merupakan taraf mulai mekanisasi. (kota0kota romawi dan yunani)
3. ***Metropolis,*** dimana terjadi penggabungan daerah desa dan sekitarnya menjadi satelit kota, dengan kota pusat sebagai pusat perdagangan dan administrasi. (Florence di zaman Dante dan London di zaman Shakepeire)
4. ***Megalopolis***, dimana terdapat tanda permulaan terjadinya kemunduran, kekayaan dan kekuatan berpusat di tangan regim ekonomi tertentu. (Alexander abad ke-3, Roma abad ke-2, Constatinopel abad ke-10, New York sekarang)
5. ***Tryranopoli,*** dalam kota ini terjadi parasitisme, pemerasan, kekayaan berlimpah-limpah dan kemiskinan yang menekan sampai taraf maksimum.
6. ***Nekropolis,*** merupakan tahap akhir, diman kota menjadi kuburan bagi penghuninya seperti Babilonia, Niniwe dan Roma kuno.

Evolusi yang terjadi pada perubahan kota dan tatanan pengembangannya, yang dipengaruhi oleh kehadiran Teori-Teori Ekonomi. Dalam tahapan awalnya :

1. Sebuah Kota dan Perencaaannya
2. Pengembangan, peraturan dan batasan terhadap kemampuannya.
3. Berkembanganya kota melebihi batasan dan kemampuan kotanya, sehingga terjadi kegagalan-kegagalan dalam sistem perkotaannya.

Dalam Tahapan berikutnya ;

4. Teori-teori ekonomi dasar, memungkinkan sebuah kota tumbuh melebih :::sanva

---

[1] Siagian,op. Cit, hal 43.

5. Berkembangnya kemampuan sebuah kota
6. Berubahnya tatanan
7. Pengaruhnya terhadap sistem kota-kota

3.1.2. Sejarah Kota-Kota

Kajian kembali sejarah akan meyakinkan kita tentang adanya dua akar perencanaan kota secara komprehensif. Kajian tersebut juga akan menyingkap tabir seberapa sering sejarah melakukan berulang kembali, mencapai suatu kemajuan secara ajeg yang sering diabaikan atau dilupakan, dan digantikan oleh pembatasan yang sama pada beberapa tahun atau beberapa abad kemudian.

Permukiman telah ada sejak ribuan tahun yang lalu yang bertujuan untuk memberikan perlindungan yang lebih kuat kepada sejumlah besar penduduk dari berbagai kelompok masyarakat, dan mereka yang memiliki hubungan keluarga untuk mengabadikan garis keturunannya. Pada awal mulanya permukiman merupakan tempat sementara untuk tinggal, yang ditempati selama lingkungan sekitar permukiman tersebut dapat menyediakan kebutuhan akan air dan makanan. Kemajuan dalam bidang pertanian dan peternakan memberikan kemungkinan tergesernya Cara hidup mengembara dan berpindah-pindah (nomadis) oleh kehidupan yang lebih bersifat menetap, dan akhirnya sistem masyarakat yang mapan terbentuk. Jumlah kehidupan yang bersifat menetap tersebut meningkat baik jumlah maupun besarannya sejalan dengan berkembangnya pertanian dengan penanaman secara selektif, bahasa tertulis, spesialisasi tenaga kerja dan kepemimpinan yang memberikan peluang akan meluasnya kegiatan komersial, kerajinan, dan fabrikasi.

Berikut adalah bagian-bagian dari pemukiman di jaman dahulu :

a. *Ual-ual, Abysinia* (Ethiopia), abad ke dua puluh : [A] rumah kepala suku, [B] ruang pengadilan, [C] tempat tinggal penduduk, [D] pagar perlindungan, [E] bangunan air untuk pertahanan, [F] sumur air, [G] gerbang masuk bagi penduduk.
b. *Priene, Ionia* (Asia Minor) , abad keempat sebelum Masehi : [A] Agora (pasar), [B] Kull Pallas Athene, [C] panggung pertunjukan, [D] tempat

olah raga, [E] stadion, [F] dinding batas kota yang berfungsi untuk pertahanan.

c. *Turin, Italia*, 1833. Sebagian dari peta rencana yang menunjukkan susunan kota Romawi asli yang terdiri dari 72 blok, yang ditunjukkan dengan garis patah-patah.

d. *Monpazier, Perancis* 1284. : [A] alun-alun (ruang terbuka berbentuk segi empat) yang terletak di tengah kota dengan ruang-ruang untuk pasar, [B] katedral dan alun-alun, [C] dinding batas kota yang berfungsi untuk pertahanan, [D] gang, [E] taman-taman yang berada di belakang deretan rumah-rumah, [F] pintu gerbang kota.

e. *Nordlingen, Jerman*, abad kesembilan. : [A] plaza (lapangan terbuka dengan lantai diperkeras) yang berada di pusat kota dan katedral, [B] parit untuk perlindungan, [C] dinding batas kota yang berfungsi untuk pertahanan, [D] jalur jalan berbentuk melingkar yang merupakan lokasi awal dinding batas kota yang melingkar, [E] plaza dan gereja, [F] pola asli rumah-rumah yang berkelompok dengan ruang untuk taman berada di dalam blok kota.

f. *Washington, D.C.*, :Rencana kota Washington pads tahun 1791 yang dibuat oleh walikota Pierre L'Enfant, yang disetujui oleh George Washington dan Thomas Jefferson. [A] bagian tepi sebelah barat dari jalan-jalan untuk pejalan kaki ditunjukkan dengan garis tebal berwarna hitam, [B] pergantian pola yang menunjukkan adanya ciri perancangan Renaisans yaitu berupa jalan diagonal, [C] ciri perancangan Renaisans berupa "rond point" atau lalu lintas yang melingkar

A. Perancangan Fisik-Tata Ruang

Permukiman yang paling primitif pun dapat memberikan gambaran tentang pemikiran mereka akan perancangan yang bersifat fisik-tata ruang, pemilihan tapak, penentuan susunan permukiman, dan penataan secara tepat bangunan dan ruang-ruang terbuka. Ruang-ruang di antara rumah-rumah beratap rumbia perlu diadakan tidak sekedar untuk wadah pergerakan, tetapi juga untuk mengurangi kemungkinan terjadinya kebakaran akibat penggunaan tungku untuk memasak dan atap rumah yang mudah terbakar, dan akan menyebar dengan mudahnya ke tetangga-tetangga,

yang dapat secara cepat menghabiskan seluruh permukiman. Tempat tinggal kepala suku, dilengkapi dengan ruang terbuka untuk keperluan penduduk berkumpul, lokasinya berada di pusat permukiman sehingga jarak pencapaian sama bagi seluruh warga permukiman dan merupakan tempat yang paling aman dari segala serangan. Persediaan air barada dalam lingkup pagar perlindungan atau pada jarak yang cukup dekat dengan pagar.

Dalam Lepanski Vir pada Sungai Danube di Yugoslavia 5.000 tahun atau lebih sebelum jaman Yunani semua rumah tertata rapi dengan pola kipas yang membuka dari arah lembah sungai. Pada pola ini selalu terdapat sebuah ruang kosong "pilar" yang berada di muka rumah-rumah yang relatif lebih besar dari yang lain. Dan di antara rumah-rumah terdapat gang sempit yang berbentuk garis lurus, baik menuju ke arah pasar maupun ke arah tepi sungai. (Wernick, 1975)

Perencanaaan yang masih bersifat dasar—berupa penempatan bangunan dan ruang untuk pergerakan manusia dan kendaraan—ditemukan pada kota-kota sepanjang sejarah. Tanpa adanya perencanaan dasar tersebut, bangunan dan ruang tidak akan dapat berfungsi. Jika pemerintah yang sedang berkuasa menghendaki, maka sistem jaringan jalan yang lengkap direncanakan dan proyek-proyek besar dirancang dan dilaksanakan pembangunannya.

Menurut orang-orang Yunani yang melakukan perjalanan ke negeri-negeri Timur, kurang dari 3000 tahun sebelum Masehi, kota-kota di India terbagi ke dalam blok-blok berbentuk segi empat dengan jalan jalan lebar yang berorientasi keempat arah mata angin. Pada saat yang hampir bersamaan di Mesir Kuno, kota-kota baru bagi para pekerja yang membangun piramida-piramida disusun dengan pola papan catur di dalam lingkup dinding perlindungan.

Dua ribu tahun kemudian, yaitu pada permulaan abad keenam sebelum Masehi,koloni orang-orang Yunani Kuno yang terdapat di sekeliling lingkar Mediteranian Timur juga diatur dengan pola kisi-kisi (grid) yang terdiri dari blok-blok kota berbentuk segi empat kecil dengan ukuran sama, yang dibatasi oleh dinding kota dengan bentuk yang tidak teratur atau dilindungi oleh sebuah akropolis atau kota yang dibangun di atas bukit dekat tempat tersebut. Pada pola ini terdapat sebuah agora atau pasar pusat yang dikelilingi oleh deretan tiang-tiang

dan toko-toko kecil. Kuil-kuil dan tempat-tmpat pertunjukkan biasanya ditempatkan di samping alun-alun yang kecil. Fasilitas untuk olah raga, termasuk stadion, menempati ruang yang hampir berada pada bagian tepi kota. Perencanaan yang mendasari penataaan yang dilakukan dengan penuh pertimbangan seperti contoh-contoh di atas dapat dilihat dengan jelas pada rekonstruksi arkeologi Priene di Asia Kecil atau Selinonte di Sisilia.

Ketika pasukan Romawi berkemah selama satu malam atau lebih, penempatan anggota pasukan diatur dengan pola kisi-kisi. Anggota-anggota serdadu tersebut selalu ditempatkan pada posisi yang relatif sama, dilindungi oleh pant, pagar, atau dinding, yang mengelilinginya. Permukiman bangsa Romawi yang bersifat menetap sepanjang zaman kekaisaran disusun dengan pola kisi-kisi yang serupa, dengan fasilitas pasar yang terpusat. Merupakan pencerminan dari pepatah Pierre Lavedan yang berbunyi: "la loi de la persistance du plan", pola-pola permukiman awal tersebut masih dapat dikenali dengan jelas dari foto-foto udara pusat-pusat kota Vienna, Bordeaux, Turin, dan kota-kota lain di Eropa.

Pola papan catur juga merupakan karakteristik kota-kota baru yang dikenal dengan sebutan "bastide" yang ditemukan pada zaman pertengahan di Perancis selatan untuk melindungi batas-batas daerah kekuasaan terhadap penjalaran atau perluasan daerah oleh negara tetangga. Bastide-bastide yang dibangun dan diselesaikan hanya beberapa tahun tersebut berpenduduk para pensiunan tentara dan warga negara lain yang tertarik oleh kebebasan politik yang diberikan kepada para penduduk kotanya.

Bastide-bastide tersebut dilindungi oleh dinding kota yang membentuk empat persegi panjang. Jalan-jalan utama menghubungkan pintu-pintu gerbang kota, dengan pola memusat ke arah pasar atau alun-alun di pusat kota. Blok-blok kota yang berbentuk empat persegi panjang yang dibelah menjadi dua oleh gang yang sempit, terbagi ke dalam petak-petak tanah dengan ukuran yang sama. Hal tersebut mempermudah bagi para pelopor pembangunan kota untuk memperlakukan setiap warga kota. secara setara, untuk menghindari percekcokan antar individu yang sering terjadi akibat adanya perbedaan ukuran tanah, orientasi, atau hal-hal lain. Bastide-bastide seperti Monpazier yang diketemukan di Perancis Selatan pada tahun

1284, merupakan suatu bentuk sederhana dari perencanaan geometrik. Dinding luar dari bastide tidak selalu berbentuk empat persegi panjang; Sauveterre de Guienne merupakan salah satu contoh dinding luar yang berbentuk buah pir karena menyesuaikan dengan topografi tapak yang ada.

Penataan fisik jaringan jalan utama yang dijumpai pada kota-kota lama, yaitu kota-kota dari zaman pertengahan yang telah terbangun sangat lama, sangat berbeda dengan bastide-bastide. Penataan jaringan jalan utama ini tidak berbentuk empat persegi panjang tetapi berpola radial-konsentrik dengan dua alasan. Pertama, karena jalur-jalur jalan yang menghubungkan dengan sekeliling daerah tepian kota secara alami menyebar dari permukiman awalnya keempat arah atau lebih; dengan semakin tumbuhnya kota, jalur-jalur jalan tersebut menjadi jalur-jalur berpola radial yang permanen. Kedua, pola radial konsentrik tersebut sesuai dengan karakteristik sistem pertahanan luar yang melingkar dari semua kota-kota pada jaman pertengahan, kecuali bastidebastide yang berbentuk empat persegi panjang. Pada saat komunitas-komunitas baru membutuhkan dinding kota untuk perlindungan dari serangan musuh, mereka dapat menggunakan area yang ada dan membuat dinding perlindungan yang melingkar dengan ukuran yang lebih pendek jika dibanding dengan bentuk empat persegi panjang, untuk ukuran tanah yang sama. Jalan-jalan berpola radial menghubungkan pintu-pintu gerbang kota dengan alun-alun pusat. Jalan-jalan melingkar dibangun di sepanjang dinding batas kota bagian dalam, untuk memungkinkan penyebaran dengan cepat tentara pertahanan pada titik tertentu yang paling terancam oleh penyerang. Pada saat dinding dan jalur-jalur yang melingkar tersebut dipindahkan lebih jauh dari tempat semula untuk menyediakan ruang bagi pertumbuhan penduduk, jalur melingkar yang ada tetap dipertahankan meskipun dinding batas kota yang lama dibongkar, sehingga bahan-bahan konstruksi dapat digunakan kembali untuk membangun fasilitas pertahanan baru. Kota-kota zaman pertengahan di daerah Nordlingendi Jerman, Carcassonne di Perancis, dan pola-pola jalan di pusat lama kota Milan di Italia, merupakan contoh yang tepat.

Pada zaman Renaisans Eropa, taman-taman resmi yang berukuran besar, dirancang sebagai bagian dari istana-istana para pemimpin kerajaan dan pemuka-pemuka agama, dengan mengambil bentuk jalur jalur jalan yang lurus dan panjang berasal dari berbagai titik yang tersebar. Perancangan taman tersebut kemudian

diterapkan pada kota-kota jauh setelah itu. Pola-pola baru sirkulasi utama dibuat melalui pemotongan jalan-jalan yang lurus dan boulevard-boulevard bertaman luas yang berada di dalam area yang padat, oleh jalan-jalan lengkung yang sempit, yang dibangun pada jaman pertengahan, yaitu pada saat orang-orang masih beramai-ramai tinggal di dalam lingkungan dinding kota untuk mendapatkan perlindungan. Lebih dari sepertiga rumah-rumah di Paris dibongkar sebagian atau seluruhnya untuk menyediakan lahan bagi pembangunan jalan-jalan lintas utama yang baru yang menyebar dari alun-alun kota yang dibuat sebagai suatu taman kota dengan ukuran kecil dan jalur-jalur lalu lintas yang melingkar. Daerah pusat yang bersejarah di kota Paris merupakan contoh perancangan kota. bergaya Renaisans yang paling terkenal: dengan sistem sirkulasi utama pada seluruh perkotaan yang dibuat oleh Baron Haussmann untuk Napoleon III pada tahun 1853; Place d'Etoile dengan 12 jalan avenue berbentuk radial yang menyebar keluar bagaikan jeruji dari suatu roda; dan taman-taman Tuileries yang meluas ke arah barat dari istana yang saat ini dikenal sebagai Louvre. Bentuk perencanaan fisik seperti ini dapat dilihat di berbagai bagian kota-kota di Eropa—Roma, Berlin, Bordeaux, St. Petersburg (Leningrad)—dan di Washington, D. C.

Sebagian besar dari ribuan kota-kota dalam sejarah tidak menunjukkan dengan jelas indikasi bongkar-gusur dalam perencanaan fisik yang selalu muncul dalam berbagai bentuk. Tanpa adanya dorongan dari para penguasa melalui para arsitek, arsitek pertamanan, dan sarjana teknik yang berperan sebagai pengawas, maka pembangunan perkotaan akan mengikuti segala keputusan rutin yang dibuat oleh para pemimpin lokal atas masalah-masalah, permintaan-permintaan, atau peluang-peluang tertentu. Hal tersebut mengakibatkan terbentuknya secara sepotong-sepotong, baik pola papan catur maupun radial-konsentrik yang merupakan dua pola yang paling dasar dan telah banyak diuji untuk penataan fasilitas pergerakan manusia dan barang, dan untuk keperluan pembagian petak tanah. Di Amerika Serikat, pembagian petak tanah secara kartografik ke dalam ukuran-ukuran tertentu cenderung menggunakan pola papan catur, terutama pada masyarakat Amerika pada periode paling awal, kecuali untuk tapak-tapak yang menuntut pola yang lain.

Pada kota-kota kuno yang terbesar, biasanya perencanaan fisik dilakukan terbatas pada perancangan dan pembangunan proyek-proyek besar seperti tempat-tempat pemujaan, tempat-tempat pertunjukan, fasilitas olah raga, dan alun-alun kota di Athena kuno, jembatan-jembatan, tempat pemandian umum, istana-istana, serta bangunan stadion pada kekaisaran Roma. Kota-kota tersebut menjadi sangat besar, dinamis, dan secara politis dan ekonomis menjadi sedemikian penting hingga penguasa mutlakpun tidak dapat atau memilih untuk tidak memaksakan suatu pola yang sama pada perencanaan fisik untuk seluruh wilayah kota. Hal seperti ini hanya berlangsung hingga pertengahan abad ke sembilan belas.

Jika dibandingkan dengan area perkotaan saat ini, kota-kota sebelum abad ke sembilan belas relatif kecil baik dari segi jumlah penduduk maupun dimensinya. Bahkan kota Roma, yang merupakan kota kuno terbesar tidak pernah berpenduduk lebih dari 650.000 jiwa yang pernah dicapainya pada tahun 100 sebelum Masehi, kemudian berkurang menjadi 17.000 jiwa pada tahun 1377 sesudah beribu-ribu tahun mengalami kemunduran yang berkelanjutan akibat dari pergantian kaisar-kaisar, pemerintahan yang barbarian, dan paus-paus. Luas areanya pada abad ke sembilan belas hanya meliputi kurang-lebih lima mil persegi. Kecuali untuk beberapa kota utama, masyarakat bersejarah jarang yang mencapai jumlah 25.000 penduduk, hingga meledaknya urbanisasi pada abad ke delapan belas. Namun masalah sangat banyaknya masyarakat bersejarah dengan penduduk yang sedikit dikaitkan dengan tingkat pengetahuan dan teknologi yang mereka kuasai saat itu, merupakan masalah yang sama kritisnya dengan masalah-masalah perkotaan saat ini yang dialami banyak kota besar.

Setelah revolusi industri dimulai di Inggris pada akhir abad ke delapan belas, bentuk perencanaan tata ruang secara formal yang pernah dilakukan pada zaman Renaisans tidak ditemui lagi. Perencanaan fisik yang ada terbatas pada hal-hal yang memberikan kemungkinan bagi kota untuk berfungsi sesuai dengan tujuan sosio-ekonomis dan berbagai keadaan yang diakibatkan oleh perkembangan teknologi. Pabrik-pabrik berbagai industri mulai diperkenalkan. Lingkup dan intensitas kegiatan komersial meningkat. Peningkatan jumlah penduduk perkotaanpun terjadi secara dramatis, dengan adanya migrasi penduduk dari

pinggiran kota ke kota-kota untuk mencari pekerjaan. Kota-kota meluas dengan area yang jauh lebih besar; dan pemerintah ataupun penguasa tertinggi memberikan jalan bagi berbagai kewiraswastaan

Sejalan dengan zaman Pertengahan dan Renaisans di Eropa, banyak kota-kota utama di Cina ditata menggunakan bentuk empat persegi panjang dengan bagian-bagian kota yang diperuntukkan bagi golongan masyarakat yang berbeda-beda, dan distrik-distrik khusus bagi keluarga-keluarga pemimpin dalam dinding-dinding yang terpisah di dalam kota yang berdinding pula. Di ibukota-ibukota, keluarga kekaisaran tinggal di dalam suatu istana berdinding yang berbentuk seperti kubu-kubu, menyerupai citadel-citadel yang diperkuat yang terpisah satu sama lain yang terdapat pada kota-kota pada zaman pertengahan di Eropa yang merupakan rumah bagi penguasa. Kota-kota yang tumbuh awal di Jepang mengikuti preseden kota-kota di Cina dalam hal penataannya maupun bentuknya yang empat persegi panjang. Meskipun secara teknologi relatif terlambat, perencanaan fisik di Asia dari segi sejarah secara umum dapat diperbandingkan dengan perencanaan kota-kota di Eropa yang dibangun beberapa abad lebih awal.

B. Hukum dan Peraturn-peraturan Penataan

Penempatan gubuk-gubuk sebagaimana dikemukakan pada di muka yang termasuk diantaranya adalah penyediaan ruang untuk sirkulasi dan perlindungan meskipun masih dalam bentuk yang sangat sederhana bagi masyarakat primitif merupakan langkah pertama di dalam sejarah yang panjang dalam hal terbentuknya peraturan-peraturan penataan dalam hubungannya dengan perencanaan fisik.

Penjalaran (perambahan) selalu merupakan masalah. Tidak lebih dari tahun 350 sebelum Masehi, Plato membahas tentang "astynomi": para pegawai pemerintah bangsa Athena ditugaskan untuk menjaga agar para pengusaha toko atau pemilik rumah tidak membangun balkon atau memperluas hak miliknya sampai ke ruang jalan yang ada di dekatnya. Dua abad kemudian dikeluarkan suatu peraturan yang disebut sebagai Kode Pergamon "*Code of Pergamon*" oleh koloni orang-orang Yunani Kuno di Asia Kecil yang telah terbentuk sejak tahun 300

sebelum Masehi. Peraturan ini menambahkan hal lain yang juga perlu diatur. Segala bangunan yang oleh astynomi ditunjukkan sebagai bangunan yang mengganggu keberadaan jalan umum atau menimbulkan ketakutan seolah-olah bangunan tersebut akan roboh ke jalan, maka bangunan tersebut harus dibongkar atau diruntuhkan. Biaya pembongkaran yang dibayarkan oleh para pelanggar yang dikumpulkan oleh kas pemerintah kota, oleh astynomi digunakan untuk biaya penyapuan dan pembersihan jalan-jalan. Di Paris pada abad ke tiga belas diperlukan adanya persetujuan dari pejabat pengawas jalan, sebelum jendela toko, trap, atau tempat-tempat duduk akan dibangun di daerah ruang jalan. Peraturan pemerintah kota Amiens di Perancis pada akhir abad ke lima belas menerapkan suatu prinsip untuk melindungi jalan dari penjalaran (perambahan) oleh atap atau lantai atas bahkan dengan cara membatasi lebar bidang lantai .yang menjorok hingga di atas ruang jalan, yaitu paling jauh 1 kaki untuk lantai pertama dan ditambah setengah kaki untuk lantai-lantai di atasnya. Perkembangan sejarah dalam hal peraturan dan pedoman pembangunan seperti ini terjadi pula hingga saat ini dengan diterapkannya aturan pendirian bangunan dengan perletakan mundur, yaitu pada peraturan pemintakatan (zoning) kota di Amerika Serikat, yang dilaksanakan dengan kekuatan kepolisian yang diperbantukan oleh pemerintah negara bagian.

Salah satu tindakan-tindakan awal yang dilakukan oleh Julius Caesar di dalam mempertahankan kekuasaannya adalah dengan menutup pusat kota Roma dari lalu lintas kendaraan beroda pada siang hari, dan kebisingan pun masih terjadi pada malam hari suatu keributan yang mengusik kelelapan orang-orang Clausius memperluas berlakunya larangan yang telah dibuat oleh Caesar tersebut untuk seluruh kotamadya Italia; dan Marcus Aurelius kemudian menerapkannya pada setiap kota dalam kekuasaan kekaisaran; dalam pada itu untuk melengkapi gambaran ini, Hadrian (tahun 117-138 Sesudah Masehi) melakukan pembatasan jumlah penumpang dan banyaknya muatan kendaraan yang diizinkan memasuki kota, hal ini dapat mengurangi beban lalu lintas bahkan pada malam hari pada tempat-tempat yang merupakan sumber masalah lalu lintas. Dalam waktu satu setengah abad kemudian, masalah kemacetan lalu lintas berubah dari keadaannya

yang sedemikan buruk menjadi semakin parah. (Mumford, 1961, Harcourt, Brace & World)

Lalu lintas sudah sangat padat di kota London, pada abad ke tujuh belas, sehingga pada saat itu kendaraan-kendaraan harus mendapatkan izin dan lebar roda kereta-kereta maupun jumlah kuda yang menariknya dibatasi, mendahului berbagai pembatasan yang diberlakukan saat ini seperti ukuran dinding berat untuk yang melewati jalan-jalan tertentu, dan pertimbangkan besarnya kekuatan mesin dalam penentuan biaya perizinan.

Berbagai peraturan yang mengantisipasi peraturan bangunan modern telah diterapkan kira-kira 5.000 tahun yang lalu di India. Lebar jalan setapak yang berdekatan dengan suatu rumah disyaratkan agar paling tidak sepertiga dari lebar rumah, dan semua rumah diharuskan menghadap ke arah jalan milik kerajaan dengan gang sempit di belakang masing-masing rumah. Code of Pergamon pada abad ketiga sebelum Masehi disamping melindungi jalan-jalan dari penjalaran bangunan-bangunan juga memberikan perlindungan bagi bangunan-bangunan pribadi. Sebagai contoh, pemilik bangunan disyaratkan untuk memperbaiki bangunan bila diperlukan dan untuk menjaga dari kelembaban yang mungkin ditimbulkan dari bangunan lain yang berdampingan.

Apabila pemilik bangunan tidak mampu memenuhi persyaratan ini, pekerja kotamadya akan melakukannya dan menanggung segala pembiayaan. Di Roma pada abad ke satu sebelum Masehi, yaitu pada waktu ruang sangat terbatas, terdapat peraturan yang membatasi dinding-dinding rumah yang berbatasan dengan jalan agar ketebalannya tidak lebih dari satu setengah kaki. Dinding-dinding pengisi dan atap yang tahan api dipersyaratkan di Lubeck, Jerman, pada tahun 1276. Pada tahun 1521, peraturan bangunan di kota Amsterdam mensyaratkan konstruksi tahan api. yaitu dengan penggunaan bahan bangunan untuk dinding dan atap yang terbuat dari tanah, bukan lagi dari kayu atau alang-alang, dan tidak lama kemudian diberlakukan aturan koefisien dasar bangunan (building coverage) maksimum sebesar 56 persen dan jarak antara bangunan minimum sebesar 160 kaki (48,8 meter) untuk keperluan penyediaan cahaya, udara, dan ruang untuk taman. Di Inggris, lebih dari satu setengah abad kemudian, setelah terjadinya bencana kebakaran yang luar biasa di London pada

masyarakat golongan atas mendapat posisi di sepanjang jalur dengan lalu lintas yang cukup besar, sedangkan penduduk golongan bawah ditempatkan di tepi jalan-jalan yang relatif sempit (Adams, 1935)

Penggunaan pertama dari kata "zoning" atau pemintakatan barangkali sudah timbul pada tahun 593 sebelum Masehi, yaitu pada zaman kerasulan Ezekiel yang menyatakan bahwa penentuan guna tanah yang diinginkan atau zoning di Palestina untuk kota Yerusalem: satu bagian sebagai tempat pemujaan pada kuil, dan bagian-bagian lain untuk rumah-rumah dan bagian tepi kota, sedangkan selebihnya untuk pangeran. Upaya untuk mengendalikan penggunaan tanah melalui prosedur pemintakatan ini memiliki sejarah yang panjang.

Salah satu dari penerapan pengendalian guna tanah yang paling lama dan yang paling sering dilakukan adalah dikeluarkannya hal-hal yang merupakan "gangguan" dari sistem kegiatan kota, karena hal-hal tersebut tidak sesuai dengan kegiatan kota. Pada abad ketiga sebelum Masehi, Kode Pergamon melarang adanya lokasi-lokasi pembuatan batu bata di dalam kota. Pemintakatan diterapkan oleh bangsa Romawi untuk mengendalikan agar kegiatan industri diletakkan jauh dari pusat-pusat kota. Bagian yang biasa untuk menyimpan senjata di kota Venice pada tahun 1104 ditetapkan sebagai tempat untuk kegiatan industri, dan merupakan tempat yang luas yang pertama kali diarahkan penggunaannya secara khusus untuk kegiatan industri dan tidak dimungkinkan dikembangkannya pola penggunaan tanah secara campuran sebagaimana dilakukan oleh kota-kota pada zaman pertengahan. Dengan adanya ketetapan yang dikeluarkan pada tahun 1291, dewan tertinggi kota Venice memindahkan tempat-tempat pembakaran barang pecah-belah yang terdapat di Castello ke Murano, untuk membebaskan kota Venice dari industri yang dirasakan mengganggu atau tidak menyehatkan. Di Amerika Serikat, tepatnya di negara bagian. Massachusetts pada tahun 1628 telah dikeluarkan suatu peraturan yang diterapkan untuk kota-kota Boston, Salem, Charlestown, dan beberapa kota perdagangan lainnya di Massachusetts, yaitu melarang adanya industri-industri yang menyebabkan gangguan di tempat-tempat yang tidak seharusnya digunakan untuk industri. Dan pada tahun 1710, pengadilan mendapat wewenang untuk melakukan tindakan terhadap industri semacam itu bila mereka

ternyata telah menyebabkan gangguan, karena keadaannya yang menjijikan atau menyebabkan penyakit, sehingga merugikan lingkungan. Hal tersebut barangkali merupakan contoh pertama dari pemintakatan atas dasar "guna" di Amerika.

Ketinggian bangunan telah diatur sejak zaman kuno. Kaisar Romawi yang pertama yaitu Augustus membatasi ketinggian bangunan di ibukota hingga 70 kaki (21,3 meter); Nero mengurangi batas ketinggian tersebut hingga 60 kaki (18,3 meter); dan Trajan menetapkan ketinggian maksimum bangunan sampai dengan dua kali lipat dari lebar jalan yang berada di depan bangunan. Daya tank visual daerah pusat kota Paris yang bersejarah, dapat ditingkatkan dengan penyeragaman batas maksimal ketinggian bangunan yang ditetapkan oleh Henry IV pada abad ke tujuh belas. Pada abad berikutnya, perusahaan Dublin di Irlandia yang merupakan pemilik tanah terluas di kota tersebut, menambahkan satu elemen peraturan yang sekarang dikenal dengan istilah pemintakatan estetika: mensyaratkan permukiman yang_diban sun di atas tanah yang disewa hendaknya dibangun secara seragam, paling tidak dengan ketinggian tiga lantai, dan setiap rumah memiliki ketinggian yang sama. Konsistensi arsitektur tersebut mendukung luas keindahan rancangan bergaya Rennaisans atau Georgia. Di Moskow, setelah tiga perempat dari permukiman dibakar oleh Napoleon pada tahun 1812, sebuah komisi ditunjuk oleh pemerintah untuk melakukan pengawasan terhadap pembangunan kembali dengan mengurangi beberapa elemen arsitektural. Namun demikian, berbagai kombinasi elemen yang cukup banyak diperkenankan untuk menimbulkan adanya keberagaman dan kesatuan rancangan permukiman kota.

Terdapat beberapa riwayat bersejarah aspek-aspek lain dari praktik pemintakatan secara moderen. Penugasan kepada para pemilik rumah untuk berperan dalam peningkatan jalan, penyisihan suatu petak tanah-tanah tertentu untuk gereja-gereja dan pasar (penggunaan komersial), dan kekuatan golongan tertentu yang menonjol di Amsterdam pada abad ke enam belas. Pada abad yang sama, Ratu Elizabeth dari Inggris berusaha untuk mendayagunakan ketetapannya yang terkenal, yang: secara ketat mengatur seluruh penduduk dari golongan yang manapun, untuk tidak mendirikan bangunan baru, baik pada rumah tinggal, maupun jenis bangunan lain, yang berada pada lingkup daerah seluas tiga mil dihitung dari pintu gerbang Kota

London.Peraturan yang disusun pada tahun 1588 menetapkan pemintakatan "kepadatan" gang melarang dibangun di atas sebidang tanah yang luasnya kurang dari empat acre (kecuali pondok untuk fakir-miskin, yang dibangun pada sisa tanah di tepi jalan).

Peninjauan kembali ke masa lalu memberikan kejelasan bahwa perencanaan kota secara komprehensif berakar dari perencanaan administratif dan fisik. Peninjauan kembali tersebut juga mengungkapkan kenyataan bahwa demikian sering sejarah berulang kembali, mencapai suatu kesepakatan yang sering diabaikan atau dilupakan, yang pada beberapa tahun kemudian digantikan oleh bentuk aturan yang semacam. Sejarah juga memberikan kejelasan tentang hal-hal yang sering dikutip oleh seorang hakim pada Mahkamah Agung di Amerika Serikat; yaitu Oliver Wendell Holmes, yang mengatakan: "*Kehidupan ilmu hukum selama ini bukan mengikuti jalan pikiran, melainkan berupa serangkaian pengalaman.*"

3.1.3. Unsur-Unsur Yang Mempengaruhi Perkembangan Kota

Sudah semestinya bahwa perbedaan-perbedaan penting antara satu kota dengan kota lainnya, menarik perhatian untuk dikaji lebih jauh. Namun demikian, di dalam manajemen dan perencanaan kota juga terdapat mekanisme dasar atau "unsur-unsur umum" yang tetap berlaku tanpa menghiraukan perbedaan-perbedaan yan ada.

Kota-kota di dunia jelas keadaannya sangat beragam: ada yang kecil, sedang, dan besar; yang lama dan baru; yang tumbuh berkembang dan mengecil; yang berpenduduk padat dan berpenduduk jarang.

Beberapa kota tumbuh pada ingkungan fisik yang berbeda. Pada suatu saat, terdapat satu atau beberapa unsur eksternal yang menonjol yang mempengaruhi perkembangan kota. Akan tetapi, situasi dan kondisi setempat setiap saat akan merupakan unsur yang terpenting yang mendasari pertumbuhan dan perencanaan kota.

1. Keadaan geografis sebuah kota
2. Bentuk fisik dan tata letak komunitas berbeda-beda.
3. Tapak (site) merupakan pertimbangan penting di dalam lokasi perkotaan.

4. Fungsi yang diemban oleh kota, untuk menunjukkan keberadaannya, merupakan unsur dasar utama yang mempengaruhi setiap aspek dari berfungsinya dan berkembangnya suatu kota.
5. Lebih jauh lagi, di dalam situasi dunia saat ini yang seolah-olah terikat menjadi satu oleh hubungan nasional dan internasional yang semakin kuat, keberhasilan kegiatan ekonomi dasar dapat berhubungan dengan harga produk atau besarnya upah di tempat-tempat lain yang berjarak ratusan atau ribuan mil.

Umumnya, kota yang memiliki fungsi jamak secara ekonomis lebih kuat dan lebih sulit terkena pengaruh. Hal tersebut disebabkan karena berbagai akibat perkembangan yang tidak diinginkan pada salah satu fungsi tidak akan `begitu parah jika kegiatan-kegiatan ekonomi lainnya tidak terpengaruh. Faktor yang menyebabkan sebagian besar kota-kota berupaya untuk melakukan rediversifikasi basis ekonominya. Adapun pengaruh suatu hal yang tidak diinginkan yang terjadi di tempat yang cukup jauh, terhadap salah satu dari beberapa kegiatan produktif secara ekonomis tidak terlalu menimbulkan gangguan sebagaimana terjadi pada kota berfungsi tunggal. Fungsi-fungsi jamak secara keseluruhan dihadapkan pada berbagai dampak potensial.

Sebagai organisme yang aktif, kota memiliki tahapan perkembangan kelahiran, masa kanak-kanak, masa remaja, dewasa, lanjut usia, uzur, akhirnya kematian. Hal yang terakhir sering terabaikan, yang pada masa kini dikenal sebagai reruntuhan kota atau sebagai "kota-kota hantu." Tahapan perkembangan suatua kota berkaitan dengan tingkat ekonomi, sosial, kelembagaan, dan penguasaan tekonologi pada waktu tertentu di dalam proses evolusinya. Tahapan tersebut menunjukkan harapan-harapan yang ingin dianut oleh suatu kota pada saat dan kondisi seperti itu.

3.1.4. Sejarah dan Berbagai Kecenderungan Pada Perencanaan Perkotaan.

Sekitar 4.000 tahun SM, di daerah yang dikenal Sabi Yang Subur (kira-kira sama dengan lembah Nil dan dataran tanah baru sungai Tigris dan Efrat), suatu peradaban dimulai. Yang sangat menyolok adalah pembangunan kerajaan-kerajaan kota oleh orang-orang Samaria dari Assiria. Kota-kota yang dibangun

oleh raja-raja pejuang ini adalah berupa benteng-benteng dan tempat-tempat pemasaran bagi produk-produk pertanian dari lahan-lahan disekitarnya. Terdapat juga beberapa pabrik-pabrik sederhana dan pembuatan kerajinan di kota-kota ini, yang khas bagi Zaman Perunggu[2].

Kota-kota ini merupakan kota-kota terencana. Sebagian besar dari kota-kota ini berpenduduk sekitar 3.000 sampai 5.000 orang. Kehidupan kota berpusat pada bangunan-bangunan setinggi 100 kaki yang disebut ziggurat[3], menggunakan suatu dinding masif yang mengitari ziggurat, istana dan bangunan-bangunan lainnya. Terdapat banyak sekali dekorasi pada dindng yang lebih bawah dengan lukisan-lukisan pada permukaan dinding ataupun gambar/ ukiran timbul. Salah satu kota-kota paling awal adalah Babilon (55 mil selatan kota Bagdad, Irak), berpenduduk 10.000 orang, yang terbesar pada jamannya.

Pada abad ke-5 SM, muncullah seorang yang mungkin dianggap sebagai perencana kota yang pertama, yaitu Hippodamus. Setelah mengamati kota-kota bangsa mesir dan samaria, ia berteori tentang :

1. Kebutuhan untuk suatu sistem jalan yang berbentuk segi empat (pola gradien), guna memberika suatu bentuk geometri pada ruang-ruang kota.
2. Blok-blok pemukiman dirancang untuk memungkinkan rumah tersebut diperlengkapi dan dihubungkan kepada bangunan-bangunan dan ruang-ruang publik. Rumah-rumah ditata agar menjamin keleluasaan pribadi - suatu elemen yang sangat penting pada demokrasi bangsa Yunani.
3. Menggembangkan konsep Agora, sebuah pasar sentral yang diatur di sepanjang garis-garis segi empat
4. Mengembangkan lapangan majelils politik rakyat yang disebut pynx.
5. Terdapat beberapa bukti bahwa peraturan-peraturan bangunan telah dikembangkan untuk mencegah pelanggaran perorangan pada tempat-tempat publik dan jalan umum.

---

[2] Anthony J. Catanese, Amos Rapoport, Arthur B. Gallian, Simon Eisner, Paul D. Spreiregen; Pengantar Sejarah Perencanaan Perkotaan; Penerbit Intermatra. Bandung

[3] Ziggurat, pd bangsa Assiria, diucapkan ziqquratu, dari zaqaru berarti membangun tinggi. Makn kata ini terungkap pd lukisan bangsa Samaria yg menunjukkan bangunan yg terletak diatas gunung.

Beliau juga membangun pelabuhan Athena. Selama periode ini, Athena tumbuh menjadi sebuah kota berpenduduk 40.000 orang, ditambah sebanyak 100.000 orang budak dan orang asing.Namun ia berteori, hanya Athena yang boleh sebesar ini, ideallnya sebuah kota tidak melebihi 10.000 penduduk, teori ini dihubungkan terutama dengan keyakinan kesehatan dan kepada kemampuan kota-kota sedemikian untuk menyediakan makanan dan air.

Seperti telah diperingatkan oleh Socrates, peradaban harus berkembang atau merosot, namun bangsa Yunani menjumpai perubahan adalah sulit, terutama selama para penduduknya dalam keadaan makmur dan merasa puas diri.

3.1.5. Pertumbuhan Kota dan Konsekuensinya

Beberapa kegiatan dan tahapan pertumbuhan kota selalu diikuti konsekuensinya, dalam penelitian ini gejala pertumbuhan kota-kota yang mengarah pada tumbuhnya kota-kota metropolitan, diidentifikasikan sebagai pertumbuhan-pertumbuhan berikut :

- Urbanisasi, suburbanisasi, counterurbanisasi
- Conurbation, superconurbation
- Urbansprawl
- Urban expansion and urban growth

A. Peristiwa Sejarah terhadap Pertumbuhan Kota

Plato dan Aristoteles telah memperingatkan akan penyalahgunaan demokrasi oleh orang-orang kaya yang menggelapkan daerah-daerah kota untuk dijadikan harta tak bergerak dan vila-vila mereka. Kondisi-kondisi didalam kota semakin memburuk, dan hal itu menjadikan sulit bagi seseorang untuk memperoleh suatu tempat tinggat. Kaum politikus yang korup telah menjajah kota-kota, dan serentetan perang yang mendatangkan malapetaka telah menyusutkan Yunani menjadi hanya sebuah propinsi bangsa Romawi di tahun 146 SM. (Gejala Suburbanisasi)

Menurut O'Sullivan (1996), terdapat 5 faktor yang mengakibatkan timbulnya suburbanisation. Pertama adalah penurunan biaya komuting telah

meningkatkan tingkat aksesibilitas lokasi sub-urban. Kedua adalah masalah di pusat kota seperti kemacetan dan ketidaknyamanan mendorong penduduk pindah ke suburb. Ketiga adalah tersedianya tenaga kerja di daerah suburb karena mereka tinggal di daerah ini, mendorong pabrik atau perusahaan pindah ke daerah suburb. Keempat adalah biaya komuting yang lebih rendah mendorong penduduk pindah. Kelima adalah akibat sistem administrasi kota yang tidak komprehensifnya menyebabkan masalah perumahan, mengakibatkan banyak rumah tangga pindah ke suburb.

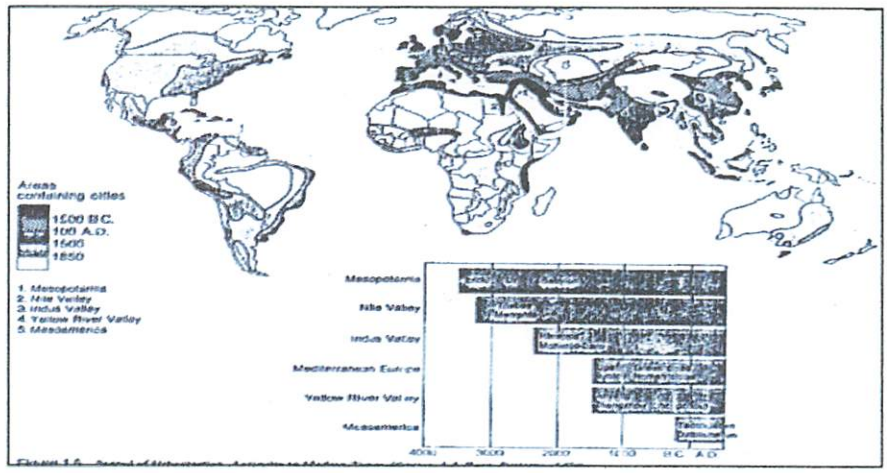
Roma tidak pernah merupakan suatu demokrasi. Setiap kaisarnya melakukan penaklukkan yang lebih besar untuk memantapkan penguasaan dunia. Roma telah menggantikan Athena sebagai suatu pusat dunia selama perioda waktu itu. Perkembangan yang ada sedemikian pesat sehingga lebih dari 45.000 blok aparetemen dan hampir 2.000 rumah pribadi telah didirikan samapi abad ke tiga AD. Bangunan bertingkat delapan telah didirikan sebelum kaisar Agustus menetapkan suatu batas ketinggian 70 kaki, sebuah contoh tata wilayah yang pertama di abad pertama AD. (Gejala Megalopolis)

Roma berkembang cepat, jumlah penduduknya tumbuh menjadi 250.000 sampai 2.000.000 penghuni tetap. Dengan perkembangan ini, masalah kekurangan perumahan yang amat sangat dan masalah-masalah transportasi pun timbul. Begitu juga penyediaan air. Namun setiap kekaisaran Roma selalu tetap saja membangun forum yang lebih besar, sebagai pusat politik dan perniagaan pada saat itu. Bangsa Roma memahami pentingnya transportasi dan muncul sebagai perencanaan wilayah yang pertama dalam hal ini. Mereka merencanakan dan membangun jaringan jalan di seluruh kekaisaran yang terbentang, menjangkau Spanyol sampai Armenia dan Inggris sampai Mesir. Jalan-jalan ini memungkinkan komunikasi dan perdagangan mengalir dari Roma, dan mereka juga menyediakan alat-alat transportasi yang paling cepat untuk bala tentara kekaisaran guna memelihara ketertiban dan menumpas pemberontakan.

Dalam suatu usaha untuk mengkolonisasi teritorial baru, mengalihkan migrasi ke roma dan mendirikan simbol-simbol hukum dan tata tertib, bangsa roma membangun kota-kota militer diseluruh kekaisaran roma yang mengikuti

rencana induk, sehingga memungkinkan dibangun secara cepat, meski berbeda disetiap wilayah. (Sistem Kota-Wilayah)

Zaman Pertengahan sampai Renaissance. Dimulai pada abad ke – 13, sudah terdapat banyak kota di belahan dunia barat, namun hanya sedikit yang mempunyai penghuni lebih dari 50.000 orang, dan kebanyakan mempunyai penghuni lebih sedikit dari 1.000 orang. Alasanya bersifat lebih praktis ketimbang terencana, dikarenakan oleh sistem kubu pertanahan yang berupa benteng, masalah penyediaan air, pertimbangan sanitasi.Dengan permulaan zaman pertengahan, beberapa kota tumbuh ke ukuran yang semestinya: Florensia merupakan tempat kedudukan sebagian besar kekuasaan politik dan berkembang sampai 90.000 penduduk. Venesia merupakan pusat perdagangan duinia yang terpenting dari kekaisaran Byzantium dan berkembang sampai berpenduduk 200.000 orang. Paris telah muncul sebagai pusat perdagangan dunia yang utama dan mempunyai penduduk 240.000 orang, pada abad ke-14.Begitu juga London berkembang tidak jauh berbeda dari sebuah kota banga romawi.



Gambar 3.2. "Pertumbuhan Kota dalam Sejarah"

Skotlandia, Pattrick Geddes, mengajukan teori bahwa perencanaan fisik tidak dapat memperbaiki kondisi tempat tinggat perkotaan kecuali kalau perencaan tersebut dipadukan dengan perencanaan sosial dan ekonomi dalam suatu konteks persoalan lingkungan. Integrasi ini harus terjadi pada suatu skala regional meliputi baik kota tersebut dengan daerah pedesaan disekitarnya yang dalam istilahnya, *urban connurbation.* Geddes menuntut kerumitan dan

keanekaragaman dalam perencanaan dan dengan demikian menetapkan tahap-tahap untuk perencanaan berskala besar dan luas.

B. Kondisi Pertumbuhan Saat ini

Kota berbeda dari sarang lebah atau gundukan rayap; kota bukan merupakan habitat yang dapat dengan mudah menyesuaikan terhadap kegiatan dan pergerakan organik spesies yang hidup di dalamnya, tetapi merupakan lingkungan asing yang tidak aman dan perlu dijauhkan dari kemungkinan timbulnya bencana[4].

Kecenderungan tumbuhnya suatu tempat sehingga menjadi perkotaan, yang telah menciptakan daerah permukiman yang demikian luas dan menyebabkan berkurangnya lahan pertanian hingga tinggal hanya bayangan masa lalunya, tidak menunjukkan gejala berkurang. Kota-kota terus-menerus memperluas batasnya dan merambah ruang-ruang terbuka, sebagai upaya untuk mendapatkan ruang untuk hidup. Daerah pinggiran sekeliling kota, secara terus-menerus bertambah, yang semula hanya merupakan komunitas tunggal dan relatif kompak. Hasil sensus penduduk, kepadatan, dan luas wilayah, memberikan gambaran adanya perubahan secara besar-besaran dan pertumbuhan yang menakjubkan[5].

Pertambahan penduduk dalam suatu wilayah perkotaan selalu diikkuti oleh peningkatan kebutuhan ruang. Kota sebagai perwujudan georafis selalu mengalami perubahan dari waktu ke waktu.Kota-kota yang unggul akan berkembang lebih cepat, membentuk aglomerasi, menjadi sasaran pendatang dan mengalami persoalan tekanan penduduk. Pada tahap klimaks, berbagai fungsi perkotaan sudah terbentuk lengkap.

Pertumbuhan yang semakin cepat segera setelah era tersebut sangat mungkin terjadi, karena kemajuan yang dicapai dalam bidang pertanian dan perkembangan peralatan, misalnya kincir air. Bencana yang dikenal sebagai "Kematian yang hitam *(the Black Death)* ", pada abad ke empat belas, yang telah memusnahkan seperempat penduduk benua Eropa yang pada saat itu berjumlah 25

---

[4] Kingsley Davis: Cities: Their Origin, Growth and Human Impact, 1973
[5] John C. Bollens dan Henry J. Schmandt, The Metropolis, 1965

juta jiwa, hanya mampu menghentikan sesaat pertumbuhan penduduk, tetapi tidak menguranginya. Pola umum pertumbuhan secara kumulatif ditunjukkan dengan perhitungan kasar jumlah penduduk pada tahun 1845, dan kira-kira banyaknya penduduk pada tahun 1929, 1960, dan 1980, serta proyeksi untuk tahun 2000. Sekalipun demikian, tidak tersedia data jumlah kira-kira penduduk dunia sebelum abad ke dua puluh

Tabel 3.1. Peningkatan Kepadatan Penduduk Per Satuan Luas

Tahun	Jumlah Penduduk (milyar)	Pertumbuhan Rata-rata per Tabun (%)
1845	1,0	
1929	1,9	1;1
1960	3,1	3,0
1980	4,4	2,1
2000	6,2	2,0

Masalah yang dihadapi di tingkat nasional yang berkaitan dengan pertumbuhan penduduk ini sangat dikenal, yaitu: penyediaan bahan makanan, perumahan, pendidikan, dan penyediaan pelayanan untuk penduduk yang jumlahnya semakin meningkat; kepadatan dan kemacetan; peningkatan pencemaran lingkungan dan ketegangan masyarakat; berkurangnya sumberdaya alarn seperti minyak, kayu, dan air; serta mungkin mengakibatkan pula menurunnya rata-rata standar kehidupan pada masa yang akan datang.

Urbanisasi pada masa lampau merupakan gejala perkembangan yang wajar. Ribuan tahun telah berlalu di antara saat munculnya kota-kota kecil dan lahirnya masyarakat perkotaan. Hingga sebelum terjadinya revolusi industri, sebagian besar benua Eropa merupakan daerah agraris, meskipun beberapa daerah memiliki sifat kekotaan yang menonjol, dan terdiri atas sekitar 2.500 kota yang ada antara abad ke empat belas hingga ke delapan belas, hanya dari gerakan penjajahan oleh bangsa Jerman. Hanya 1,6 persen dari jumlah penduduk Eropa hidup di kota-kota yang berpenduduk lebih dari 100.000 jiwa, kemudian 1,7 persen pada tahun 1700, dan 2,2 persen pada tahun 1800. Namun demikian, di Inggris, yaitu tempat dimulainya revolusi industri, hampir sepersepuluh penduduk tinggal di kota-kota dengan penduduk lebih dari 100.000 jiwa pada tahun 1801; proporsi ini meningkat dua kali lipat empat puluh tahun berikutnya, dan dua kali lipat lagi pada kurun waktu 60 tahun berikutnya.

Berlangsungnya ledakan penduduk perkotaan, pada mulanya sebagian besar disebabkan oleh perpindahan penduduk dari pedesaan ke kota-kota untuk mendapatkan pekerjaan di pabrik-pabrik baru. Urbanisasi seperti ini hampir seluruhnya tumbuh proporsinal dengan peningkatan industrialisasi (Mumford,1938). Mulai tahun 1950, semua negara industri menjadi daerah perkotaan yang sangat padat.

Kota zaman pertengahan yang tipikal (umum) memiliki penduduk berjumlah antara beberapa ribu hingga 40.000 jiwa, yaitu jumlah penduduk kota London pada abad ke empat belas.Setelah abad ke enam belas, Sekitar selusin kota dengan cepatnya mencapai ukuran tertentu yang tidak dapat dijumpai pada zaman pertengahan, bahkan tanpa adanya tindakan apapun: dalam seketika London berpenduduk 250.000 jiwa, Naples 240.000, Milan lebih dari 200.000, Palermo dan Roma masing-masing 100.000, Lisbon, yang merupakan pelabuhan milik kerajaan, lebih dari 100.000; demikian pula dengan Seville, Antwerp, dan Amsterdam, lebih dari 100.000; sedangkan Paris pada tahun 1954 berpenduduk 180.000. (Mumford, 1961)

Pada pertengahan tahun 1850-an, penduduk London mencapai dua juta jiwa, Naples meningkat menjadi 345.000, Roma menjadi 164.000, Lisbon menjadi 292.000, Amsterdam menjadi 207.000, dan Paris meningkat menjadi lebih dari satu juta. Dalam waktu 100 tahun berikutnya, kelompok kota yang berpenduduk lebih dari 100.000 jiwa telah meningkat sebesar 600 persen, dari yang sebesar 50 juta jiwa lebih sedikit menjadi kurang-lebih 300 juta, sedangkan jumlah penduduk dunia hanya tumbuh sebesar 67 persen, yaitu dari kira-kira 1,5 milyar menjadi 2,5 milyar. Apabila angka pertumbuhan yang terjadi antara tahun 1950-1960 akan berlanjut, maka lebih dari separuh penduduk di muka bumi ini akan menempati kota-kota yang berpenduduk lebih dari 100.000 pada tahun 1990. Angka-angka pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi pada beberapa dekade yang akan datang, sebagian besar akan dialami oleh negara-negara yang sedang berkembang, yaitu tempat dijumpainya berbagai masalah ekonomi, sosial, dan politik, yang sulit untuk dipecahkan.

Konsentrasi penduduk dan bangunan dalam jumlah yang besar secara lmantitatif lebih rentan terhadap bencana alam dan gangguan kemasyarakatan,

dibandingkan dengan masyarakat-masyarakat berukuran kecil. Kualitas lingkungan akan semakin menurun dengan semakin berkurangnya ruang-ruang terbuka, semakin tingginya tingkat kebisingan, serta polusi udara dan air. Kemacetan lalu-lintas menyebabkan semakin lamanya seseorang harus menunggu dan menyebabkan tertundanya perjalanan, sehingga membuat semakin tegangnya para pengemudi kendaraan. Sejauh ini kemacetan lalu-lintas secara total hanya terjadi di kota-kota besar. Bahkan dijumpai kenyataan bahwa rata-rata kecepatan pejalan kaki semakin tinggi dengan semakin besarnya ukuran kota. Biaya hidup dan pajak-pajak lebih tinggi, kebutuhan uang tunai atau kredit lebih besar, dan semakin kecil peluang untuk saling bertukar barang. Perkembangan dan perluasan kota-kota sering menggunakan daerah-daerah pertanian yang subur yang luas, khususnya kota-kota yang terletak di lahan datar. Keadaan tersebut akan mengurangi persediaan lahan yang cocok untuk pertanian, dan akan menghilangkan kegiatan pertanian yang ada di pinggiran kota yang sebenarnya memiliki keuntungan, yaitu karena murahnya biaya transportasi ke pasaran di kota.

Pada beberapa tahun terakhir ini, terdapatnya permukiman liar *(squatter settlement)* pada lahan-lahan kosong merupakan karakteristik umum perkotaan di negara-negara yang sedang berkembang. Keadaan daerah-daerah yang demikian tertekan ini sering tercermin dari nama yang diberikan kepada permukiman-permukiman tersebut di beberapa negara :

> *bandas de miseria* (Argentina) *gecekondu* (Turki) *barranca* (Chili)*jhuggi jhompri* (India) *barrios, pueblos jovenes* (Meksiko) *pan-ja-chor* (Korea) *bidonvilles* (Perancis dan Algeria) *kampong* (Malaysia) *favelas* (Portugal dan Brasil) *ranchos barriada* (Peru) *shanty town, squatter settlement* (Amerika Serikat),.

Tidak seorang pun mengetahui berapa banyak orang yang tinggal di permukiman yang demikian menderita, tetapi menurut perkiraan jumlahnya adalah sebesar seperempat dari penduduk Amerika Selatan.

Urbanisasi yang sangat cepat juga menimbulkan berbagai masalah di tingkat regional dan nasional, terutama di negara-negara yang sedang berkembang. Sebagai contoh, migrasi dari desa ke kota menyebabkan berkurangnya kemampuan bangsa untuk menyediakan bahan makanan untuk

menghidupi dirinya sendiri, sedangkan biaya yang diperlukan untuk membeli hasil pertanian dari luar negeri tidak tersedia.

Sebagaimana pertumbuhan penduduk dunia, proses urbanisasi yang paling besar juga terjadi dinegara-negara yang sedang berkembang. Menurut ramalan yang dibuat oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa, 9 dari 10 daerah perkotaan terbesar pada tahun 2000 akan terdapat di Asia, Amerika Selatan dan Amerika Latin. Banyak fakta-fakta yang menarik untuk ditelaah tentang perkotaan kita, seperti contoh : 60% dari seluruh dunia sekarang urbanisasi banyak dilakukan oleh China, India, Indonesia dan Bangladesh. Perkotaan terbesar di dunia akan terdapat di Asia. Tidak cukup hanya mengatur bangunan dan infrastruktur oleh pemerintah. Minimum membutuhkan US 1500 milyar untuk pengembangan infrastruktur di dunia yang belum maju.

Pada akhir abad ini percepatan pertumbuhan penduduk diharapkan akan turun sebesar 20 persen, yaitu menjadi 16 kelahiran per seribu penduduk setiap tahunnya, dibandingkan saat ini sebesar 20 kelahiran per seribu penduduk. Keadaan tersebut berarti tetap ada peningkatan penduduk dunia dari 4,4 milyar menjadi 6,2 milyar, yang menyebabkan "ledakan pertumbuhan" di dalam kota-kota di negara dunia ketiga yang sudah sangat padat. (Nossiter, 1980)

Upaya untuk mengurangi tingkat pertumbuhan penduduk dunia akan terus mendapat perhatian. Sebagian besar upaya tersebut tergantung dari upaya-upaya di tingkat nasional untuk mengurangi pertumbuhan penduduk di Cina, India, Uni Soviet, dan Indonesia, yang bersama-sama dengan Amerika Serikat, berjumlah lebih dari separuh penduduk dunia.

3.1.6. Metropolitan di Dunia

Bahasan sejarah mengenai metropolitan di dunia, diungkapkan dengan tahapan berikut dibawah, dengan tujuan untuk melihat persamaan dan perbedaan yang tumbuh dan berkembang di belahan dunia. Seperti telah dinyatakan oleh penulis bahwa sejarah selalu berulang dalam dimensi ruang dan waktu. Telaah terhadap fenomena kota metropolitan dan kota barunya dapat membantu memahami kondisi dan pertumbuhannya yang sedang berlangsung di Indonesia, khususnya Jakarta Metropolitan Area.

1. Sejarah Metropolitan : Asal Mula Lahirnya Metropolitan
2. Fenomena Kota Metropolitan
3. Permasalahan Kota Metropolitan
4. Kondisi Metropolitan Saat ini
5. Kota-Kota Metropolitan Dunia

A. Sejarah Metropolitan : Asal Mula Lahirnya Sebuah Metropolitan.

Kurang lebih 2500 tahun yang lalu ketika bangsa Yunani sedang sibuk melakukan perlawanan terhadap bangsa Persia di tempat-tempat seperti Thermopylae dan Marathon, bangsa Indian Zapotec di seberang Atlantik mulai membangun sebuah kota besar, mungkin merupakan yang pertama kali dalam sejarah Dunia Baru. Pekerjaan yang ada adalah untuk membentuk kembali Monte Alban, sebuah bukit setinggi 1500 kaki, dari tempat ini orang dapat memandang ke arah lembah Oaxaca di Meksiko Tengah. Dengan melakukan pemotongan sisi-sisi bukit, para pekerja membangun ratusan teras, pelataran yang bertingkat-tingkat dengan dinding-dinding penahan yang dirancang khusus untuk tempat tinggal yang biasa dan yang mewah. Untuk tempat kedudukan para penguasa, istana-istana dan kuil-kuil serta pusat-pusat administratif, mereka menempatkan pada seluruh puncak bukit, dengan membuat plaza utamanya di atas super-teras seluas 55 are, mungkin delapan kali lebih luas dari Lapangan St. Peter's di Vatikan. Monte Alban bertahan selama lebih dari seribu tahun. Dengan ketinggian tersebut, kota ini mampu menampung 20.000 hingga 30.000 penduduk, dan kehilangan

kedudukannya sebagai ibukota daerah pada kurang lebih tujuh hingga delapan abad sebelum datangnya penyerangan dari kekaisaran Spanyol[1].

Awal Perencanaan (Sejarah Perencanaan) di Amerika Serikat. Koloni pertanian yang pertama di Amerika utara agak lebih berupa benteng untuk melindungi para penghuni dari gangguan orang Indian. Kemudian disana timbul kota-kota New England dari abad ke-17, rumah-rumah untuk tiap keluarga dikelompokkan dalam suatu pola gridion di sekeliling taman raya atau bangunan publik, yang berdekatan dengan tempat pertemuan.Di daerah selatan, lebih terisolasi dan mengembangkan suatu gaya permukiman, perkembangan kota-kota daerah selatan yang telah direncanakan seperti; Williamsburg, Jamestown, Virginia adalah resmi, dengan sebuah lapangan pasar sebagai pusatnya (merupakan kenangan terhadap pedusunan di Inggris).

Pendekatan gridion pada awal perencanaan kota-kota amerika adalah untuk kota washington D.C, karya Pierre Lenfant, sebuah rencana yang menyerupai gaya baroque pada jalur-jalur jalan radial yang mengiris pola gridion yang telah dijadikan suatu monumen bagi pemerintah federal yang baru meskipun bentuknya merupakan kenangan pada Versailles atau Paris Napoleonik. Pola awal perencanaan di Amerika, tidaklah seperti perencanaan di Eropa. Perbedaannya adalah dimana penduduk baru menginginkan lebih banyak ruang dan keterbukaan di dalam kota - pada saat mereka membutuhkan kota dengan segala-galanya. Para penetap semula bukanlah merupakan masyarakat kota, Tidak sampai pertengahan abad ke-19 dimana lebih dari 20% penduduk Amerika Serikat telah tinggal di kota-kota. Kecenderungan perasaan anti kota sangat mempengaruhi perencanaan perkotaan bangsa Amerika. Savannah mungkin merupakan contoh perencanaan demikian, ditengah-tengah tanah rawa Georgia dihamparkan sebuah rencana perkotaan yang didasarkan pada ruang-ruang terbuka sebagai keistimewaan pengaturan, dengan pedesaan dimasukkan ke dalam kota.

---

[1] John E. Pfeiffer, "The mysterious rise and decline of Monte Alban," Smithsonian, Februari 1980

Tahun-tahun tenang dan damai pada urbanisasi bangsa Amerika menyaksikan industrialisasi yang besar dan imigrasi bangsa asing pada akhir abad ke –19 dan awal abad ke – 20. Transportasi, komunikasi, tenaga buruh murah, sumber-sumber, dan ruang terbuka yang tersedia cukup banyak membuat Amerika Utara tumbuh pada suatu kecepatan belum pernah terjadi sebelumnya. Meskipun demikian, perkembangan tersebut merupakan suatu perkembangan penuh kekacauan. Kota-kota industri menjadi menjemukan, tercemar, tidak aman, dan tidak sehat. Kaum pengecam abad ini diperkeras oleh Lincoln Steffaens, menganjurkan nama pembuka korupsi dengan karyanya shame of the cities di tahun 1904. Ia menunjukkan kengerian kehidupan perkotaan di akhir abad ke-19 pada masa industri Amerika.

Daniel H. Burnham adalah kepala perencana dan arsitek bagi sebuah pameran dunia di Chicago tahun 1893. Disebut *Columbian Exposition*, pameran tersebut dimaksudkan untuk memperingati ulang tahun ke 400 penemuan benua Amerika. Burnham memilih untuk mengembangkan "**Kota Putih**", sebagai lawan tepat bagi pusat-pusat industrialisasi Amerika yang gelap. Ia menerapkan bangunan-bangunan klasik dan lapangan-lapangan terbuka yang meluas, tempat berjalan-jalan, dan ruang-ruang terbuka pada daerah pelabuhan kota Chicago. Kota Putih telah menjadi sukses dari segi komersil, tetapi yang lebih penting, hal ini memperlihatkan pada rakyat apa yang dapat dicapai oleh perencanaan pada suatu skala yang luar biasa.

Burnham menciptakan rencana-rencana bagi beberapa kota, termasuk San Fransisco, Cleveland dan Chicago, juga memperbaiki rencana kota Washington. Nilai kota-kota Amerika telah mengangkat rencana-rencana lain untuk ciri lingkungan (landmark), monumen, plaza, lapangan terbuka untuk pesiar, dan jalan-jalan raya besar. Bangunan-bangunan utama yang diletakkan pada poros jalur jalan merupakan pengaturan yang umum. Rencana Induk merupakan tanda dari sebuah kota yang progresif di Amerika pada permulaan abad ke – 20; kekurangan terdapat pada rencana semacam itu adalah adanya suatu tanda terhentinya pertumbuhan.

Para arsitek dan insinyur bergabung dengan pengacara hukum dan pekerja sosial untuk membentuk kembali kota-kota Amerika. Konsep-konsep dari Geddes telah diminta sesering dimintanya konsep-konsep dari Burnham. Pengaturan wilayah telah dimulai. Undang-Undang perumahan, perpetakan lahan, dan kesehatan umum dibuat. The American City Planning Institute, kemudian menjadi American Institute of Planners, didirikan di Kansas City di 1917 dalam sebuah konsperensi masyarakat ahli yang berkepentingan dengan perencanaan kota. Sejumlah pembaharuan penting dengan cepat dilakukan. Kota New York memberlakukan peraturan tata wilayah yang pertama yang luas guna mengendalikan pemakaian lahan, ketinggian dan kelompok bangunan.

B. FENOMENA METROPOLITAN

Beberapa fenomena yang terjadi di Kota-Kota Metropolitan dan Fenomana Kota Metropolitan itu sendiri di dunia ini digambarkan, sebagai berikut :

1. Fenomena Pertumbuhan Metropolitan di Dunia
2. Fenomena Metropolitan di Kawasan Persisir

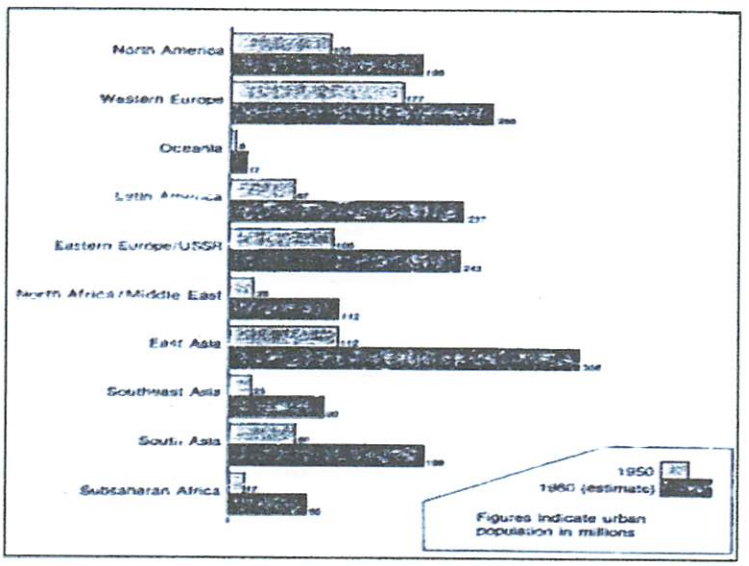
1. Fenomena Pertumbuhan Metropolitan di Dunia

Menurut Pusat kajian PBB[2] mengenai Pemukiman, disebutkan bahwa sampai dengan tahun 2030, penduduk dunia yang tinggal di perkotaan akan mencapai 60% dan sebagian besar jumlah tersebut akan berada di negara-negara berkembang. Pada tahun 2015, diperkirakan terdapat 153 dari 358 kota di dunia yang memiliki 1 juta penghuni lebih berada di Asia, sedangkan 27 mega-kota yang melebihi 10 juta, 15 berada di Asia. Lebih lanjut laporan mengindikasikan bahwa jika pembangunan tetap dilakukan secara tidak teratur dan tidak terencana, maka masa depan pemukiman di negara-negara berkembang akan suram dan hal

---

[2] Permanent Mission of The Republic of Indonesia to The United Nations. No.120/HMS/VI/01 Press Release . 325 East 38th Street, New York. NY 10016. Tel. 212-972-833. Fax. 212-972-9730. www.indonesiamission-ny.org. New York, 5 Juni 2001. Sidang Khusus Majelis Umum PBB ke-25 :. 6-8 Juni 2001. New York. mengenai Pemukiman "*United Nations on Human Settlements/Habitat II*

ini berdampak negatif terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat. Laporan juga mengatakan bahwa globalisasi telah berdampak pada peningkatan kemiskian di pemukiman perkotaan maupun pedesaan serta peningkatan daerah kumuh di perkotaan. Lebih lanjut disebutkan ada 5 prioritas kebijakan yang patut diangkat bagi komitmen internasional yaitu pemerintah kota yang lebih baik (*urban govennance*); hak-hak perumahan (*housing rights*); pelayanan jasa perkotaan (*basic urban services*); keselamatan perkotaan (*urban safety*); proses perkotaan yang berkelanjutan (*sustainable urban processes*).



Gambar 3.3. Urban Population in The World

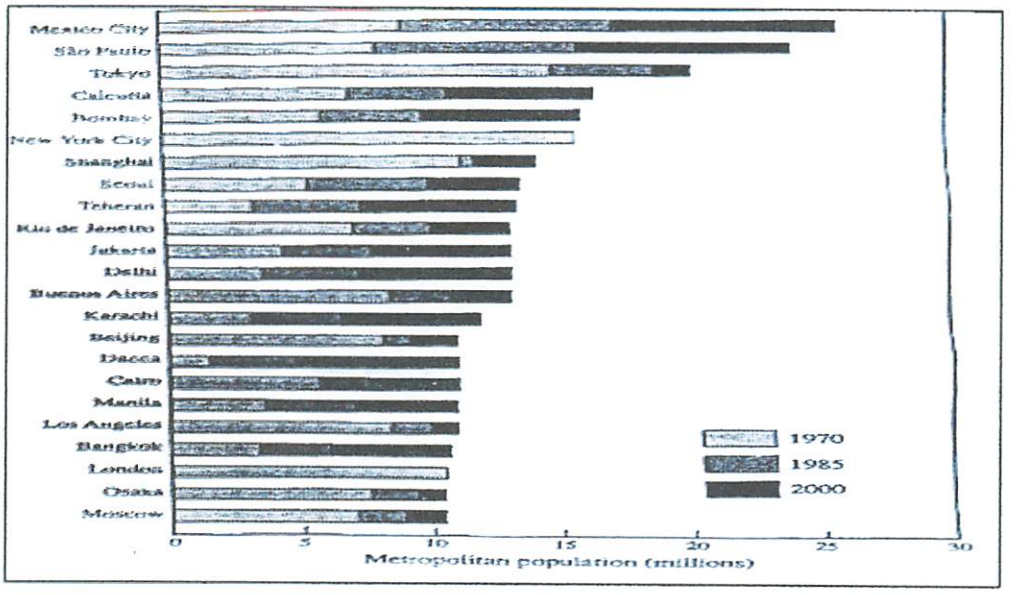
Fakta Urbanisasi Kota Metropolitan di Negara Maju (Amerika Serikat)

- Kebanyakan populasi tinggal di area perkotaan. Tiga dari empat populasi di Amerika Serikat tinggal di perkotaan dan seperempatnya tinggal di pedesaan.
- Sebagian kecil populasi tinggal di pusat kota dan sebagian besar mereka tinggal di pinggiran kota.
- Lebih dari setengah penduduk Amerika tinggal di Area Metropolitan yang besar, dimana populasinya lebih dari 1 juta. Terdapat 39 metropolitan area yang memiliki populasi lebih dari 1 juta tersebut

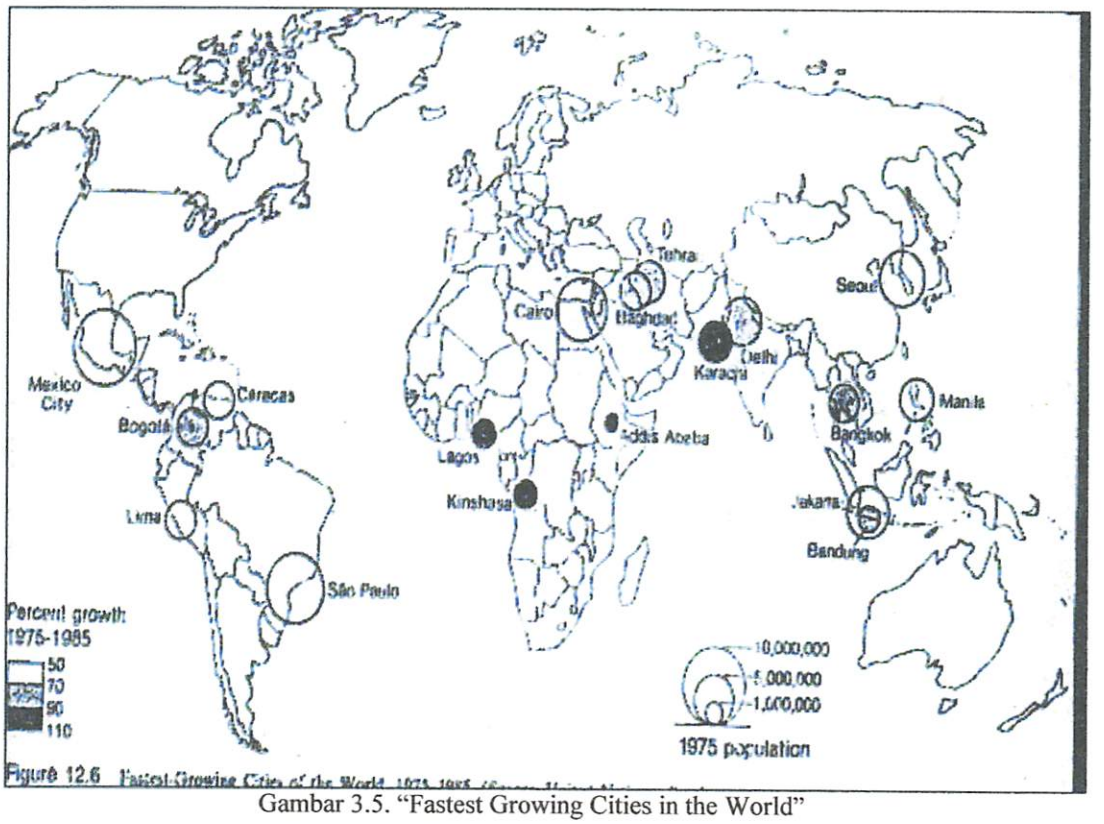
- Amerika Serikat memiliki populasi yang bergerak. Menurut Sensu 1990, mendekat setengah populasi telah pindah ke rumah barunya dalam waktu 5 tahun terakhir. Kebanyakan pindah dalam komunitas itu sendiri atau masih dalam area metropolitan yang sama.
- Beberapa perkotaan mulai kehilangan penduduknya dan mengalami penyusutan, bahkan ada yang hampir berkurang hingga 50% dari total populasinya dalam 40 tahun terakhir. Sejak 1950, Detroit mengalami penyusutanhampir setengah dari populasinya. Antara 1980 dan 1990, kota-kota berikut menjadi lebih kecil lagi : Pittsburgh (-12.8 percent), St. Louis (-12.4 percent), Cleveland (-11.9 percent), New Orleans (-10.9 percent), Buffalo, (-8.3 percent), Chicago (-7.4 percent), and Atlanta (-7.3 percent). Kota-kota yang mengecil lainnya, termasuk : Philadelphia, Baltimore, Washington, D.C., Toledo, Cincinnati, Denver, Memphis, and Kansas City
- Beberapa kota lain tumbuh dengan pesatnya, bahkan ada yang hampir tumbuh diatas rata-rata pertumbuhan lebih besar dari 50%. Diantara 1980 dan 1990, California, tumbuh 62.9 %, dan Virginia Beach, Virginia, tumbuh 49.9 %. Fresno, Kota-kota lain yang tumbuha dengan cepat meliputi San Diego (26.8 %) dan San Jose (24.3 %), California; Phoenix (24.5 %) dan Tucson (22.6 %), Arizona; Austin (34.6 %) dan El Paso (21.2 %), Texas; dan Charlotte, North Carolina (25.5 %).
- Kawasan pinggiran kota berubah, tidak lagi menjadi dormitary/ asrama tidur bagi mereka yang bekerja di kota. Kebanyakan pekerjaan di kawasan metropolitan berada di pinggiran kota.
- Pusat kota berubah, masyarakat miskin yang kebanyakan minoritas, terkonsentrasi di kawasan dalam kota. Pekerjaan-pekerjaan, toko-toko, dan jasa hiburan telah meninggalkan pusat kota untuk pindah ke pinggiran kota, yang berkompetisi dengan pusat kota.
- Banyak kelompok miskin/ kurang mampu diperkotaan yang bergantung pada transportasi umum memiliki akses terbatas menuju ke kawasan pinggiran dimana pekerjaan berada. Di Detroit, contohnya, sekitar 40 %

dari populasi kota tidak memiliki mobil, dimana kebanyakan atau mayoritas pekerjaan berada dikawasan pinggiran.

- Di tahun 1990, Rata-rata kemiskinan di pusat-pusat kota Amerika Serikat adalah 18%. Lebih dari 26% anak-anak di perkotaan tinggal atau hidup dalam kemiskinan.
- Di 1990, ¼ imigran berasal dari Central America (lebih dari 1/5 penduduk asing amerika yang lahir berasal dari Mexico), ¼ yang lain berasal dari Asia, dan 1/5 berasal dari Europe. 1/10 berasal dari the Caribbean, dan 1/20 dari Africa.
- Perpindahan penduduk meningkatkan keanekaragaman kota. Pada tahuan 1990, 4/10 penghuni kota New York City yang berumur lebih dari 5 tahun berbicara dalam bahasa selain bahasa Inggirs dirumah mereka. In the borough of Queens, 1/3 penghuni dilahirkan di luar Amerika Serikat, setidaknya 112 negara yang berbeda. Di beberapa kota, seperti Miami dan Union City, New Jersey, terdapat lebih banyak orang asing dari pada penduduk asli Amerika. Setengah populasi Santa Ana, California, adalah orang asing, hampir 2/3 dari mereka datang selama era tahun 1980an.



Gambar 3.4. Metropolitan Population

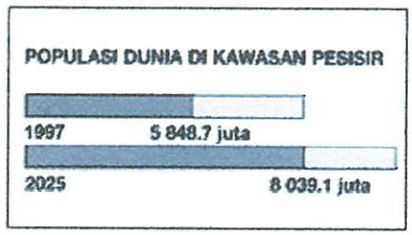


Gambar 3.5. "Fastest Growing Cities in the World"

2. Fenomena Metropolitan di Kawasan Persisir

Peranan Pentingnya Kawasan Pesisir

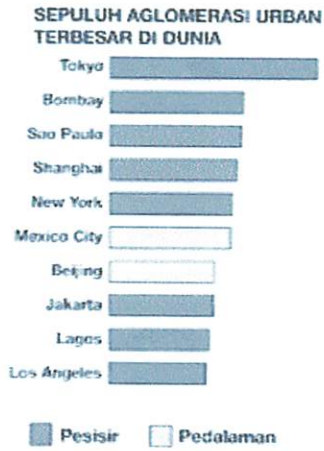
- Sebagai tempat bertemunya pendatang dari berbagai daerah, kawasan pesisir menjadi mosaik sosial dan budaya.
- Ekosistem yang paling beragam, rumit dan produktif sebagian besar terletak di kawasan pesisir.
- Kawasan pesisir sangat penting peranannya dalam menjamin pengadaan pangan dunia. Pulau-pulau – yang secara keseluruhan dapat dianggap sebagai kawasan pesisir – menumbuhkan dan menjaga keunikan sosial, budaya dan ekologi.
- Negara-negara Kepulauan Kecil yang Sedang Berkembang memiliki sumberdaya yang sangat terbatas merupakan contoh dari cara hidup dalam lingkungan yang terbatas tetapi terbuka terhadap globalisasi.



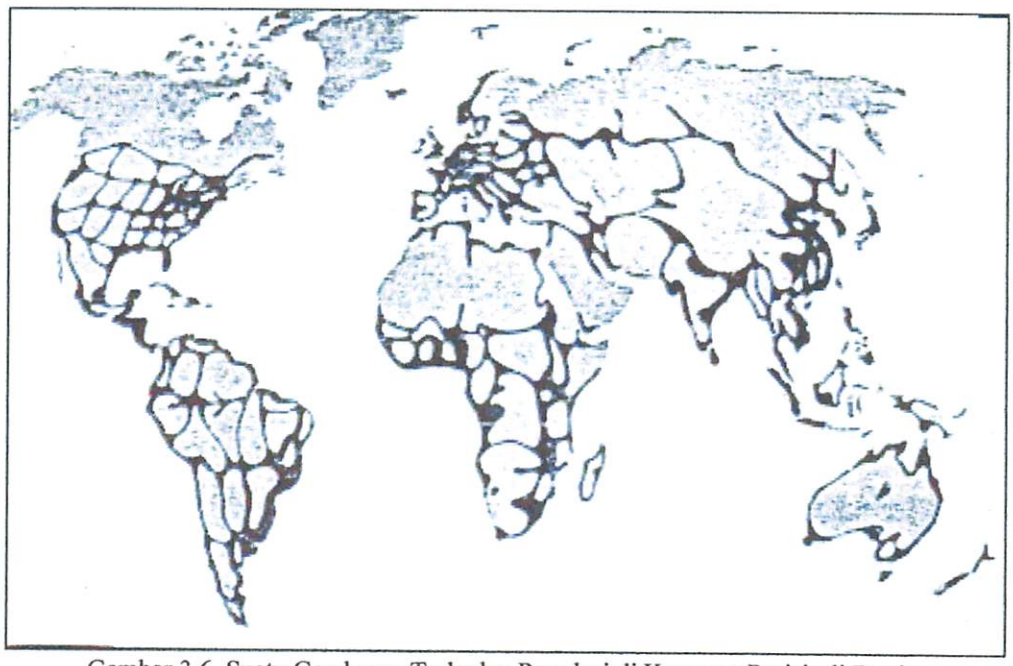
Permukiman Pesisir / Pantai

Friksi dan ketidak seimbangan

- Sekitar 60% dari populasi dunia berdiam di kawasan selebar 60 km dari pantai dan diperkirakan akan meningkat menjadi 75% pada tahun 2025.
- Dari 23 megapolitan di dunia 16 diantaranya terletak di kawasan pesisir.
- Meningkatnya persaingan untuk memperoleh sumberdaya alam yang semakin langka dan melebarnya jurang antara yang kaya dengan yang miskin menjadikan kawasan pesisir berpotensi sebagai arena konflik.
- Pariwisata sebagai industri dengan laju pertumbuhan tertinggi di dunia telah menimbulkan tekanan berat terhadap penduduk di kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil beserta lingkungannya.
- Bagi masyarakat setempat, pengelolaan sumberdaya pesisir menjadi lebih sulit dengan berkembangnya globalisasi ekonomi dunia.



Sumber : CSI - UNESCO. United Nations. Lingkungan Hidup dan Pembangunan di Kawasan Pesisir dan di Pulau-Pulau Kecil.



Gambar 3.6. Suatu Gambaran Terhadap Populasi di Kawasan Pesisir di Dunia.

C. PERMASALAHAN METROPOLITAN

Krisis perkotaan metropolitan saat ini

a. Pemekaran kota (excessive size)
b. Tingkat kepadatan tinggi (overcrowding)
c. Kekurangan pelayanan kota (shortage of urban service)
d. Pemukiman liar dan kumuh (slums and squatter settlements)
e. Tekanan lalu-lintas (traffic congestion)
f. Kekurangan tanggung jawab sosial (lack of social resposibility)
g. Ketenagakerjaan dan pengangguran (unemployment-underemployment)
h. Isu sosial dan ras (Racial and social issues)
i. Modernisasi vs baratisasi (westernization vz modernization)
j. Penurunan lingkungan (environment degradation)
k. Perluasan kota dan hilangnya tanah pertanian (urban expansion and loss of agricultural land)

Penggusuran terhadap pemukiman informal (pemukiman yang dibangun sendiri oleh rakyat) telah menjadi salah satu penyebab utama kemiskinan di perkotaan dan menjadi masalah terpenting di milenium ini. Di Asia sepanjang tahun 2001 dan 2002, 1,8 juta manusia kehilangan tempat tinggal akibat penggusuran, dan sebanyak 3,9 juta nyawa terancam menjadi korban berikutnya. Beberapa Penyebab Utama dari Penggusuran tersebut, adalah :

a. **Meningkatnya urbanisasi:** Dulu, pemukiman informal diperbolehkan hadir di kota-kota berdasarkan kesepakatan saling membutuhkan. Namun, ketika laju urbanisasi kian cepat dan semakin banyak orang dan investasi mengalir ke kota-kota, pemukiman informal tidak lagi dapat diterima karena dunia formal semakin menguasai ruang yang mereka duduki untuk pembangunan. Penguasaan lahan untuk pembangunan ini kian menjadi-jadi, hingga penggusuran terjadi sedikit demi sedikit. Penggusuran mencapai puncaknya ketika muncul globalisasi, spekulasi dan adanya modal keuangan internasional yang tidak terbatas, dan akibatnya, pertentangan antara sektor formal dan informal kian meruncing.

b. **Mega Proyek (Pembangunan) infrastuktur** yang dibiayai oleh lembaga-lembaga donor pembangunan internasional atau kerjasama antara pengusaha lokal dan perusahaan internasional menyebabkan maraknya penggusuran di Asia. Proyek-proyek itu terus berjalan, meski sebagian besar proyek ini tidak digagas secara matang, digelembungkan nilai kontraknya (mark up), dan tidak terlalu berguna untuk masyarakat, kelompok masyarakat (LSM) dan warga negara yang akan menanggung biayanya.

c. **Politisasi Tanah:** kongkalingkong antara kontraktor/pengembang, birokrat, dan politisi tengah berusaha menyingkirkan orang-orang miskin dari lokasi yang bernilai tinggi, acapkali disertai dengan pelanggaran prosedur dan hukum. Di tempat itu biasanya akan dibangun perumahan mewah atau lahan komersial lainnya. Kongkalingkong ini juga sering memanipulasi berbagai rancangan proyek pembangunan yang akan menyebabkan penggusuran, sehingga memudahkan penggunaan lahan sesuai tujuan mereka. Pihak pengembang mendanai partai politik dan kandidat-kandidatnya untuk pemilu tingkat nasional, provinsi dan kabupaten, dan dengan demikian memberi ruang pada mereka untuk mempengaruhi lorong-lorong kekuasaan. Para politisi memanipulasi sejarah tanah, menguasai tanah yang menjadi sengketa, mempengaruhi dan mengotak-atik perencanaan kota yang dirasa bertentangan dengan kepentingan mereka.

d. **Tidak adanya hukum yang melindungi masyarakat** dan menjamin hak bertempat tinggal atau kurangnya aturan tentang prosedur penerapan hukum itu di sebagian besar negara Asia. Meski hukum yang baik itu ada, pelanggaran terhadap hukum itu tetap ditolerir karena senjangnya hubungan kekuasaan yang dibangun oleh komunitas miskin dengan lobi-lobi politik yang dibangun oleh tiga sekawan: pengembang-birokrat-politikus.

Penyediaan permukiman dan peningkatan pelayanannya menjadi kendala yang cukup berarti bagi pengembangan perkotaan dewasa ini. Banyak kasus yang menjadikan kawasan perkotaan menjadi kurang layak untuk dijadikan tempat tinggal, bahkan beberapa aktivitas-pun harus dipindah lokasinya. Masalah sebenarnya dari pusat-pusat kota adalah :

a. Skala pelayanan dan ukurannya. Keterbatasan tingkat pelayanan kota
b. Ketidakmampuan mereka untuk memerintah dan mengelola skala besar pada populasi yang yang luas dalam kepadatan, kemacetan dan tekanan, keributan, populasi udara dan air.
c. Ketidakaman Dan Ketidakpastian
d. Pola kota terpecah yang sulit diduga.
e. Perpindahan dari pusat kota kekawasan pinggiran.
f. Permasalahan perkotaan tekanan tekanan penduduk.
g. Penurunan kualitas infrastruktur dan lingkungan.
h. Pembangunan permukiman belum dapat mengakomodasikan pertumbuhan penduduk. Kurangnya rumah yang terjangkau daya beli masyarakat.
i. Pertumbuhan permukiman baru tanpa diikuti penyediaan pelayanannya.
j. Kemerosotan kehidupan sosial budaya kota. Meningkatnya kemiskinan, kriminalitas dan anak jalanan di perkotaan. Kemerosotan lingkungan kota

Tantangan Pembangunan dan Pengembangan Perkotaan Metropolitan

a. Tingkat perolehan fungsi lahan yang sangat tinggi
b. Laju pertumbuhan infrastruktur lebih lambat dari pada laju pertumbuhan kendaraan
c. Resiko kesenjangan social tinggi
d. Menghambat produktivitas kota.
e. Mahalnya lahan kota, memperkecil peluang masyarakat marjinal mendapatkan pelayanan hunian yang memadai
f. Lebih dari 60% penduduk Indonesia di perkotaan

g. Lahan pertanian menyempit, penyediaan pangan akan menjadi masalah jangka panjang yang paling menantang.

Permasalahan perkotaan saat ini secara umum yang menjadi kota baru sebagai alternatif pemecahannya, yaitu :

a. Kota tidak lagi terbentuk mengikuti suatu pola atau struktur yang secara sosial dan kolektif bisa difahami, tapi cenderung berkembang mengikuti pola yang sulit untuk diduga dan terpecah (fragmented).
b. Permukiman yang ada terus membesar dan memadat seiring dengan pertumbuhan penduduk dan pertambahan permukiman baru / pembangunan kawasan dalam skala besar tanpa dapat diikuti penyediaan pelayanan yang sesuai kapasitasnya.
c. Pengadaan rumah oleh perorangan dan tak terorganisasikan menumbuhkan permukiman yang tidak jelas strukturnya, menyulitkan pengadaan prasarana, dan tidak efisien dalam pemanfaatan sumberdaya

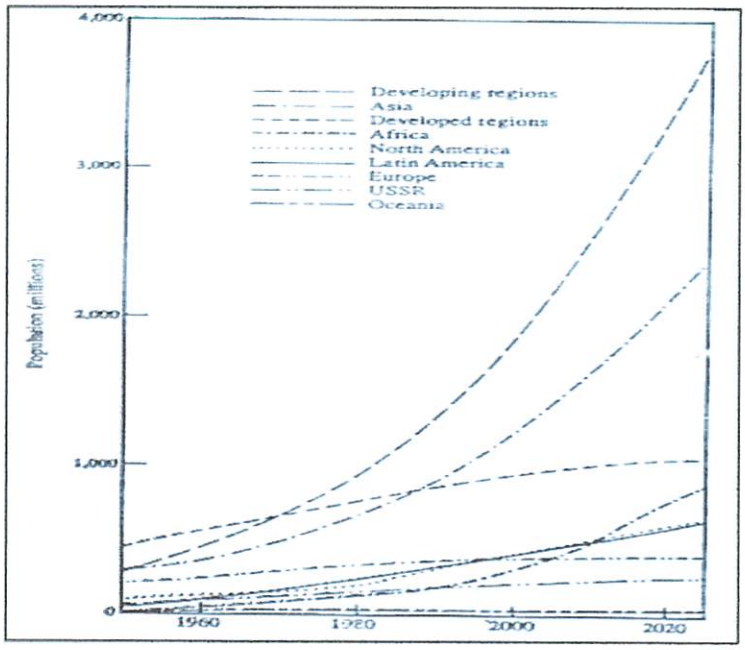
D. KONDISI METROPOLITAN SAAT INI

1. Penduduk Metropolitan

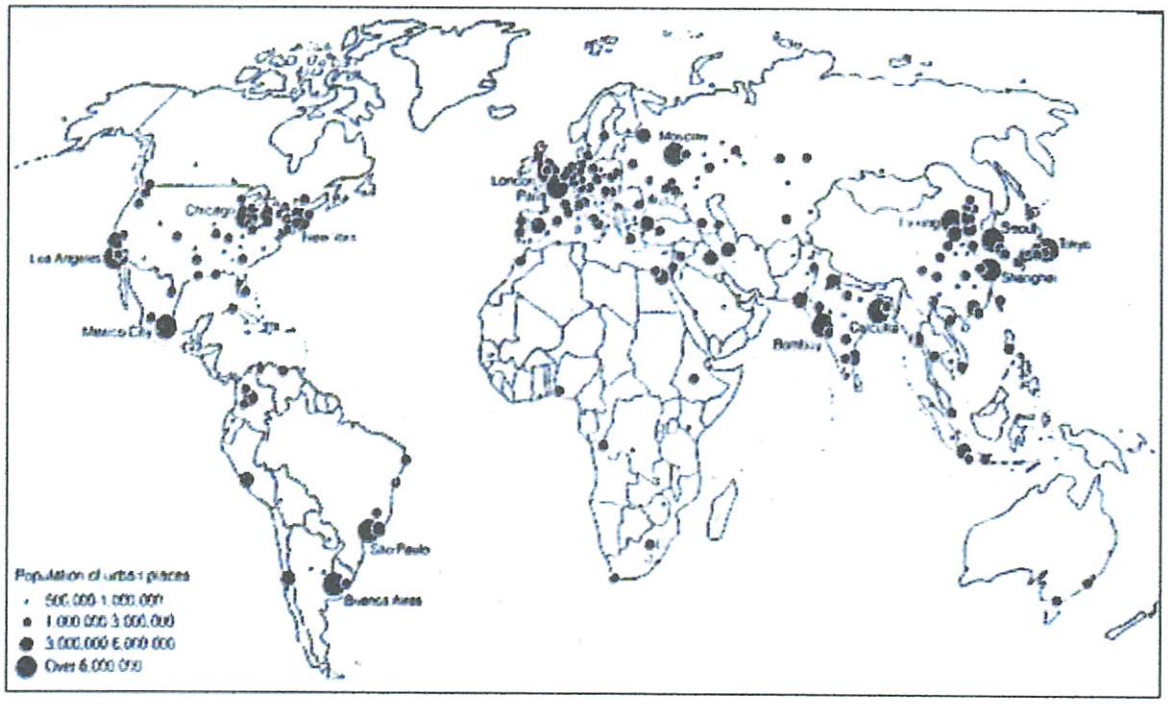
Peningkatan Populasi Perkotaan di Dunia Merupakan Fenomena Kota-Kota Metropolitan, yang cenderung meningkat pesat pada negara-negara yang sedang berkembang, atau negara-negara yang menjadikan industrialisasi sebagai faktor utama dalam pertumbuhan wilayahnya.

Tabel 3.2. Pergesaran Posisi Penduduk Dunia

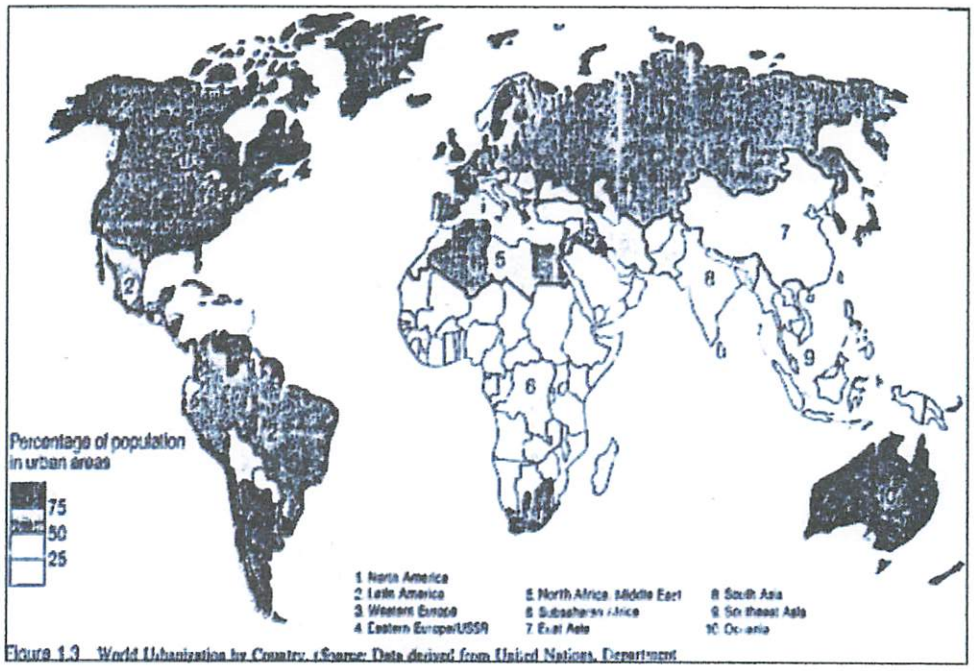
Jiwa (juta)	Kota Tahun 1975	Kota Tahun 2000	Jiwa (juta)
19,8	New York/ New Jersey Timur Laut (Amerika Utara)	Mexico City (Amerika Latin)	31,0
17,7	Tokyo/ Yokohama (Asia)	Sao Paulo (Amerika Selatan)	25,8
11,9	Mexico City (Amerika Latin)	Tokyo/ Yokohama (Asia)	24,2
11,6	Shanghai (Asia)	New York/ New Jersey Timur Laut (Amerika Utara)	22,8
10,8	Los Angles/ Long Beach (Amerika Utara)	Shanghai (Asia)	22,7
10,7	Sao Paulo (Amerika Selatan)	Beijing (Asia)	19,9
10,4	London (Eropa)	Rio de Jeneiro (Amerika Selatan)	19,0
9,3	Bombay Raya (Asia)	Bombay Raya (Asia)	17,1
9,3	Rhine/ Rhur (Eropa)	Kalkuta (Asia)	16,7
9,2	Paris (Eropa)	Jakarta (Asia)	16,6
120.7	Jumlah	Jumlah	215,8



Gabar 3.7. urban population trends



Gambar 3.8. World Urban Population

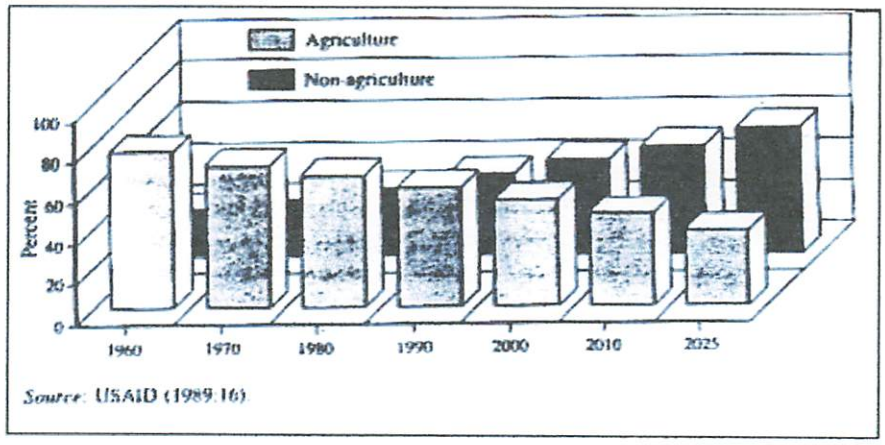


Gambar 3.9. World Population in Urban Areas

2. Ekonomi Metropolitan

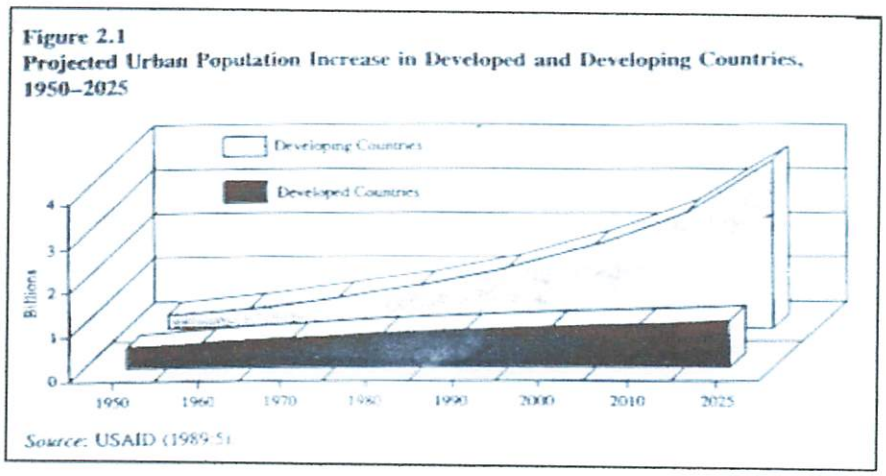
Sebagian besar Metropolitan di Dunia, adalah "*non agriculture region*", namun negara dimana metropolitan tersebut berada ada yang masih berupa Agriculture dan Non Agrgriculture.

Gambar 3.10. Economic of Agriculture - Non Agriculture



Disini terlihat bahwa negara non agriculture memiliki perekonomian yang meningkat lebih baik dibanding negara-negara agriculture

Gambar 3.11. Projected Urban Population in developed and developing countries 1950-2025



Namun dalam kondisi yang sebaliknya grafik pertumbuhan penduduk di negara-negara sedang berkembang meningkat jauh lebih cepat dibanding negara-negara maju. Gambar berikut menunjukkan bahwa di Negara seperti Indonesia, dimana pertumbuhan penduduknya yang tinggi merupakan hal yang wajar, seiring dengan berkembangnya perekonomian negara, prosentase laju pertumbuhan penduduk pun akan menurun.

3. Hunian Metropolitan

Di Amerika Serikat, menurutnya perkembangan kota yang menyebar yang disebut suburbanisasi itu merupakan permasalahan serius masyarakat saat ini. Dan ini akan menjadi persoalan lebih serius untuk Indonesia dimana dana pemerintah lokal untuk pengelolaan kota yang jauh lebih sedikit di bandingkan kota-kota Amerika.

Pusat-pusat kota yang padat dan penuh kehidupan yang heterogen telah ditinggalkan. Dampak buruk pertumbuhan kota melebar ala Amerika Serikat yang sekarang terulang di Jabotabek dan kota besar Indonesia lainnya telah banyak dibicarakan baik dari segi rusaknya ruang kota, segregasi sosial, mahalnya infrastruktur, spekulasi tanah, pemborosan energi maupun kerusakan lingkungan yang luar biasa.Di lain pihak, kecenderungan menyebar (sprawling) dengan segala permasalahannya ini terus berlangsung dan melanda hampir semua kota besar kita. Yang mengkhawatirkan, banyak masyarakat luas, termasuk sebagian arsitek,

perencana kota, birokrat, dan pengembang yang menganggap pengembangan jenis ini merupakan satu-satunya pilihan.

Saat ini kota-kota di Amerika Serikat, yang terinspirasi kota-kota Eropa yang padat, dengan susah payah tengah berupaya mengendalikan pertumbuhan menyebar itu dengan menerapkan berbagai perangkat pengendali pembangunan dan berbagai bentuk insentif dan disinsentif. Saat ini mereka berusaha menawarkan pengembangan yang lebih kompak berdasarkan pada integrasi tata guna lahan, infrastruktur, sistem transportasi dan ruang terbuka. Mereka menyebutnya smart growth. Ini menyiratkan pertumbuhan kota tidak bisa ditahan, yang penting bagaimana pertumbuhan itu dikendalikan dengan cerdas.

Salah satu usaha yang sedang gencar dilakukan untuk mengatasi persoalan ini adalah menawarkan bentuk perumahan yang lebih kompak dan dan kepadatan lebih tinggi yang biasanya didukung oleh sarana transportasi publik yang baik. Kenapa perumahan ? Karena perumahan merupakan komponen terbesar sebuah kota, sehingga pengendalian pada perumahan akan secara signifikan mempengaruhi kualitas ruang dan kualitas suatu komunitas kota[3]

4. Transportasi Metropolitan

Pembahasan Transportasi Metropolitan berikut akan lebih menunjukkan, bagaimana sebuah pilihan moda transportasi massal, dipilih dan digunakan secara efisien di beberapa negara.

(Lihat di Lampiran)

5. Interkoneksi Sistem Kota-Kota Metropolitan

Kota-Kota Metropolitan memiliki struktur kotanya, yang tentunya berbeda dengan struktur kota-kota secara reguler, Kota Metropolitan memiliki struktur internal kota dan struktur eksternal kota.

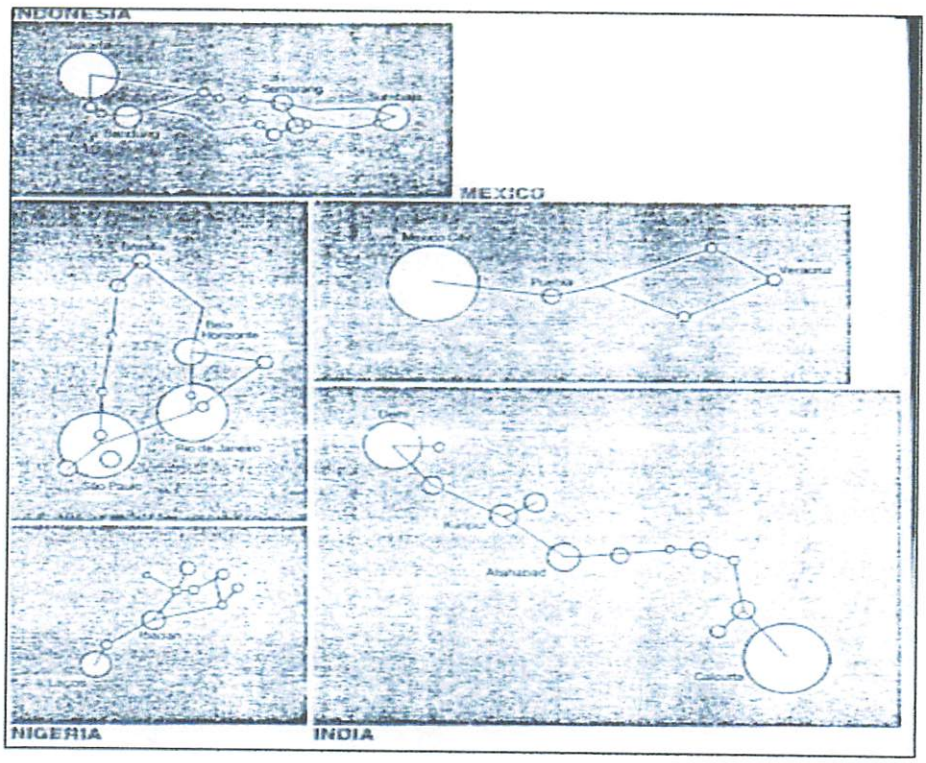
---

[3] Hunian kompak dan berkepadatan tinggi Alternatif yang Terlupakan ? Kompas, Minggu 25 Februari 2001

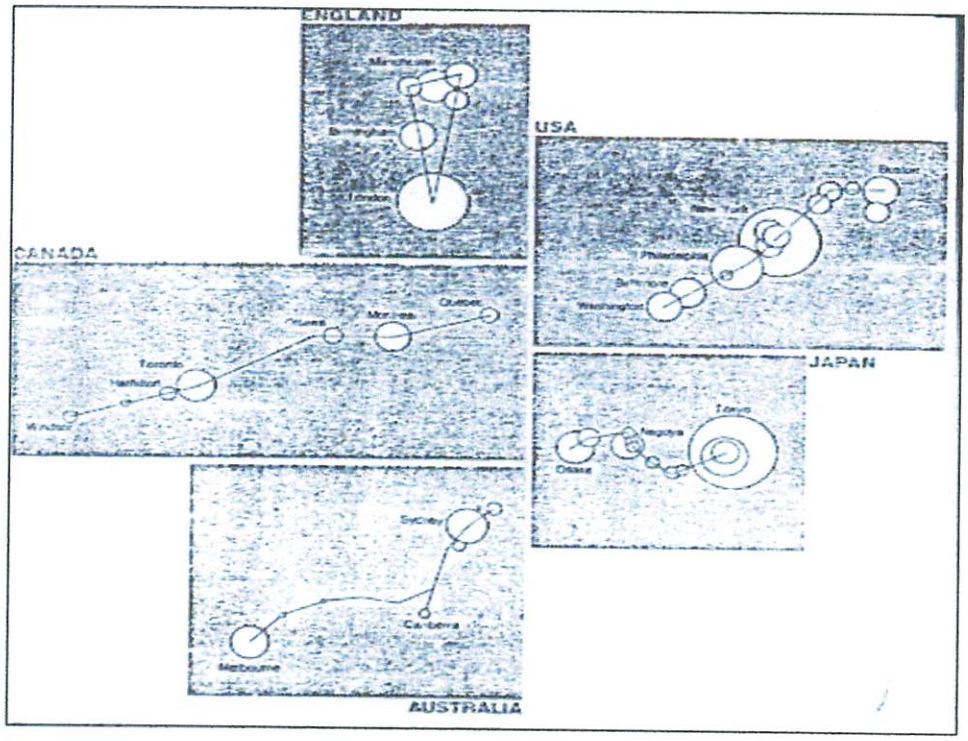
Struktutr Internal Kota merupakan struktur kota metropolitan itu sendiri dengan wilayah penyangganya. Terdapat perbedaan antara Kota Induk dan bagian periferi.

Sedangkan yang dimaksud dengan Struktur eksternal, adalah hubungan sistem kota-kota metropolitan dengan kota-kota metropolitan lainnya dalam suatu wilayah negara yang sama, untuk suatu kepentingan tertentu, pola aliran uang, pola aliran barang, pola subsidi, pola pemerintahan, dan masih banyak hal yang terkait dalam Interkoneksi Sistem Kota-Kota Metropolitan.

Pada gambar dibawah menunjukkan bagaimana Kota Jakarta – Kota Semarang – Kota Surabaya – Kota Bandung, saling berhubungan satu sama lain.



Gambar 3.12. Interkoneksi Sistem Kota-Kota Metropolitan di Asia-Afrika



Gambar 3.13. Interkoneksi Sistem Kota-Kota Metropolitan di Amerika dan Eropa

E. KOTA-KOTA METROPOLITAN DUNIA

Beberapa gambaran mengenai Kota-Kota Metropolitan di dunia disajikan, dalam rangka untuk melihat beberapa persamaan dan perbedaan, seperti yang dijelaskan dalam pembahasan sebelumnya.

1. Metropolitan di Eropa
2. Metropolitan di Asia
3. Metropolitan di Amerika Serikat

Kecenderungan tumbuh dan berkembangnya Metropolitan Area di beberapa negara meskipun memiliki motivasi yang berbedam, namun berkarakter hampir sama, dan permasalahannya yang dihadapinya pun akan serupa dan terulang kembali di negara-negara sedang berkembang, seperti di Indonesia.

3.1.7. Pengembangan Kota Baru di Dunia

Pembahasan dalam sub bab pengembangan kota-kota baru di dunia ditulis dalam beberapa tahapan untuk memudahkan alur sejarah, dan disertai beberapa fakta dalam lampiran data, berikut adalah tahapannya :

1. Urutan Sejarah Berdirinya Kota-Kota Baru
2. Fenomena Kota Baru
3. Kota-Kota Baru di Dunia.

A. Sejarah Berdirinya Kota-Kota Baru

1. Revolusi Industri

Dimulai dengan penemuan mesin uap pada tahun 1769. Di dukung oleh suatu filosofi perusahaan-perusahaan swasta, tercermin di dalam tulisan-tulisan karya Adam Smith, antara lain, suatu perioda industrialisasi yang intensif tengah berlangsung dengan lancar pada permulaan abad ke sembilan belas. Beberapa hal pokok dari era ini adalah :

- Transportasi merupakan kunci menuju industrialisasi.
- Adanya "journey to work", perjalanan ke tempat kerja.
- Berkembanganya kota ke daerah pinggiran
- Revolusi industri ini juga menciptakan gerakan kearah suburban yang dimungkinkan oleh sistem-sistem jalan dan kereta api kota yang telah disempurnakan.

2. Gerakan Reformasi

Sedemikian cepatnya perkembangan kota-kota dan masalah-masalah industrialisasi dimana sejumlah gerakan reformasi telah muncul pada akhir abad ke-19. Undang-Undang Kesehatan mnciptakan adanya standar untuk perumahan.Akhir tahun 1800an, model-model unit-unit perumahan telah dibangun oleh pemerintah Inggris, Perancis, Jerman, Austria dan Amerika Serikat memulai percobaan dengan tata wilayah guna mengendalikan tata guna lahan dan ketinggian didalam kota-kota.Menjadi sangat jelas pada permulaan abad 20, dimana infrastruktur kota-kota, penyediaan air, pengangkutan dan jalan-jalan,

seperti juga pada pelayanan kesehatan dan sanitasi, akan harus direncanakan dan dibangun oleh pemerintah kota-kota itu sendiri.Para pelopor perencanaan kota yang agak romantik berkembang di akhir abad ke-19. Merupakan gerakan anti revoluasi industri, gerakan utopis yang anti kota. Beberapa dari yang paling awal melibatkan skema-skema perumahan kooperatif, seperti rencana awal untuk New Lanark di Inggris oleh Robert Owen. Lainnya bersifat filosofik, seperti rencana J.S. Bucingham untuk sebuah komunitas penentang minuman keras.

Para raksasa revolusi industri, mungkin karena kesalahan atau noblesse oblige, atau mungkin karena kepentingan sosial, telah menciptakan sejumlah kota-kota baru.

- Sir Titus Salt, Saltaire City, 3.000 orang pekerja dari pabrik teksttil.
- Keluarga Krupp, Essen Jerman, pabrik senjata dan mesiu.
- George Cadbury, dari Birmingham ke Kota Baru Bournemouth, Inggris, pabrik coklat, di tahun 1894.

3. Garden City

Sir Ebeneser Howard, dilahirkan tahun 1850 di London dan beremigrasi ke Amerika Serikat pada usia 21 tahun, untuk mencoba membuka usaha perkebunan di Nebraska. Gagal di usaha ini, ia bekerja untuk sementara di sebuah kantor di Chicago dan kemudian kembali ke London di tahun 1876. Suatu hal yang agak aneh ia menjadi seorang ahli steno dan penemu. Di tahun 1898 ia menerbitkan sebuah buku berjudul To-morrow : A Peacefull Path to Social Reform, ia mengusulkan kota taman sebagai suatu pemecahan untuk masalah-masalah perencanaan perkotaan. Ia ingin memerangi kesesakan dan kemacetan kota-kota industri oleh pembangunan kota-kota taman di luar daerah-daerah yang dibangun sehingga masyarakat dapat "kembali ke alam".

Dalam suatu program perencanaan kota yang sistematik, kota-kota taman dapat dipergunakan untuk mencegah kota-kota besar, seperti London, dari kemungkinan menjadi lebih macet lagi. Terdapat 4 komponen penemuan Howard yang utama:

1. Semua lahan, sekitar 1.000 acre, akan dimiliki secara tunggal dalam sebuah perseroan publik.

2. Penduduk dan pembangunan akan dibuat bertahap sampai sejumlah maksimum 30.000 orang ditampung.
3. Suatu jalur hijau seluas 5.000 acre terdiri dari lahan pertanian akan mengitari kota.
4. Akan terdapat suatu campuran tataguna-tataguna lahan agar menjamin swa-daya sosial dan ekonomi.

Buku karangan howard ditulis ulang dengan judul Garden Cities of Tommorow pada tahun 1902. Buku karangan Howard memperoleh banyak pengikut. Tahun 1899 sebuah perkumpulan Kota Taman (***Garden City Association***) didirikan, tahun 1903 perkumpulan itu membentuk sebuah perusahaan semacam perseroan terbatas sekarang yang unik untuk membangun Letchworth.

Mengikuti skema Howard, Letchworth tumbuh menjadi komunitas berpenduduk 15.000 orang dengan toko, industri diatas lahan seluas 4.500 acre. Singkatnya sesudah itu, perusahaan-perusahaan lainmembangun Welwyn, yang dengan cepat mencapai penduduk 10.000 orang. Kedua kota baru ini ;

- berada dalam jarak 33 mil dari London, namun kota-kota ini menjadi dapat berdiri sendiri (mampu memenuhi kebutuhannya sendiri)
- mampu mengembalikan saham (dan memberikan deviden pada para pemegang sahamnya) dan menanam kembali keuntungan tambahan pada fasilitas-fasilitas komunita (pelayanan umum)

Keduanya memberikan gambaran praktis tentang perkembangan kebijakan perkotaan nasional di Inggris, selama bertahuntahun setelah PD II, Inggris menggunakan konsep jalur hijau, kota taman dan perusahaan komunal didalam membangun serangkian kota-kota baru, sebagai upaya untuk mengendalikan pertumbuhan kota. Kebanyakan kota-kota tersebut mengitari London.

B. Fenomena Kota Baru

Sebagai Inovasi pemecahan masalah permukiman di kota-kota padat industri Penghambat perpindahan penduduk pedesaan ke kota besar, sebagai " A Concept of Town Counter Magnet ".

"The true contemporary New Town, originally called the Garden City movement, was started in the beginning of the 20th century by an Englishman, Sir Ebenezer Howard (1850-1928), who first put forward the concept of New Towns as an instrument to improve man's evironment.Dasar falsafah :

- Bagian-bagian kota merupakan suatu organisme berkaitan satu sama lain
- Pembatasan fungsional, setiap perkembangan mempunyai kaitan dengan perkembangan kota secara keseluruhan.
- Mengembalikan manusia pada lingkungan permukiman yang manusiawi
- Meningkatkan kualitas kehidupan secara bermasyarakat dan ekonomis

Pada dasarnya, besaran atau ukuran kota sangat ditentukan oleh ukuran penduduknya. Penentuan besaran penduduk ini dilandaskan pada ukuran optimum atau optimum size kota. Prinsip optimasi, yaitu dengan dasar anggapan, bahwa perlu ada batas jumlah penduduk terkecil yang masih dapat dipertimbangkan sebagai kaidah pemerataan dan efisiensi dari berbagai upaya pengadaan bagi kebutuhan kota tersebut.

C. Kota-Kota Baru di Dunia

Gambaran jenis, jarak fisik dari kota lain dan keadaan kependudukan serta ketergantungan penduduk berdasarkan studi banding pada beberapa kota baru dapat dilihat pada tabel. Alasan membangun kota baru di beberapa negara

1. Membuat ibukota baru (Candigarh, India; Canberra, Australia; Islamabad, Pakistan; Brasillia, Brazil).
2. Mendistribusikan kembali atau pemerataan populasi (Isarael dan Belanda).
3. Pemanfaatan Sumber Daya Alam (Australia dan Canada).
4. Pengembangan Metropolitan atau pengembangan daerah agraris / pertanian (Inggris dan Belanda)
5. Menampung pengelompokan kota (Perancis dan Inggris)
6. Untuk penyediaan perumahan (Amerika dan Swedia)

7. Meningkatkan kualitas dari lingkungan atau transportasi (Perancis dan Kerajaan Inggris Raya).
8. Mengurangi tekanan ekonomi di wilayah tertentu (Inggris Raya dan India).
9. Beberapa alasan kompleks yang terkait masalah-masalah sosial dan ekonomi : Kota-kota satelit di seputar kota induk lebih menguntungkan secara finansial.

Tabel 3.3. Pengertian dan Kategorisasi Kota Baru

Sifat Kemampuan Kota Baru	Jenis Kota Baru	Fungsi Kota	Dasar Pengembangan Kota	Letak Geografis
Mandiri	Kota Umum	• Pusat Pemerintahan	• Dikembangkan pada lahan perawan • Dikembangkan dari kota kecil yang telah ada	• Pada wilayah baru • Berjarak > 60 km dari kota besar/ kota menengah lainnya
	Kota Perusahaan	• Kota Industri • Kota Pertambangan • Kota Usaha Hutan	• Dikembangkan pada lahan perawan • Dikembangkan pada permukiman atau kota yang berdekatan dengan kegiatan usaha yang akan dikembangkan. • Terpisah oleh wilayah bukan kota	• Pada wilayah lahan perawan atau pada permukiman atau kota kecil yang telah berkembang dan tumbuh • Pada umumnya berjarak > 60 km dari kota besar atau kota menengah lainnya
	Kota Khusus	• Instalasi militer • Instalasi ketenagaan • Pusat penelitian dan percobaan • Pusat rekreasi (resort) • Permukiman khusus	• Dikembangkan pada lahan perawan / wilayah baru • Dikembangkan dari permukiman atau kota kecil yang telah ada	• Pada wilayah baru atau permukiman/ kota kecil yang ada • Berjarak fisik lebih besar dari 60 km dari kota besar/ kota menengah lainnya • Terpisah oleh wilayah bukan kota
Penunjang	Kota Baru Satelit/ Kota baru di pinggiran luar kota besar	• Perumahan/ permukiman lengkap (dormitary town) • Permukiman berskala besar	• Dikembangkan pada lahan kosong dan luas (minimum 1000 Ha) di pinggiran luar kota	• Wil Pinggiran Luar Kota • Berjarak maksimum 20 km dari kota induk • Terpisah oleh suatu jatur hijau (green belt)
	Kota Baru metropolitan	• Perumahan/ pemukiman berskala besar yang lengkap tetapi kegiatan kerja sebagain besar penduduknya di kota induk	• Peningkatan dan pengembangan permukiman atau kota kecil yang sudah ada di sekitar kota metropolis di wilayah metropolitan	• Permukiman atau kota kecil yang telah ada berjarak sampai 50 km dari kota induk dari kota induk • Terpisah oleh wilayah bukan kota

Tabel 3.4. Gambaran Hasil Studi Banding Beberapa Kota Baru

Kota Baru	Jenis Kota Baru	Jarak fisik dari kota lain/ kota induk (Km)	Jumlah pddk optimal (jiwa)	Prosentase pekerja di kota lain/ kota induk (%)	Prosentase pddk yg menggunakan fasilitas di kota lain (%)
Inggris					
⁘ Basildon	Satelit/	43	80.000	82	62
⁘ Crawley	dormitary	60	62.000	75	21
⁘ *Stevenage*	Satelit/ lengkap	60	60.000	62	15
⁘ Newtown Aycliffe	Satelit Lengkap	82	20.000	2	-
⁘ Cumbernauld	Mandiri	72	100.000	2	-
	Mandiri				
India					
⁘ Chandigarh	Mandiri	80	42.000	2	-
⁘ Durgapur	Mandiri	250	125.000	31	10
⁘ Faridabad	Perusahaan	47	40.000	12	44
⁘ *Jagannathngar*	Satelit	12	60.000	85	92
Jepang					
⁘ *Hino*	Satelit	44	30.000	72	66
⁘ Yakkaichi	Mandiri	40	100.000	10	10
Malaysia					
⁘ *Petaling Jaya*	Satelit	15	70.000	90	65
Hongkong					
⁘ *Tsuen Wan*	Satelit	10	84.000	80	83
Belanda					
⁘ Beverwijk	Metropolitan	30	150.000	32	30
⁘ Emmerloord	Mandiri	90	10.000-12.000	-	2
⁘ Almere	Metropolitan	-	-	-	-
⁘ Zoeteneer	Metropolitan	-	-	-	-
Mexico					
⁘ Bernardio	Industri	130	60.000	10	20
Venezuela					
⁘ Santo Tome de Guyana	Mandiri	850	55.000	-	-

Konsepsi perencanaan kota baru yang dikembangkan di Inggris dan negara Eropa lain, mengemukakan beberapa batasan seperti terlihat di tabel.

Tabel 3.5.

Beberapa Batasan dalam Konsepsi Perencanaan Kota Baru

Yang Dikembangkan di Inggris dan Beberapa Negara Eropa

Konsepsi	Penunjang	Mandiri
Garden City (Ebenzer Howard)		
⁘ Penduduk (jiwa)	20.000-35.000	50.000-80.000
⁘ Ketergantungan pekerjaan ke kota induk/ kota lain (%)	60-80 %	10-25 %
⁘ Ketergantungan fasilitas pelayanan ke kota induk/ lain (%)	75-90 %	5-10 %
⁘ Jarak fisik ke kota induk (Km)	10-20	> 40
Indian New Towns		
⁘ Penduduk (jiwa)	15.000-40.000	40.000-100.000
⁘ Ketergantungan pekerjaan ke kota induk/ kota lain (%)	75	15
⁘ Ketergantungan fasilitas pelayanan ke kota induk/ lain (%)	75	10
⁘ Jarak fisik ke kota induk (Km)	8-20	60
European New Towns/ Contemporary British New Towns		
⁘ Penduduk (jiwa)	20.000-35.000	35.000-100.000
⁘ Jarak fisik ke kota induk (Km)	5-20	100

Di Rusia 800 kota baru telah dikembangkan dalam kaitan pengembangan industri dan pertambangan. Motivasi mendasari perencanaan dan pembangunan kota baru :

a. Penunjang kegiatan usaha (eksploitasi sumber daya alam); pertambangan, perkebunan
b. Pengembangan industri atau kegiatan khusus; Instalasi militer, Instalasi pengairan, Pusat pemerintahan.
c. Pengembangan Lingkungan; wilayah belum berkembang, seperti permukiman transmigrasi

Pengejawantahan konkret konsepsi ini baru dimulai sekitar awal abad–20, dengan didirikannya ;

Tabel 3.6. Kota Baru Generasi I/ Mark I New Town (*J. Ratcliffe, 1978*)

Negara	Tahun	Nama Kota
Inggris	1905	Letchworth Garden City
	1919	Welwyn Garden City
	1947-1948	Crawley
		Hemel Hempstead
		Harlow
		Aycliffe
		East Kilbride
		Peterlee
		Glenrothes
Amerika	1903	Forest Hills Gardens
	1929	Radbrun, New jersey
	1935	Greenbelt, Maryland
	1936	Greendale, Wisconsin
Rusia	1928	Kota Baja Stalink;
		Kota Pertambangan Batu Bara Karabanda
		Kota Pusat Metalurgi Mazintosork
		Kota Baru Industri Komsomolik

Tabel 3.7. Kota Baru Generasi II – Mark II New Town (J. Ratcliffe, 1980)

Negara	Tahun	Nama Kota
Inggris	1950-1955	Corby; Cumbernauld
	1960-1970	Skelmersdale; :Livingstone; Telford; Reditch; Runcorn
Amerika		Washington New Town; Irvine; Milton Keynes; Peterborough; Newtown;
		Northampton; Warrington; central Lancashire; Stonehouse
Belanda	1960-1970	Beverwijk; Emmerloord; Emmen, Randstad, Almere Zoetermeer;
Finlandia		Tapiola
Perancis		Canteleu New Town; Mourenx; Surville, Toulousele Mirail
Jerman		Cologne New Town
Asia	Malaysia	Petaling Jaya
	India	Chandigar
	Pakistan	Islamabad
	Jepang	Hino; Yokaichi
Amerika Latin	Brazil	Brasilia

D. Kota Baru di Amerika[1]

Semua kota yang ada saat ini pada mulanya adalah kota-kota baru. Didalam sejarah yang panjang tentang evolusi manusia, yang jutaan tahun lamanya, kota-kota yang ada saat ini merupakan sesuatu perkembangan baru. Dalam hal jumlah, ukuran dan keragaman kota sebagaimana kita ketahui saat ini merupakan fenomena baru. Banyak diantara kota-kota tua tersebut yang muncul dan runtuh dan sekarang dijumpai sebagai situs purbakala atau sebagai kota hantu di bagian Amerika Serikat.[1)]

1. Latar Belakang Sejarah

Daerah-daerah hunian dibangun dengan berbagai alasan. Daerah hunian yang tumbuh pertama kali menggambarkan masa transisi dari kehidupan nomadis atau berpindah-pindah yang primitif menuju tahap berikutnya, yang memiliki organisasi, produksi dan kebudayaan yang berbeda secara sosio-ekonomi. Kota-kota baru merupakan unsur penting bagi kolonialisasi bangsa Yunani dan Romawi kuno. Benteng-benteng Renesans didirikan dengan maksud untuk pertahanan daerah-daerah perbatasan; 30 buah diantaranya dibangun di Prancis pada masa pemerintahan Raja Edward I dari Inggris, yaitu selama periode ketika Inggris menguasai sebagian dari Perancis. Pada tahun 1298, Raja Edward I menulis dari tempat istirahatnya di London untuk :

> *Empat orang yang memiliki kecakapan merencanakan sebuah kota baru, yang paling pandai dan mampu, yang paling tahu bagaimana memisahkan, menyusun dan mengatur kota baru, sedemikian rupa sehingga menghasilkan keuntungan bagi kita dan para pedagang ... dan yang siap dan bersedia ditugaskan kemanapun kita mengirim (Adams, 1935)*

---

[1] Melville C. Branch. Perencanaan Kota Komprehensif._ Kota-Kota Baru. Gadjah Mada University Press.

Sebuah kota baru yang dikenal saat ini adalah sebuah komunitas dengan ukuran atau luas tertentu, yang sebelumnya direncanakan secara menyeluruh, 10 hingga 15 tahun. The US Departement of Housing and Urban Development (HUD) telah berusaha, tetapi tidak berhasil. Untuk memberikan kemungkinan bagi perusahaan pribadi untuk menciptakan keragaman komunitas, dengan menyediakan jaminan untuk mendapatkan pinjaman guna pembelian tanah dan memberikan bantuan untuk mendukung perencanaan lebih lanjut.

2. Perencanaan Kota Baru

Rencana Induk Kota Baru diwujudkan secara menyeluruh didalam kota yang telah selesai dikembangkan, kecuali penyesuaian-penyesuaian yang disebabkan. Oleh hal-hal yang tidak terduga berkaitan dengan kondisi tapak, perubahan kebutuhan pasar atau pilihan rumah oleh calon penduduk kota baru, atau dapat pula disebabkan oleh perkembangan politik dan ekonomi.Proses penyusunan rencana induk kota baru melibatkan lebih sedikit variabel dan faktor-faktor yang tidak dapat diperhitungkan. Untuk itu model matematis dapat dirumuskan, disusun program komputernya, dan disimpan untuk dipakai setiap saat untuk meningkatkan kualitas dan cakupan perencanaan komprehensif.

Perencanaan sebuah kota baru jauh lebih mudah dilakukan. Perencanaan kota komprehensif disusun pada bagian awal oleh satu organisasi yang bertugas mengendalikan pengembangan hingga kota baru tersebut selesai seluruhnya.Kota-kota baru direncanakan, dibangun dan dioperasikan seutuhnya oleh satu organisasi. Bila tidak demikian, niscaya tidak mungkin dicapai suatu koordinasi, ketetapan tujuan, dan waktu yang diperlukan untuk merencanakan dan membangun kota baru secara utuh, dalam waktu yang singkat antara 10 hingga 15 tahun, dibanding dari pertumbuhan kota-kota pada umumnya.Diversifikasi atau penganekaragaman kota-kota-kota baru direncanakan, dibangun dan dioperasikan oleh unit pemerintah lokal atau oleh lembaga pemerintah yang khusus dibentuk untuk tujuan tersebut.

Kekuatan untuk mengambil hak pemilikan tanah demi kepentingan umum diperlukan untuk mendapatkan lahan dengan luas tertentu dengan harga pasar

yang wajar. Tanpa kekuatan tersebut, penguasaan persil yang tidak dikehendaki oleh pemiliknya berapapun harga jualnya, dapat mengakibatkan perlu direvisinya secara radikal usulan proyek atau penangguhan usulan proyek.Kepemilikan persil yang berbeda-beda tersebut harus dikoordinasikan dari waktu-ke waktu untuk mencapai beberapa tujuan perencanaan kota.Bila kebijaksanaan umum memungkinkan adanya sponsor, pelaksana pembangunan swasta harus menguasai blok tanah yang cukup luas. Padahal sangat jarang dijumpai pelaksana pembangunan yang memiliki lokasi yang cukup luas yang sesuai untuk komunitas baru. Namun demikian, persil-persil yang ada di dekatnya yang saat ini masih dimiliki orang lain dapat dibeli melalui mekanisme pasar terbuka; untuk itu maksud-maksud pengembangan harus dijaga kerahasiaanya hingga seluruh persil terkuasai. Bilai tidak maka harga tanah tidak akan terjagkau. Untuk pengembangaan yang bersifat perorangan, pemerintah setempat dapat mendelegasikan kewenangan pembebasan tanah kepada perusahaan swasta, dengan tujuan tunggal yaitu untuk membuat sebuah kota baru; atau memperoleh tanah itu sendiri dan memindahkan kewenangan pengendalian kepada pelaksana pembangunan swasta selama kurun waktu tertentu, untuk membangun komunitas baru dengan kondisi tertentu. Dinegara-negara selain Amerika Serikat terdapat otorita yang khusus untuk memperoleh tenah melalui eminent domain atau kekuasaan untuk mengambil hak pemilikan tanah, rencana-rencana dan mengatur konstruksi kota baru; di dalam kasus yang melibatkan pengembangan secara perorangan, pada saat pembangunan kota baru telah selesai kedudukan pelaksanaan pembangunan digantikan oleh pemerintah kotamadya.

3. Karakter Umum Kota-Kota Baru

Salah satu jenis kota baru menunjukkan karakter tertentu yang memperkenalkan istilah greenbelt towns atau kota bersabuk jalur hijau didalam perbendaharaan perencanaan kota. Selama kurun waktu 50 tahun, Inggris memproduksi lebih dari 30 kota-kota baru yang dikelilingi oleh jalur hijau dan tanah terbuka yang ditetapkan sebagai daerah pertanian, rekreasi atau fungsi lainnya yang memerlukan sedikit bangunan. Kota-kota baru yang berkarakter

sebagai kota bersabuk jalur hijau menunjukkan banyak karakter umum sebagaimana terlihat pada tabel berikut ;

Karakter Umum Kota-Kota Baru

Disajikan atas seizin Kota-kota (Butterworths, Guilford)

Bentuk/ Rancangan Spasial Secara Keseluruhan	Transportasi
• *Penentuan sejak awal jumlah penduduk, luas lahan perkotaan dan kepadatan berbagai penggunaan lahan.* • Bila dianggap layak, fasilitas dan pelayanan yang diperlukan bagi kehidupan perkotaan yang seimbang, ditetapkan dengan ukuran yang memadai untuk mendukung cakupan kegiatan sosial dan kebudayaan. • Jaringan jalan raya berpola radial-konsentris (kadang-kadang diatur membentuk empat persegi panjang tanpa meninggalkan ciri radial konsentrisnya). • Lingkungan permukiman dan desa-desa yang berpola "seluler" terbentuk oleh sistem jaringan jalan sekunder dan suatu sistem "interior" yang berupa rangkaian koridor terbuka yang terdiri atas jalur • Pejalan kaki & pengendara sepeda, yang terpisah dari jalan melalui pembedaan ketinggian. • Setiap ruang yang didefinisikan sebagai "sel" permukiman dimaksudkan untuk menampung penduduk yang telah ditentukan, dengan berbagai ragam perumahan dan kepadatan. • Suatu jalur hijau "eksternal" yang berupa lahan terbuka dengan fungsi pertanian atau rekreasi mencakup daerah terbangun pada kota baru (atau penggantian lahan dengan luas yang kira-kira sama yang berupa jalur hijau "internal" yang memisahkan lingkungan permukiman/ desa-desa). • Pusat kegiatan kota yang berlokasi benar-benar di pusat, terdiri atas kegiatan/ fasilitas pemerintahan, masyarakat, komersial dan kultural. • Pusat perdagangan di tingkat lingkungan atau desa dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas yang dipilih dan ditentukan ukurannya sesuai dengan potensi penduduk yang didukung. • Penggunaan secara ekstensif lanskap pada ruang-ruang terbuka dan seluruh bagian kota. • Preservasi potensi keindahan dan sumberdaya alam lainnya yang terdapat di tapak. • Rancangan dan rekayasa arsitektural yang harmonis di berbagai kawasan, fasilitas dan perlengkapan jalan. • Perlu dilibatkan seni diruang-ruang umum (patung, moasik, dll).	• Situasi : terletak disepanjang jalur kereta api, pada inti pertumbuhan regional, pada atau dekat dengan pertemuan antara jalur-jalur utama jalan raya, atau memiliki pencapaian yang mudah terhadap sumberdaya alam bila kota baru akan merupakan kegiatan ekonomi utama selama tahap-tahap awal pembentukan komunitas. • Sistem jaringan jalan utama dan sekunder ditetapkan dan dibedakan secara jelas. • Pengurangan secara seimbang jalur-jalur jalan yang digunakan hanya untuk sekedar lewat, kecuali jalur jalan yang benar-benar merupakan bagian dari sistem utama dan sekunder. • Penggunaan rancangan "superblok" dan pola "jalan buntu" dan "semi-melingkar" secara meluas pada jalan-jalan dengan panjang terbatas di lingkungan permukiman; tidak terdapat sirkulasi lalu-lintas primer dan sekunder melewati permukiman. • Jalan utama menggunakan pola kurvalinier dengan menghindari kesamaan-kesamaan pola rektalinier yang kaku, tetapi tetap menunjukkan bentuk rektanguler untuk memberikan orientasi bagi pengemudi. • Penerapan sistem jalur khusus untuk pengendara sepeda di seluruh bagian kota. • Pemisahan antara kendaraan bermotor roda empat atau mobil dan jenis-jenis kendaraan lainnya dan sirkulasi pejalan kaki. • Sistem lalu-lintas yang "mengalir bebas" dengan sesedikit mungkin lampu dan tanda pengatur. • Penyediaan sistem bus angkutan umum yang melayani seluruh bagian kota. • Penggunaan jalur arteri untuk memberikan batas secara spasial "lingkungan permukiman" dan "desa" bila keduanya merupakan bagian dari rencana kota. • Jalur pejalan kaki/ pengendara sepeda di dalam lingkungan permukiman (terpisah dari sistem jaringan jalan sekunder) yang menghubungkan lingkungan permukiman dengan pusat perbelanjaan di tingkat kota, lingkungan, atau desa, serta fasilitas-fasilitas lainnya. • Penyediaan tempat parkir untuk sepeda/ kendaraan lainnya di semua fasilitas komersial yang memerlukan tempat parkir • Tempat parkir dalam bentuk kelompok lebih diutamakan dari pada penyediaan secara individual oleh masing-masing unit rumah (hal ini bukan merupakan karakteristik yang umumnya dijumpai pada kota-kota baru di Amerika Serikat). • Perlu dibuat jalur "by-pass" untuk lalu lintas yang menghendaki jalan pintas dari pada harus membebani kota. • Penggunaan tanda dan simbol lalu-lintas yang berlaku secara internasional sehingga tidak perlu pemahaman khusus tentang bahasa setempat • Pemilihan peralatan pengatur lalu-lintas dan perlengkapan jalan yang sesuai dengan dirancang dengan baik (lampu pengatur lalu-lintas, tanda-tanda, pemisah jalan, pagar-pagar, tempat sampah, dll)
Guna Lahan	**Lingkungan Permukiman/ Desa**
• Penentuan jumlah dan kepadatan penduduk, dan luas penggunaan lahan untuk setiap kategori utama (permukiman, komersial, industri, pemerintahan, transportasi, pertanian, rekreasi, ruang terbuka) dan / atau untuk lingkungan permukiman dan kawasan-kawasan lain yang memiliki batasan	• Jumlah penduduk biasanya berkisar antara 1.200 hingga 5.000 orang (375 hingga 1.563 keluarga dengan 3,2 orang per keluarga; 286 hingga 1.190 keluarga dengan 4,2 orang/ keluarga). • Pusat perbelanjaan yang nyaman terletak di dalam lingkungan

spasial.

- Alokasi lahan untuk setiap kategori penggunaan atas dasar pengalaman masa lalu, kecenderungan, menurut proporsi spasial yang diinginkan kelak setelah kota baru selesai dibangun.
- Lahan untuk kegiatan industri dipusatkan pada satu atau dua bagian kota baru
- Lahan untuk kegiatan komersial dipusatkan di satu daerah "pusat" (bukan cenderung membentuk "perkembangan memanjang" sepanjang jalan-jalan utama)
- Permukiman berkepadatan tinggi, guna lahan permukiman yang beragam dipusatkan
- Disekitar pusat kota, dan beberapa lagi di sub pusat desa dan lingkungan permukiman.
- Percampuran dengan cara saling mendekatkan antara bangunan apartemen rendah dan tinggi, rumah berjajar, atrium, rumah untuk keluarga tunggal yang terpisah, dan bentuk-bentuk lain tempat tinggal (bukan memisahkan setiap jenis bangunan tempat tinggal pada mintakat-mintakat khusus, sebagaimana dilakukan di Amerika Serikat).
- Permintakatan secara "vertikal" di kawasan-kawasan tertentu yang memungkinkan bercampurnya kegiatan permukiman, komersial, dan lainnya di dalam satu bangunan, pada umumnya pada lantai yang berbeda
- Kooefisien dasar bangunan dan kepadatan penduduk yang lebih rendah dibandingkan dengan kota-kota yang telah lama terbentuk; kesadaran yang lebih tinggi di dalam menetapkan batas bangunan terhadap batas pemilikan tanah dan penyediaan ruang terbuka (kecuali memang ditentukan oleh rancangan kawasan atau proyek)
- Kesadaran yang lebih tinggi untuk menyediakan pusat-pusat rekreasi untuk umum dan guna lahan untuk rekreasi.

permukiman/ desa, dapat dicapai dengan mobil dan terdapat jalur-jalur pejalan kaki/ sepeda.

- Sekolah-sekolah dasar dan menengah berlokasi terpusat, berdekatan dgn pusat perbelanjaan dan/ atau jalur hijau atau taman kota tersedia untuk kegiatan di luar jam sekolah.
- Fasilitas umum untuk kegiatan rekreasi, sosial, dan pertemuan-pertemuan lainnya, berlokasi terpusat, kadang-kadang ada hubungannya dengan sekolah.
- Campuran antara berbagai jenis unit rumah tinggal dan bangunan permukiman, menurut tingkat pendapatan, suku/ ras, usia, dan / atau kelompok penduduk (beberapa diantaranya mungkin memerlukan subsidi).
- Taman-taman kecil di lingkungan permukiman, yang dipelihara oleh pemerintah atau asosiasi pemilik rumah.
- Pengelompokan beberapa lingkungan permukiman untuk membentuk unit permukiman yang lebih besar atau "desa" yang memiliki pusat perbelanjaan

Pembangunan dan Pengendalian

- Penyediaan dan pengendalian lahan yang diperlukan untuk membangun kota baru sejak awal dilakukan oleh otorita umum.
- Pembentukan satu badan atau unit kerja untuk menyusun rencana, program, dan secara umum mengawasi pembangunan kota baru.
- Penyiapan rencana induk yang menggambarkan sifat-sifat fisik kota yang diinginkan, yang dilengkapi dengan program pembiayaan dan pembangunan.
- Penyediaan dana cadangan yang diperlukan sebagai modal awal untuk membangun jaringan jalan dan sistem utilitas.
- Diusahakan agar sedekat mungkin kesesuaian dengan rencana induk selama 10-15 tahun atau hingga kota baru selesai dibangun
- Pembangunan yang dilakukan oleh perusahaan swasta tetap harus sesuai dengan rencana induk dan spesifikasi pembangunan (kecuali di negara-negara yang tidak memiliki perusahaan swasta)
- Mengakomodasi permintaan permukiman kota yang senantiasa berkembang dengan cara membangun kota baru lainnya di dekatnya, dari pada harus meningkatkan koefisien dasar bangunan dan kepadatan penduduk di kota baru yang telah terbangun.
- Tetap mempertahankan pengawasan oleh otorita pembangunan paling tidak terhadap guna lahan dan fasilitas yang menghasilkan keuntungan, dan terhadap seluruh nilai tambah yang dihasilkan oleh pembangunan kota baru.
- Penerapan mekanisme insentif untuk mendukung terciptanya lokasi industri yang bersih dan bebas dari polusi di kota baru untuk menyediakan peluang-peluang ekonomi.
- Melibatkan satu atau beberapa institusi atau perusahaan komersial dan non-industri (misalnya perguruan tinggi atau lembaga pemerintah) untuk menyediakan lapangan kerja yang mantap, memperkuat dasar perpajakan kota, dan meningkatkan permintaan konsumen lokal akan berbagai produk dan pelayanan komersial.
- Penyelenggaraan sayembara perencanaan bagian-bagian tertentu atau elemen kota baru.
- Pembatasan iklan di ruang luar selama dan setelah pembangunan, sesuai dengan yang ditetapkan di dalam rencana induk.
- Di Amerika Serikat, operasional dan pengelolaan pembangunan serta pengendalian dilakukan oleh sekelompok penduduk yang ditunjuk, hingga pemerintah kota dibentuk setelah kota baru selesai dibangun.

3.2. Tinjauan dan Analisa Global

Faktor Globalisasi adalah pendukung sekaligus katalisator, dalam tema yang diangkat di penelitian ini. Sebagai katalis yang berarti mempercepat sebuah proses, penulis mencoba membuktikan hubungan langsung dan tidak langsung yang terjadi karena adanya pola global dalam perekonomian dunia, yang berpengaruh terhadap proses spasial ruang perkotaan.

3.2.1. Globalisasi Perekenomian

A. Permasalahan yang dihadapi Perekonomian Dunia.

Mempertajam situasi Gunnar Myrdal telah mencanangkan tiga kesimpulan penting yang dihadapi dunia saat ini[1], yaitu :

1. Dunia kita dihuni oleh segelintir negara-negara yang sangat kaya dan sejumlah yang sangat besar negara-negara yang sangat miskin.
2. Negara-negara kaya dilandasi, oleh pola perkembangan ekonomi yang terus-menerus, sedangkan negara-negara miskin dilandasi oleh pola perkembangan ekonomi yang sangat lamban atau bahkan ada yang berhenti.
3. Jurang ketidak merataan ekonomi antara negara-negara kaya dan negara-negara miskin semakin bertambah.

Malah Lester Pearson, pada tahun 1969, sebagai Ketua Komisi Pembangunan Internasional, telah melaporkan [2], bahwa 87.5% Produk Nasional Bruto Dunia dinikmati 34% penduduk dunia, sedangkan 66% penduduk dunia memperoleh 12.5% Produk Nasional Bruto Dunia.

Untuk negara-negara yang sudah maju pada umumnya perkembangan ekonomi yang cepat dan terus menerus, sudah merupakan bagian dari asumsi yang dianut, sedangkan di negara-negara sedang berkembang, biasanya bergerak dengan laju yang lebih pelan, atau terhenti. Disamping laju perkembangan yang pelan, kebanyakan negara-negara sedang berkembang tetap mempertahankan

---

[1] Siagian,op. Cit, hal 43.
[2] Lester B, Pearson, Partners in Development, Pall Mall Press, London, 1970, hal. 24.

perbedaan diantara individu-individu, daerah-daerah seperti sediakala, bahkan semakin besar. Disamping itu negara yang sudah mengalami industrialisasilah yang melakukan industri lebih lanjut. Banyak istilah diungkapkan untuk nama negara sedang berkembang dengan argumentasi sendiri-sendiri.

1. *Backward Countries*

   Negara-negara terbelakang, kualitas penduduk sebagai faktor produksi masih rendah. Manifestasi keterbelakangan ini terlihat dalam rendahnya efisiensi tenaga kerja, yang timbul sebagai berikut : Kekurangan makan, standar kesehatan yang rendah, Buta huruf, Kekurangan latihan, Rendahnya penilaian terhadap kerja.

2. *Underdeveloped Countries*

   Negara-negara yang kurang berkembang, meninjau dari sumber-sumber alam yang masih belum digarap. Pada umumnya negara-negara sedang berkembang memiliki sumber-sumber alam, tetapi sumber-sumber itu tidak digunakan, kurang digunakan atau salah digunakan, atau dapat dikatakan sumber-sumber alam sebagian besar masih dalam potensiel.

3. *Poor Countries.*

   Negara-negara miskin, melihat dari segi pendapatan per kapita yang rendah dibanding dengan pendapatan perkapita negara-negara kaya-maju.

4. *Developing Countries.*

   Negara-negara sedang berkembang, meninjau dari segi bahwa negara-negara tersebut sedang mengalami dan menjalankan proses pembangunan.

5. *Primary Producing Countries*

   Ditinjau dari segi produksi utama. Suatu negara dikategorikan negara sedang berkembang. Karena menghasilkan barang-barang produksi primer atau masih berorientasi kepada produksi primer seperti pertanian, perkebunan sebagainya.

6. *The Countries of the South*

   Ditinjau dari segi letak geografis yaitu negara-negara yang terletak diselatan katulistiwa. Sedang yang diutara katulistiwa disebut negara-negara industri maju-kaya.

7. *Nefo (new emerging forces)*

   Melihat atau menekankan segi politis, dimana negara-negara ini biasanya ex koloni, yang baru merdeka, sehingga merupakan kekuatan-kekuatan yang baru timbul.

8. *The Third World.*

   Sering disebut negara-negara non blok, ditinjau dari segi ideologi. Sebab di dunia dianggap ada 2 ideologi yang saling bertentangan yaitu blok barat dan blok timur, atau kapitalisme dan komunisme. Negara-negara sedang berkembang tidak mau mengikuti dan dimasukkan kedalam salah satu dari kedua idiologi tersebut, kemudian membuat suatu dunia baru yang disebut Dunia ketiga atau negara-negara Non-Blok.

Tabel 3.8. Perbandingan Pendapatan per kapita keadaan Tahun 1961

No	Pendapatan per kapita (US $)	Rata-rata pendapatan per kapita	Negara
1.	> 1.000	1366	Amerika Serikat, Australia, Kanada, Selandia Baru dan Swiss.
2.	575 - 1.000	760	Belanda, Belgia, Denmark, Inggeris, Jerman, Perancis, Norwegia, Rusia.
3.	350 - 575	431	Chili, Hongaria, Italia, Polandia, Uruguai.
4.	200 - 350	269	Yunani, Spanyol, Turki, Mexico, Jepang..
5.	100 - 200	161	Brazil, Filipina, Gana, Peru, Portugal, Srilangka.
6.	< 100	72	Bolivia, Birma, Indonesia, Muangthai, Pakistan.

Negara-negara yang sama dalam tempo 11 tahun kemudian (1972) situasi pendapatan per kapita sebagai berikut (dalam US $) :

1. Amerika Serikat (5590), Australia (2980), Kanada (4400), Selandia Baru (2560), Swedia (4480), Swiss (3940).
2. Belanda (2840), Belgia (3210), Denmark (3670), Inggeris (2600), Jerman (RFJ) (3390), Norwegia (3340), Perancis (3620), Rusia (1530).
3. Chili (800), Hongaria (1520), Italia (1960), Polandia (1500), uruguai (760).
4. Yunani (1460), Spanyol (1210), Turki (370), Mexico (750), Jepang (2140).
5. Brazil (530), Filipina (220), Ghana (300), Paru (520), Portugal (780), Srilangka (130).
6. Bolivia (200), Birma (90), Indonesia (90), Muangthai (220), Pakistan (120).

B. Usaha-Usaha Internasional Kearah Perbaikan Ekonomi Dunia

Umumnya negara-negara sedang berkembang, menyatakan kesenjangan yang melebar, sebagai akibat tata ekonomi dunia yang berlaku, kurang atau tidak memberi peluang bagi mereka untuk membangun, sehingga melalui wakil-wakilnya mengungkapkan perlunya disusun atau dibuat Tata Ekonomi Internasional Baru atau New International Economic Order. Pada 1 s/d 16 september 1975, diadakan sidang khusus majelis umum PBB ke VII, dimana masalah TEIB merupakan pembicaraan penting, 6 pokok permasalahan TEIB:

1. Perdagangan internasional

   Pemecahan masalah pemasaran bahan-bahan mentah dan nilai tukar barang-barang ekspor negara-negara sedang berkembang. Untuk itu diadakan pengembangan perdagangan serta mempertinggi produktivitas dan penghasilan ekspor dengan maksud menaggulangi pengaruh inflasi, juga di setujui membantu negara-negara sedang berkembang memperoleh pasaran bagi barang-barang yang dihasilkan, sehingga mereka mempunyai partisipasi yang lebih besar dalam perdagangan dunia.
2. Pemindahan dana-dana pembiayaan pembangunan dari negara-negara sedang berkembang dan pembaharuan sistem moneter Internasional.
3. Ilmu pengetahuan dan teknologi.
4. Industrialisasi.
5. Perombakan struktur sektor ekonomi dan sosial dan sistem PBB.
6. Pangan dan pertanain.

C. Pandangan Tentang Makna Pembangunan Ekonomi

Dari rumus yang dikemukakan U Thant (PBB), tersirat suatu anggapan yang sering dianut bahwa masyarakat yang sudah maju seharusnya berfungsi sebagai model bagi negara-negara sedang berkembang. Mereka menegaskan bahwa pola-pola modern tidak dapat dielakkan, terutama karena pengaruh effek demonstratif masyarakat modern dan perembesan tehnologi modern telah menjalar keseluruh dunia.

D. Tahap-Tahap Pertumbuhan Ekonomi Dunia

1. Tahap Lepas Landas (Take off)

Pertumbuhan merupakan peristiwa yang selalu berlaku. Awal dari tahap ini adalah berlakunya perubahan yang sangat drastis dalam masyarakat, seperti revolusi politik, tumbuhnya pasar-pasar baru, inovasi yang pesat.Perubahan-perubahan tersebut menciptakan pembaharuan atau inovasi dan peningkatan investasi, peningkatan investasi menaikkan pendapatan nasional melebihi tingkat pertumbuhan penduduk, sehingga tingkat pertumbuhan per kapita meningkat. Menurut taksiran Rostow, masa lepas landas beberapa negara sebagai berikut :

Negara	Masa Take-off	Negara	Masa Take-off
Inggris	1783-1802	Rusia	1890-1914
Perancis	1830-1860	Kanada	1896-1914
Belgia	1833-186	Argentina	1935- ?
Amerika Serikat	1843-1860	Turki	1937- ?
Jerman	1850-1873	India	1952- ?
Swedia	1868-1890	Cina Komunis	1952
Jepang	1878-1900		

2. Gerakan ke arah kedewasaan (The Drive to Maturity)

Suatu masa dimana masyarakat sudah mampu secara efektif menggunakan teknologi modern pada sebagian besar faktor-faktor produksi dan kekayaan alamnya. Menurut taksiran kasar Rostow, masa ini untuk beberapa negara sebagai berikut :

Negara	Tahun	Negara	Tahun
Inggris	1850	Swedia	1930
Amerika Serikat	1900	Jepang	1940
Jerman	1910	Rusia	1950
Perancis	1910	Kanada	1950

E. Perekonomian Dunia

Dalam usaha mendorong perekonomian dalam negerinya, AS beberapa kali menurunkan suku bunga the Fed hingga yang terakhir menjadi 1% pada bulan Juni 2003 yang merupakan suku bunga terendah selama lebih dari 40 tahun terakhir. Penurunan suku bunga ini merupakan upaya untuk menggerakkan ekonomi AS yang dibayangi oleh deflasi. Upaya ini diikuti oleh penurunan suku bunga diskonto di beberapa negara industri maju seperti di Jepang, Inggris, Jerman serta negara-negara di kawasan Asia lainnya.

Beberapa besaran-besran pokok dan perubahannya menjelaskan sesuatu. (lihat lampiran **Besaran-Besaran Pokok % Perubahan).**

Pertumbuhan Ekonomi Eksternal

a. Pertumbuhan Ekonomi Dunia
   Meningkat dari 2,4 % menjadi 4,1 %
b. Negara Industri Maju
   Meningkat dari 1,0 % menjadi 2,9 %
c. Negara Emerging Asia
   Meningkat dari 5,8 % menjadi 6,5 %
d. Volume Perdagangan Dunia
   Meningkat dari 0,1 % menjadi 5,5 %
e. Impor Negara Maju
   Meningkat dari -1,0 % menjadi 4,8 %
f. Ekspor Negara Berkembang
   Meningkat dari 2,7 % menjadi 6,9 %

Inflasi

a. Negara Industri Maju
   Menurun dari 2.2 % menjadi 1.3 %
b. Negara Berkembang
   Menurun dari 5.8 % menjadi 4.9 %
c. Harga Komoditi Non Migas
   Meningkat dari -4.0 % menjadi 2.4 %
d. LIBOR (6 Bulan, %)
   Menurun dari 3.7 % menjadi 2.4 %

Domestik

a. Nilai Tukar Mata Uang (Rp./ US$)
   Meningkat
b. Laju Inflasi
   Menurun dari 12.5 % menjadi 6.5 %
c. Harga Ekspor Minyak Mentah
   Menurun dari 24.6 % menjadi 22.0 %
d. Suku Bunga SBI 3 Bulan (%)
   Menurun dari 16.4 % menjadi 8.5 %

Memasuki triwulan III/2003, terdapat tanda-tanda pulihnya perekonomian dunia. Perekonomian AS tumbuh 7,2%, tertinggi sejak tahun tahun 1984. Ini diperkuat dengan perkembangan beberapa *leading indicators* yang mencerminkan membaiknya kepercayaan masyarakat dan dunia usaha antara lain dengan membaiknya kinerja pasar modal khususnya di AS, serta meningkatnya investasi termasuk di Jepang dan negara-negara *emerging Asia.*

Pada tahun 2004, perekonomian dunia diperkirakan tumbuh lebih tinggi yaitu sekitar 4,1% dari tahun 2003 yaitu sekitar 3,2%. Perekonomian negara industri maju diperkirakan tumbuh 2,9% dengan perekonomian AS dan Jepang, sebagai mitra dagang utama Indonesia, yang diperkirakan tumbuh masing-masing sekitar 3,9% dan 1,4%.

Pertumbuhan ekonomi dunia yang lebih tinggi akan meningkatkan volume perdagangan dunia. Permintaan impor negara-negara industri maju pada tahun 2004 diperkirakan meningkat sekitar 4,8% termasuk dari negara-negara berkembang. Sejalan dengan itu, ekspor negara berkembang meningkat 6,9% pada tahun 2004. Secara keseluruhan volume perdagangan dunia diperkirakan meningkat menjadi 5,5% pada tahun 2004 atau lebih tinggi dibandingkan tahun sebelumnya yaitu 2,9%. Membaiknya volume perdagangan dunia pada tahun 2004 akan meningkatkan harga komoditi non-migas di pasar internasional sekitar 2,4%. Sedangkan harga ekspor minyak mentah diperkirakan menurun menjadi US$ 25,5/barel tahun 2004 atau lebih rendah dibandingkan tahun sebelumnya yaitu US$ 28,5/barel. Turunnya harga minyak didorong oleh mulai pulihnya produksi minyak di Irak.

Berbagai perkembangan di atas diperkirakan akan mendorong kinerja ekspor nasional yang selanjutnya akan mempercepat proses pemulihan ekonomi.

Suku bunga sbi 3 bulan diperkirakan turun menjadi sekitar 8,5%. Harga ekspor minyak mentah nasional diperkirakan turun menjadi sekitar us$ 22 per barel. Meningkatnya pasokan minyak dunia antara lain didorong oleh pulihnya produksi minyak Irak akan menurunkan harga minyak mentah.

F. Pengaruh Globalisasi Perekonomian Pada Elemen Yang di Nilai

Pengaruh kondisi dunia terhadap pembangunan di Indonesia membawa perubahan-perubahan, penulis melakukan telaah dan analisis sepanjang berkaitan untuk kepentingan tema dari penelitian yang sedang dilakukan.

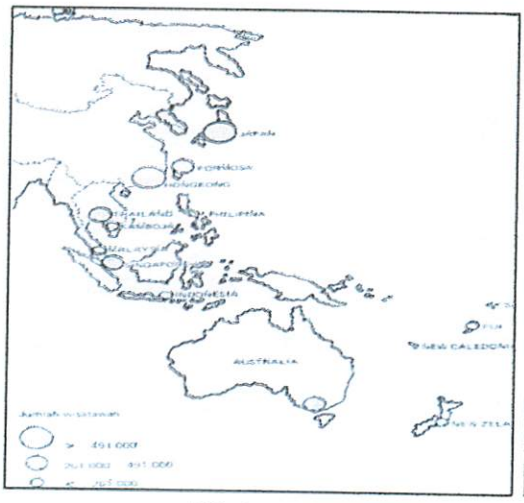
1. Populasi

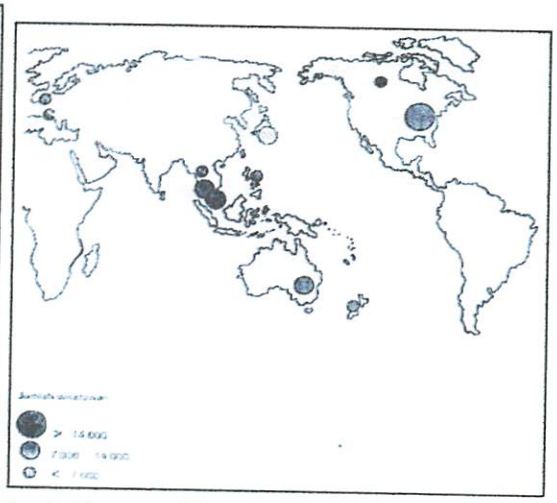
Distribusi Populasi karena pengaruhi global, paling tidak ditandai oleh beberapa hal baik secara langsung maupun tidak, namun dalam rangkaian

prosesnya, masih banyak penyebab faktor-faktor lain yang mempengaruhi Pola Pergerakan Migrasi Dunia. Pada akhirnya populasi di kota-kota metropolitan mengalami perkembangan baik kuantitas dan kualitasnya, bahkan keberagaman etnis yang sering ditemui.

a. Arus Wisatawan

Arus masuk wisatawan dunia ke Indonesia, meskipun dalam beberapa tahun ke belakang mengalami penurunan, namun masih terlihat besarnya potensi yang dapat ditingkatkan, dalam pengembangan wisata yang berkaitan dengan pengembangan wilayah, seperti Pulau Bali dan Jakarta. Masih banyak tujuan wisata lainnya yang belum dikembangkan secara optimal, wilayah pengembangan wisata ini, sebetulnya dapat dijadikan daya tarik bagi pengembangan wilayah sekaligus kawasan wisata tersebut sebagai pengembangan kawasan skala besar menuju ke jaringan perkotaan atau kota-kota dunia. Jakarta Metropolitan sebagai salah satu tujuan wisata, membawa pengaruh terhadap pertumbuhan sarana dan prasarana termasuk infrastruktur pariwisata yang dikembangkan baik oleh pemerintah maupun sektor swasta. Banyak peluang yang dikembangkan berkaitan dengan kepariwisataan ini. Untuk lebih jelasnya pembahasan selanjutnya dapat diikuti dalam kondisinya di Jakarta Metropolitan Area sebagai salah satu tujuan wisata.



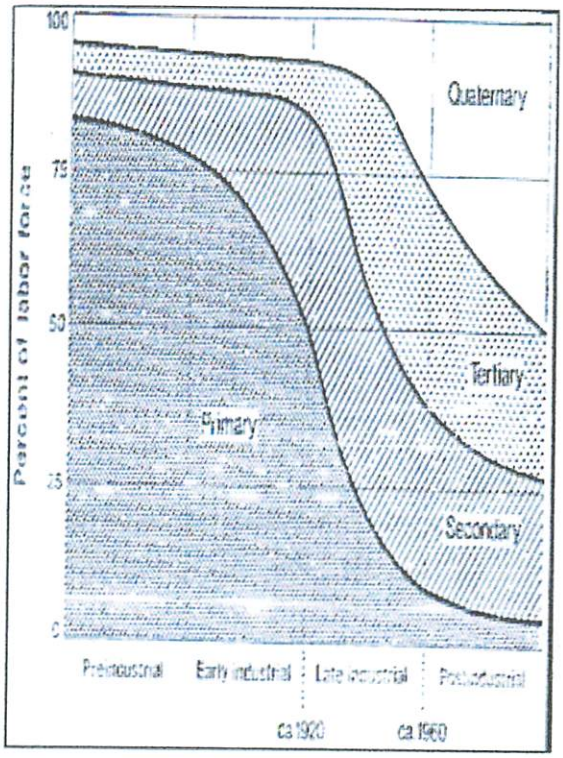


Wisatawan Asia Pasifik Gambar 3.14. Wisatawan Dunia

b. Pola Investasi

Seperti halnya arus wisata, arus masuk penanaman modal asing, yang cenderung masih menurun, beberapa tahun ini juga menghambat beberapa pengembangan kawasan, yang jelas beberapa perusahaan properti internasional cenderung melihat potensi di luar, bahkan perusahaan properti pengembangan perkotaan multinasional pun dapat menanamkan modalnya keluar apabila iklim investasi didalam negeri cenderung tidak kondusif.

Begitu juga yang terjadi dengan Pengembangan Kawasan Skala Besar untuk Sub Sektor Kawasan Industri Terpadu, juga mengalami kelesuan. Beberapa saham perusahaan ini mengalami stagnan dan bahkan penurunan, atau ada yang masuk menjadi daftar obligor BPPN.Menurunnya minat investasi, sebagai salah satu akibat krisis multi dimensi dan pengaruh global, cenderung berpengaruh terhadap pola aliran distribusi popluasi, setidaknya tingkat arus/ laju pertumbuhan urbanisasi menurun. Karena menurunnya permintaan terhadap tenaga kerja di perkotaan.



Gambar 3.15. Distribusi Tenaga Kerja - Tahapan Ekonomi

TABLE 1.3 CITIES OF THE WORLD
Population 100,000 or More
1950 and 1980 (est.)

	1950	1980 (est.)
World Total		
Over 5 million	6	26
2–5 million	24	71
1–2 million	41	129
500,000–1 million	101	249
200,000–500,000	281	727
100,000–200,000	453	999
Total	906	2201
More Developed Countries		
Over 5 million	5	11
2–5 million	15	31
1–2 million	28	68
500,000–1 million	61	118
200,000–500,000	173	351
100,000–200,000	275	482
Total	557	1061
Less Developed Countries		
Over 5 million	1	15
2–5 million	9	40
1–2 million	13	61
500,000–1 million	40	131
200,000–500,000	108	376
100,000–200,000	178	517
Total	349	1140

Source: Derived from Table 5 in *Global Review of Human Settlements, Statistical Annex*, United Nations: Department of Economic and Social Affairs, published by Pergamon Press, New York, 1976, pp. 60–76.

Gambar 3.16. Populasi Dunia –Kota

2. Ekonomi

Pengaruhnyanya pada perekonomian nasional cenderung lebih difokuskan kepada penanaman modal asing, karena faktor investasi dapat mengembangkan sebuah kawasan. Pengembangan Kawasan Skala besar (Kota-Kota Baru, Pusat-Pusat Pemukiman Modern, Kawasan Indutri Terpadu, Kawasan Wisata, dll) di seputar Jabotabek dan wilayah lain di Indonesia (contoh Batam, sebagai Kawasan Industri), sangat bergantung pada penanaman investasi. Tidak berminatnya para investor masuk ke Indonesia, tentu menjadikan wilayah-wilayah yang tadinya berkembang pesat, kini miskin pengembangan. Penjelasan berikut, menggambarkan bagaimana investasi asing bekerja dan persaingannya.

Sumber modal investasi swasta luar negeri. Penanaman modal asing pada dasarnya merupakan "paket" atas modal, ketrampilan managerial, pengetahuan tehnis yang ditransfer dari negara. Faktor merupakan hal yang langka di negara-negara sedang berkembang, sehingga penanaman modal dapat mempercepat pembangunan. Walaupun secara teoritis penanaman modal memberi sumbangan positif untuk mempercepat pembangunan negara-negara sedang berkembang, namun harus diakui investasi swasta luar negeri ini, tidak atau kurang dapat diharapkan untuk menyelesaikan persoalan pembangunan.. Umumnya modal asing mengalir ke sektor-sektor ekstratif mineral, terutama sektor minyak tanah, atau sektor-sektor lain yang ditujukan untuk ekspor ke pusat-pusat industri yang telah maju dan sangat sedikit dari padanya yang ditanam dalam industri pembuatan barang-barang untuk pasar dalam negeri.

Globalisasi menjadi salah satu faktor dalam proses penanaman modal, mempengaruhi penanaman modal, artinya; pemodal dapat memilih dimana uang dan investasinya akan digunakan, jarak puluhan, ratusan bahkan ribuan mil pun tidak akan mempengaruhi sebuah pilihan investasi (penanaman modal), karena faktor –faktor yang mendukung proses globalisasi tumbuh demikian cepatnya.Adanya dampak globalisasi, menjadikan kompetisi terhadap penanaman masuk modal asing semakin berat. (Sèperti dapat dilihat pada penjelasan Faktor-Faktor Penghambat Investasi dan Perbandingan Fasilitas Perpajakan Beberapa Negara di lampiran data).

Yang diperlukan adalah upaya-upaya untuk meningkatkan iklim investasi. Satu strategi besar (*grand strategy*) di bidang investasi diperlukan untuk meningkatkan iklim investasi di Indonesia dengan pokok-pokok sebagai berikut.

- Perijinan investasi perlu lebih disederhanakan dan secara bertahap diarahkan pada sistem pendaftaran (*registrial system*). Dengan sistem ini tidak hanya hemat di waktu bagi kegiatan investasi, juga dikuranginya biaya-biaya untuk kegiatan usaha. Di banyak negara, prosedur perijinan sederhana dan singkat.
- Insentif untuk menarik invetasi, termasuk insentif perpajakan, perlu dikembangkan, disamping pembenahan administrasi perpajakan, sistem perpajakan nasional, termasuk tarif pajak, perlu disempurnakan agar iklim investasi mampu bersaing dengan negara lain. Disamping insentif perpajakan, insentif yang terkait dengan penggunaan lahan perlu disempurnakan. Meskipun dapat diperpanjang lagi setelah 30 tahun digunakan, hak penggunaan lahan di Indonesia relatif lebih pendek dibandingkan dengan negara lain yang menawarkan hak guna lahan hingga 100 tahun.
- kebijakan investasi perlu diintegrasikan dengan kebijakan teknologi, kebijakan ekspor, dan pengembangan daerah dalam upaya mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan pemerataan pembangunan ke daerah.
- Kebijakan investasi juga perlu diarahkan untuk mendorong kemampuan ekspor nasional agar peningkatan investasi tidak saja digerakkan oleh permintaan dalam negeri tetapi juga untuk memanfaatkan peluang-peluang eksternal.
- Pembebasan pajak (*tax holiday*) di beberapa negara yang diberikan kepada industri pioner diarahkan untuk meningkatkan transfer teknologi dari PMA.

a. ARUS MASUK PENANAMAN MODAL ASING (PMA) dan FAKTOR-FAKTOR PENGHAMBAT INVESTASI

Salah satu unsur penggerak pertumbuhan ekonomi yang belum pulih adalah investasi. Tingkat investasi (pembentukan modal tetap bruto) dalam tahun 2002 baru mencapai sekitar 75% dibandingkan sebelum krisis (tahun 1996).

Tantangan eksternal untuk menarik investasi dalam tahun 2004 dan tahun-tahun mendatang diperkirakan makin berat.

Pertama, kecenderungan arus masuk penanaman modal asing menurun. Beberapa faktor yang mengakibatkan penurunan adalah meningkatnya ketidakpastian global yang mempengaruhi rasa aman dalam kegiatan penanaman modal, kemungkinan terjadinya berbagai spekulasi dalam proses merger dan akuisisi perusahaan, serta masalah-masalah kelembagaan seperti kelambatan proses privatisasi di beberapa negara.

Kedua, dari arus masuk PMA yang cenderung menurun tersebut, sebagian besar mengalir ke negara-negara tertentu. RRC diperkirakan tetap menjadi negara tujuan terbesar arus masuk PMA yang mengalir ke kawasan Asia dalam tahun-tahun mendatang didukung oleh pertumbuhan pasar dalam negeri yang tinggi, biaya produksi yang murah, serta ketersediaan tenaga kerja yang memadai.

Arus masuk PMA ke RRC pada tahun 2002 meningkat menjadi US$ 52,7 miliar atau naik sekitar 12,6% dibandingkan tahun sebelumnya. Dibandingkan arus masuk PMA ke Asia tahun 2002 sebesar US$ 95,0 miliar, arus masuk ke RRC tersebut mencapai lebih dari setengahnya. Selain ke RRC, peningkatan arus masuk PMA juga terjadi di Malaysia yang naik dari US$ 0,6 miliar pada tahun 2001 menjadi US$ 3,2 miliar pada tahun 2002.

Indonesia masih mengalami arus keluar yang masih negatif sejak tahun 1998. Dari gambaran di atas disimpulkan tantangan eksternal untuk mendorong investasi di tahun-tahun mendatang bertambah berat dengan kecenderungan global arus masuk PMA yang menurun serta meningkatnya daya tarik RRC dan negara-negara baru lainnya seperti Vietnam. Dari tabel dilihat bahwa daya tarik investasi di Indonesia sebelum krisis (1991–1996), lebih baik dibandingkan Thailand, namun dalam masa dan setelah krisis daya tarik investasi Indonesia menurun, bahkan di bawah Vietnam.

b. Faktor-Faktor Penghambat Investasi (Lingkungan Domestik)

Sementara itu lingkungan domestik masih belum mampu menciptakan iklim investasi yang sehat. Beberapa faktor domestik yang menghambat iklim

investasi belum mengalami perbaikan yang berarti. Faktor-faktor tersebut antara lain adalah sebagai berikut :

Pertama adalah prosedur yang panjang dan berbelit. Sebagai contoh untuk memulai usaha di bidang perdagangan diperlukan tidak kurang dari 46 surat izin dari berbagai tingkat pemerintahan (*Menatap ke Depan Perekonomian Indonesia, 1999*). Berdasarkan telaah Bank Dunia (2003) terhadap peraturan perundangan yang ada, dibutuhkan sekitar 11 prosedur pokok untuk memulai usaha di Indonesia yang memakan waktu 168 hari atau hampir tiga kali lipat dibandingkan dengan rata-rata negara Asia Timur lainnya yaitu sekitar 66 hari. Prosedur yang panjang dan berbelit tidak hanya mengakibatkan ekonomi biaya tinggi tetapi juga menghilangkan peluang usaha yang seharusnya dapat dimanfaatkan baik untuk kepentingan perusahaan maupun untuk kepentingan nasional seperti dalam bentuk penciptaan lapangan kerja.

Kedua adalah tumpang tindihnya kebijakan pusat dan daerah di bidang investasi serta kebijakan antar sektor. Belum mantapnya pelaksanaan program desentralisasi mengakibatkan kesimpangsiuran kewenangan antara pemerintah pusat dan daerah dalam kebijakan investasi. Disamping itu juga terdapat keragaman yang besar dari kebijakan investasi antar daerah. Kesemuanya ini mengakibatkan ketidakjelasan kebijakan investasi nasional yang pada gilirannya akan menurunkan minat investasi. Salah satu contoh tumpang tindih kebijakan antar sektor adalah pelarangan kegiatan penambangan terbuka di kawasan hutan lindung. Disamping pemerintah bisa menghadapi gugatan dari investor yang telah mendapatkan izin penambangan yang lebih memprihatinkan adalah belum tumbuhnya pemahaman yang mendalam antara kepentingan jangka panjang dengan kepentingan jangka pendek yang sebenarnya terkait erat satu sama lain.

Ketiga adalah kurangnya kepastian hukum dengan berlarutnya perumusan RUU Penanaman Modal dan lemahnya penegakan hukum yang terkait dengan kinerja pengadilan niaga.

Keempat adalah kurang kondusifnya pasar tenaga kerja. Menurunnya penciptaan lapangan kerja per satuan pertumbuhan ekonomi mengindikasikan keengganan perusahaan untuk memanfaatkan tenaga kerja. Secara singkat terdapat

dua masalah ketenagakerjaan yang mempengaruhi minat investasi yaitu: (a) kecenderungan peningkatan upah minimum yang tinggi dan besarnya biaya-biaya non-UMP serta (b) Penelitian yang dilakukan oleh Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah (KPPOD) bekerjasama dengan The Asia Foundation tahun 2002 pada 134 kabupaten/kota di Indonesia menyatakan bahwa penerapan peraturan daerah (perda) pungutan lebih didorong oleh keinginan untuk menaikkan PAD secara berlebihan yang dikuatirkan dapat merugikan pembangunan daerah yang bersangkutan. Sebagian menyatakan bahwa penerapan perda tentang pungutan (retribusi, pajak daerah, dan pungutan lainnya) kurang menunjang kegiatan usaha (38,1% distortif, 47,8% bisa diterima, dan 14,2% menunjang). Ketidakpastian hubungan industrial antara perusahaan dan tenaga kerja. Kedua masalah ini mengakibatkan biaya yang berkaitan dengan tenaga kerja tidak saja tinggi, tetapi juga sulit untuk diperkirakan.

Kelima, meskipun sejak tahun 2001 stabilitas keamanan secara nasional relatif membaik, kegiatan investasi di Indonesia masih sangat sensitif terhadap gangguan keamanan di daerah sehingga penanaman modal cenderung menghindar dari daerah-daerah yang rawan konflik seperti Aceh, Maluku, dan Papua. Meningkatnya gangguan keamanan, meskipun bersifat lokal, dapat mempengaruhi persepsi investor terhadap iklim investasi nasional yang pada gilirannya akan mengakibatkan kekuatiran investor untuk menanamkan modalnya di Indonesia atau menunda realisasi dari rencana investasinya.

Keenam adalah kurangnya insentif investasi, termasuk insentif perpajakan, dalam menarik penanaman modal di Indonesia. Dibandingkan dengan negara-negara lain, insentif perpajakan di Indonesia relatif tertinggal. Meskipun dengan tingkat pajak progresif yang diperkirakan relatif sama dengan negara-negara lain, sistem perpajakan di Indonesia tidak memberikan pembebasan pajak (*tax holiday*) untuk jangka waktu tertentu dan relatif tertinggal dalam memberikan kelonggaran pajak (*tax allowances*). Perbandingan fasilitas perpajakan dari beberapa negara dapat dilihat pada Tabel Perbandingan Fasilitas Perpajakan di Lampiran.

3. Transportasi

Pengaruh global terhadap sistem transportasi di Indonesia dapat dilihat dalam dua lingkup, yaitu makro transportasi dan mikro transprtasi.

Transportasi Makro, melayani hubungan eksternal dan sistem global baik aliran populasi dan barang. Sistem Transportasi Eksternal ini ditunjukk oleh :

a. Jaringan Penerbangan Dunia (Airline Network)

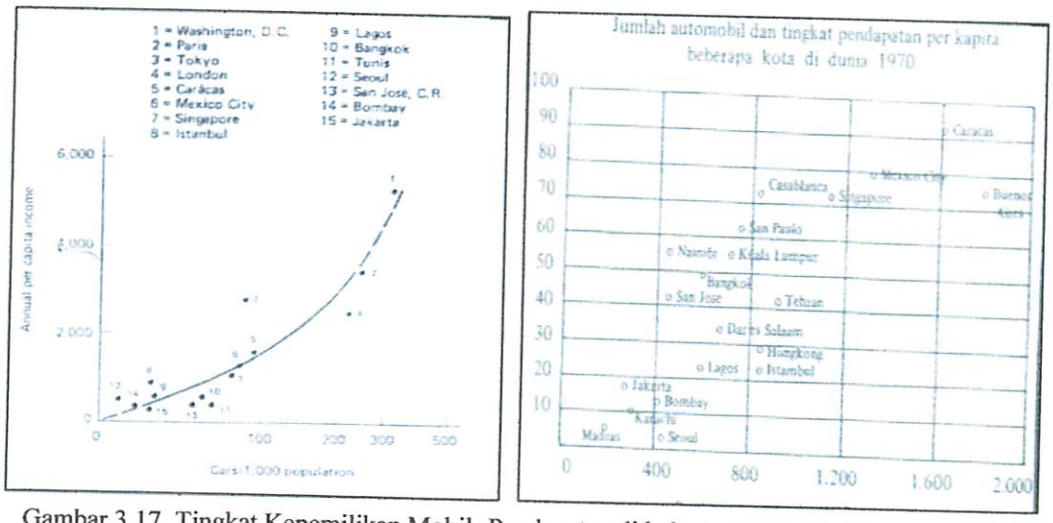
   Sebuah indikasi peningkatan permintaan, digambarkan oleh semakin banyaknya prosuden, penyedia jasa transportasi, baik yang melayani jalur internasional dan jalur domestik. Meskipun belum memenuhi sasaran yang ingin dicapai, namun perkembangan penyediaan dan peningkatan jasa pelayanan transportasi udara adalah sebuah indikasi meningkatnya kualitas karena persaingan di tingkat global.

b. Jaringan Pelayaran Dunia (Maritime Network)

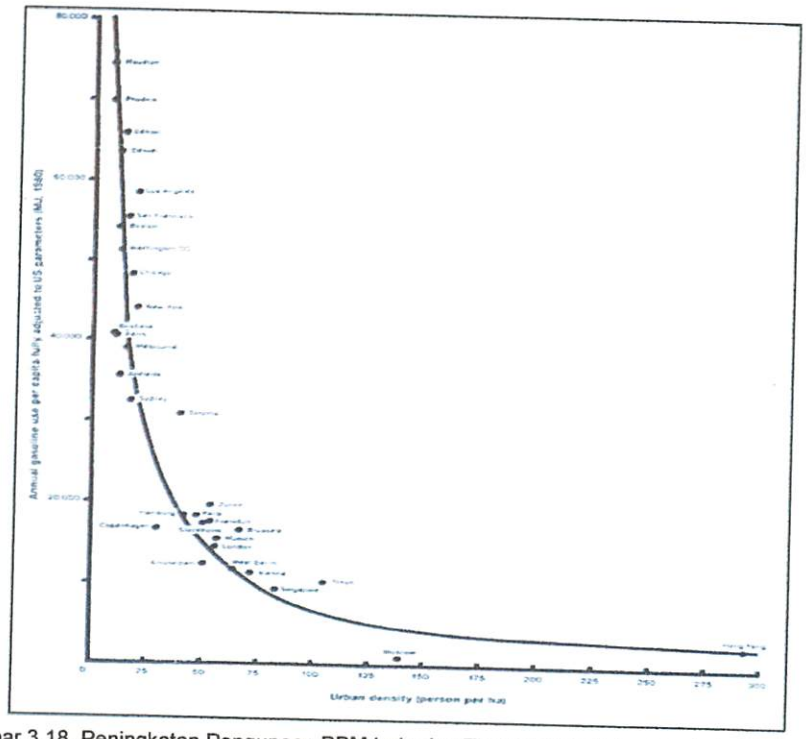
   Pola jaringan dan penyediaan jasa transportasi laut, dari pelabuhan-pelabuhan besar, seperti di Jakarta dan Surabaya, menunjukkan pola aliran barang internasional. Selain pola aliran barang, meskipun masih sedikit namun, perjalanan transportasi laut, juga mencakup lingkup perjalanan wisata. Sesunguhnya inilah kekayaan potensi wisata yang ada di Indonesia, yang belum pernah digali dan dikembangkan, kemungkinan masih, sedikinya pasar yang dilayani baik domestik maupun ketatnya persaingan pasar wisata internasional.

Transportasi Mikro, lebih melayani hubungan internal dan sistem kota-kota dalam lingkup Indoensia, baik kota-kota metropolitan maupun dengan kota-kota lainnya. Pilihan moda transportasi yang berkembang, di Indonesia untuk melayani jenis ini adalah perjalanan darat melalui jalan raya, tinggi penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatnya penggunaan bus, yang masih jauh dari kualitas dari efisiensi tingkat pelayanan masal. Pertumbuhan moda jenis ini kemungkinan besar, karena arus masuk investasi industri automobil dan industri komponen (suku cadang) yang besar, dan keengganan pemerintah dalam mengembangkan transportasi massal yang lebih baik. Pengaruh global pada bagian ini adalah kecenderungan pilihan modernisasi yang salah, tanpa

pertimbangan efisiensi. Gambar yang ada lebih menunjukkan bahwa pilihan moda setiap kota metropolitan pada awalnya hampirlah sama. Namun kemudian berubah sesuai perkembangan pengetahuan dan kemampuan yang dimiliki kotanya untruk tumbuh.



Gambar 3.17. Tingkat Kepemilikan Mobil -Pendapatan di beberapa Kota Metropolitan Dunia



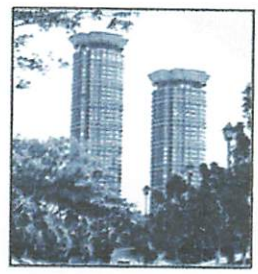
Gambar 3.18. Peningkatan Pengunaan BBM terhadap Tingkat Kepadatan Penduduk Perkotaan

3. Hunian

Pengaruh global pada pola penyediaan hunian dan bentuk-bentuk perumahan dan pemukiman yang berkembang, adalah :

a. Kesamaan bentuk-bentuk pemukiman (dalam pengembangan pemukiman modern), pemukiman didesain dan diciptakan dengan nuansa buatan.
b. Peningkatan keragaman gaya hidup yang ditunjukkan dalam selera hunian gaya eropa, atau amerika.
c. Pola menghuni dan pilihan orang untuk tinggal di rumah susun atau apartemen.

Pada dasarnya sebuah kawasan pemukiman modern atau kawasan skalan besar dan kota-kota baru adalah rekayasa ekonomi dan rekayasa sosial terhadap kehidupan manusia. Yang dicoba diciptakan untuk memenuhi kebutuhan yang ada



Gambar 3.19. Hunian Global

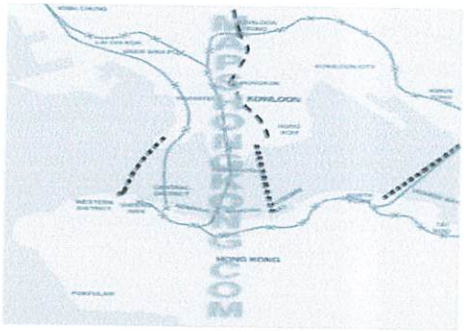
3.2.2. Globalisasi Perkotaan

Globalisasi perekonomian berpengaruh pada perubahan ruang perkotaan, dalam membahasnya penulis melakukan tahapan sebagai berikut ;

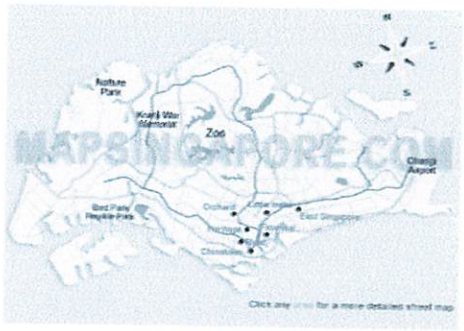
1. Bagian dari sistem Kota-Kota Global
2. Globalisasi Dan Pengaruhnya Terhadap Perkembangan Kota-Kota
3. Globalisasi, Pola Pergeseran Investasi dan relokasi Industri di Asia

Kota-kota global sebagian besar adalah kota-kota metropolitan dunia, namun tidak semua kota global adalah kota-metropolitan, beberapa kota global yang tidak masuk dalam kategori kota metropolitan, adalah kota dengan fungsi tunggal, sebagai tujuan khusus dan pilihan dalam daftar katalog pariwisata dunia.

Hongkong Overview : Maps of Hongkong



Singapore Overview : Maps Of Singapore



Gambar 3.20. Kota-Kota Global dan Karakteristiknya

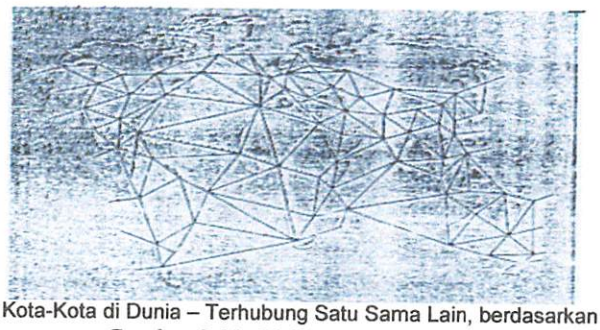
TABLE 12.7 CHARACTERISTICS OF WORLD CITIES

Major centers of political power
Seats of national and international governmental and nongovernmental agencies
Major headquarters of transnational corporations
Headquarters of major professional organizations and trade unions
Major centers of industrial activity
Major railroad, highway, port, and airline centers
Headquarters of major banks and insurance companies
Major medical and legal centers
Headquarters of national courts of justice
Major universities and research institutes
Major libraries, museums and churches
Major theaters, opera halls, restaurants, etc.
Headquarters of information dissemination—publishers, advertisers, radio, television, and satellite data
Large populations and an international labor force
Increasing share of employees in services as opposed to industry
Centers of very specialized goods and services
International markets
Sites of global conferences: governments, industries, and volunteer organizations

Source: Adapted in part from Peter Hall, *The World Cities*, New York: McGraw-Hill, 1966, pp. 7–9.

1. Bagian dari Sistem Kota-kota Global

Adalah suatu kenyataan bahwa daerah-daerah perkotaan kita, sebagai pusat kegiatan ekonomi, teknologi, informasi dan inovasi telah menjadi bagian dari sistem kota-kota besar dari adanya jaringan transportasi dan komunikasi yang sangat maju dan adanya sistem produksi barang dan jasa yang terspesialisasi namun terkait satu sama lain. Fenomena ini di satu pihak sangat menggembirakan karena daerah perkotaan kita mempunyai peluang untuk terus meningkatkan kegiatannya dalam bidang ekonomi maupun sosial. Namun di sisi lain, perlu kita perhatikan dampak negatifnya, terutama jika pola tersebut tidak dikaitkan dengan perkembangan daerah pedesaan.



Gambar 3.21."Struktur Kota-Kota di Dunia – Terhubung Satu Sama Lain, berdasarkan kepentingan tertentu"

Gambar 3.22. 30 Kota Besar Dunia

30 KOTA TERBESAR DI DUNIA, DALAM URUTAN MENURUT BESAR DAN PENDUDUK 1950 – 2000
(dalam juta)

Urutan	1950		1975		1990		2000	
1	New York-NE New Jersey	12,3	New York - New Jersey	19,8	Tokyo - Yokohama	23,4	Mexico City	31,0
2.	London	10,4	Tokyo - Yokohama	17,7	Mexico City	22,9	Sao Paulo	25,8
3.	Rhein-Ruhr	6,9	Mexico City	11,9	New York-NE New Jersey	21,8	Tokyo - Yokohama	24,2
4.	Tokyo - Yokohama	6,7	Shanghai	11,6	Sao Paulo	19,9	New York-NE New Jersey	22,8
5.	Shanghai	5,8	Los Angeles - Long Beach	10,5	Shanghai	17,7	Shanghai	22,7
6.	Paris	5,5	Sao Paulo	10,7	Beijing	15,3	Beijing	19,9
7.	Buenos Aires	5,3	London	10,4	Rio de Janeiro	14,7	Rio de Janeiro	19,0
8.	Chicago - NW Indiana	4,9	Buenos Aires	9,3	Los Angeles - Long Beach	13,3	Greater - Bombay	17,1
9.	Moscow	4,8	Rhein-Ruhr	9,3	Greater Bombay	12,8	Calcutta	16,7
10.	Calcutta	4,4	Paris	9,2	Calcutta	11,9	Jakarta	16,6
11.	Los Angeles - Long Beach	4,0	Rio de Janeiro	8,9	Seoul	11,8	Seoul	14,2
12.	Osaka - Kobe	3,8	Beijing	8,7	Buenos Aires	11,4	Los Angeles - Long Beach	14,2
13.	Milan	3,6	Osaka - Kobe	8,6	Jakarta	11,4	Cairo - Giza - Imbaba	13,1
14.	Mexico City	3,0	Chicago - NW Indiana	8,1	Paris	10,9	Madras	12,9
15.	Philadelphia - New Jersey	2,9	Calcutta	7,8	Osaka - Kobe	10,7	Manila	12,3
16.	Rio de Janeiro	2,9	Moscow	7,4	Cairo - Giza - Imbaba	10,0	Buenos Aires	12,1
17.	Greater Bombay	2,9	Greater Bombay	7,0	London	10,0	Bangkok - Thonburi	11,9
18.	Detroit	2,8	Seoul	6,8	Rhein-Ruhr	9,3	Karachi	11,9
19.	Naples	2,6	Cairo - Giza - Imbaba	6,4	Bogota	8,9	Delhi	11,7
20.	Leningrad	2,6	Milan	6,1	Chicago - NW Indiana	8,9	Bogota	11,7
21.	Manchester	2,5	Jakarta	5,7	Madras	8,8	Paris	11,3
22.	Birmingham	2,5	Philadelphia - New Jersey	4,8	Manila	8,6	Teheran	11,3
23.	Sao Paulo	2,5	Detroit	4,8	Moscow	8,5	Istanbul	11,2
24.	Cairo - Giza - Imbaba	2,5	Manila	4,5	Teheran	8,3	Baghdad	11,1
25.	Tienjin	2,4	Delhi	4,4	Istanbul	8,3	Osaka - Kobe	11,1
26.	Boston	2,2	Tienjin	4,4	Baghdad	8,2	London	9,9
27.	Shenyang	2,2	Teheran	4,3	Delhi	8,1	Dacca	9,7
28.	Beijing	2,2	Leningrad	4,2	Karachi	7,9	Chicago - NW Indiana	9,4
29.	West Berlin	2,2	Madras	4,1	Bangkok - Thonburi	7,5	Rhein-Ruhr	9,2
30.	San Francisco - Oakland	2,0	Bogota	4,0	Milan	7,4	Moscow	9,1

Sumber: United Nations Population Studies No. 53, Bahan 4

2. Globalisasi Dan Pengaruhnya Terhadap Perkembangan Kota-Kota[3]

Globalisasi Perkotaan terpisahkan dari keadaan dunia saat ini. Globalisasi Dapat diartikan sebagai Hilangnya sekat-sekat geografis dalam hubungan antar wilayah dan negara dan menjadikan dunia dalam satu kesatuan. Globalisasi sebenamya sangat dipengaruhi perkembangan 3T yaitu Teknologi, Telekomunikasi, dan Transportasi. Hilangnya sekat-sekat geografis itu dan menjadikan dunia satu kesatuan terdorong oleh perkembangan teknologi yang semakin maju, kemudahan dalam berkomunikasi, dan semakin mudahnya orang bergerak akibat transportasi yang semakin cepat dan canggih. Bisa dikatakan

[3] Direktorat Jenderal Pengembangan Perkotaan

perkembangan ketiganya ini merupakan ciri penting dari globalisasi yang melanda dunia saat ini. Perkembangan pesat perusahaan-perusahaan multinasional di negara-negara berkembang atau istilahnya footloose industry (industri beratapkan dunia) merupakan salah satu bukti semakin menyatunya dunia. Perusahaan semacam ini contohnya adalah industri sepatu Nike, Coca-Cola, Komputer, dan lain-lain yang tersebar bagian-bagiannya di berbagai negara. Bukti lain semakin bersatunya dunia adalah semakin terhubungnya satu tempat dengan tempat lain di dunia akibat perkembangan teknologi telekomunikasi.

Krisis moneter yang berkembang menjadi krisis ekonomi yang melanda Asia termasuk Indonesia. memang menyebabkan kondisi yang semakin beratnya bangsa Indonesia dalam menerima perkembangan dunia yang semakin cepat, semakin terbuka, dan mengglobal. Kesiapan kita sebagai negara yana mau tidak mau harus ikut dalam dunia yang terbuka, menyatu, dan mengglobal menjadi semakin berat dengan terjadinya krisis ekonomi ini.

Secara singkat, pemahaman globalisasi di Indonesia mencerminkan hal-hal berikut : Globalisasi bisa dianggap sebagai penyebaran hasil dan rancangan budaya dominan ke arah pola pikir umum, terutama menyangkut isu ekonomi dan politik. Setiap negara menghadapi permasalahan pasar dunia karena setiap perekonomian negara terkait dengan globalisasi. Semakin eratnya ketergantungan antar masyarakat di dunia, pembangunan barangkali bisa dilaksanakan di bawah kondisi disparitas fungsional diantara beberapa negara. Satu-satunya altematif bagi negara miskin dalam menghadapi realita yang ada adalah dengan mengisolasi diri secara bertahap dan terencana baik dari belahan dunia lain sejauh menyangkut pembangunan industri. Peran negara maju sangat besar sekali dalam pembangunan negara berkembang atau miskin melalui perluasan perekonomiannya ke seluruh dunia. Hal ini semakin menimbulkan ketergantungan terhadap negara maju. Hal seperti inilah yang merupakan bagian dari penyebaran budaya dominan untuk menjadi pola pikir umum di seluruh dunia. Pembangunan yang terjadi biasanya menimbulkan dampak sosial masyarakat (social cost).

Globalisasi dan Krisis di Indonesia: Implikasi Sosial Ekonomi dan Spasial Dengan pengertian dan gejala globalisasi di atas, pada sub bab ini akan

dipaparkan Implikasinya terhadap perkembangan sosial ekonomi dan spasial di Indonesia sebagai berikut:

Implikasi Sosial Ekonomi "Booming" Ekonomi yang terjadi di kawasan Asia sebelum krisis dipertengahan tahun 1997 merupakan contoh pengaruh global terhadap proses pembangunannya yang berusaha menyamai perilaku sosial dan ciri fisik yang melekat pada negara maju. Masalah krisis ekonomi yang dialami Indonesia dan negara Asia Tenggara lainnya harus dianggap sebagai masalah internal yang menyangkut sistem sosial ekonominya masing-masing. Krisis yang dialami Indonesia tidak hanya bersifat moneter dan keuangan tetapi lebih serius karena meliputi aspek keuangan, ekonomi,sosial, dan kelembagaan. Awal krisis ekonomi yang melanda Indonesia terlihat dari pertumbuhan ekonomi 1965-1996 sebagai contoh dari endo coloniallization.

Pertumbuhan ekonomi ini dianggap sebagai pertumbuhan kapatilisme merkantil berdasarkan eksploitasi SDA dan SDM dibawah suatu golongan yang kuat dan berkuasa dengan tujuan memupuk kekayaan sendiri. Proses industrialisasi yang salah dan memarjinalkan sektor lain telah mengakibatkan keterpurukan ekonomi Indonesia. Industri yang ada lebih banyak mengimpor komponen industri, sedangkan pasarnya lebih besar untuk internal Indonesia. Kesalahan ini menyebabkan larinya uang modal ke luar Indonesia. Investasi industri oleh perusahaan multinasional di Indonesia sebelum krisis sepertinya menguntungkan tetapi setelahnya justru lebih menjadi resiko bagi Indonesia. Hal ini disebabkan karena beberapa diantaranya lebih berorientasi keuntungan sendiri (bagi negara investor) dibanding negara "tuan rumah". Fenomena ini bukanlah serangkaian hipotesis abstrak, karena mampu menunjukan bahwa "industrialisasi" jenis ini tidak bisa disebut sebagai industrialisasi yang sesungguhnya. Lebih dari itu "industrialisasi" semacam ini justru menghalangi pembangunan ekonomi daerah secara lebih rasional dan konsisten. Sebenarnya yang diperlukan adalah investasi asing yang bisa diterima dan bermanfaat bagi perekonomian negara jika sumber-sumber lokal dimanfaatkan secara lebih berarti. Perdagangan bebas yang merupakan persaingan pasar mumi sudah dan akan tetap digunakan sebagai senjata utama sebagian negara maju untuk menekan perekonomian negara

berkembang. Penerapan prinsip ini hanya akan menguntungkan kelompok ekonomi yang maju dan kuat karena memiliki kemampuan menembus pasar lokal yang lemah.

Implikasi Spasial Perubahan Globalisasi menyebabkan perubahan spasial yang mendasar. Beberapa bentuk perubahan diperlihatkan berikut :

a. Munculnya Kota Dunia (World City) Terdapat tiga jenis kota mega yang masing-masing mempunyai karakteristik yang berbeda, yaitu: 1. Kota Mega tradisional (Traditional Mega City) dengan karakteristik sebagai berikut: Kota Mega Tradisional melayani sektor manufaktur tradisional dan sektor pertanian yang pada umurnnya berorientasi pada pasar domestik. Sektor tersier diorganisasikan secara vertikal dan berjenjang dalam rangka memenuhi kebutuhan pasar dalam wilayah nasional atau wilayah. 2. Kota Jaringan Dunia (Network World City), dengan karateristik sebagai berikut : Kota-kota melihat dunia sebagai satu pasar terbuka dan mengkordinir R&D, produksi, dan pemasaran untuk mencapai efisiensi dalam sistem industrialisasi global. Banyak kota-kota dunia di negara berkembang sebagai rumah/tempat untuk cabang-cabang perusahaan transnasional dan perusahan domestik transnasional dan terkait dalam perdagangan dan keuangan intemasional. Jaring kota-kota dunia sangat dipengaruhi oleh pergeseran dari paradigma tekno-ekonomi. Kota-kota dunia sebagai bagian dari pasar keuangan dunia menaikan status dalam sistem kota dunia meialui perdagangan mata uang, Master kapital dan bentuk-bentuk lain dari portofolio inverstasi dalam perdagangan keuangan dunia. Kota Dunia yang dominan (Dominant World City) dengan karateristik sebagai berikut : · Umumnya berlokasi di negara maju, tetapi mungkin saja ada di negara yang sedang berkembang. · Mempunyai beberapa karakter dasar, yaitu mapan sebagai pusat dari penemuan baru dan difusi teknologi; sebagai lingkungan untuk konglomerasi global dan berfungsi sebagai pusat menejerial, termasuk kantor pusat dari organisasi intemasional dan multinasional; sebagai pusat keuangan dunia; dan sebagai titik utama dari jaringan dengan kota-kota dunia lainnya.

b. (Pacific Asia Urban Corridors and Formation of Functional Cities System) Elemen yang membedakan sistem kota yang baru dari yang sebelumnya adalah

dari apa yang mendorong dan mempertahankan pertumbuhan kota dimana sebelumnya didasarkan pada keuntungan spasial dari sumber bahan baku, keuntungan lokasi dalam kaitannya dengan daerah belakang. Dalam ekonomi yang tanpa batas, fungsi-fungsinya adalah foot loose dan sangat sensitif terhadap faktor biaya.

c. Munculnya "Extended Metropolitan Regions (EMR) Secara proses munculnya EMR ini dapat diidentifikasikan sebagai berikut: Munculnya EMR diawali dengan urbanisasi dari desa atau kota kecil ke kota yang lebih besar, sehingga makin lama kota tujuan utama menjadi semakin besar membentuk kota metropolitan beserta wilayah sekelilingnya Terjadinya pencampuran aktivitas pertanian dan non pertanian sepanjang jalur urbanisasi ke kota metropolitan sehingga terbentuk suatu koridor (umumnya berupa "Urban Settlement") di sekeliling kota metropolitan EMR merupakan kombinasi dari suatu metropolitan area dengan wilayah administratif di sekitamya membentuk suatu area yang sangat besar (seperti metropolitan yang meluas) dimana: · Pertumbuhan dan jumlah penduduk sangat tinggi (biasanya jauh lebih besar dari pertumbuhan nasional), dengan pertumbuhan luar kota metropolitan sebagai pusat lebih tinggi, · Ukurannya sangat luas meliputi kota metropolitan sebagai pusat dan wilayah administratif disekelilingnya · Terjadinya pencampuran berbagai aktivitas (mixed activity) yang mana dampaknya adalah semakin seriusnya permasalahan lingkungan, transportasi, dan infrastruktur lainnya. · Umumnya merupakan wilayah dengan pertumbuhan ekonomi yang tinggi, bahkan pertumbuhannya biasanya jauh lebih tinggi dari nasionalnya

d. Munculnya Zona Industri Orientasi Ekspor (Export Processing Zones-~EPZs) Zona ini umumnya mempunyai karateristik sebagai berikut : Pengoperasian yang tertutup dari EPZ menarik perusahaan transnasional untuk memasukkan investasi meskipun tidak seluruhnya investasi asing. Hak istimewa yang diberikan pada EPZ adalah hampir seluruh produksi dieksport demikian pula dengan bahan baku yang diimpor. EPZ didesain sebagai estet industri khusus dalam produksi manufaktur terutama untuk ekspor dengan perlakuan istimewa

untuk impor langsung, pajak khusus, tersedia infrastruktur dan bebas dari beberapa peraturan.

Globalisasi:Dampaknya Terhadap Pembangunan Perkotaan Permasalahan yang dialami kota/perkotaan sangat kompleks. Kemiskinan seperti yang telah disebutkan diatas adalah salah satu bagian masalah yang terjadi. Kesalahan dari jalur industri merkantil sejauh ini masih menjadi alasan fundamental penghambat pembangunan. Kebijakan menyeluruh pembangunan perkotaan berkelanjutan seperti memfokuskan semua investasi yang diperlukan pada pengembangan sektor pertanian secara umum dan kegiatan terkait lainnya dan meningkatkan serta melaksanakan strategi jangka menengah dan panjang untuk sistem kegiatan industri perikanan laut. Keduanya dianggap cocok untuk instrumen mempertahankan pemanfaatan kegiatan ekonomi yang fundamental bagi penduduk dipinggiran perkotaan. Hal ini dianggap bisa menekan urbanisasi dan sebagai dasar pembangunan industri berikutnya yang kuat dan berkelanjutan. Aspek pertanahan dalam pembangunan kota dianggap sebagai bagian yang penting. Sistem administrasi pertanahan yang baik merupakan pendukung bagi pembangunan kota.

Berdasarkan karakteristik globalisai, teridentifikasi beberapa kota di Indonesia masuk dalam jaring globalisasi: Medan, Batam, Jakarta, Solo, Surabaya, Denpasar, Balikpapan, Makasar, Manado dan Kupang. Secara spesifik kota-kota tersebut mempunyai perbedaan dalam kaitannya dengan jaringan global. Misalnya, jakarta masuk dalam kategori Kota Mega Tradisional, sedangkan untuk Denpasar berada dalam jaringan transportasi intemasional.

3. Globalisasi, Pola Pergeseran Investasi dan relokasi Industri di Asia[4].

a. Latar Belakang Krisis Ekonomi

Makro ekonomi kita secara fundamental (struktur industri) rapuh, sehingga dalam masa pembangunan 3 dekade tidak menghasilkan structural deepening meskipun hasil-hasil pembangunan fisik terlihat. Akibatnya structural

[4] DR. Ir. Didin S. Damanhuri.

employment tidak mengikuti proses industrialisasi dan tidak menunjang produksi. Semestinya perkembangan yang terjadi seperti di negara maju, di mana perkembangan struktur ekonomi dan industri secara pararel mengembangkan struktur tenaga kerja. Globalisasi memberikan implikasi booming pasar modal, pasar uang pada tingkat global maupun nasional sekaligus berperannya fund manager yang mengontrol pengalokasian investasi. Diperkirakan ada 2500 fund manager yang mengelola ± 1300 milyard dollar diseluruh dunia. Peran Indonesia dalam pengalokasian investasi tersebut hanya sebagian kecil saja.

b. Sebab-sebab Krisis Ekonomi Kita

(1). Rendahnya daya saing, akibat:

- Rendahnya indikator SDM, baik kualitas dan moral (KKN).
- Politik dumping, dimana harga barang dalam negeri jauh lebih mahal dibandingkan dengan harga produksi luar negeri yang relatif lebih murah dengan kualitas yang lebih baik.
- Biaya ekonomi yang tinggi akibat terjadinya kebocoran mencapai 30%. Bahkan ditinjau dari segi input output ratio kebocoran bisa mencapai 52%
- Sentralisme (penyedotan sumberdaya dan finansial ke pusat. Peredaran uang ± 70% ada di Jakarta).
- Inward Looking Industry (produksi jago kandang) yang berorientasi pada pasar domestik, sehingga kurang bersaing dengan barang produksi luar negeri. Prioritas industri yang industri subsitution import.
- Maka makro ekonomi kita mengalami deposit current acount yang besar sekali melebihi 4 % (menjelang krisis 1997).

(2). Sistem politik (non ekonomi) yang sentralistik.

- Krisis yang melahirkan reformasi technical seharusnya juga concern ke semua kelembagaan "good governance"
- Distorsi moral aparat/ pelaku pembangunan berakibatkan kepada perusakan/distorsi investasi dan tata ruang semua wilayah di Indonesia. Selain itu sentralisme juga menimbulkan bias dalam urban development.

(3). Paradoks pembangunan perkotaan di dunia ketiga:

- Menggelembungnya sektor informal karena pendiktean teknologi industri. Pada kota sedang : 45% angkatan kerja bekerja pada sektor informal, kota metropolitan (Medan, Surabaya, Bandung) > 50%, Jakarta : 70%.
- Perencana kota menganggap sektor informal sebagai pengganggu dan tidak menjadikan target group. Hal tersebut menyebabkan dislokasi sosial, oleh karena itu seharusnya ada regulasi sektor informal.
- Prematur Urbanisasi
- Adanya dualisme antara peran swasta dan non swasta

(4). Rapuhnya perekonomian kita disebabkan antara lain:

- Ekonom pada awal 1997 sudah mengingatkan fundamental ekonomi yang sudah rapuh karena industrialisasi yang dilakukan selama 20 tahun berupa spektakulernya pembangunan fisik dan infrastruktur yang tidak menghasilkan capital defening dan industrial structure defening.
- Import driven industri menghasilkan import driven consumption, sehingga industri-industri kita berkiblat ke import. Oleh karena itu import driven ini harus dirubah ke regional driven yang berarti resources base economy

Untuk sekarang dan masa yang akan datang, prioritas pembangunan harus ditujukan kepada usaha-usaha kecil menengah dan koperasi. Di masa yang akan datang kota-kota besar tidak sanggup lagi menerima arus urbanisasi, untuk mengatasinya ada trend membangun kota-kota sedang dan kecil dan regulasi harus menetapkan langkah mengantisipasi ledakan arus urbanisasi. Negara Asia yang cepat pulih dari krisis ekonomi seperti Thailand dikarenakan basis industri yang bio-teknologi, bio- development tanpa meninggalkan industri manufacture yang sudah maju.Selama masa economic recovery kita harus mengembangkan industri yang berbasis "agro" dengan potensi sumber daya alam yang dimiliki.

c. Strategi REI dalam Menghadapi Housing Development dan Bisnis Properti di Awal Milenium III (Pingki Elka Pangestu, MTCP)

(1). Perkembangan real estate/perumahan selama 30 tahun yang lalu, tergantung kebijaksanaan pemerintah

(2). Bisnis real estate mempunyai dampak terhadap industrialisasi

(3). Pembangunan real estate menciptakan capital dan aset nasional

(4). Bisnis properti membuat rekayasa keuangan dan pembengkakan dana sehingga untuk masa yang akan datang perlu menciptakan nilai tambah dengan pola : Dasar yang kuat , Community base housing , Reposisi

d. Perencanaan pembangunan harus memperhatikan:

(1). Dana/keuangan daerah

(2). Pemberdayaan kader-kader daerah untuk pembangunan daerahnya sendiri

(3). Adanya kontrol dari masing-masing pelaku bisnis di daerah

(4). Memperbaiki pola pembangunan melalui reposisi yang reformatif

(5). Memetakan sumber daya daerah beserta pengelolaannya

(6). Menciptakan katalisator di daerah

Di masa datang pengembang bisnis perumahan tidak dapat berpikir secara sempit, harus diperluas dengan bisnis prasarana. Urban manager tidak hanya dapat membangun tetapi harus dapat memelihara, melihat ke depan bagaimana cara meng-invest dari dalam dan bagaimana memasarkannya. Dalam pengembangan perkotaan, NUDS harus dapat memberi nuansa kepada daerah, memberi arahan kemana kita akan berkembang sesuai dengan sumber daya yang dimiliki, minimum memberikan garis kebijaksanaan apa yang harus dipikirkan daerah dengan mempertimbangkan sumberdaya yang dimiliki, tetap mempertahankan kepentingan nasional. NUDS bertindak sebagai katalisator bagi pemberdayaan lokal. Pembangunan real-estate nantinya harus me-reorientasikan dirinya sesuai dengan NUDS-2

- Real estate adalah *labor intensive dan low tecnology* yang dapat menciptakan kapital nasional
- Real estate sangat peka terhadap siklus up-down ekonomi, karena itu pasca krisis ekonomi sekarang ini harga real estate itu hanyalah "paper value"

Dimasa datang, harus dirumuskan policy yang mengetengahkan "cara lain" supaya perumahan tidak tergantung kepada luar negeri. Daerah yang pada saat ini dependency-nya tinggi harus diperdayakan. Biasanya pengembang hanya melihat dari segi bisnis saja. Tantangan kita sekarang bagaimana menumbuhkan sistem intensif yang akan membuat pengembang melebarkan usahanya dan bagaimana membuat pengembang lebih terikat secara emosional.

3.3. Tinjauan dan Analisa Kondisi di Indonesia

Setelah melakukan pembahasan dalam dua bagian sub bab sebelumnya yaitu: evolusi kota-kota dalam sejarah dan perkembangannya, serta tinjauan dan analisa dalam globalisasi perekonomian dan spasial, penulis langsung menuju pada bagian kerangka wilayah studi makro dari penelitian ini, yaitu tinjauan dan analisa terhadap kondisi yang berkembang di Indonesia. Seperti bagian sebelumnya, penulisan ini merupakan analisa dan pengembangan, serta hasil interpretasi data yang tersaji didalam lampiran data. Bagian ini meliputi :

1. Pembangunan Nasional di Indonesia
2. Megauban Jabotabek
3. Kota-Kota Baru di Jabotabek

3.3.1. Pembangunan Nasional di Indonesia

Sejak 1972, saat Presiden Indonesia dan kepala negara lainnya berkumpul di Stockholm, Swedia, istilah "pembangunan yang berwawasan lingkungan" mulai dipergunakan dengan luas. Tahun 1978, Komisi Brundtland menerbitkan sebuah buku yang hingga saat ini masih menjadi acuan utama dalam diskursus pembangunan berkelanjutan[1]: Our Common Future (diterjemahkan ke Bahasa Indonesia sebagai Hari Depan Kita Bersama), pembangunan berkelanjutan didefinisikan sebagai: Pembangunan yang memenuhi kebutuhan masa kini tanpa mengurangi kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhan mereka.

Penggodokan konsep pembangunan berkelanjutan ini adalah sebuah respons terhadap proses pembangunan yang melulu berorientasi pertumbuhan ekonomi, seperti yang sejak setelah perang dunia kedua dipromosikan oleh "agen-agen" pembangunan seperti Bank Dunia dan lembaga keuangan dunia lainnya. Dengan pola pembangunan yang hanya berorientasi kepada pertumbuhan, maka penipisan sumberdaya alam yang dieksploitasi dan kerusakan lingkungan akibat pencemaran hanya dianggap sebagai "ekses" dari pembangunan, dan bukan

---

[1] Andi Rahmah, Agus P. Sari, Moekti H. Soejachmoen, Bambang Susantono. Loe Loe, Gue Gue. Hancurnya Kerekatan Sosial, Rusaknya Lingkungan Kota Jakarta. Hak Cipta. Pelangi 2[illegible] - 2004. Pelangi. Jl. P. Antasari No. 10. Cipete Utara, Keb. Baru. Jakarta 12150.

merupakan masalah pembangunan itu sendiri. Semakin lama, semakin dirasakan bahwa kerusakan-kerusakan ini ternyata mengancam keberlanjutan dari pertumbuhan itu sendiri, karena sumberdaya alam, lingkungan, dan kerekatan sosial ternyata merupakan modal penyebab terjadinya pertumbuhan itu sendiri.Pertumbuhan ekonomi yang tinggi sejak dimulainya Orde Baru ternyata sebagian besar berasal dari ekspor minyak, mineral, dan hasil hutan, yang pada waktunya nanti akan habis. Jika deposit minyak, mineral, dan hutan di Indonesia sudah habis, maka habis pulalah pertumbuhan ekonominya. Rusak kerekatan sosialnya, hancur pula ekonominya.

Sejak akhir 1990an, lembaga-lembaga keuangan internasional seperti Bank Dunia mulai mengadopsi konsep pembangunan berkelanjutan ini. Dari definisi pembangunan berkelanjutan Komisi Brundtland, Bank Dunia mengajukan definisi pembangunan yang lebih aplikatif — terutama terhadap ilmu ekonomi sebagai "bahasa" yang dipergunakan oleh Bank Dunia — sebagai berikut: Pembangunan yang mewariskan modal-modal pembangunan —sumberdaya manusia, kerekatan sosial, sumberdaya alam dan lingkungan,serta infrastruktur buatan manusia — kepada generasi berikutnya denganjumlah yang sama sehingga mereka memiliki kesempatan membangun yang sama dengan generasi saat ini.Konsep pembangunan berkelanjutan ini, walau masih sangat ekonomistik, telah mengakui bahwa integritas dari keempat "modal pembangunan" ini harus tetap terjaga. Menuju ke masa depan, pembangunan itu sendiri tidak boleh berakibat pada pembodohan (menurunnya kualitas sumberdaya manusia), pemberontakan (menurunnya kualitas kerekatan sosial), penipisan sumberdaya alam, pencemaran lingkungan, atau rusaknya prasarana. Konsep ini diadopsi dan semakin disempurnakan oleh Persatuan Bangsa-Bangsa (PBB). Pada 1996, dipandu oleh Komisi Pembangunan Berkelanjutan, PBB menerbitkan pedoman mengukur integritas dari modal pembangunan ini.

Di Indonesia, pegangan mengenai indikator pembangunan berkelanjutan dikembangkan oleh Kantor Menteri Negara Lingkungan Hidup, dan saat ini masih berupa konsep setengah matang. Di antaranya, indikator-indikator yang diusulkan adalah sebagai berikut. Indikator kualitas hidup yang terdiri dari kualitas hidup,

pengembangan sumberdaya manusia, hak azasi manusia, serta kesetaraan gender, kondisi, kedudukan, dan hak perempuan. Indikator integritas sumberdaya yang dibagi menjadi sumberdaya alam dan sumberdaya buatan (prasarana), serta kondisi sumberdaya manusia dan sumberdaya sosial. Menariknya, ada indikator mengenai penyelenggaraan kepemerintahan yang baik, di mana kapasitas sektor swasta dan masyarakat sipil juga menjadi indikator pembangunan berkelanjutan.

Akhir-akhir ini istilah era lepas landas populer. Ditargetkan dalam proses pembangunannya pada pelita ke 6,mulai 1994 akan memasuki era lepas landas. Kerena situasi, sikap hidup masyarakat sedang berkembang, kurang memberi kemungkinan timbulnya golongan entrepreuneur, sehingga, hampir semua ahli tentang pembangunan sependapat bahwa untuk mempercepat pembangunan di negara-negara sedang berkembang diperlukan tindakan-tindakan yang tegas dari pemerintah. Dengan kata lain pemerintah harus mengambil dan mempunyai fungsi sebagai innovating atau creative entrepreuneur. Timbulnya gagasan ini bersumber dari kenyataan dimana negara-negara sedang berkembang telah begitu lama hampir tetap statis, sehingga melepaskannya dari belenggu kemacetan, maka campur tangan pemerintah yang positif penting sekali. Malahan dikalangan luas terdapat kepercayaan bahwa hanya tindakan pemerintah sajalah yang dapat mempunyai kekuatan dan lapangan yang cukup untuk mengghilangkan beberapa rintangan yang membatasi pembangunan negara-negara sedang berkembang. Bidang dimana tindakan pemerintah diperlukan bermacam-macam, yaitu :

a. Pemerintah mungkin harus mengadakan pasar dengan mendorong susunan lembaga yang cocok.
b. Perusahaan pemerintah diperluka pada sektor-sektor dimana laba sangat rendah atau resiko terlalu besar sehingga tidak menarik perusahaan swasta.
c. Perusahaan pemerintah diperlukan pada sektor dimana hasilnya kurang memuaskan bila dilaksanakan swasta dibanding dikerjakan pemerintah.
d. Tindakan dan pimpinan dari pemerintah diperlukan mendorong external ekonomis, terutama pembangunan yang seimbang.

Meskipun ada kesempatan tentang kegiatan-kegiatan pemerintah ini, namun kalau sampai pada kebijaksanaan khusus atau mendetail timbul perbedaan

pendapat. Ada yang membatasi peranan pemerintah hanya pada perencanaan, dimana keputusan-keputusan pemerintah sifatnya umum. Ada yang memperluas peranan pemerintah sampai pada campur tangan langsung dengan mekanisme pasar, serta mengawasi perusahaan-perusahaan swasta. Pandangan lain berpendapat, peranan pemerintah menggantikan mekanisme pasar seluruhnya dengan perencanaan dan kontrol pusat dan negara menggantikan usaha swasta.

Timbulnya perbedaan pendapat, disebabkan adanya perbedaan pandangan, mengenai akibat dan kecepatan proses pembangunan, ada 2 aliran, yaitu :

Golongan pertama ; percaya bahwa rintangan terhadap pembangunan sedemikian sukarnya diatasi dan sudah merembes kesemua bidang. Supaya rintangan itu dapat diatasi, hanya dengan melalui industrialisasi oleh negara yang teratus dan segera. Pemerintah harus membuat perencanaan yang meliputi lapangan yang luas, menjalankan semua kegiatan entrepreneur dan berusaha mencapai tingkat pembentukan modal yang tinggi, secepat mungkin.Berdasar pandangan ini, dipercaya jika suatu program pembangunan mau mencapai momentum yang cukup supaya berhasil, program harus harus bekerja cepat dan secara luas diseluruh perekonomian. Mempertahankan evolusi yang pelan, sangat berbahaya, sebab evolusi yang pelanlahyang tidak dapat berhasil dalam menghadapi semua rintangan. Program pembangunan yang tidak mengandung perubahan-perubahan besar, akibatnya tidak akan pernah menjadi selfgenerating dan kumulatif. Program pembangunan harus mempunyai kecepatan minimum tertentu, harus mempunyai luas tertentu untuk mengurangi indivisibilitas dan diskontinuitas ekonomi, mempunyai akibat terhadap nilai-nilai, menghilangkan kekuatan yang timbul yang justru akan menghalangi pembangunan sendiri seperti kemungkinan pertambahan penduduk.Mengingat program yang begitu luas, maka dibutuhkan investasi besar, terutama disektor yang belum berkembang. Investasi harus mencakup bidang-bidang sebanyak mungkin dan saling berhubungan.

Golongan kedua, menganjurkan pendekatan lebih graduel, memberi titik berat yang kecil pada industri, mendasarkan diri pada mekanisme pasar dan usaha swasta serta mendekati persoalan pembangunan secara selangkah-demi selangkah. Dasar pemikiran yang melatarbelakangi pandangan golongan kedua;

a. Sektor pertanian adalah predominan, dalam sektor ini terdapat kemiskinan yang luar biasa. Dalam sektor ini ada kemungkinan pertambahan hasil dalam jumlah yang besar, sehingga sangat mengyenangkan, serta pertanian merupakan penghubung yang paling penting dengan pasar dunia.
b. Mereka percaya bahwa pertumbuhan industri akhirnya harus didorong dengan perluasan sektor-sektor lainnya dalam perekonomian, bukan dengan usaha-usaha pemerintah yang disengaja. Pembangunan industri, hanya merupakan pelengkap bagi pertanian pada taraf permulaanya. Dikatakan taraf permulaan, sebab pada akhirnya setiap negara menginginkan perluasan dari industri secara umum.

A. Pembangunan Sektoral

Program mana dititik beratkan suatu negara, tergantung situasi negara itu sendiri. Namun pendekatan graduil mempunyai keuntungan-keuntungan yaitu :

a. Dengan memusatkan pada bidang pertanian, dapat diharapkan menambah pendapatan nasional dan membagi-bagikan pertambahan itu kepada orang-orang yang membutuhkan.
b. Kurang inflasioner, sebab tidak terlalu banyak uang yang beredar, sehingga dapat terhisap oleh perekonomian.
c. Tidak merombak seluruh kultur yang ada.
d. Ongkos kegagalannya tidak terlalu besar, apabila ternyata pendekatan ini tidak mencapai tujuannya.
e. Menghindari proyek-proyek prestasi tidak produktif.
f. Tugas pemerintah tidak terlalu berat dan dapat terhindar dari persoalan-persoalan administratif.

Beberapa kondisi ekonomi, pariwisata dan transportasi, sehubungan untuk melihat pilihan yang dominan, dijelaskan untuk menilai pembangunan sektoral yang berhubungan. Penjelasan akan menguraikan bagaimana pemilihan sektor dominan, cenderung melatar belakangi sentralisme, dan mengarahkan distribusi populasi pada wilayah yang berkembang pesat dengan pilihan pengembangan sistem transportasi yang jauh dari harapan pengembangan lebih baik.

1. Ekonomi Pertanian

Peningkatan produksi pertanian di luar jawa lebih tinggi dibanding pertumbuhan produk di Pulau Jawa, hal ini disebabkan karena pola kegiatan / aktivitas industrialisasi di Jawa, dan pola pergerakan urbanisasi penduduk, pergantian mata pencaharian. Seperti ditunjukkan pada tabel dibawah ini.

Tabel 3.9. Pertumbuhan Produksi Padi 1968-1996

TAHUN	JAWA	LUAR JAWA	INDONESIA
THN 1968	10.357	6.799	17.156
THN 1996	28.414	22.687	51.101
PERTUMBUHAN	2,74	3,34	2,98

Perkembangan hasil rata-rata padi per Ha, menunjukkan keberhasila program intensifikasi pertanian, meski dengan lahan yang sama petani di Jawa lebih mampu meningkatkan hasil produksi, dibanding dengan pertanian di luar Jawa.

Tabel 3.10.Pertumbuhan Ekspor Impor Pertanian

PERTANIAN (SEGAR & OLAHAN)				
TAHUN	(JUTA TON)		(US $)	
	EKSPOR	IMPOR	EKSPOR	IMPOR
THN 1995	5,70	11,10	4.607,50	4.623,60
THN 2003	11,60	13,50	6.417,50	4.269,70
PERTUMBUHAN	2,04	1,22	1,39	0,92
TANAMAN PANGAN				
TAHUN	(JUTA TON)		(US $)	
	EKSPOR	IMPOR	EKSPOR	IMPOR
THN 1995	1,10	9,00	162,70	2.045,20
THN 2003	0,80	9,90	218,90	2.199,30
PERTUMBUHAN	0,73	1,10	1,35	1,08
PERKEBUNAN				
TAHUN	(JUTA TON)		(US $)	
	EKSPOR	IMPOR	EKSPOR	IMPOR
THN 1995	4,10	1,20	4.183,00	1.377,00
THN 2003	10,40	2,20	5.771,00	1.198,00
PERTUMBUHAN	2,54	1,83	1,38	0,87
PETERNAKAN (SEGAR & OLAHAN)				
TAHUN	(JUTA TON)		(US $)	
	EKSPOR	IMPOR	EKSPOR	IMPOR
THN 1995	0,07	0,60	91,25	904,43
THN 2003	0,12	0,77	222,53	693,71
PERTUMBUHAN	1,71	1,28	2,44	0,77
HORTIKULTURA				
TAHUN	(JUTA TON)		(US $)	
	EKSPOR	IMPOR	EKSPOR	IMPOR
THN 1995	0,40	0,30	170,50	190,20
THN 2003	0,30	0,33	183,03	226,97
PERTUMBUHAN	0,75	1,10	1,07	1,19

2. Ekonomi Pariwisata

a.Jumlah Pendatang Asing Melaui Bandara

Meskipun kedatangan melalui Bandara Jakarta cukup tinggi, pada tahun-tahun awal (seperti terlihat pada tabel di lampiran), namun karena tingkat pertumbuhannya rendah, jadi di tahun-tahun mendatang, pendatang dari luar akan lebih banyak melalui Bali dan Batam, Jakarta bukan lagi menjadi tempat tujuan utama bagi pendatang asing, karena daya tarik dan daya saing yang lebih diungguli oleh Pulau Bali dan Pulau Batam. Peningkatan laju pertumbuhan kedatangan, yang tinggi berada di Bali dan Batam, kedatangan ke Bali tidak lain karena arus wisatawan asing yang cukup tinggi karena Bali, dikenal sebagai "International Tourism Destination", sedangkan BATAM selain sebagai Wilayah Industri yang paling potensial di Indonesia, juga sebagai tempat wisata. Jumlah kunjungan asing secara nasional meningkat, seperti diterangkan dibawah ini.

Tabel 3.11. Pertumbuhan Kedatangan Wisatawan Melaui Bandara

TAHUN	PORT OF ENTRY					TOTAL
	SKRNO HATTA	NGURAH RAI	POLONIA	BATAM	OTHER	
THN 1993	991.412	885.749	185.151	745.382	595.444	3.403.138
THN 2002	1.095.507	1.351.176	97.870	1.101.048	1.387.799	5.033.400
PERTUMBUHAN	1,10	1,53	0,53	1,48	2,33	1,48

b.Tingkat Hunian dan Lama Kunjungan di Kamar Hotel, Serta Pengeluaran

Tingkat hunian kamar hotel untuk propinsi Jakarta dan Jawa Barat, mengambil posisi 2/5 dari tingkat kunjungan di Indonesia. Pendatang asal yang menginap lebih dari sepuluh hari baik berdasarkan pertumbuhan maupun jumah hari adalah Wisatawan Belanda, dan Perancis di urutan kedua, sedangkan untuk pengeluaran biaya wisata dengan laju pertumbuhan tertinggi adalah Taiwan, untuk pengeluaran biaya tertinggi adalah USA dan Canada. Peluang inilah yang ditangkap pengembang perkotaan di Jabotabek. Peluang hunian bagi pendatang dan penghuni temporer karena kepentingan kerja, bisnis/ usaha inilah yang ditangkap oleh para penyedia jasa layanan wisata/ rekreasi keluarga dan hotel.

c.Pengunjung Berdasarkan Negara

Secara umum kunjungan pendatang asing ke Indonesia, sebagian besar dari negara-negara di kawasan ASEAN, namun tingkat pertumbuhannya justru

menurun. Untuk pendatang dari Eropa, mengalami pertumbuhan yang paling tinggi. Secara khusus, para pendatang paling banyak berasal dari negara-negara berikut (data tahun 2002): USA (160.982), Germany (142.649), United Kingdom (160.077), Malaysia (475.163), Australia (346.245), Japan (620.722), Korea (210.581), Taiwan (400.334). Memang kedekatan jarak, dan kepentingan usaha (penanaman modal) di berbagai bidang inilah yang menyebab kan negara-negara di Asia menjadi jumlah pengunjung tertinggi, seperti diterangkan di bawah ini.

Tabel 3.12. Pertumbuhan Wisatawan Berdasar Negara Asal

TAHUN	PORT OF ENTRY					TOTAL
	TTL AMERIKA	TTL EROPA	TTL ASEAN	TTL ASIA PSFC	OTHER	
THN 1998	201.488	641.374	2.101.671	1.565.319	0	4.509.852
THN 2002	222.052	833.004	2.085.736	1.818.117	0	4.958.909
PERTUMBUHAN	1,10	1,30	0,99	1,16	0,00	1,10

3. Ekonomi Industri

Selain Industri Makanan-Minuman bernilai tambah tinggi, sebagai indikasi konsumtifitas, Industri Rokok, Sepeda motor pun mempunyai peningkatan nilai tambah yang tinggi (in billion Rp) pula dari 2.134 (1998) hingga 18.442 (2001), dan industri suku cadang tranportasi dari 10.222 (1998) menjadi 23.073 (2001). Untuk jumlah perusahaan yang berdiri dan meningkat, selain itu, adalah industri produk karet-plastik, besi dan baja, elektronik, pabrikasi dan furnitur.

Jumlah pabrik selama kurun 1997 hingga 2000, baik di Pulau Jawa dan luar Jawa, menurun, dikarenakan krisis, yang menyebabkan mereka pailit dan bangkrut, sehingga harus tutup, sebanyak 80% lebih pabrikasi industri masih berada di pulau Jawa.Untuk infrastruktur penunjang kegiatan ekonomi industri, Kantor pos cabang, Pendukung dan tambahan jumlahnya selalu meningkat setiap tahunnya. Untuk jenis penduku dan tambahan, karena sebagai jenis usaha yang mandiri, meningkat karena dampak dari berkurangnya dan hilangnya beberapa lapangan kerja di sektor formal. Industri Telekomunikasi, meski meningkat permintaannya, namun kompetisi global menurunkan porsi pasar yang selama ini diraih BUMN PT. Telkom, dan diambil penyedia jasa layanan telekomukasi lain baik telpon dan meningkatnya penggunan internet.

Secara keseluruhan industri konstruksi dari tahun 1993-1997 meningkat, namun menuju tahun 2000, menurun tajam. Khususnya di Jawa Timur, kemudian

Jawa Barat lalu Jakarta, dimana Sektor Properti tumbuh cukup pesat sebelumnya. Berdasarkan tipenya industri konstruksi, perumahan dan kontruksi-perbaikan jalan menurun tajam, begitu juga pembangunan gedung bertingkat ikut menurun. Hanya konstruksi dan perbaikan jembatan saja yang meningkat, karena kepentingan terhadap *multiplayer effect* yang ditumbuhkannya cukup tinggi. Penggunaan beberapa jenis material meningkat; besi, semen, concrete mix, pasir, batu fondasi, keramik, batu-bata, kayu, seng dan asbes, dan kabel.

4. Kondisi Makro Ekonomi

Kredit Investasi dari tahun 1995-1997, secara keseluruhan mengalami peningkatan, peningkatan terbesar terjadi pada sub sektor pertambangan, sedangkan untuk nilai terbesar kredit sub sektor industri pabrikasi. Sedangkan Kredit Modal Kerja, dengan pertumbuhan tertinggi adalaj pertambangan, dan nilai terbesar terjadi pada sub sektor *Service Rendering Industry*. Pemberian kredit-kredit tersebut, seperti dilihat pada tabel di lampiran nampak bahwa dukungan sektor finansial perbankan, lebih cenderung pada sektor industri dan perdagangan, sehingga sektor pertanian yang sebetulnya sektor yang cukup kuat tidak didukung.

Tabel 3.13.Pertumbuhan Kredit Investasi – Modal Kerja 1995-1997

TAHUN	SEKTOR EKONOMI					TOTAL
	AGRICULTURE	MINNING	MANUFACTURING INDUSTRY	TRADE	SERVICE REDERING INDUSTRY	
INVESTMENT						
THN 1995	10.564	256	23.159	8.468	16.827	59.274
THN 1997	14.629	1.321	35.094	17.928	31.763	100.735
PERTUMBUHAN	1,38	5,16	1,52	2,12	0,00	1,70
WORKING CAPITAL						
THN 1995	4.961	657	48.929	45.756	49.757	150.060
THN 1997	11.373	3.995	76.585	64.336	81.806	238.095
PERTUMBUHAN	2,29	6,08	1,57	1,41	0,00	1,59

Pengeluaran pemerintah, bidang pengembangan wilayah mengalami peningkatan.

Tabel 3.14.Pertumbuhan Subsidi Pembangunan

(000,000,000 Rupiahs)

PENGGUNAAN	TAHUN		
	THN 1992/1993	THN 1998/1999	PERTUMBUHAN
SUBSIDI PEMBANGUNAN PEDESAAN	326	477	1,46
SUBSIDI PEMBANGUNAN WILAYAH	802	3.730	4,65
SUBSIDI PEMBANGUNAN PROPINSI	700	1.741	2,49
INFRASTRUKTUR JALAN	1.165	414	0,36

Berdasarkan GDP, pertumbuhan sektor pertanian di tahun 2000 (1.9%) meningkat di tahun 2004 (2.1%), sektor Industri tahun 2000 (6.0%) menurun di tahun 2004 (5.1%).Kebijaksaan Fiskal berdasarkan % GDP, perbankan di tahun 2001 (-0.1) menurun di tahun 2002 menjadi (-0.4). Untuk privatisasi dan isu obligasi meningkat. Secara makro eknomi, berdasarkan pertumbuhan GDP tahun 2000-2001, pertumbuhan ekonomi masih menurun, pengeluaran konsumsi meningkat dari (2.0) ke (5.5), pengeluaran rumah tangga meningkat (1.6) menjadi (4.7). pengeluaran pemerintah meningkat dari (6.5) menjadi (12.8). Pengeluaran investasi menurun dari (16.7) ke (-0.2). Dan kegiatan ekspor – impor menurun.

5. Pengembangan Transportasi

a. Pilihan Moda Transportasi

Persediaan minyak bumi tidak selamanya cukup memenuhi kebutuhan. Terlebih dengan mahalnya harga bahan bakar yang berasal dari minyak bumi Indonesia dimana persediaannya terus merosot. Sementara jumlah kendaraan bermotor terus bertambah seiring pertumbuhan penduduk. Apakah kita harus mengimpor terus bahan bakar yang harganya semakin melambung itu sementara daya beli masyarakat Indonesia terus merosot terlebih-lebih dengan kurs yang tinggi. Padahal hingga saat ini, anggaran belanja sangat bergantung pada harga minyak bumi dimana kala itu persediaan minyak bumi Indonesia memang tinggi.

b.Kecenderungan Akibat Terhadap Pilihan Moda

Di lain sisi, tingkat polusi di Indonesia terutama di kota-kota besar, terutama Jakarta semakin parah. Asap kendaraan umum, pribadi berkontribusi terhadap perubahan warna pada pohon-pohon tersebut. Hal sehari-hari adalah para pengendara sepeda motor harus mengenakan penutup mulut jika mereka tidak mau menghirup udara kotor pembuangan dari kendaraan bermotor.

Sisi humanistis manusia kota-kota besar telah luntur. Berapa banyak masyarakat kota peduli kotanya yang semakin terpuruk karena polusi udara? Para pengemudi kendaraan pribadi (sebagai tuntutan, dimana untuk menempuh tempat

sangat jauh) kurang menyadari akibat emisi ditimbulkan kendaraan mereka. Semewah apapun kendaraan tetap memberikan kontribusi polusi udara.

Dari segi ekologis, polusi udara menurunkan kesejukan udara yang seharusnya dinikmati pejalan kaki. Penghijauan sepanjang jalan juga terkena imbasnya. Selain itu, racun buangan memberikan dampak negatif pada lingkungan. Debu dan kotoran tersebut memberikan dampak bagi udara. Selain itu pula asap buangan tersebut memberikan pengaruh buruk pada pandangan mata dan kesehatan kulit, Kendaraan bermotor berkontribusi kebisingan lingkungan. Hampir tidak ada waktu sedetikpun tanpa kendaraan lewat di jalan raya. Polusi suara tersebut dapat memberikan kerusakan alat pendengaran pada manusia.

Dari segi klimatologis, bahwa negara Indonesia tidak mengenal musim dingin atau musim salju sehingga bersepeda adalah sangat mungkin untuk dilakukan sepenjang tahun. Bandingkan saja dengan negara Eropa yang tiap tahun harus melewati musim dingin dan salju, tetapi semangat mereka untuk bersepeda tidak surut. Suhu yang panas di Jakarta kadang menjadi alasan untuk malas bersepeda, tetapi hal tersebut bisa diatasi dengan menggunakan helm atau penutup kepala. Jadi jika perubahan pemilihan moda dilakukan mungkin hal tersebut sedikit banyak akan mempengarubi pula iklim/suhu di Jakarta.

Menteri Negara Riset dan Teknologi, Hatta Rajasa mengatakan sektor transportasi sebagai penyumbang gas pencemar terbesar, ±70 %. angka tersebut masih bisa lebih tinggi untuk perkotaan. Hatta megakui bahwa peningkatan kendaraan bermotor mencapai 8-12 % per tahun, tidak diimbangi pertambahan panjang jalan, menyebabkan meningkatnya konsumsi bahan bakar, kemacetan lalu lintas, pencemaran udara yang semakin parah. Jakarta termasuk salah satu kota yang paling parah polusi gas buang kendaraan bermotornya, setelah Mexico dan Bombay. Pada 2001, berdasarkan Index Standar Pencemaran Udara, kualitas udara yang tergolong baik adalah 19,46 %, kualitas sedang 72,05 %, dan tidak sehat sebanyak 8,49 %. Sedangkan pada 2002, yang berkualitas baik hanya tinggal 7,1 %, sedang 64,86 % dan tidak sehat menjadi 28,04 %[2].

---

[2] Tito Sianipar. Menristek: Transportasi Penyumbang Gas Pencemar Terbesar. copyright TEMPO 2003. Tempo News Room. Rabu, 18 Agustus 2004.

c.Alternatif Pemilihan Moda transportasi

Jika ditelaah penyebab permasalahan diatas, sumbernya adalah berasal dari sarana transportasi yang ada di kota seperti kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Sekarang yang menjadi pertanyaan mengapa kita tidak kembali pada pejalan kaki atau sepeda maupun angkutan massal sebagai alternatif pergerakan kita. Pejalan kaki di negara-negara maju seperti Eropa diberi kewenangan besar di jalan raya. Jika mereka hendak menyeberang maka pejalan kaki harus didahulukan. Penulis sangat terkesan pada masyarakat Swedia dimana kalau pejalan kaki hendak menyeberang jalan, maka pengendara mobil mendahulukan mereka. Jika terjadi kecelakaan yang disalahkan kendaraan bermotornya. Tetapi tidak dapat dipungkiri, penduduk mereka lebih sedikit dibandingkan Indonesia, apalagi di kota besar mungkin hanya sepersepuluh kota Jakarta, sehingga pemilik kendaraan bermotor masih sedikit dan prasarana jalan tidak terlalu padat. Pemeliharaan terhadap jalan juga sangat baik.

Sepeda sebagai alternatif moda pergerakan juga harus digalakkan. Sepeda yang merupakan kendaraan tanpa emisi selain sangat menyehatkan juga murah. Di negara maju sekalipun tidak ada perbedaan antara pengendara sepeda dan mobil jikalau mau dilihat dari kacamata gengsi. Dosen di negara seperti Swedia tidak merasa malu harus bersepeda beriringan dengan mahasiswanya. Tiap pagi mereka membonceng anak mereka ke sekolah dengan menggunakan sepeda dibanding harus menggunakan mobil yang selain harganya mahal juga biaya perawatan dan pajak juga tinggi. Hampir tiap rumah tangga mereka mempunyai sepeda sebagai alternatif moda transportasi. Jika di Indonesia mobil diparkir bisa hilang tapi di negara mereka yang sering dicuri adalah sepeda (alasannya karena gampang untuk dijual kembali). Harga sepeda di negara-negara maju juga relatif tidak murah tetapi mereka memilihnya karena tidak butuh bahan bakar. Selain itu juga bisa olahraga. Bahkan nenek-nenek sekalipun sangat menikmati bersepeda.

Sebagai alternatif lainnya adalah transportasi masal. Di Indonesia sebenarnya transportasi masal telah lama menjadi alternatif bagi masyarakat. Tetapi tengoklah keadaannya. Perpindahan moda bagi angkutan masal sangat kurang. Jika kita bandingkan pada negara maju perpindahan moda angkutan

sangat mudah. Untuk mencapai suatu area, jika kita menggunakan trem, maka di central stasiun tersedia angkutan bis sebagai alternatif sambungannya. Mereka yang memiliki kendaraan pribadi dimungkinkan untuk memarkirnya dekat halte trem atau bis, selanjutnya menggunakan trem atau bis ke daerah dituju. Sistem transportasi terpadu pada negara maju sangat tertata. Perbedaan menyolok dibanding Indonesia adalah masalah kualitas angkutan massal. Jika kita lihat angkutan kereta api jabotabek yang kini telah berkurang jumlahnya, kualitasnya juga semakin menurun. Kenyamanan berkereta api sebagaimana layaknya di negara maju tidak kita jumpai pada kereta api jabotabek itu. Para penumpang harus berdesakan dan bahkan mereka harus naik di atap gerbong kereta. Tingkat keselamatan dan kenyamanan tidak bisa dirasakan oleh para penggunanya. Kereta api sebagai angkutan masal termurah tampaknya tidak ada perubahan berarti. Mengapa pemerintah tidak investasi pada angkutan masal kereta api saja?

Angkutan kereta api di negara maju dinikmati semua kalangan. Walaupun harga tiketnya mahal, tetapi sebagai sarana angkutan cepat dan nyaman, kereta api menjadi prioritas pilihan. Memang harus ada yang dikorbankan jika memilih angkutan masal berkualitas. Harga tiket menutupi pemeliharaan angkutannya. Tetapi jika ini diterapkan di Indonesia, padahal notabene pengguna kereta api adalah masyarakat menengah bawah, bagaimana mereka harus membayarnya? Inilah pentingnya subsidi silang. Angkutan masal, bis umum kondisinya tidak lebih baik. Kualitasnya sangat buruk sehingga masyarakat terpaksa menggunakan angkutan umum tersebut. Trem sebagai alternatif angkutan masal adalah sangat dimungkinkan. Jalur trem yang dulu pernah ada di Jakarta mungkin bisa dihidupkan kembali. Tetapi investasi untuk hal tersebut sangat mahal. Walaupun begitu lebih baik investasi mahal pada awalnya dan kenikmatannya dinikmati lebih lama. Investasi Light Rail Transport maupun MRT sangat dibutuhkan saat ini demi manfaat besar kemudian hari.

d.Konsekuensi logis dari pemilihan moda transportasi

Jika nantinya sepeda telah menjadi pilihan moda transportasi, maka prasarana transportasinya pun harus dibenahi. Pemisahan jalur sepeda, kendaraan

bermotor dan pejalan kaki harus tersedia. Kondisinya sekarang pemisahan jalur tersebut masih belum tertata baik sehingga masih ada keengganan masyarakat untuk bersepeda, karena keselamatan mereka belum terjamin. Pemisahan antara moda transportasi itu tentunya membutuhkan space/ruang lebih untuk mengakomodir pemisahan jalur tersebut. Penambahan ruang tersebut terlebih di kota-kota besar dimana harga lahan sangat mahal, tentunya dibutuhkan political will dari pemerintah untuk mengakomodasinya. Pemisahan jalur lambat juga sangat dibutuhkan dalam rangka memberikan kenyamanan dan keselamatan bagi pejalan kaki dan pengendara sepeda. Jalur sepeda sebaiknya diletakkan berdekatan dengan jalur lambat mengingat keselamatan pengendara sepeda. Untuk kenyamanan jalur sepeda juga diberikan pembatas berupa jalur hijau sehingga memberikan kenyamanan bagi pengendaranya.

Jalur khusus kendaraan umum khususnya bis dan jalur khusus sepeda sebaiknya dipisahkan dalam pengertian terpisah dan ada pembatasan berupa jalur hijau. Di negara maju sedemikian concern-nya mereka dengan pemisahan jalur sepeda ini, sehingga di negeri Belanda jalur untuk sepeda, mereka bedakan dengan memberikan material dan warna yang berbeda dari jalan biasa. Jalur sepeda biasanya berwarna merah bata dan terdapat banyak tanda yang menggambarkan bahwa jalur tersebut diperuntukkan hanya bagi sepeda. Bahkan jika ada pejalan kaki yang menggunakan jalur tersebut, pengendara sepeda dapat menyalahkan dan menegur pejalan kaki tersebut. Yang terjadi di negara kita adalah semakin rendah tingkatan moda angkutannya maka prioritas di jalan semakin kecil. Contohnya sepeda terlebih lagi pejalan kaki kalah dari mobil (kendaraan bermotor) akibat tidak adanya pemisahan jalur tersebut. Beberapa hal yang mungkin menjadi pertimbangan masyarakat sehingga belum membudayanya gerakan bersepeda ini adalah jarak yang ditempuh untuk suatu tujuan terlalu jauh. Misalnya jarak ke sekolah atau ke tempat kerja yang tidak memungkinkan untuk menggunakan sepeda. Hal ini bisa dicarikan solusinya yaitu dengan menyediakan perpindahan moda angkutan yang lebih baik. Misalnya di stasiun besar bis atau kereta api disediakan pula tempat parkir untuk sepeda.

Faktor gengsi juga sangat mempengaruhi perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasinya. Tetapi jika gerakan bersepeda juga diteladani oleh para kaum yang ber'punya' bukan tidak mungkin sepeda adalah prioritas utama dalam pergerakan. Semua pada akhirnya berpulang pada pribadi masing-masing. Tingkat pendidikan dan motivasi diri sangat berpengaruh dalam memilih moda transportasi seperti sepeda, berjalan kaki maupun angkutan masal. Untuk itu perlu kiranya sedini mungkin diberikan pendidikan (edukasi) tentang kelebihan/kebaikan menggunakan sepeda atau berjalan kaki. Edukasi ini bisa mulai diberikan dari level taman kanak-kanak sampai level perguruan tinggi. Jika dahulu sepeda merupakan primadona kendaraan di kalangan kampus, kini telah berubah menjadi kendaraan bermotor malah kendaraan pribadi yang mewah untuk ukuran mahasiswa. Jadi untuk menggalakkan sepeda ataupun pejalan kaki sebagai alternatif pengganti kendaraan bermotor maka yang harus dibenahi adalah perbaiki dahulu prasarana transportasinya dan budayakan gerakan untuk gemar bersepeda serta berjalan kaki sebagai moda transportasi yang murah dan tidak menimbulkan polusi. Pada akhirnya ini meningkatkan city marketing Jakarta, membuat Jakarta layak huni. Belajar dari pengalaman negara maju bagaimana mereka sangat memprioritaskan bersepeda, berjalan kaki maupun angkutan masal.

PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI[3]

Jepang Pinjamkan US$ 768 juta untuk MRT Jakarta

Pemerintah Jepang melalui JBIC (Japan Bank for International Cooperation) akan memberikan pinjaman lunak sebesar US$ 767,66 juta untuk membiayai pembangunan proyek Jakarta Mass Rapid Transit System (MRT) tahap pertama Lebak Bulus-Dukuh Atas.

KfW Jerman Biayai Peremajaan Rel KA di Jawa
Lembaga keuangan KfW Jerman dipastikan akan membiayai pengantian jaringan rel kereta api di Pulau Jawa sepanjang 1.000 km dengan nilai pinjaman sedikitnya 33,5 juta euro atau sekitar Rp 390 miliar.

Jalur Monorel Harus Dirancang Ulang
PT Jakarta Monorel sebagai konsorsium investor dan pengembang akan mengubah jalur monorel setelah beberapa masalah muncul menghambat pembangunan proyek yang di resmikan oleh Presiden Megawati Soekarnoputri pada 14 Juni 2004 ini.

Anggaran Pembangunan MRT Tunggu Persetujuan CGI
Realisasi sistem transportasi massal (mass rapid transit/MRT) sepanjang 14 kilometer dari Lebak Bulus (Jakarta Selatan) sampai Dukuh Atas (Jakarta Pusat) sangat tergantung dari sidang Consultative Group on Indonesia (CGI).

---

[3] KKPPI - Komite Kebijakan Percepatan Pembangunan Infrastruktur PERKERETAAPIAN

e.Sarana Jalan

Pertumbuhan panjang jalan negara, mengindikasikan meningkatnya hubungan sistem wilayah-kota dalam pengembangan regional di Indonesia meningkat lebih tinggi, dibanding jalan propinsi dan kota. Untuk jenis permukaan aspal meningkat lebih tinggi dibanding non aspal, ini juga mengindikasikan semakin baiknya kualitas hubungan antar kawasan dan antar wilayah di Indonesia.

Tabel 3.15. Pertumbuhan Panjang Jalan

KM

TAHUN	PANJANG JALAN KEWENANGAN			TOTAL
	NEGARA	PROPINSI	KOTA	
THN 1987	13.863	40.277	168.784	222.924
THN 2001	26.328	47.877	287.577	361.782
PERTUMBUHAN	1,90	1,19	1,70	4,79
TAHUN	PNJNG JALAN - JNS PERMUKAAN			TOTAL
	ASPAL	NON ASPAL		
THN 1987	99.467	127.877		227.344
THN 2001	212.935	148.847		361.782
PERTUMBUHAN	2,1408	1,1640		3,3047

Selain pertumbuhan jalur regional pemerintah juga membangun dan meningkatkan kapasitas sarana jalan dengan, penyediaan jalan tol dan by pass. Dalam pertumbuhannya, jalan jenis ini dimaksudkan untuk pelayanan transportasi regional, menghubungkan kota-kota, namun keberpihakan dalam moda ini menjadikan pembangunan jalan tol dalam kota mulai di tingkatkan. Meskipun dengan nilai investasi yang tinggi, jalan tol merupakan pilihan yang diambil, untuk memenuhi dan mengimbangi pertumbuhan kendaraan dan angkutan jalan raya.

Dengan potret kondisi[4], dapat dilihat masalah-masalah mendasar serta kondisi sistem manajemen jalan dengan lebih jelas. Dari potret tersebut, dapat dikenali ada dua bagian besar masalah, yakni : masalah kebijakan dan masalah pengimplementasian kebijakan.

Pada masalah kebijakan, banyak hal yang perlu ditindaklanjuti seperti: Masalah intermoda: Bagaimana angkutan barang lebih memilih jalan, daripada rute melewati laut, antara Jakarta - Surabaya dan sebaliknya,ataupun antara

[4] Reformasi Manajemen Infrastruktur Jalan, sebagai Alternatif Prasarana dan Sarana Kimpraswil Buletin dan Jurnal BAPEKIN _ Badan Pembinaan Konstruksi dan Investasi

Jakarta - Medan dan sebaliknya. Hal ini disebabkan, biaya transportasi laut yang relatif jauh lebih tinggi, dan terbatas kapasitasnya sehingga akan lebih menguntungkan kalau barang tersebut dikirim melalui truk kontainer, yang walaupun masih ada uang siluman, tetapi relatif lebih murah. Masalah penetapan Kapet ataupun pembangunan trans highway versus Satuan Wilayah Pengembangan yang telah kita canangkan, ini merupakan suatu masalah yang perlu ditindak lanjuti, apakah SWP kita sudah kadaluarsa, dan harus dikaji ulang. Di atas semua itu, dan merupakan hal yang tak kalah pentingnya adalah belum masuknya jalan desa dalam jaringan jalan negara ini. Selain hal tersebut di atas, ada beberapa hal yang perlu ditangani dalam waktu dekat ini, terutama dalam kaitannya dengan kondisi jalan yang semakin memprihatinkan, yakni: Kemauan politik pemerintah untuk memprioritaskan pemeliharaan jalan, dan hal ini belum nampak secara jelas. Ini dapat dibuktikan dengan keinginan pemerintah membangun jembatan tol Suramadu, jembatan tol Sunda, dengan bantuan pinjaman. Padahal namanya jalan tol, harus self financing. Bahkan karena merupakan agenda politik, agaknya dua hal tersebut lebih banyak mengisi surat kabar. Bisnis Jalan tol, yang tidak kondusif, karena adanya peran ganda Jasa Marga, ditambah lagi dengan saat ini, Jasa Marga mendominasi link-link jalan yang dapat digolongkan "gemuk", tanpa adanya kompetisi. Selain itu, pemerintah daerah baik tingkat provinsi maupun tingkat kabupaten, mulai berlomba mengajukan usulan tol di daerahnya. Tidak kurang: Jawa Timur, Jawa Tengah dan Jawa Barat, Riau dan Sumsel, berikut beberapa kabupaten di provinsi tersebut yang mengajukan permohonan jalan tol. Padahal untuk mencapai breakeven point, jalan tol, minimal harus dilewati 20.000 kendaraan per hari, dan dari usulan tersebut, hanya 10% usulan saja yang memenuhi kriteria tersebut, sedangkan yang lain, kurang dari 20.000. Konsekwensi logis dari kebijakan tersebut pemerintah harus mensubsidi baik melalui anggaran pemerintah sendiri ataupun pinjaman luar negeri. Khusus untuk Suramadu, pemerintah mencoba pinjaman luar negeri, bukan tidak mungkin hal ini akan jadi preseden kelak, dan akan diikuti pinjaman luar negeri lainnya untuk provinsi-provinsi lain. Kelebihan tenaga kerja di lingkungan Kimpraswil yang menurut studi terdahulu dikatakan dari 10.000 akan

dipangkas jadi 3000, melalui pemindahan pegawai pusat ke daerah juga tidak dapat dilaksanakan, karena saat ini, daerah sudah melakukan penarikan tenaga kerja baru, dan tidak mengindahkan tenaga kerja provinsi ataupun eks Kanwil yang sudah tidak punya pekerjaan.

Diperlukan adanya usaha-usaha yang sistematis dan berkelanjutan untuk menanggulangi permasalahan yang telah disampaikan di atas. Pertama-tama, dan yang terutama adalah adanya kebijakan yang mendorong adanya penggunaan intermoda yang seimbang, dengan memperbaiki sistem pada moda laut untuk lebih dapat berkompetisi dengan moda darat. Mempertimbangkan SWP sebagai bagian dari pengembangan wilayah dan tentunya penetapan Kapet ataupun trans tetap mengacu pada pengembangan wilayah tersebut. Konsisten dengan pemeliharaan jalan sebagai prioritas nomor satu, dan tentunya mulai mengkaji kebutuhan jembatan Suramadu, jembatan selat Sunda yang secara ekonomis maupun sosial belum waktunya, tidak feasible, kalau dipaksa berarti dana pemerintah yang semakin tipis, digerogoti oleh hal-hal yang tidak diperlukan.

Selain itu, untuk membangun suasana kondusif dalam bisnis jalan tol, sudah waktunya Jasa Marga dikembalikan dalam fungsi semula, yakni sebagai operator, sedangkan regulator dikembalikan kepada pemerintah. Pemeliharaan jalan dilakukan dengan mengikutsertakan pengguna jalan, baik di dalam manajemen maupun di dalam pembiayaannya. Untuk itu diperlukan adanya Badan Pengawas Road Fund, yang berfungsi mengawasi dan memonitor serta memberikan rekomendasi kepada pemerintah mengenai tarif kepada pengguna jalan. Sebaiknya pelaksanaan Road fund, ini dilakukan berjenjang dengan pertama-tama mulai menghubungkan antara penerimaan jalan (PKB,PBBKB, Retribusi parkir pada perkotaan) dengan pengeluaran jalan. Dana Road Fund sebaiknya mengambil sebagian dari dana tersebut, akan tetapi dikelola oleh Badan Pengawas Road Fund yang terdiri dari seluruh stakeholder jalan, bukan pemerintah. Selanjutnya mulai dipikirkan menarik retribusi BBM, sebagai dana untuk pemeliharaan jalan, selain denda untuk overloading.

f.Moda Jalan Raya

Pengggunaan moda transportasi berbasis jalan raya, rata-rata mengalamai peningkatan sejak tahun 1987-2002. Peningkatan pertumbuhan tertinggi adalah penggunaan sepeda motor, dengan prosentase terhadap unit totalnya juga meningkat dari 69.59% di tahun 1987 menjadi 73.97% di tahun 2002. Untuk moda lain, seperti mobil, bis dan truk, dalam tingkat pertumbuhan yang normal.

Tabel 3.16. Pertumbuhan Kendaraan

(UNIT)

WILAYAH	TYPE				TOTAL
	PASSENGER CAR	BUSES	TRUCKS	MOTOR CYCLES	
TAHUN 1987	1.170.103	303.378	953.694	5.554.305	7.981.480
TAHUN 2002	3.403.433	714.222	1.865.398	17.002.140	22.985.193
PERTUMBUHAN	2,91	2,35	1,96	3,06	2,880
TYPE	PASSENGER CAR	BUSES	TRUCKS	MOTOR CYCLES	
PROSENTASE - THD TOTAL (1987)	14,66%	3,80%	11,95%	69,59%	
PROSENTASE - THD TOTAL (2002)	14,81%	3,11%	8,12%	73,97%	

Tingginya pertumbuhan penggunaan kendaraan pribadi, kompetitifnya persaingan penyediaan jasa transportasi kota lain (angkot, taksi), berubahnya pilihan penggunaan moda (lebih murah, aman, dan nyaman), serta kesalahan pengelolaan internal, menyebabkan menurunya tingkat pertumbuhan jumlah angkutan bus kota dan antar kota yang dimiliki oleh perum Damri.

Diperkirakan lebih 12 juta sepeda motor dimiliki masyakarat Jabotabek. Sekitar delapan juta lainnya tersebar di Indonesia. Tahun ini peningkatan angka penjualan motor terbilang tinggi, mencapai 40 % dibanding penjualan tahun 2003. Sepeda motor masih akan tetap menjadi alat transportasi andalan kalangan masyarakat luas. Potensi pasar sepeda motor yang kian menggelembung. Menurut Presiden Direktur YMMWJ, Yoshiteru Takahashi, sebetulnya penetrasi pasar sepeda motor di Indonesia masih rendah yaitu satu unit motor untuk 15 orang. Sedang penetrasi pasar di negara-negara ASEAN rata-rata telah mencapai satu unit motor untuk tujuh orang[5].

[5] © 2004 Hak Cipta oleh Republika Online. Kamis, 02 Desember 2004. Tahun 2005. Penjualan Motor Meningkat Tajam.

g.Moda Rel

Moda angkutan Kereta api telah dibangun oleh Belanda, sejak abad ke 18, baik jaringan regional Pulau Jawa, maupun jaringan dalam kota, seperti jakarta, Surabaya. Dengan kualitas infrastruktur yang tinggi, namun apabila tidak dirawat, dan tidak dikembangkan, maka dalam pertumbuhannya moda jenis ini menurun kualitasnya baik secara pelayanan (karena kapasitas yang melebih daya tampung), maupun fisik, prasarana dan sarana).

Mahalnya nilai investasi di pembangunan infrastruktur dan ketidaksiapan pemerintah kita dalam penyediaan dan pengelolaan angkutan berbasis rel ini, menyebabkan masih rendahnya pertumbuhan dan peningkatan penyediaan moda jenis ini.

Sepanjang 2003 kecelakaan kereta api tercatat menempati posisi tertinggi diantara kecelakaan moda transportasi lain.Rata rata dua kali seminggu terjadi kecelakaan kereta api. Penyebabnya, selain human error, juga akibat sarana dan prasarana kereta yang kurang memadai. Kecelakaan pada moda transportasi jalan raya tercatat merupakan kecelakaan dengan jumlah korban terbesar di tanah air. Meski data rinci kecelakaan di jalan raya belum bisa diungkapkan, tahun ini kecelakaan di jalan raya menduduki peringkat ke dua setelah kecelakaan yang terjadi pada kereta. Yang menarik adalah tahun ini kecelakaan pesawat udara cenderung menurun meski secara signifikan jumlah perjalan dengan pesawat terbang naik 30 % dibanding tahun lalu[6].

Tingginya penggunaan moda berbasis rel di Jabotabek, tingkat okupasinya 68,46% terhadap penggunaan di Jawa atau 67,08% terhadap penggunaan di Indonesia, menunjukkan masih dibutuhkannya moda ini untuk memenuhi kebutuhan perjalanan di megaurban tersebut.

Disini juga terlihat bahwa tingkat mobilitas internal di dalam wilayah tersebut semakin tinggi, analisis lain menunjukkan bahwa kemandirian wilayah dalam lingkup makro ini, memacu juga tingkat perekonomian yang tinggi pula, karena *multiplayer effect* yang dibawanya pastilah tinggi.

---

[6] Kecelakaan Kereta Dominasi Bencana Transportasi. www.lin.go.id. Berita Indonesia. 29 Desember 2003

Tabel 3.17.Pertumbuhan Moda Rel (THOUSAND PERSON)

WILAYAH	JAWA			SUMATRA	TOTAL
	JABOTABEK	NON JABOTABEK	TOTAL		
TAHUN 2002	117.862	54.291	172.153	3.563	175.716
PROSENTASE - JAWA	68,46%	31,54%			
PROSENTASE - INDONESIA	67,08%	30,90%		2,03%	

i.Lembaga Transportasi

Dalam perjalanan waktu, pemerintah Indoensia terus melakukan pembenahan dalam peningkatan pelayanan di bidang transportasi, badan-badan usahanyapun (BUMN), direstrukturisasi, beberapa dilakukan privatisasi.

Peningkatan nilai investasi dan asset BUMN, dirasakan perlu untuk terus memperbaiki moda pelayanan ini. Pertumbuhan nilai investasi di BUMN Perum Damri meningkat sebanyak 67.25% dari tahun 1997-2001. sedangkan PT. KAI, hanya 7.44%. Kebijakan pemerintah, dalam pembenahan BUMN bidang transportasi, sebenarnya karena melihat kepentingan, peluang, dan kebutuhan yang ada dan terus berkembang, baik di perkotaan dan di lingkup regional.

B. Pembangunan Wilayah (Spasial-Ruang)

Pembahasan terhadap pembangunan wilayah di Indonesia, akan menunjukan adanya pola pengembangan yang terulang, seperti di sebagian besar negara-negara maju yang lain, disini penulis melakukan pembahasan dengan tahapan berikut :

1. Sentralisasi (Pulau Jawa - Luar Jawa)
2. Pertumbuhan dan Pengembangan Kawasan Perkotaan

Pelaksanaan Pembangunan secara yang nasional yang bertumpu pada sektor-sektor tertentu dan menyebabkab beberapa sektor dominan menjadi kunci dalam pembangunan nasional, dimana sektor-sektor tersebut digerakan dan hanya bekerja Pulau Jawa saja khususnys Jakarta Metropolitan Area. Sehingga menyebabkan sentralisasi yang tidak dapat dihindari. Penjelasan berikut, akan menjelaskan lebih dalam bagaimana orientasi tersebut dapat terjadi. Dam penyebabkan ketimpangan wilayah.

1. Sentralisasi (Pulau Jawa - Luar Jawa)

Interaksi antar pulau/ wilayah di Indonesia cenderung sentralistis (di P. Jawa). Kecenderungan ini mengakibatkan tingkat kemiskinan di P. Jawa lebih tinggi dari luar Jawa (tahun 60-an) dan setelah Repelita justru sebaliknya. Di dalam sistem kota terdapat penduduk beserta kegiatan (interaksi) ekonomi, transportasi, dst. Sentralisasi sistem kota di Indonesia[7] (berdasarkan pola aliran barang) :

- Memusat ke Jawa
- P. Jawa ke Internasional

Selama periode 1970-1985 terjadi pola sentralitas yang ditunjukkan oleh pola aliran barang (berdasarkan daerah origin dan destination). Setelah terjadinya krisis (tahun 1995) kecenderungan sistem perkotaan tidak lagi ditunjukkan oleh pola aliran barang tapi lebih cenderung kepada pembentukan kapasitas/investasi asing yang lebih berpencar sebagai gejala desentralisasi, dengan asumsi:

- Otonomi daerah makin diperluas
- Comperative advantage untuk daya tarik investasi secara geografis akan menyebar melalui desentralisasi

Jadi pembentukan sistem perkotaan ditentukan oleh efek menyebarnya investasi (disperated). PADA awal Mei 1996, Bank Dunia menerbitkan laporan: Dimensions of Growth, yang merupakan kajian atas kinerja perekonomian Indonesia, yang meliputi kerangka makro ekonomi: keterbukaan dan kompetisi, hubungan antara pertumbuhan ekonomi dengan tenaga kerja, serta kaitan antara pertumbuhan ekonomi dengan perkembangan wilayah. Di samping itu laporan ini juga menguraikan tantangan yang dihadapi dalam pembangunan ekonomi Indonesia di masa yang akan datang, mulai dari upaya memelihara stabilitas ekonomi makro, meneruskan deregulasi, pengembangan sumber daya alam, upaya menjaga agar pasar kerja dapat berfungsi dengan baik, sampai kepada pengembangan wilayah.

---

[7] Dr. Heru Purboyo, Dea - Kajur P3wk Itb . Pergeseran Sistem Perkotaan Di Indonesia Milenium 3. Diskusi Panel, 21 Maret 2000. Tempat/Place : Pu-Ck Jl. Pattimura No.18

Kajian Bank Dunia ini pertama-tama menilai sangat signifikannya dampak positif perkembangan ekonomi nasional pada wilayah-wilayah propinsi di Indonesia. Pendapatan dan tingkat konsumsi per kapita, kondisi pendidikan dan kesehatan di semua propinsi menunjukkan kemajuan yang pesat selama kurun waktu 1983-1993. Di samping itu kemiskinan (poverty incidence) juga menurun dengan drastis di semua propinsi, walaupun dalam tingkat absolut masih merupakan angka yang besar.

Disparitas antarpropinsi dalam Gross Domestic Products (GDP) per kapita menurun selama kurun waktu pengamatan tersebut. Hal ini ditunjukkan dengan penurunan koefisien variasi GDP per kapita propinsi-propinsi di Indonesia, dari 1,21 pada tahun 1983 menjadi 0,94 pada tahun 1993. Dapat pula dicatat bahwa GDP per kapita mengalami kenaikan untuk tiap propinsi, di mana Bali merupakan propinsi dengan angka kenaikan tertinggi, yakni rata-rata 7,5 % per tahun. Pola ini pada dasarnya serupa dengan pola konsumsi, di mana sebagian besar propinsi-propinsi memiliki tingkat konsumsi per kapita yang hampir sama, dengan perkecualian Jakarta, Jawa Timur, Bali dan Kalimantan Timur yang lebih tinggi dari propinsi-propinsi lainnya. Analisis terhadap data GDP per kapita di propinsi serta laju pertumbuhannya per tahun memang menunjukkan suatu konvergensi dalam disparitas wilayah[8], dan demikian pula indikator tersebut memperlihatkan terjadinya perkembangan ekonomi yang pesat pada tiap-tiap propinsi di Indonesia.

Disparitas wilayah harus dilihat pula melalui tolok ukur yang dibuat berdasarkan indikator-indikator dinamis, karena disparitas wilayah adalah juga fungsi interaksi antarwilayah (antarpropinsi) yang terkait. Dengan demikian sesungguhnya berbagai informasi dan kajian masih diperlukan, khususnya analisis pola aliran (flows) modal, barang, dan manusia antarpropinsi. Pola ini diharapkan dapat menunjukkan apakah terjadi pengutuban (polarisasi).

Diakui bahwa kajian pola interaksi antarpropinsi seperti yang dikemukakan menghadapi keterbatasan data, dan membutuhkan waktu lama. Demikian pula tulisan inipun sesungguhnya tidak membantah kemungkinan telah

---

[8] Tommy Firman - Dosen Jurusan Teknik Planologi Itb . Disparitas Wilayah: Tanggapan Atas Laporan Bank Dunia. Kompas, Senin, 5 Agustus 1996

terjadinya konvergensi dalam disparitas wilayah di Indonesia secara mengagumkan, seperti yang dikemukakan laporan Bank Dunia. Laporan ini tidak memberikan kajian empiris mengenai dampak kebijaksanaan deregulasi pada disparitas wilayah, namun dalam pandangan yang masih bersifat hipotetis disebutkan bahwa "Deregulation that lessens the anti-trade bias of the trade regime will improve the off-Jawa provinces' terms of trade'" (hlm. 106). Dugaan seperti ini memang sah saja, namun bisa juga dibuat hipotese sebaliknya, yaitu deregulasi sesungguhnya cenderung akan memperlebar disparitas antara Pulau Jawa, khususnya kota-kota besar, dengan Luar Jawa, paling tidak dalam jangka pendek, karena Pulau Jawa lebih siap dalam hal sarana dan prasarana ekonomi dan lainnya dalam memanfaatkan kesempatan-kesempatan karena deregulasi ini.

a. Kesenjangan Wilayah

Mengurangi kesenjangan wilayah[9] (regional imbalances) adalah salah satu tema pokok dalam pembangunan wilayah (regional development). Seperti diberitakan Kompas tanggal 9 September 1995, Menteri Perencanaan Pembangunan/Ketua Bappenas Ginanjar Kartasasmita juga membahas masalah kesenjangan antara Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI) pada Dies Natalis ke-39 Universitas Hasanuddin di Ujungpandang tanggal 8 September 1995. Ditegaskan oleh menteri bahwa kesenjangan KTI dengan KBI selama Pelita V tidak melebar.

Satu kelompok teoritisi pembangunan wilayah berpendapat bahwa kesenjangan wilayah adalah suatu proses yang akan terjadi dan tidak dapat dihindari seiring dengan kemajuan dalam pembangunan sosial ekonomi negara, sampai kemudian menurun kembali dengan sendirinya setelah mencapai titik balik (polarization reversal). Hubungan antara kesenjangan wilayah dengan pendapatan per kapita pada suatu negara misalnya, sering dilukiskan sebagai kurva genta (bell curve).Kelompok teoritisi yang lain berpendapat bahwa bagi negara berkembang dewasa ini tidak jelas kapan akan terjadinya titik balik tersebut, karena paradigma

---

[9] Tommy Firman - Dosen Itb Bandung. .Kesenjangan Wilayah. Kompas, 1995

kurva genta adalah cermin sejarah negara-negara yang telah berkembang pada abad ke-19 sampai dengan pertengahan abad ini.

Kini negara-negara berkembang menghadapi kondisi sosialekonomi global dan tantangan pembangunan nasional maupun regional yang jauh berbeda dengan yang dihadapi oleh negara maju 50 tahun yang lalu. Adalah sangat sukar untuk menerima anggapan bahwa pengalaman negara yang telah berkembang dengan polarization reversalnya akan berulang kembali di negara berkembang seperti Indonesia. Bukti baru bahkan menunjukkan pada suatu negara maju seperti Jepang ternyata mengalami pelebaran kesenjangan wilayah, antara Metropolitan Tokyo dengan wilayah-wilayah (perfectures) lainnya di Jepang.

Sekelompok pakar lainnya yang mengamati perkembangan kota-kota besar berskala dunia (global cities) bahkan memperkirakan bahwa kesenjangan antara kota-kota besar ini dengan wilayahnya cenderung meningkat, karena kota-kota tersebut seolah-olah tercabut dari keterkaitannya dengan kota dan wilayah di negara yang bersangkutan, dan terintegrasi ke dalam sistem perekonomian global.

b. Ukuran kesenjangan wilayah

Hasil kajian yang dikemukakan Menteri Ginanjar Kartasasmita sejalan dengan hasil studi Dr Hal Hill (1993), seorang pakar ekonomi dari Australian National University yang memperlihatkan tidak terjadi suatu pelebaran kesenjangan wilayah di Indonesia. Kajian-kajian ini didasarkan pada indikator-indikator statis, seperti indeks pembangunan manusia (human development index) atau indexs kualitas kehidupan secara fisik (physical quality of life index), maupun laju pertumbuhan PDRB (Product Domestic Regional Bruto). Data yang ada memang menunjukkan kenaikan yang pesat pada propinsi-propinsi di luar Jawa, termasuk di Kawasan Timur, namun perlu dicatat bahwa kenaikan yang pesat ini berdasar pada jumlah absolut yang kecil, khususnya dalam PDRB.

Data dari Biro Pusat Statistik (1992) menunjukkan bahwa berdasarkan harga konstan 1983, PDRB/kapita DKI Jakarta tahun 1986 adalah 1,36 juta rupiah dan tahun 1991 telah mencapai 1,76 juta rupiah, sedangkan PDRB/kapita Indonesia (tidak termasuk minyak bumi) adalah 0,42 juta rupiah tahun 1986 dan

0,55 tahun 1991. Jadi selama kurun waktu tersebut PDRB/kapita DKI naik 0,4 juta rupiah sedangkan PDRB/kapita nasional hanya naik 0,13 juta rupiah saja. Walaupun indikator ini sangat sederhana namun sesungguhnya secara awal dan sangat kasar dapat mengindikasikan pelebaran kesenjangan antara DKI Jakarta dengan propinsi lain di Indonesia.

Potret kesenjangan wilayah seyogyanya tidak hanya didasarkan pada indikator statis seperti dikemukakan di atas, namun harus dilengkapi dengan indikator-indikator dinamis, yang harus dikaji secara antarwilayah (interregional), seperti aliran modal (investasi), komoditas dan penduduk dari propinsi di KTI ke Jawa dan sebaliknya atau dari propinsi-propinsi lain ke Jabotabek misalnya, karena masalah kesenjangan wilayah mempunyai dimensi antarwilayah. Diakui bahwa pada saat ini di Indonesia belum banyak kajian antar wilayah untuk mendeteksi masalah kesenjangan wilayah.Di samping isu mengenai pembangunan Kawasan Indonesia Timur, masalah pengembangan wilayah yang perlu diantisipasi dari sekarang adalah kesenjangan antara pusat-pusat perkotaan yang kini berkembang dengan pesat, seperti Jabotabek, Gerbangkertasusila, Bandung Raya, dan Mebidang dengan wilayah-wilayah lainnya. Keuntungan lokasi serta ketersediaan prasarana yang dimiliki sangat menarik para investor baik asing maupun domestik untuk menanamkan modalnya pada pusat-pusat perkotaan tersebut, sehingga potensi kesenjangan cenderung akan menaik bila tidak ada intervensi.

c. Mobilisasi kelembagaan

Selain itu kegiatan pelatihan, pembentukan pusat percontohan untuk meningkatkan mutu industri lokal hendaknya menjadi prioritas program pengembangan wilayah. Lebih jauh lagi networking dengan industri-industri di luar wilayah melalui subkontrakting akan terbuka lebar bila industri lokal telah sanggup menghasilkan produk dengan kualitas yang memenuhi standar.

Pengalaman keberhasilan negara lain, seperti Itali dan Spanyol dalam melakukan program networking bagi tujuan pengembangan wilayah dan ekonomi lokal patut dipelajari. Mereka cukup berhasil dalam mempertahankan dan

mengembangkan industri-industri tradisionalnya seperti kulit dan keramik misalnya yang mengalami persaingan ketat dari negara-negara berkembang. Program ini pada gilirannya telah berhasil menciptakan distrik-distrik industri (industrial district) yang didalamnya terjadi interkasi yang solid antar pelaku-pelaku pengembangan industri. Contoh yang lebih menonjol lagi adalah perkembangan technopoles di negara-negara yang lebih maju, seperti Jerman, Jepang, Perancis dan Amerika Serikat, yang pada hakekatnya adalah pusat-pusat industri dengan elemen-elemen penunjangnya, seperti perguruan tinggi, lembaga riset iptek, perbankan, yang terintegrasi dan beroperasi dengan inovatif (M. Castells dan P. Hall, 1994). Kini technopoles tersebut pada hakikatnya adalah motor utama penggerak pembangunan wilayah pada negara-negara tersebut.

d. Pengembangan Wikayah Jangka Panjang[10]

Dalam negara yang sangat luas dan kondisi sosial ekonomi serta geografis wilayah yang beragam, pengembangan wilayah (regional development) sangat penting dalam mendampingi pembangunan nasional. Dilihat dari data aliran barang interinsulair (antarpulau) ketergantungan ini semakin jelas, barang dari wilayah-wilayah di luar Jawa sebagian besar hanya menuju ke pelabuhan-pelabuhan utama di Jawa khususnya Jakarta dan Surabaya. Bertentangan dengan kecenderungan yang ada, sesungguhnya suatu pengembangan wilayah harus mampu mendorong wilayah untuk tumbuh mandiri berdasarkan potensi sosial ekonomi serta karakteristik yang dimilikinya, tanpa memperlemah kesatuan nasional. Begitu pula interaksi ekonomi antarwilayah harus semakin menguat.

Ekonomi lokal Dalam perspektif jangka panjang, suatu pengembangan wilayah harus menjadi suatu upaya untuk menumbuhkan perekonomian wilayah dan lokal (local economic development), sehingga mereka dapat tumbuh dan berkembang secara mandiri. Integrasi jaringan tampaknya masih berat kondisi untuk menumbuhkan local economic development di Indonesia dewasa ini, bahkan hal tersebut mungkin hanya merupakan retorika semata. Hal ini

---

[10] Pengembangan Wilayah Untuk Jangka Panjang. Tommy Firman, Staf Pengajar Jurusan Planologi, Itb, Bandung. Kompas

seyogyanya merupakan orientasi pengembangan wilayah dalam perspektif jangka panjang. Dalam kemajuan teknologi dan restrukturisasi perekonomian dunia pada dewasa ini dan kecenderungannya di masa yang akan datang, yang telah mengintegrasikan bagian-bagian dunia ini menjadi suatu ekonomi global maka syarat ketahanan (survival) bagi wilayah adalah harus mempunyai akses dan cukup kompetitif dalam sistem tersebut. Artinya wilayah harus mampu menempatkan diri dalam jaringan (networking) ekonomi nasional dan global. Lebih tegas lagi maknanya adalah local economic development harus dijadikan sebagai wahana untuk melakukan integrasi jaringan (networking) ini. Pengertian integrasi jaringan tidak saja terhadap ekonomi nasional maupun global, namun juga secara internal yaitu jaringan kelembagaan sosial ekonomi secara lokal dan regional. Pada kaitan ini integrasi jaringan ditujukan pada identifikasi dan penciptaan kesempatan-kesempatan bisnis secara inovatif. Jadi yang menjadi sasaran adalah penciptaan suatu kewiraswastaan secara kolektif.

e. Urbanisasi

Urbanisasi adalah akibat logis dari pembangunan berbasis industri yang dianut oleh banyak negara-negara berkembang di dunia termasuk Indonesia. Bias perkotaan ini mengakibatkan ketidakmerataan hasil-hasil pembangunan. Bank Dunia memperkirakan bahwa 80 % dari pertumbuhan ekonomi akan terjadi di kota-kota besar[11].

Urbanisasi sedang terjadi dengan skala pesat di dunia. Jika tahun 1975 hanya sepertiga penduduk dunia tinggal di kota, tahun 2025 duapertiganya akan tinggal di kota-kota. Satu dekade akan datang, 3,3 miliar penduduk dunia akan tinggal di kota-kota besar. Ledakan ukuran kota-kota besar dunia juga mencengangkan, 27 juta orang tinggal di Tokyo., 16,4 juta di Sao Paulo, Brazil, 15 juta di Bombay.. Dampak dari ukuran kota-kota ini tentulah mengakibatkan tekanan besar pada lingkungannya.

---

[11] Andi Rahmah, Agus P. Sari, Moekti H. Soejachmoen, Bambang Susantono. Loe Loe, Gue Gue. Hancurnya Kerekatan Sosial, Rusaknya Lingkungan Kota Jakarta. Hak Cipta ©Pelangi 200 - 2004. Pelangi. Jl. P. Antasari No. 10. Cipete Utara, Keb. Baru. Jakarta 12150.

Di Indonesia, pembangunan perkotaan yang merupakan akibat dari industrialisasi dapat dilihat dari perkembangan kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya, dan Medan, yang menjadi pusat-pusat industri sejak dulu. Dalam strategi pembangunan yang berbasis industrialisasi, baik substitusi impor maupun orientasi ekspor, sektor perdesaan dengan sistematik ditindas. Hal ini dilakukan untuk dua maksud: pertama, untuk menekan harga pangan serendah mungkin, dan, kedua, untuk mendorong urbanisasi. Penduduk desa yang datang berbondong-bondong ke kota adalah "buruh murah" untuk industrialisasi yang ada di kota-kota besar. Diharapkan, tersedianya buruh murah akan mendorong berkembangnya investasi di sektor industri, terutama yang *labor-intensive*.Akibatnya, penduduk yang tinggal di kota-kota besar meningkat dengan pesat. Jika pada tahun 1990 pada saat penduduk Indonesia 180 juta sepertiganya-sekitar 55 juta-tinggal di kota, pada tahun 2020 diperkirakan setengah dari 250 juta penduduk Indonesia-125 juta-tinggal di kota.9 Ini berarti bahwa selama 30 tahun, urbanisasi di Indonesia meningkat 300 %, dengan rata-rata pertumbuhan pertahun setinggi 3,5 %. Industrialisasi di Indonesia juga sangat terpusat di Pulau Jawa. Akibatnya, tingkat perpindahan penduduk dari pulau lain ke Jawa menjadi sangat tinggi. Akibatnya pula, urbanisasi terjadi paling banyak di Pulau Jawa - 7 dari 10 kota berpenduduk lebih dari 1 juta orang terdapat di Pulau Jawa.

f. Sistem Kota-kota, Memperkuat Sentralisasi

Sistem kota-kota di Indonesia terus bergeser selama beberapa dekade terakhir. Pada tahun 60-an, interaksi antarkota Indonesia terbatas. Otonomi pulau-pulau besar/ utama, dalam pengertian interaksi antar-kota terjadi di antara sesama kota sepulau, lebih cenderung terjadi dibandingkan sekarang. Interaksi antar-pulau masih terbatas. Sejalan dengan kemajuan transportasi, integrasi wilayah nasional semakin cepat terbentuk. Interaksi antar-pulau dan kotanya juga mudah terjadi.

Keseimbangan interaksi ternyata tidak terjadi sebagaimana diharapkan dari semangat pemerataan pembangunan. Pulau Jawa semakin menonjol perannya selaku pusat kegiatan ekonomi, pusat pengumpul dan distribusi komoditi. Daerah luar Jawa yang tadinya berhubungan langsung ke luar negeri, kemudian malah

memerlukan Jawa untuk melakukannya. Penciptaan nilai tambah semakin terkumput di Jawa dan dinikmati oleh kota-kotanya. Lebih-lebih lagi kemudian konsentrasi investasi di sektor sekunder sejalan dengan kecenderungan pemusatan tersebut. Kota-kota di Jawa semakin cepat tumbuh dan berkembang. Sistem kota kota nasional berkembang dengan Jawa semakin terkukuhkan sebagai pusat dan penyambung ke dunia internasional.

Beberapa hasil penelitian berikut yang dibuat secara terpisah-pisah dalam rentang waktu lebih dari 20 tahun menjadi saksi semakin sentralisasinya sistem kota-kota ke Pulau Jawa, terutama ke DKI Jakarta sebagai ibukota negara. Apakah hal ini merupakan ketidak-sengajaan, atau hasil samping yang tidak diduga?

Selama 1963-1971, Pulau Jawa mempunyai ekspor antar-pulau yang lebih besar daripada ekspor ke luar negeri. Luar Jawa mengandalkan komoditi ekpor bahan mentah ke luar negeri. Interaksi perdagangan antar pulau utama di luar Jawa relatif lemah bila dibandingkan dengan dengan interaksi masing-masing pulau tersebut dengan Jawa. Pola demikian, pemusatan aliran barang di pulau Jawa, tidak berubah pada pengamatan 1972-1982. Pola keterkaitan antar-propinsi di Indonesia masih rendah dan sangat tidak merata. Dari 27 propinsi, hanya beberapa propinsi saja yang secara aktif melakukan interaksi dengan propinsi lainnya. Pada volume aliran barang yang besar ditemukan pola sentralistis Jawa, yaitu dari Jawa dan ke Jawa. Fungsi Jawa sebagai pusat itu semakin menguat antara tahun 1978 sampai tahun 1984 dengan tidak munculnya propinsi/ pulau lain yang dapat menjadi kekuatan pengimbaing bagi fungsi yang diemban oleh propinsi-propinsi Jawa.

Perkembangan, dari tahun 1985 ke tahun 1996 menunjukkan bahwa nilai tambah ekspor Indonesia sebagian besar dikuasai oleh propinsi-propinsi Riau, Kalimatan Timur, Aceh dan DKI Jakarta. Propinsi luar Jawa menggantungkan potensi ekspor itu pada komoditas primer dan cenderung tidak bisa diperbarui. Jakarta mengandalkan potensi ekspornya pada komoditas produk sektor sekunder. Peran Jakarta semakin menonjol. Kalau pada tahun 1985 menduduki urutan keempat, maka pada tahun 1996 daerah ini menduduki peringkat pertama dengan kenaikan 14 kali.

Kondisi sistem perwilayahan Indonesia hingga tahun 1996 memiliki pola memusat ke propinsi-propinsi di pulau Jawa. KTI mengirim komoditinya ke KBI dengan pusat :. orientasinya adalah Jawa. Secara internasional, Jawa lebih terintegrasi ke dalam sistem ekonomi global, sedangkan luar Jawa terkait ke Jawa. Hingga menjelang tutupnya abad ke-20,, di Indonesia terjadi hirarki dependensi wilayah: dalam negeri berpusat ke Jawa, dan pulau Jawa sendiri berorientasi ke luar negeri. Ada kekhawatiran menurunnya jumlah penduduk pedesaan dan meningkatnya penduduk perkotaan sebesar 4-5%. Perkembangan penduduk yang pesat diluar Jawa adalah Pekanbaru, Riau, Lampung, Batam, Samarinda, Manado. Kebijaksanaan sistem perkotaan untuk pulau Jawa dan luar P. jawa berbeda, karena besaran kotanya tidak sama (very populated dan un populated)[12].

Dalam konsep NUDS-2 yang harus diwujudkan adanya keseimbangan (hubungan yang timbal balik) antara penataan ruang dengan penataan wilayah. Kebijaksanaan NUDS-2 diharapkan bisa menjadi kebijaksanaan nasional, untuk itu hasil yang dikeluarkan harus signifikan dan dapat menjadi acuan (guideline) bagi semua daerah di Indonesia, jangan sampai memasukan egoisme daerah dalam konsep pengembangan wilayah. Yang harus diperjelas lagi adalah apakah konsep urban sebagai pengembangan wilayah? Karena sistem perkotaan dapat dibentuk dari basic/potensi daerah seperti sektor budaya (Bali) dan sektor perekonomian (industri manufacture-Batam) .

Pola aliran barang dari Pulau Jawa ke internasional itu hanya terjadi pada komunitas tertentu saja. Tingkat pertumbuhan penduduk di luar Jawa (bengkulu, Plangkaraya, dll) tidak mungkin dikaitkan dengan kondisi kota di Pulau Jawa, sehingga perlu perlakuan yang berbeda disesuaikan dengan karakteritik perkotaannya masing-masing. Fenomena perkotaan yang begitu besar dan bermacam-macam sehingga pemerintah kota tidak sanggup untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat. Perlu dikembangkannya sistem obligasi daerah untuk meningkatkan kualitas pelayanan perkotaan. Kota itu bukan hanya dilihat sebagai sistem saja namun fungsi pelayanannya *(services kota)*.

---

[12] Direktorat Jenderal Penataan Ruang Dan Pengembangan Wilayah. Diskusi Panel, 27 Maret 2000. Tempat/Place : Pu-Ck Jl. Pattimura No.18

Sistem kota bukan hanya diciptakan untuk memberikan fungsi ekonomi melainkan lebih kepada menciptakan sistem pelayanan. Kehadiran ibukota propinsi pada masa sentralisasi berperan juga sebagai pusat pelayanan, namun pada masa desentralisasi fungsinya menjadi berkurang. Kota dapat berkembang akibat dari investasi infrastruktur yang sangat besar. Hal ini terlihat dari terciptanya sistem kota antara Anyer-Panarukan akibat dari pembangunan prasarana jalan. Aliran investasi juga perlu dihubungkan dengan transmigrasi. Penanaman investasi di daerah terkonsentrasi di perkotaan, akibat dari *economic of scale* (pemenuhan kebutuhan konsumen yang memang terkonsentrasi di perkotaan) sehingga tercipta aglomerasi. Namun Keppes No.12 tahun 2000 justru bertentangan dengan otonomi daerah. Dimana investasi untuk pembangunan infrastruktur yang lebih dari 50 milyar harus melalui pusat.Sistem kota merupakan variabel bebas untuk mencapai pengembangan wilayah.Sistem kota yang ada saat ini cenderung memperkuat sentralisasi, karena aliran uang, barang dan jasa justru terpusat ke Jawa khususnya ke Jakarta.

2. Pertumbuhan dan Pengembangan Kawasan Perkotaan

a. Pergeseran Sistem Kota-kota di Indonesia[13]

Sistem kota-kota berarti hubungan antara beberapa kota yang terjadi secara saling terkait, sehingga dapat mendatangkan manfaat tertentu bagi kota-kota itu dan juga bagi lingkungan sekitarnya. Kota merupakan unsur atau elemen utama di dalam pembentukan sistem itu. Hubungan/ interaksi antarkota' menjadi faktor pengikat. Ketiadaan hubungan dapat membatalkan konsep sistem, walaupun kotanya ada. Manfaat yang muncul dari interaksi itu adalah semakin efisiensi kegiatan perkotaan, bagi pembangunan kota-kota itu sendiri, dan juga bagi perwujudan kemajuan untuk kawasan sekitar dan wilayah yang lebih luas.

Pembentukan sistem kota-kota sering kali terjadi secara hirarkis. Kota kota kecil saling berhubungan antara satu dengan yang lain dan hubungan itu mengait ke kota-kota yang lebih besar. Pola demikian berlangsung secara sistematis pada

[13] Heru Purboyo H. P. - Dosen Jurusan Teknik Planologi Itb, Pergeseran Sistem Kota-Kota Di Indonesia (Dari Sentralisasi Ke Desentralisasi).

kota-kota yang lebih besar. Hubungan antar kota sering dituntut bersifat timbal balik. Interaksi tersebut terjadi dalam beragam hal: komunikasi, transportasi, transfer dana, mobilitas penduduk. Usaha penggambaran tingkat interaksi antara kota-kota yang komprehensif dan cukup tepat dalam wujud sistem sulit dilakukan. Ketersediaan data dan informasi secara bersamaan tentang variabel interaksi tersebut sangat jarang terjadi. Pendekatan parsial, hanya dengan satah satu variabel, kemudian sering dilakukan. Sedang penggambaran sistem kota-kota tetap diarahkan pada manfaat keberadaan sistem itu, yang hadir karena konsep, pada realitas pertumbuhan kota-kota dan perkembangan kegiatan sosial ekonomi di wilayah yang lebih luas.Secara umum kondisi nasional yang dapat dikaitkan dengan keberadaan manfaat sistem kota-kota di akhir ke-20 adalah semakin membanyaknya warga kota yang jatuh miskin akibat krisis moneter dan krisis-krisis lainnya. Selain itu juga terjadi beterbangannya ke luar negeri modal-modal yang tadinya tertanam di tanah air seiring dengan pertikaian sosial yang muncul beberapa waktu Ialu. Investasi yang tadinya direncanakan datang menjadi batal. Yang datang juga sangat terbatas, dan belum memadai untuk mendorong kembali jalannya roda perekonomian perkotaan, apalagi nasional.

Pertanyaan yang muncul adalah betapa rentannya sistem kota-kota yang telah terbentuk di masa lalu. Gangguan selama 2 tahun, telah mampu merontokkan sistem, yang berjalan sekitar 3 dekade. Sistem tersebut seperti kehilangan unsur perekat, interaksi berupa aliran komoditi sebagai wujud dari hasil kinerja sistem produksi. Padahal kota-kota dengan penduduknya masih ada. Kredo pembangunan wilayah yang menyatakan pentingnya "local prosperity", dan juga "people prosperity" menjadi sangat tidak lengkap dan mudah rontok karena gagalnya "sustainable activity". Peran kota sebagai wadah bagi pembangunan dipertanyakan ulang. Manusia dan sistem jaminan atas kegiatan sosial-budaya menjadi dapat perhatian.Kemiskinan dan pengangguran melanda di kota-kota Indonesia dengan tidak mengikuti pola ukuran besaran kota. Kecenderungan yang terjadi adalah kota-kota atau daerah yang punya basis ekspor ke luar negeri, walau pun sekitar komoditi primer, mempunyai nasib lebih baik dan cenderung menjadi makmur selama krisis. Ketidak-berjalanan/ kebekuan secara "sementara" sistem

kota-kota selama krisis mengarahkan kota-kota dan daerah luar Jawa berhubungan langsung ke luar negeri. Seperti situasi tahun 60-an terulang kembali. Luar Jawa seperti mendapat otonomi untuk langsung ekspor. Desentralisasi terjadi secara tidak disengaja selama krisis.

Tahun	Kota (urban)	Desa (rural)	Jumlah
1985	43.171.311	121.458.309	164.629.620
1986	45.841.037	122.506	168.347.513
1987	48.009.245	124.000.296	172.009.541
1988	50.207.148	125.381.688	175.588.536
1989	52.360.419	126.775.690	179.136.109
1990	54.533.949	128.116.406	182.650.355
1991	56.725.001	129.398.661	186.123.662
1992	58.929.119	130.618.861	189.547.980
1993	61.145.590	131.789.739	192.935.329
1994	63.373.536	132.924.067	196.297.603
1995	65.612.984	134.033.741	199.646.725
2000*	–	-	216.115.569
2005*	–	--	231.412.121

Tabel 3.18. Perkembangan Penduduk Kota-Desa di Indonesia

b. Sistem Kota-kota yang Baru

Pada tingkat nasional, pergeseran sistem kota-kota masih menjadi pertanyaan. Seandainya tidak ada perubahan kebijakan yang berarti dalam hal investasi infrastruktur skala besar dan mobilitas sumber daya manusia ke daerah-daerah potensial, maka pola yang terjadi sejak tahun 60-an hingga sekarang cenderung masih berlangsung untuk jangka pendek. Pada jangka panjang, kemandirian daerah yang dikembangkan akan semakin terbentuk. Interaksi dengan dunia internasional akan semakin luas terjalin. Orientasi hirarkis memusat ke Jawa akan semakin memudar. Hal demikian juga cenderung didorong oleh kekuatan kegiatan ekonomi dan politik internasional yang lebih memilih berhubungan dengan pemerintah kota-kota yang mandiri dari pada dengan pemerintah negara yang urusannya lebih kompleks dan rumit.Dari sisi pandang yang lain, ketersediaan ragam pendekatan pembangunan wilayah/ nasional tidak hanya mengarahkan pada peran sistem kota-kota untuk mencapai kesejahteraan masyarakat. Kemajuan Bali, baik pada aspek local, people maupun activity-nya bukan dikarenakan keberadaan kota-kotanya atau sistem kota-kota yang mengkaitnya. Perkembangan kegiatan pariwisata dunia mestinya bisa dimanfaatkan utrtuk mereplicate Bali ke lokasi-lokasi lain di Indonesia.

c. Proyeksi Penduduk Kota-kota[14]

Jumlah penduduk kotamadya dalam tahun 2005 sangat bervariasi mulai dari sekitar 25 000 orang (Kodya. Sabang) sampai dengan sekitar 11 juta (DKI Jakarta). Lebih jauh terlihat bahwa tidak hanya jumlah penduduk yang bervariasi, tetapi laju pertumbuhannya juga memperlihatkan hal yang sama. Jumlah penduduk yang besar tidak selalu memperlihatkan laju pertumbuhan yang tinggi. Sebagai contoh, penduduk DKI Jakarta dan Surabaya dengan jumlah penduduk masing-masing I I juta dan 3 juta pada tahun 2005, dengari laju pertumbuhan 1,88 % dan 1,45 %. Sedangkan, kota Batam dan Bengkulu yang penduduknya masing-masing hanya 391 000 orang dan 570 000 orang tumbuh dengan kecepatan lebih dari 8 % setahun. Terlihat bahwa dua kodya yakni Jakarta Pusat dan Magelang tumbuh negatif. Hal ini menggambarkan bahwa masing-masing kota mempunyai faktor penarik (pull factor) yang berbeda-beda , dan pada daerah asal dari mana migran itu datang terdapat faktor pendorong (push factor) yang berbeda-beda pula. Besar kemungkinan bahwa karakteristik serta latar belakang migran yang masuk ke masing-masing kota cukup beragam, karena hal ini sangat tergantung kepada faktor penarik yang ada di kota tersebut.

Melihat variasi pertumbuhan penduduk kodya seperti diuraikan di atas, timbul pertanyaan mengapa terjadi keadaan demikian. Sebagai contoh, laju periumbuhan penduduk Kodya Jakarta Pusat yang negatif (-2,30 %) yang berarti jumlah penduduknya menurun. Hal ini terjadi karena adanya pembangunan gedung-gedung perkantoran, pusat perdagangan, hotel, dan lain-lain, seperti di sepanjang jalan Jendral Sudirman, kawasan Senen, Setia Budi, dan lain-lain. Pembangunan ini mengakibatkan tergusurnya penduduk yang bermukim di sana ke daerah pinggiran kota seperti Depok, Bekasi, Tangerang, Cinere, dan lain-lain, yang akhir-akhir ini tumbuh pesat. Gejala perpindahan penduduk dari pusat kota ke daerah pinggiran juga terjadi di kota-kota besar lainnya seperti Surabaya, Bandung, Medan, dan Makassar. Pusat kota yang sangat padat dan menjadi daerah perdagangan, perkantoran, perhotelan, dan lain-lain, dengan kepadatan lalu lin

[14] S.G. Made Mamas - Badan Pusat Statistik Proyeksi Penduduk Kota-kota di Indonesia Periode 1995 – 2005.

yang tinggi, tidak nyaman lagi sebagai daerah hunian. Cukup banyak penduduk yang tinggal di daerah pinggiran kota yang asri, tetapi tetap bekerja dalam kota.

Cukup banyak orang yang berpendapat bahwa pertumbuhan penduduk kota terutama disebabkan oleh tingginya arus perpindahan penduduk dari daerah pedesan ke kota-kota tersebut (urbanisasi). Pendapat ini tidak seratus % benar. Hasil Supas 1995 menunjukkan (BPS,1997) bahwa sebagian besar penduduk yang pindah selama lima tahun terakhir yang masuk ke kota-kota besar berasal dari daerah perkotaan (urban areas), sedangkan sisanya berasal dari daerah pedesan (rural areas). Sebagai contoh, mereka yang masuk DKI Jakarta selama periode 1990-1995, 61,7 % berasal dari daerah perkotaan, sedangkan sisanya, 35,9 % berasal dari daerah pedesan. Pola yang sama juga terlihat di kota Medan, Bandung, dan Surabaya, dimana migran masuk yang berasal dari daerah perkotaan masing-masing 70,9 %, 62, 4 %, dan 53,2 %. Pendidikan mereka yang datang dari daerah perkotaan lebih tinggi dari mereka yang datang dari daerah pedesan, dan cukup banyak diantara mereka yang bekerja pada sektor jasa-jasa dan perdagangan. Sedangkan yang datang dari daerah pedesan, karena berpendidikan rendah, lebih banyak bekerja pada sektor bangunan, angkutan, dan industri pengolahan.

d. Mobilitas Internal

Data Hasil Sensus serta Survei Penduduk Antarsensus (SUPAS) memperlihatkan bahwa mobilitas penduduk antarpropinsi dan mobilitas desa-kota memperlihatkan pola yang sangat sentris ke Pulau Jawa, dan kota-kota besar saja, seperti Jabotabek, Surabaya, Bandung. Pada gilirannya hal tersebut juga telah menimbulkan masalah-masalah perkotaan, seperti perumahan kumuh, lapangan kerja, semakin menurunnya tingkat pelayanan dan prasarana perkotaan. Pola ini mencerminkan suatu disparitas wilayah, yang merupakan perwujudan kebijaksanaan pembangunan dengan orientasi yang sarat pada pertumbuhan ekonomi, khususnya industri dan jasa yang kebanyakan berlokasi di kota-kota besar dan di Pulau Jawa. Dengan kondisi seperti itu aliran penduduk ke kota-kota

besar tidak akan dapat dihambat, sekalipun dengan tindakan menjadikan 'Kota Tertutup' bagi para pendatang.

Perubahan pola mobilitas di masa yang mendatang akan sangat bergantung pada perkembangan wilayah di luar Jawa. Bila kelak wilayah-wilayah tersebut dapat mengembangkan kewenangan (otonomi) yang lebih luas bagi pembangunannya sendiri, maka diharapkan kelak dapat menjadi penarik bagi mobilitas penduduk. Wilayah yang kaya akan sumberdaya alam, seperti Riau dan Kalimantan Timur atau Irian Jaya diharapkan pada gilirannya akan dapat 'menyeimbangkan' mobilitas penduduk yang selama ini sangat terpusat pada kota-kota besar di Pulau Jawa. Tapi tentu saja hal ini tidak akan terjadi secara otomatis, namun bergantung pada keberhasilan pengembangan wilayah dan kota (permukiman). Dengan demikian untuk pencapaian mobilitas penduduk yang lebih 'seimbang', agendanya akan sangat melekat pada program pengembangan wilayah dan perkotaan, khususnya di luar Jawa.Mobilitas penduduk bersifat sangat rumit dan tidak berdiri sendiri, namun sangat terkait erat dengan berbagai aspek sosio-ekonomi, politik dan budaya. Demikian pula mobilitas adalah sesuatu yang sangat wajar sebagai reaksi kepada kesempatan-kesempatan sosial-ekonomi, namun juga bisa merupakan sesuatu yang dilakukan secara terpaksa (mengungsi) karena gangguan keamanan atau bencana alam misalnya.

e. Perkembangan urbanisasi

Di masa mendatang, para ahli kependudukan memperkirakan bahwa proses urbanisasi di Indonesia akan lebih banyak disebabkan migrasi desa-kota. Perkiraan ini didasarkan pada makin rendahnya pertumbuhan alamiah penduduk di daerah perkotaan, relatif lambannya perubahan status dari daerah pedesaan menjadi daerah perkotaan, serta relatif kuatnya kebijaksanaan ekonomi dan pembangunan yang "urban bias", sehingga memperbesar daya tarik daerah perkotaan bagi penduduk yang tinggal di daerah pedesaan .Itulah sebabnya di masa mendatang, isu urbanisasi dan mobilitas atau migrasi penduduk menjadi sulit untuk dipisahkan dan akan menjadi isu yang penting dalam kebijaksanaan kependudukan di Indonesia.

Jika di masa lalu dan dewasa ini, isu kelahiran dan kematian masih mendominasi kebijaksanaan kependudukan, di masa mendatang manakala tingkat kelahiran dan kematian sudah menjadi rendah, ukuran keluarga menjadi kecil, dan sebaliknya kesejahteraan keluarga dan masyarakat meningkat, maka keinginan untuk melakukan mobilitas bagi sebagian besar penduduk akan semakin meningkat dan terutama yang menuju daerah perkotaan.

Jika pada tahun 1980 migran di Indonesia berjumlah 3,7 juta jiwa, maka angka tersebut meningkat menjadi 5,2 juta jiwa pada tahun 1990 dan sedikit menurun menjadi 4,3 juta jiwa pada periode 1990-1995. Secara kumulatif diketahui bahwa sampai tahun 1980, jumlah penduduk Indonesia yang pernah melakukan migrasi adalah 11,4 juta jiwa, sedangkan pada tahun 1990 angka tersebut meningkat menjadi 17,8 juta jiwa.

Lebih lanjut, data survei penduduk antarsensus1995 memperlihatkan bahwa tingkat urbanisasi di Indonesia pada tahun 1995 adalah 35,91 % yang berarti bahwa 35,91 % penduduk Indonesia tinggal di daerah perkotaan. Tingkat ini telah meningkat dari sekitar 22,4 % pada tahun 1980 yang lalu. Sebaliknya proporsi penduduk yang tinggal di daerah pedesaan menurun dari 77,6 % pada tahun 1980 menjadi 64,09 % pada tahun 1995.

Meningkatnya proses urbanisasi tersebut tidak terlepas dari kebijaksanaan pembangunan perkotaan, khususnya pembangunan ekonomi yang dikembangkan oleh pemerintah. Sebagaimana diketahui peningkatan jumlah penduduk akan berkorelasi positif dengan meningkatnya urbanisasi di suatu wilayah. Ada kecenderungan bahwa aktivitas perekonomian akan terpusat pada suatu area yang memiliki tingkat konsentrasi penduduk yang cukup tinggi. Hubungan positif antara konsentrasi penduduk dengan aktivitas kegiatan ekonomi ini akan menyebabkan makin membesarnya area konsentrasi penduduk, sehingga menimbulkan apa yang dikenal dengan nama daerah perkotaan. Terlihat adanya keterkaitan timbal balik antara aktivitas ekonomi dengan konsentrasi penduduk. Para pelaku ekonomi cenderung melakukan investasi di daerah yang telah memiliki konsentrasi penduduk yang tinggi serta memiliki sarana dan prasarana yang lengkap. Karena dengan demikian mereka dapat menghemat berbagai biaya,

antara lain biaya distribusi barang dan jasa. Sebaliknya, penduduk akan cenderung datang kepada pusat kegiatan ekonomi karena di tempat itulah mereka akan lebih mudah memperoleh kesempatan untuk mendapatkan pekerjaan. Dengan demikian, urbanisasi merupakan suatu proses perubahan yang wajar dalam upaya meningkatkan kesejahteraan penduduk atau masyarakat.

Jika urbanisasi merupakan suatu proses perubahan yang wajar, mengapa proses urbanisasi tetap harus dikendalikan atau diarahkan? Ada dua alasan mengapa urbanisasi perlu diarahkan.

Pertama, pemerintah berkeinginan untuk sesegera mungkin meningkatkan proporsi penduduk yang tinggal di daerah perkotaan. Hal ini berkaitan dengan kenyataan bahwa meningkatnya penduduk daerah perkotaan akan berkaitan erat dengan meningkatnya pertumbuhan ekonomi negara. Data memperlihatkan bahwa suatu negara atau daerah dengan tingkat perekonomian yang lebih tinggi, juga memiliki tingkat urbanisasi yang lebih tinggi, dan sebaliknya. Negara-negara industri pada umumnya memiliki tingkat urbanisasi di atas 75 %. Bandingkan dengan negara berkembang yang sekarang ini. Tingkat urbanisasinya masih sekitar 35 % sampai dengan 40 % saja.Kedua, terjadinya tingkat urbanisasi yang berlebihan, atau tidak terkendali, dapat menimbulkan berbagai permasalahan pada penduduk itu sendiri. Ukuran terkendali atau tidaknya proses urbanisasi biasanya dikenal dengan ukuran primacy rate, yang kurang lebih diartikan sebagai kekuatan daya tarik kota terbesar pada suatu negara atau wilayah terhadap kota-kota di sekitarnya. Makin besar tingkat primacy menunjukkan keadaan yang kurang baik dalam proses urbanisasi.

f. Kebijaksanaan urbanisasi di Indonesia

Ada dua kelompok besar kebijaksanaan pengarahan urbanisasi di Indonesia. Pertama, mengembangkan daerah-daerah pedesaan agar memiliki ciri-ciri sebagai daerah perkotaan, dikenal dengan istilah "urbanisasi pedesaan ". Kedua, mengembangkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru, dikenal dengan istilah "daerah penyangga pusat pertumbuhan".

Kelompok pertama merupakan upaya "mempercepat" tingkat urbanisasi tanpa menunggu pertumbuhan ekonomi, melakukan beberapa terobosan bersifat "non-ekonomi". Bahkan perubahan tingkat urbanisasi tersebut diharapkan memacu tingkat pertumbuhan ekonomi. Untuk itu perlu didorong pertumbuhan daerah pedesaan agar memiliki ciri-ciri perkotaan, namun tetap "dikenal" pada nuansa pedesaan. Dengan demikian, penduduk daerah tersebut dapat dikategorikan "orang kota" walau sebenarnya masih tinggal di daerah yang memiliki nuansa pedesaan .Beberapa cara dikembangkan untuk mempercepat tingkat urbanisasi dengan "memodernisasi" pedesaan sehingga memiliki sifat perkotaan. Dalam hubungan inilah lahir konsep "urbanisasi pedesaan"., mengacu pada kondisi di mana suatu daerah secara fisik masih memiliki ciri-ciri pedesaan "kental", namun karena "ciri penduduk" yang hidup didalamnya menampakkan sikap maju dan mandiri, seperti mata pencaharian di nonpertanian, mengenal dan memanfaatkan lembaga keuangan, memiliki aspirasi tinggi terhadap pendidikan, sehingga dikategorikan sebagai perkotaan.

Kelompok kedua mengembangkan kota-kota kecil dan sedang yang selama ini telah ada untuk mengimbangi pertumbuhan kota-kota besar dan metropolitan. Pengembangan perkotaan diklasifikasikan dalam tiga bagian, yaitu: (a) kebijaksanaan ekonomi makro untuk menciptakan iklim yang merangsang bagi pengembangan kegiatan ekonomi perkotaan. Hal ini antara lain meliputi penyempurnaan peraturan dan prosedur investasi, penetapan suku bunga pinjaman dan pengaturan perpajakan bagi peningkatan pendapatan kota;(b) penyebaran spasial pola pengembangan kota yang mendukung pola kebijaksanaan pembangunan nasional menuju pertumbuhan ekonomi seimbang, serasi dan berkelanjutan, yang secara operasional dituangkan dalam kebijaksanaan tata ruang kota/ perkotaan, (c) penanganan masalah kinerja masing-masing kota. Dengan demikian, pengembangan perkotaan dilandasi konsepsi yang meliputi: pengaturan sistem kota-kota; terpadu; berwawasan lingkungan, dan peningkatan peran masyarakat dan swasta. Dengan makin terpadunya sistem-sistem perkotaan akan terbentuk suatu hierarki kota besar, menengah, dan kecil yang baik sehingga tidak terjadi "dominasi" kota terhadap kota-kota lainnya.

Urbanisasi merupakan proses yang wajar dan tidak perlu dicegah pertumbuhannya. Karena, proses urbanisasi tersebut dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Namun demikian, proses urbanisasi tersebut perlu diarahkan agar tidak terjadi tingkat primacy yang berlebihan. Pada saat ini pemerintah telah mengembangkan dua kelompok kebijaksanaan untuk mengarahkan proses urbanisasi, yaitu mengembangkan apa yang dikenal dengan istilah "urbanisasi pedesaan" dan juga mengembangkan "pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru". Diharapkan dengan makin bertumbuhnya daerah pedesaan dan juga menyebarnya daerah-daerah pertumbuhan ekonomi, sasaran untuk mencapai tingkat urbanisasi sebesar 75 % pada akhir tahun 2025, dan dibarengi dengan makin meratanya persebaran daerah perkotaan, akan dapat terwujud.

g. Pengembangan Wilayah[15]

Pada dasawarsa 1980 dan 1990, pengembangan wilayah di Indonesia antara lain ditandai dengan kehadiran Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi/Kabupaten (RTRWP/RTRWK), Rencana Pengembangan Wilayah Metropolitan seperti Jabotabek, serta Rencana Pengembangan Kawasan Pembangunan Ekonomi Terpadu (KAPET) sebagai upaya untuk mempercepat perkembangan wilayah di luar Jawa, khususnya di Kawasan Indonesia Timur. Suatu hal yang tampak menonjol dalam rencana pengembangan wilayah tersebut adalah skalanya yang sangat besar, dilakukan secara top-down dengan inisiatif dari pemerintah pusat, dan sangat mengandalkan investasi dari luar sebagai pendorongnya.

Hal lain yang juga sangat menonjol pada waktu itu adalah akibat (dampak) kebijaksanaan ekonomi pada pengembangan wilayah. Misalnya, sangat dirasakan bagaimana kebijaksanaan deregulasi di sektor industri, investasi dan perbankan sangat besar dampaknya pada perkembangan wilayah Metropolitan, seperti Jakarta, Surabaya dan Medan serta wilayah sekitarnya, karena kebijaksanaan tersebut memacu para investor untuk menanamkan investasinya di sektor industri,

---

[15] Tommy Firman, Staf Pengajar Jurusan Planologi, Itb, Bandung. Dari Pengembangan Wilayah Ke Pembangunan Lokal. Kompas, Kamis, 9 Desember 1999

keuangan, properti dan lainnya di wilayah-wilayah tersebut yang memang telah memiliki prasarana; seperti listrik, air, telekomunikasi, pelabuhan dan lainnya, yang lebih baik bila dibandingkan dengan wilayah lainnya di Indonesia.

Hal tersebut memperlihatkan bagaimana suatu wilayah sangat bergantung pada investasi dari luar. Demikian pula sebaliknya, potensi ekonomi suatu wilayah seolah-olah di-peruntukkan bagi penanam modal, sementara pembangunan lokal tidak dihiraukan. Tidak mengherankan bila penanaman investasi tersebut seringkali tidak mendorong tumbuh kembangnya perekonomian lokal, karena kaitannya dengan kegiatan ekonomi lokal sangat lemah. Sementara itu, banyak rencana pengembangan wilayah dan kota yang terkesan 'dikorbankan' untuk kepentingan investor.

Situasi krisis ekonomi yang berkepanjangan sejak akhir tahun 1997 hingga dewasa ini telah memperlihatkan bahwa pengembangan wilayah, baik yang direncanakan maupun muncul sebagai akibat kebijaksanaan-kebijaksanaan yang lain, sangat rawan bagi pengembangan wilayah itu sendiri. Penanaman modal pada berbagai sektor, khususnya industri 'footlose'-yaitu industri yang kurang memiliki kaitan dengan sumber da-ya lokal, seperti industri elektronik, sepatu olahraga, dan garmen-dan pada sektor properti berdampak sangat negatif, manakala sektor-sektor tersebut terkena krisis, seperti terjadinya pemutusan hubungan kerja besar-besaran dan meningkatnya angka kemiskinan, khususnya di wilayah perkotaan. Sementara itu, kenaikan pendapatan ekspor dari sektor-sektor pertanian dan perkebunan di beberapa tempat-seperti di Sulawesi Utara dan Sumatera Utara, yang merupakan 'durian runtuh' bagi para masyarakat setempat-sebenar-nya hanyalah akibat naiknya nilai tukar mata uang asing, khususnya dollar AS terhadap rupiah, dan bukan karena peningkatan daya saing serta kualitas produk ekspor tersebut karena adanya penanaman modal pada sektor tersebut.

Pengalaman ini memberikan pelajaran bahwa suatu pengembangan wilayah yang sangat didasarkan kepada kekuatan luar (external forces), khususnya investasi dari luar, baik asing maupun nasional, sangat rawan bagi wilayah itu sendiri. Hal ini tidaklah berarti, penanaman modal harus ditolak samasekali, karena bagaimanapun kehadirannya sangat diperlukan dalam pengembangan

wilayah. Akan tetapi, terlampau mengandalkannya sebagai faktor penggerak seperti yang telah dipraktik-kan selama hampir tiga dasawarsa, adalah sesuatu yang tidak tepat. Cara pengembangan wilayah seperti ini kurang dapat memberdayakan perekonomian dan masyarakat lokal, karena keterkaitannya dengan kegiatan ekonomi lokal sangat terbatas, khususnya hanya pada aspek kesempatan kerja yang tidak membutuhkan suatu keahlian (skill) semata. Singkat kata, anggapan bahwa investasi modal sebagai pengerak utama bagi pengembangan wilayah sering keliru, karena hal tersebut tidak otomatis mampu mendorong pengembangan wilayah.Demikian pula selama ini pengembangan wilayah di Indonesia lebih banyak dilakukan dalam skala-skala yang besar dan digerakkan dari atas ke bawah, dikomando dari pusat (Jakarta), sebagai upaya untuk mendayagunakan sumber daya di berbagai wilayah sesuai dengan potensi ekonomi dan geografisnya dengan perspektif dan kepentingan pusat. Orientasi seperti ini harus mengalami perubahan mendasar di masa akan datang, karena terbukti kurang membawa pengembangan wilayah itu, bahkan menumbuhkan ketidakpuasan dan kekecewaan bagi masyarakat di wilayah yang bersangkutan.

h. Pertumbuhan kota

Menurut data sensus 1961 dan 1971, Indonesia memiliki tingkat pertumbuhan penduduk 2,3 % pertahun, sementara dalam kurun waktu 1971-1980 tingkat pertumbuhan naik sampai 2,32 % per tahun. Pada tahun 1971, 17 % penduduk bertempat tinggal di kawasan kota dan angka-angka tersebut naik cukup berarti, yaitu 19 % pada 1976, 22% pada 1980 dan pada 1986 penduduk kota naik sampai 28 %. Tingkat pertumbuhan penduduk kota, tiga kali lebih tinggi dibanding tingkat pertumbuhan nasional, sekitar 4-6 % per tahun. Penelitian oleh Direktorat Tata Kota dan tata Ruang, Departemen PU menggambarkan peningkatan penduduk kota sebagai berikut. (lihat tabel) [2)]

Tabel 3.19. Jumlah Penduduk Desa dan Kota Dalam Prosentase

	1971	1980	1983	1988	1900*	2000*
Penduduk Kota	20,71	32,8	37,9	48,4	48,8	71,6
Penduduk Desa	98,5	113,9	120,2	127,2	130,1	141,7
Jumlah	119,2	146,7	158,1	175,6	178,9	213,3

Pada kurun waktu 1983-2000 diperkirakan, bahwa penduduk kota akan meningkat sekitar 23.200.000 penduduk. Distribusi penduduk kota diperkirakan terbanyak diserap oleh daerah Metropolitan Jakarta (sekitar 20%), sementara 60 % akan diserap oleh kota besar seperti Bandung, Surabaya, Medan, dan Semarang dan sisanya akan mengisi kota-kota menengah.[16]

Pertanyaanya yang muncul adalah, bagaimana dan dimana kenaikan penduduk kota akan ditampung?

Sebagaimana pertumbuhan penduduk dunia, proses urbanisasi yang paling besar juga terjadi dinegara-negara yang sedang berkembang. Menurut ramalan yang dibuat oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa, 9 dari 10 daerah perkotaan terbesar pada tahun 2000 akan terdapat di Asia, Amerika Selatan dan Amerika Latin. Sejumlah besar kota yang berukuran lebih kecil dari kota-kota tersebut, tetapi berpenduduk lebih dari satu juta jiwa juga akan didapatkan di negara-negara yang sedang berkembang.Semakin meluasnya kota, tingginya angka kepadatan penduduk menciptakan berbagai permasalahan kota. Manajemen kota merupakan pekerjaan yang lebih rumit, dengan sebagian besar upaya untuk menyediakan berbagai pelayanan kota yang penduduknya meningkat cepat. Beberapa diantaranya, seperti penyediaan air bersih, pembuangan sampah, secara progresif menjadi semakin sulit dilakukan pada kota yang semakin meningkat ukurannya.

Banyak fakta-fakta yang menarik untuk ditelaah tentang perkotaan kita, contoh : 60% dari seluruh dunia sekarang urbanisasi banyak dilakukan oleh China, India, Indonesia dan Bangladesh. Perkotaan terbesar di dunia akan terdapat di Asia. Tidak cukup hanya mengatur bangunan dan infrastruktur oleh pemerintah. Minimum membutuhkan US 1500 milyar untuk pengembangan infrastruktur di dunia yang belum maju. Brisbane mematok pajak 5% rata-rata untuk pengembangan dan kebersihan lingkungan tentu penduduk akan membayarnya jika melihat hasilnya. Diperlukan sekolah untuk umum.

Manajemen kota tak hanya mengurus "Jalan, Iuran dan Sampah". Tapi juga bertanggung jawab untuk hak yang lebih luas seperti keamanan, kesehatan,

---

[16] Mochtarram Karyoedi Pengembangan Kota Baru Di Indonesia,. Jurnal Pwk. Nomor 9 Triwulan Iii/ September 1993

pendidikan, lingkungan yang mendukung, citra masyarakat, kesejahteraan, nilai sejarah. Manajemen kota bekerja dengan tanpa permusuhan dan saling bekerja sama. Membuat perkotaan yang potensial, tidak dengan masalah. Tiga tujuan dari pemerintah : pendidikan sebagai sumber kekuatan kerja pendukung, kota yang nyaman didiami hunian yang nyaman, ini akan menjadi pelaksanaan yang atraktif untuk mengembangkan dan mengkoordinasi berbagai aspek seperti misalnya berbagai macam budaya, kebijakan masyarakat dan biaya hidup. Perkotaan harus menjadi pusat dari inovasi.

i. Kemitraan

Sejalan dengan kemajuan pembangunan berbagai sektor, pembangunan kota sebenarnya telah mencapai momentum yang sangat tinggi. Betapa tidak, dengan laju perkembangan ekonomi di atas 6% per tahun, kegiatan ekonomi perkotaan berkembang dengan sangat pesat, meliputi industri, jasa-jasa termasuk keuangan, properti, dan berbagai kegiatan bisnis lainnya. Peran kota sebagai pusat perekonomian nasional semakin penting, sehingga keberhasilan pembangunannya dianggap akan mendorong semakin dinamisnya perkembangan ekonomi nasional.

Sejauh ini kita menyaksikan pembangunan prasarana, pusat-pusat kegiatan bisnis, kawasan industri, kota dan permukiman baru memarak di kota-kota besar, walaupun tidak luput dari berbagai masalah, dan bisnis properti pun sempat mencapai zaman 'kejayaannya'. Namun kini dengan seketika dan hampir tidak dapat dipercaya, kita harus segera mereorientasi kembali pembangunan kota serta mengadaptasikannya pada masalah nasional yang tengah dihadapi dewasa ini[17].

Sampai dengan pertengahan tahun lalu, pembicaraaan pembangunan kota, baik yang dikemukakan oleh pejabat, ilmuwan, lembaga-lembaga internasional penyandang dana seperti Bank Dunia, Bank Pembangunan Asia, sarat dengan tema peningkatan peran serta swasta dan pemberdayaan masyarakat serta peningkatan profesionalisme aparat pembangunan. Hal ini dianggap kunci, karena momentum pembangunan sosial-ekonomi perkotaan yang semakin meningkat,

---

[17] Tommy Firman - Dosen Itb Bandung . Pembangunan Kota Di Era Krisis Dari Kemitraan Ke Kebutuhan Dasar. Sumber : Kompas, Kamis, 26 Februari 1998

pembangunan kota tidak mungkin diserahkan pada pemerintah semata, harus melibatkan pemain utama lainnya, yaitu swasta dan masyarakat.

Bergulirlah gagasan kemitraan pemerintah, swasta dan masyarakat atau sering pula dikenal sebagai 'public-private partnership', yang sesungguhnya berasal dari negara yang telah berkembang. Selanjutnya beberapa konsep teknis seperti BOT (built-operate-transfers); BOO (built-operate-own); Sistem kontrak dan lainnya dicoba diterapkan di kota-kota besar, seperti Jakarta dan Surabaya. Walaupun tidak tanpa masalah dan masih perlu pembenahan, tampaknya cara ini memberikan harapan bagi pembangunan perkotaan di masa akan datang..

C. Perkembangan Elemen Yang Dinilai

1. Hubungan Dengan Elemen dengan Tema Penelitian

Penjelasan perubahan dan pertumbuhan nilai satuan dari elemen, digunakan untuk melihat daya dukung terbentuknya megaurban Jabotabek.

a. Populasi

Migrasi masuk pertumbuhannya di Jakarta pada tahun awal 1971-1980, cukup tinggi; 143%, namun dekade berikutnya pertumbuhan migrasi masuk menurun menjadi 122%, menurun lagi di periode berikutnya.Sedangkan Jawa Barat, pertumbuhan migrasi masuk lebih tinggi dibanding Jakarta, namun terjadi penurunan angka tingkat laju pertumbuhan. Migrasi net Jakarta cenderung menurun, artinya jumlah orang ke Jakarta berkurang, bahkan di Jawa barat angka migrasi minus, berarti mengurangi jumlah populasi/ penduduk di Jawa Barat.

Tabel 3.20.Pertumbuhan Life Time Migrants 1971-1995

PERTUMBUHAN (IN MIGRANTS)			
TAHUN	1971-1980	1980-1990	1990-1995
DKI JAKARTA	143%	122%	107%
JAWA BARAT	259%	241%	156%
INDONESIA	175%	146%	123%
PERTUMBUHAN (OUT MIGRANTS)			
TAHUN	1971-1980	1980-1990	1990-1995
DKI JAKARTA	303%	263%	151%
JAWA BARAT	125%	118%	108%
INDONESIA	175%	147%	122%
PERTUMBUHAN (NET MIGRANTS)			
TAHUN	1971-1980	1980-1990	1990-1995
DKI JAKARTA	130%	97%	85%
JAWA BARAT	64%	-122%	269%

Pertumbuhan penduduk di Jakarta sejak tahun 1971 meningkat hingga tahun 1995 dari 3.84% penduduk Indonesia yang tinggal di Jakarta, meningkat menjadi 4.68% populasi Indonesia yang tinggal di Jakarta. Sedangkan di Jawa Barat dalam rentang waktu yang sama dari 18.14% meningkat menjadi 20.13%.Kecuali sejak tahun 2000, propinsi Banten mulai berdiri, sehingga data penduduk terbagi menjadi 3 propinsi. Pada tahun tersebut populasi di Banten sama dengan 3.93% penduduk Indonesia.

Tabel 3.21. Perkembangan Penduduk Jakarta Terhadap Indonesia

TAHUN	NILAI	TAHUN 1971	TAHUN 1980	TAHUN 1990	TAHUN 1995	TAHUN 2000
JAKARTA	JUMLAH	4.579.303	6.503.449	8.259.266	9.112.652	8.389.443
	% THD INDONESIA	3,84%	4,41%	4,60%	4,68%	4,07%
JAWA BARAT	JUMLAH	21.623.529	27.453.525	35.384.352	39.206.787	35.729.537
	% THD INDONESIA	18,14%	18,61%	19,73%	20,13%	17,32%
BANTEN	JUMLAH	0	0	0	0	8.098.780
	% THD INDONESIA					3,93%
TOTAL PENDUDUK INDONESIA		119.208.229	147.490.298	179.378.946	194.754.808	206.264.595

Dengan rata-rata kepadatan penduduk di Indonesia 62 org/ km2 hingga 109 org/ km2 dari tahun 1971 hingga tahun 2000. Kepadatan penduduk di Jakarta sangatlah tinggi, hingga tahun 2000 di Jakarta terdapat 12.635 orang/ km2. Namun perbandingan tehradap tingkat kepadatan di Indonesia menurun dari 125,19 di tahun 1971, menurun menjadi 115,92 di tahun 2000. Seperti dilihatkan dalam angka-angka dibawah ini.

Tabel 3.22.Perkembangan Kepadatan Penduduk Jakarta – Indonesia

(population density per sq/ km)

TAHUN	NILAI	TAHUN 1971	TAHUN 1980	TAHUN 1990	TAHUN 1995	TAHUN 2000
JAKARTA	KEPADATAN	7.762	11.023	12.495	13.786	12.635
	THD INDONESIA	125,19	143,16	134,35	136,50	115,92
JAWA BARAT	KEPADATAN	467	593	765	848	1.033
	THD INDONESIA	7,53	7,70	8,23	8,40	9,48
BANTEN	KEPADATAN	0	0	0	0	936
	THD INDONESIA	0,00	0,00	0,00	0,00	8,59
TOTAL PENDUDUK INDONESIA		62	77	93	101	109

Secara keseluruhan penduduk yang bekerja di industri-industri utama meningkat, namun terdapat beberapa penurunan kegiatan, yang diindikasikan oleh menurunnya jumlah pekerja di beberapa sektor industri, seperti ; konstruksi dan pelayanan khusus, sosial dan komunitas, sedangkan untuk perdagangan grosir, retail restauran dan perhotelan mengalami pasang surut selama lima tahun

terakhir. Untuk industri yang mengalami peningkatan tenaga kerja yang sangat signifikan adalah Industri pertanian, kehutanan, peternakan dan perikanan.

b. Hunian

Pola penyediaan bagi pembangunan perumahan dan pemukiman di Indonesia yang terencana secara parsial, menunjukkan bahwa pelaksanaan dan penyediaannya di Jabotabek adalah lebih baik dibandingkan pelaksanaan penyediaan, diwilayah lain di Indonesia.

Pelaku pembangunan perumahan dan pemukiman, selain pemerintah, lembaga BUMN (seperti Perumnas), juga sektor swasta yang menyediakan banyak pilihan bentuk, dan tata cara memperolehnya (seperti Program Pemasaran, Program Kredit KPR), sehingga masyarakat memiliki banyak pilihan dalam bertempat tinggal. Semakin majunya program dan pelaksaanaan pembangunan sub sektor perumahan dan pemukiman di Jakarta, setidaknya dapat ditunjukkan oleh data nasional yang menjelaskan hal berikut.

Daerah perkotaan Jakarta, adalah kawasan hunian yang menggunakan sumber energi non PLN, paling rendah di Indonesia, hal ini karena 100% kawasan di Jakarta sudah terjangkau listrik, untuk yang tidak menguunakan PLN, kemungkinan karena tingkat sosial-ekonomi yang menghambat mereka untuk berlangggan PLN. Tidak seperti propinsi-propinsi lain yang rumah tangganyya dengan tingkat penggunaan energi non PLN nya masih relatif tinggi, karena belum adanya jaringan PLN yang tersedia. Begitu juga dengan penggunaan atap rumah dari daun kelapa, dan berasal dari alam yang lain (natural) adalah yang terkecil dibanding semua propinsi di Indonesia, hal ini karena sudah semakin moderennya masyatrakat Kota Metropolitan dan penyediaan rumah secara massal oleh developer swasta dan pemerintah.Tingginya tingkat kepadatan penduduk, di Jakarta menyebabkan rumah tangga di Jakarta dengan rumah yang luasnya kurang dari 50m2 dan 9m2/ org masih relatif banyak ditemukan.Masih banyaknya rumah sewa di Jakarta, merupakan satu bagian dari kehidupan perkotaan metropolitan.

Adanya peluang usaha di sub sektor perumahan, penyebabkan tumbuh berkembangnya pengembang perumahan skala besar maupun skala kecil di Jakarta. Kemajuan pengembangan perumahan, membuat banyak pengembang

"*developer*" menjadi terspesialisasikan, untuk "membidik" segmen pasar tertentu. Meningkatnya kepercayaan masyarakat pada pengembang, dengan terbukanya penanaman modal di Bursa Efek Jakarta (BEJ). Peningkatan kepercayaan sektor perbankan pada developer pun, meningkatkab perolehan kredit konstruksi.

Pertumbuhan sektor properti perumahan pun pada akhirnya juga terkena dampak krisis ekonomi, pembangunan banyak yang terhenti, banyak pengembang dan perusahaan masuk menjadi daftar obligor di BPPN. Namun beberapa pengembang besar, dalam penyediaan perumahan skala kota, tetap dapat bertahan. Berbeda dengan di daerah di Jakarta pembangunan properti perumahan tidak berhenti 100%. Pilihan inilah yang menyebabkan dinamika di megaurban.

c. Transportasi

Pembangunan infrastruktur transportasi yang menitik beratkan terhadap kebutuhan perkotaan secara internal (dalam hubungannya dengan kota-kota di dalam mega urban Jabotabek), menjadi satu dari variabel kunci, yang memacu meningkatnya pertumbuhan kawasan Jakarta Metropolitan dan wilayah belakangnya.

Lengkapnya infrastruktur eksternal di wilayah ini, seperti bandara dan pelabuhan, juga menjadikan wilayah ini tumbuh lebih cepat dibandingkan dengan wilayah-wilayah di Indonesia.

d. Ekonomi Sosial

Ringkasan "*Indonesian Social Indocators*", Bappenas[18], menjelaskan:

- Penduduk Indonesia tahun 2002, sebanyak 211.7 juta jiwa
- Rata-rata pertumbuhan populasi hingga tahun 2002 menurun menjadi 1.3%
- Populasi di perkotaan mencapai 43% dari total populasi keseluruhan, dam mengalami peningkatan yang cukup tajam sejak tahun 1970 (19.4%).
- Tingkat kemiskinan nasional mencapai 16.0% , untuk kemiskinan di perkotaan 7.5%, sedangkan dipedesaan 23.1%.
- Indikator sosial; tingkat kesehatan 0.6% dari GDP, Kesejahteraan sosial1.1%, sedangkan pendidikan menurun dari 2.8% ke 1.2%.

---

[18] World Bank, Susenas 1999-2002, dan Health profile of Ministry of Health 2002

- Akses penduduk pada ketersediaan air bersih; secara nasional 78%, diperkotaan 90%, pedesaan 69%.
- Tingkat Kemungkinan hidup./ harapan hidup, meningkat dari 51 ke 67.

Tingkat pengeluaran rumah tangga untuk kebutuhan pokok makanan, masih tinggi yaitu 62%, dan cenderung meningkat, sedangkan konsumsi non makanan cenderung menurun meski kecil. Sedangkan penduduk dibawah garis kemiskinan cenderung meningkat meski peningkatan yang kecil. Namun secara keseluruhan di desa maupun perkotaan prosentase pengeluaran kebutuhan bervariasi tahun 1987-1999, mengalami sedikit kenaikan.Data kesehatan menunjukkan tahun 1995-2003,prosentase penduduk untuk pengobatan tradisional meningkat, karena mahalnya biaya kesehatan. Data pendidikan, menunjukkan proporsi penduduk yang terdidik meningkat. Aksesibilitas penduduk terhadap media massa, menurun untuk 2 indikator yaitu mendengarkan radio dan membaca surat kabar, sedangkan menonton televisi meningkat tajam. Tingkat kriminalitas per 1.000 penduduk meningkat dari 713 (1991) menjadi 1.112 (1997). Indikator Hunian menunjukkan kenaikan tingkat kelayakan hunian rumah.

e. Struktur

Tingginya tingkat urbanisasi di Jawa mencapai 35,6 %, menyebabkan distribusi penduduk tidak merata.

Tabel 3.23. Tingkat Urbanisasi di Indonesia

Tingkat Urbanisasi di Indonesia (%)			
	1980	1990	Laju Pertumbuhan Pend. Perkotaan
Sumatera	19,6	25,5	6,9
Jawa	25,1	35,6	4,0
Bali dan Nusa Tenggara	12,0	16,6	4,3
Kalimantan	21,4	27,4	4,3
Sulawesi	15,9	22,3	4,1
Maluku dan Irian Jaya	15,1	21,4	4,8
Indonesia	22,4	30,9	4,1

Pulau Jawa yang kepadatan penduduk perkotaan relatif tinggi, dilihat pada keterangan dibawah, bahwa "*Urban Share Population 1998*" di di DKI Jakarta 100%, Djogjakarta 54%, Jawa Barat 46% dan Jawa Tengah dan Jawa Timur 40%

Tabel 3.24.Urban Share Population

Province	1993	1998	2018
Di Aceh	19 %	24 %	45 %
Sumatera Utara	39 %	44 %	60 %
Sumatera Barat	24 %	30 %	50 %
Riau	35 %	41 %	59 %
Jambi	25 %	31 %	52 %
Sumatera Selatan	33 %	38 %	57 %
Bengkulu	24 %	29 %	50 %
Lampung	15 %	21 %	43 %
DKI Jakarta	100 %	100 %	100 %
Jawa Barat	39 %	46 %	65 %
Jawa Tengah	32 %	40 %	62 %
Di Jogjakarta	48 %	54 %	68 %
Jawa Timur	32 %	40 %	62 %
Bali	31 %	39 %	62 %
Nusa Tenggara Barat	20 %	26 %	46 %
Nusa Tenggara Timur	14 %	19 %	41 %
Timor Timur	11 %	16 %	38 %
Kalimantan Barat	23 %	29 %	50 %
Kalimantan Tengah	21 %	26 %	47 %
Kalimantan Selatan	30 %	36 %	55 %
Kalimantan Timur	51 %	55 %	66 %
Sulawesi Utara	26 %	32 %	53 %
Sulawesi Tengah	19 %	25 %	46 %
Sulawesi Selatan	28 %	34 %	54 %
Sulawesi Tenggara	20 %	25 %	46 %
Maluku	22 %	28 %	48 %
Irian Jaya	28 %	33 %	53 %
Indonesia	35 %	41 %	60 %

Kondisi lebih baik di Jakarta dan wilayah belakangnnya, karena telah berkembangnya bagian-bagian wilayah, dengan jenis-jenis kegiatannya yang berbeda (Kawasan Industri, Pariwisata), membentuk struktur pola pertumbuhan wilayah tertentu, dan didukung meningkatnya pelayanan jasa telekomunkasi.

2. Long List Of Future Candidates Projects For Indonesia

Menjelaskan proyek jangka panjang yang akan dikembangkan, untuk melihat arah pengembangan proyek setiap bidang yang direncanakan.

a. Bidang Transportasi (: US$ in millions)

Proyek didominasi pembuatan prasarana-sarana jalan (unit), nilai terbesar adalah pembangunan MRT's Jakarta Metropolitan Area dengan dana US$ 493.73.

- Jembatan Layang di Jawa Barat, Jawa Tengah dan Banten (Koridor Utara Pulau Jawa): US$9.267
- Ring Road (By Pass) di Semplak, Jawa Barat : US$6.0
- Ring Road (By Pass) di Kediri, Jawa Timur : US$3.87
- Jembatan Layang di Enggano, Jakarta : US$9.50
- Persimbangan Jalan Layang, di Kalibanteng, Jawa Timur: US$5.0
- Sub Struktur dan Super Struktur Mass Rapid Transit System (MRTs), Jakarta Metropolitan : US$493.73

- Jalur Ganda-Rel Kereta, di Tanah Abang hingga Serpong, dalam jalur Rel Jakarta-Merak : US$87.6
- Jalan ke Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta,Bogor,Tangerang): US$58.247

Perhatian pada kebutuhan transportasi massal lebih baik, dengan MRT's di Jakarta Metropolitan sebagai pemenuhan kebutuhan mendesak. Serta Jalur ganda bagi Jalur Rel di Jabotabek, untuk memacu Kawasan Industrialiasi yang ada dan meningkatkan daya saing global, direncanakan akses pelabuhan yang lebih baik, terlihat bahwa pembangunan transportasi didominasi di megaurban Jabotabek.

b. Bidang Sumber Daya Air

Diutamakan pengembangan sumber daya perairan, irigasi, pangaturan bencana di daerah potensial untuk dikembangkan. Nilai tertinggi terdapat di Aceh, berupa Jambu Ayer Water Management Project (US$ 402.08), kedua untuk kepentingan Jakarta Metropolitan, Pengendalian Bencana Banjir Jakarta Timur (US$48.51).

c. Bidang Pembangunan dan Pengembangan Wilayah

Pembangunan dan pengembangan infrastruktur-utilitas di luar Jawa, dan beberapa di Jawa (Sewerage, drainage, Water Supply, Urban and rural Infrastructure)

d. Bidang Teknologi Informasi

Pengembangan Geo Spatial Infrastructure di Bakosurtanal dan Pengembangan SDM serta Local Administration Capacity Building di Batam.

e. Bidang Energi

Penyediaan, pemeliharaan dan peningkatan kapasitas listrik di Jawa-Bali.

f. Bidang Pengembangan SDM

Pengembangan SDM Bappenas, Departemen Keuangan dan Farmasi-Kesehatan.

g. Bidang Pertanian

Meningkatkan produksi pertanian di KTI, mengembangkan tanah dataran tinggi potensial, mengembangan teknologi inseminasi buatan, meningkatkan partisipasi komunitas dan orientasi skala usaha agribisnis di 25 propinsi.

h. Bidang Hunian dan Penyediaan Perumahan Rakyat

Penyediaan infrastruktur untuk menunjang program satu juta unit rumah, meningkatkan kapasitas pemerintah daerah dalam perencanaan KASIBA-LISIBA, kawasan permukiman yang dikembangkan oleh masyarakat dengan bantuan.

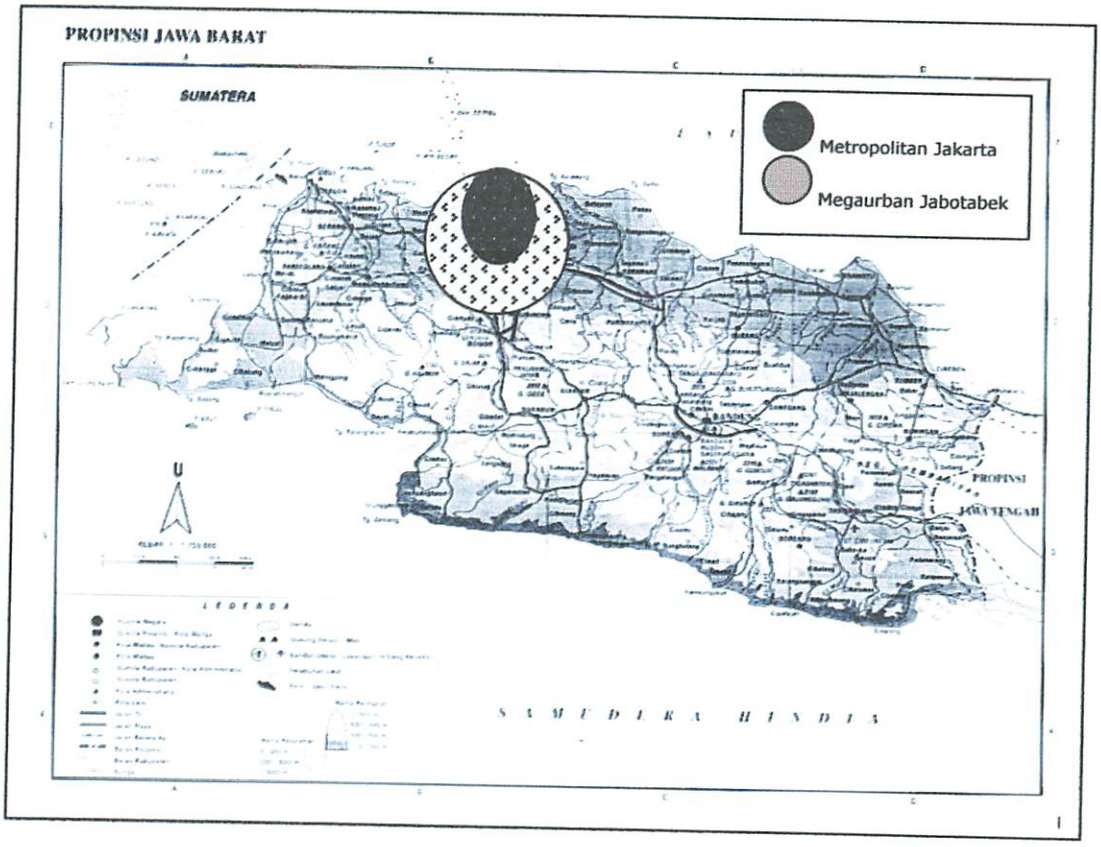
3.3.2. Megaurban Jabotabek

Mega urban Jabotabek, adalah Jakarta Metropolitan Area, dan kota-kota disekitarnya yang tumbuh dan berkembang dalam kesatuan wilayah pengembangan dan secara fungsional terkait satu sama lain, karena fungsi-fungsi dan inter koneksi kegiatan yang ada didalamnya.

Jakarta Metropolitan Area, adalah juga ibukota negara Indonesia, dimana pusat segala aktivitas pemerintahan dan kekuasaan sosial-ekonomi-politik berlangsung dan dikendalikan di Kota ini. Secara administrasi megaurban ini merupakan bagian dari tiga propinsi; Jawa Barat, Banten dan DKI jakarta. Letak dan posisinya yang berada pesisir pantai utara pulau jawa, memiliki beberapa keuntungan strategis, dengan segala infrastruktur yang tersedia megaurban ini merupakan suatu keunggulan tersendiri, sebuah aglomerasi pusat aktivitas, populasi, namun sistem yang mendukungnya (sistem kota-kota), belumlah mencapai hasil yang diharapkan, sebagai megaurban, wilayah ini tumbuh berkembang dengan segala kelebihan dan kekurangannya.

Bagaimana megaurban tumbuh sebagai "*multi purpose city*" dengan pendukungnya, apa yang dijelaskan dalam sub bab ini (lampiran data) adalah fenomena yang dianalisa berikutnya, dengan tahapannya sebagai berikut :

1. Pembedaan Wilayah Berdasarkan Fungsi
   a. Kota Induk
   b. Wilayah Penyyangga
2. Kebutuhan Ruang Kota
3. Pola Pengembangan Ruang Kota
   a. Pola Pengembangan Intensifikasi
   b. Pola Pengembangan Ekstensifikasi
4. Perkembangan Elemen Megaurabn Yang Dinilai
   a. Populasi
   b. Ekonomi
   c. Sistem Transportasi
   d. Hunian
   e. Struktur



Gambar 3. 23. Orientasi Area Metropolitan Jakarta Terhadap Megaurban Jabotabek

A. Pembedaan Wilayah Berdasarkan Fungsi

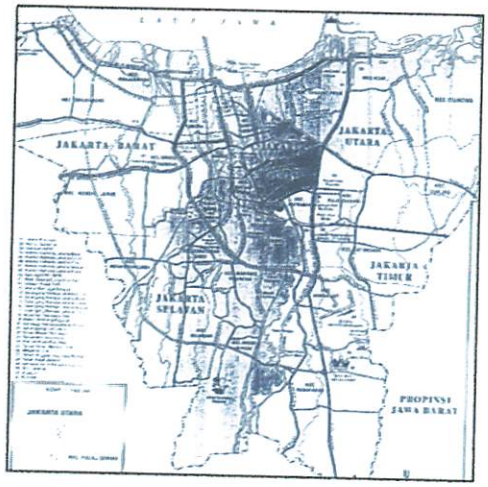
1. Kota Induk

Dengan segala kelebihan yang dimilikinya kota induk bagaikan magnet raksasa bagi calon pendatang "imigran" dari seluruh nusantara, banyak alasan yang menyebabkan mengapa orang datang dan berkunjung ke kota ini, seperti pekerjaan/ usaha, hiburan/ rekreasi, pendidikan, maupun alasan ikutan (alasan tidak langsung yang menyebabkan seseorang menyertai orang lain atau mengunjungi orang tersebut).

Kota Induk penelitian ini adalah Kota Metropolitan Jakarta. Jumlah penduduk DKI Jakarta terus bertambah sepanjang tahun 1961-2000. Pada tahun 1961, jumlah penduduk DKI Jakarta baru mencapai 2,91 juta jiwa. Kemudian pada tahun 1971 menjadi 4,55 juta jiwa, tahun 1980 menjadi 6,48 juta jiwa, tahun

1990 bertambah lagi menjadi 8,23 juta jiwa dan akhir tahun 2000 diperkirakan mencapai 9,72 juta jiwa.

Tingginya pergerakan penduduk dari DKI Jakarta ke wilayah Bogor, Tangerang dan Bekasi (BOTABEK) telah membawa konsekuensi tersendiri terhadap laju pertumbuhan penduduk di wilayah tersebut. Jika pada tahun 1961 jumlah penduduknya hanya mencapai 2,74 juta jiwa, maka pada tahun 2000 diperkirakan mencapai 13,59 juta jiwa. Pada tahun 1961 hingga 1971, jumlah penduduk Jakarta Pusat merupakan yang tertinggi dibandingkan kotamadya lainnya. Namun setelah tahun 1980 berangsur-angsur penduduk Jakarta Pusat mengalami penurunan, bahkan pada tahun 1990 hingga tahun 2000 penduduk di wilayah ini merupakan yang terkecil dibandingkan wilayah lainnya. Walaupun penduduk DKI Jakarta terus mengalami peningkatan, namun demikian laju pertumbuhan penduduk sepanjang kurun waktu 1961-2000 terus mengalami penurunan



Gambar 324. Gambar Kota Jakarta (Dalam batasan Administrasi)

Dengan luas wilayah hanya sekitar 655,7 km2, DKI Jakarta menanggung penduduk yang semakin banyak dari tahun ke tahun. Dengan demikian tingkat kepadatan penduduk per kilometer persegi juga mengalami kenaikan. Jika pada tahun 1961, kepadatan penduduk DKI Jakarta sekitar 4 395 jiwa per km2, maka pada tahun 2000 diperkirakan akan mencapai 14,7 ribu jiwa per km2. Dengan demikian selama kurun waktu tersebut kepadatan penduduk DKI Jakarta diperkirakan naik menjadi lebih dari tiga kali lipat. Dan, dari lima kotamadya di

DKI Jakarta, Jakarta Pusat merupakan wilayah kotamadya yang paling padat penduduknya, kemudian diikuti oleh Jakarta Barat, dan Jakarta Selatan.

Tabel 3.25. Kepadatan Penduduk per Km2 DKI Jakarta

KOTAMADYA	SP1961	SP1971	SP1980	SP1990	SP2000
Jakarta Pusat	**20,920**	**26,311**	**25,822**	**22,437**	**19,795**
Jakarta Utara	3,724	4,855	7,737	8,844	11,012
Jakarta Barat	3,722	6,506	9,760	14,390	18,945
Jakarta Selatan	3,209	7,229	10,869	13,105	14,345
Jakarta Timur	2,656	4,273	7,760	10,997	13,822
DKI Jakarta	**6,846**	**9,835**	**12,390**	**13,955**	**15,584**

Sumber : BPS DKI Jakarta

Salah satu indikator untuk melihat tinggi rendahnya tingkat kelahiran adalah dengan melihat persentase anak berusia 0-14 tahun terhadap jumlah penduduk. Pada tahun 1971, proporsi anak berusia 0-14 tahun mencapai 43,0 persen. Beberapa tahun kemudian proporsi tersebut terus mengalami penurunan, bahkan pada tahun 2000 diperkirakan menjadi 27,4 persen. Hal ini merupakan indikasi adanya penurunan fertilitas selama kurun waktu 1971 - 2000.

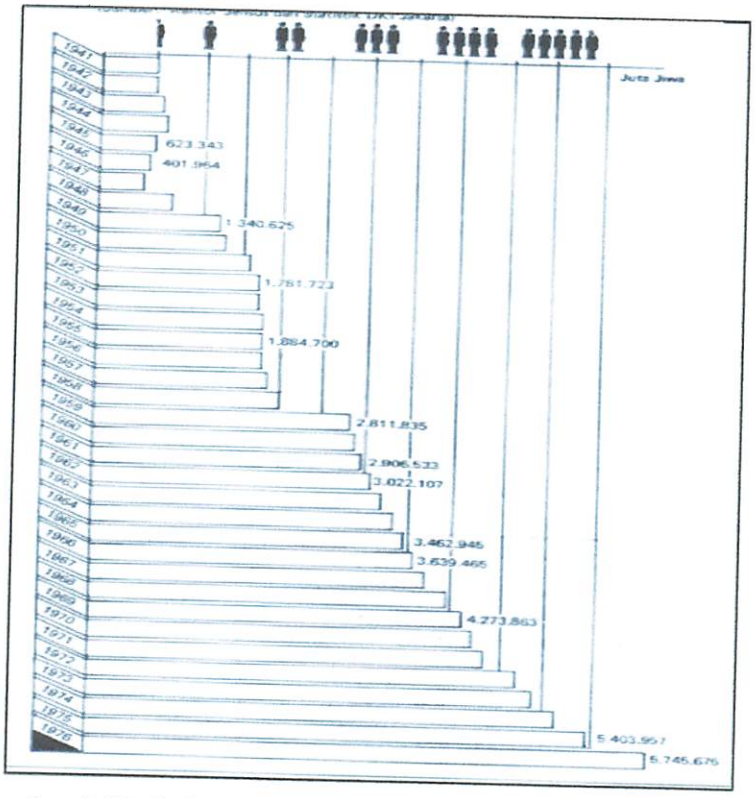
Proporsi penduduk umur produktif (15-64 tahun) meningkat terus dari tahun ke tahun. Jika pada tahun 1971 proporsi penduduk berusia 15-64 tahun sekitar 55,4 persen, maka pada tahun 2000 diperkirakan mencapai 70,3 persen. Dampak positif dari kecenderungan tersebut adalah menurunnya rasio beban tanggungan dari 81 pada tahun 1971 menjadi 42 pada tahun 2000.

Rasio jenis kelamin (RJK) menunjukkan perbandingan jumlah laki-laki dan perempuan. RJK tersebut bervariasi antar kelompok umur, baik pada ketiga sensus sebelumnya maupun pada hasil proyeksi penduduk tahun 2000. Pada kelompok usia muda (0-14 tahun), laki-laki lebih banyak dibandingkan perempuan. Pada kelompok 15-19 tahun dan 20-24 tahun jumlah perempuan lebih banyak dibanding laki-laki. Selanjutnya pada kelompok umur 25 tahun ke atas perbandingan jumlah laki-laki dan perempuan bervariasi pada setiap sensus.

Jumlah perusahaan industri besar dan sedang menurut klasifikasi Industri, di DKI Jakarta mengalami pertumbuhan minus, yang artinya bahkan jumlahnyapun berkurang. Namun terdapat industri yang masih mengalami pertumbuhan yaitu industri (kertas, percetakan, penerbit, reproduksi media rekaman) dan industri logam dasar. Karena hanya kedua industri jenis tersebut,

maka jumlah tenaga kerja perusahaan industri besar dan sedang tahun 2000-2002 yang tidak berkurang dan mengalami pertumbuhan tertinggi adalah industri kertas dari 21.673 (thn 2000) - 26.538 (thn 2002), dan industri logam dasar 6.659 (thn 2000) – 9.038 (thn 2002), serta industro pengolahan barang dari logam, mesin peralatan dan daurnya 80.264 (thn 2000) – 84.361 (thn 2002).

Komposisi pengangguran terbuka menurut pendidikan tertinggi yang di tamatkan dan jenis kelamin, di tahun 2003, urutan tertinggi adalah Laki-laki (SLTA); 55.4%, kemudian perempuan (SLTA); 54.8%. kemudian pendidikan SLTP, lalu tingkatan lajutan. Tingkat pengangguran terbuka secara umum, dari tahun 1997-2003 meningkat dari 10.94% ke 14.86%, namun peningkatan tertinggi adalah pengangguran laki-laki, lalu perempuan.Penduduk umur 15 tahun keatas yang sedang mencari pekerjaan menurut golongan umur tahun 2001-2003, pertumbuhan tertinggi umur 25-59 tahun lalu, 15-19 tahun, untuk umur 20-24 tahun dan +60 tahun mengalami penurunan pertumbuhan.



Gambar 3.25. Pola Pertumbuhan Penduduk Jakarta 1941-1976

2. Wilayah Belakang-Penyangga

Wilayah belakang atau yang berfungsi sebagai penyangga kota induk adalah terdiri dari kota Bogor, Tangerang, dan Bekasi.

a. Kota Bogor

Karena kondisi alamnya Kota Bogor, memiliki fungsi dan daya tariknya sendiri, lain halnya dengan Kota Jakarta, Kota Bogor daerah tujuan wisata alam, peristirahatan, dan menjadi pusat pendidikan bagi ilmu penelitian dan pengembangan pertanian.

Jadi pada dasarnya dua hal itulah yang menjadikan kota induk tumbuh dan berkembang pada awalnya, kemudian pertumbuhan kota ini menjadi lebih cepat dari sebelumnya, karena "*multiplayer effect*" dampak ikutan dari fenomena kota induk Jakarta. Fenomena yang terjadi menjelaskan banyak hal, yang menyebabkan kota ini ikut tumbuh perekonomiannya.Meskipun angka pertumbuhan penduduk di Kota bogor menurun dari 20 tahun terakhir (pertumbuhan tertinggi pada tahun 1971-1980 (4.52)), namun jumlah penduduk tetap berkembang tinggi.

Pertumbuhan Penduduk

KOTAMADYA	1961-1971	1971-1980	1980-1990	1990-2000
Bogor	2.44	4.52	4.12	3.80

Perkembangan Penduduk 1961 – 2000

KOTAMADYA	SP 1961	SP 1971	SP 1980	SP 1990	SP 2000
Bogor	1,257.80	1,597.20	2,493.90	3,736.20	5,423.30

b. Kota Bekasi

Kota Bekasi yang terletak di sebelah timur Kota Jakarta ini, memiliki penggunaan lahan hampir 50% yang terbangun adalah jenis perumahan/ pemukiman dari 50% luas totalnya. Dekatnya jarak kota bekasi ini dengan Kota Jakarta menjadikan kegiatan hunian semakin tinggi. Bekasi yang juga dikenal sebagai *:dormitary town"* bagi Kota Jakarta, sehingga kebutuhan akan penyediaan hunian yang relatif masih tinggi, oleh Pemerintah Pemda Bekasi, rencana penggunaan lahan perumahan, ditingkatkan dari 46.36% (1998) menjadi 53.69% (2000-2010).Meningkatnya angka pertumbuhan penduduk yang tertinggi

di Bekasi antara tahun 1980-1990, di tahun 1990-2000, angka pertumbuhan menurun menjadi 5.43,

Pertumbuhan Penduduk

KOTAMADYA	1961-1971	1971-1980	1980-1990	1990-2000
Bekasi	1.85	3.57	6.29	5.43

Perkembangan Penduduk 1961 – 2000

KOTAMADYA	SP 1961	SP 1971	SP 1980	SP 1990	SP 2000
Bekasi	669.70	803.00	1,143.60	2,104.40	3,570.60

c. Kota Tangerang

Kota Tangerang yang terletak di sebelah barat Kota Jakarta ini, memiliki penggunaan lahan pemukiman 39% dari luas keseluruhan.

Penggunaan	Permukiman	Industri	Perdagangan Jasa	Pertanian	Lain-Lain	Belum Terpakai	Soekarno Hatta	Total
Luas	5.988,20	1.367,10	608,10	4.467,80	819,40	266,40	1.816,00	15.333
Prosentase	39,05%	8,92%	3,97%	29,14%	5,34%	1,74%	11,84%	100,00%

Kedekatan Jarak Kota ini terhadap Kota Jakarta, dan keberadaan Bandara Udara Internasional yang ada menjadikan Kota Tangerang maju dan berkembang. Kota ini pada mulanya tumbuh lebih cepat dibanding Bogor dan Bekasi, dengan tingkat pertumbuhan 2.32 (1961-1971), dan 2.04 (1971-1980), namun setelah tahun 1990 tingkat pertumbuhan kota menurun (5.21), dari sebelumnya (6.10)

Pertumbuhan Penduduk

KOTAMADYA	1961-1971	1971-1980	1980-1990	1990-2000
Tangerang	2.32	4.04	6.10	5.21

Perkembangan Penduduk 1961 – 2000

KOTAMADYA	SP 1961	SP 1971	SP 1980	SP 1990	SP 2000
Tangerang	817.20	1,025.70	1,529.10	2,765.00	4,594.20

Penerimaan pemerintah dari pendapatan asli daerah sebesar 17.57%, penerimaan lain sebesar 29.13% berasal dari bagi hasil pajak dan subsidi daerah sebesar 52.05%. Pengeluaran pembangunan tertinggi bidang transportasi (27.61%), kemudian pendidikan (18.06%), kesehatan dan kesejahteraan (7.54%). Dan pembangunan daerah dan pemukiman (6.7%).

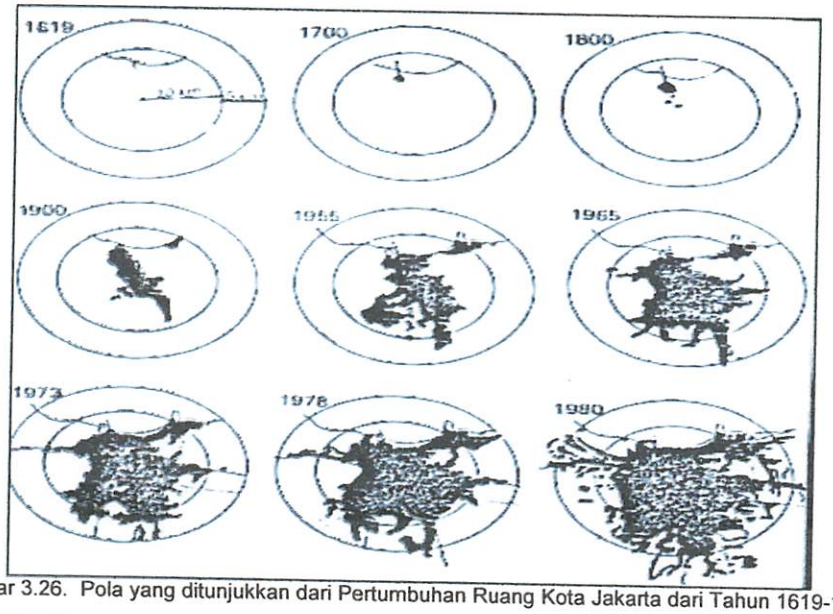
B. Kebutuhan Ruang Kota

Pertumbuhan Kota Jakarta dari waktu ke waktu, dimana kapasitasnya harus ditingkatkan, karena semakin berkurangnya daya tampung kota,

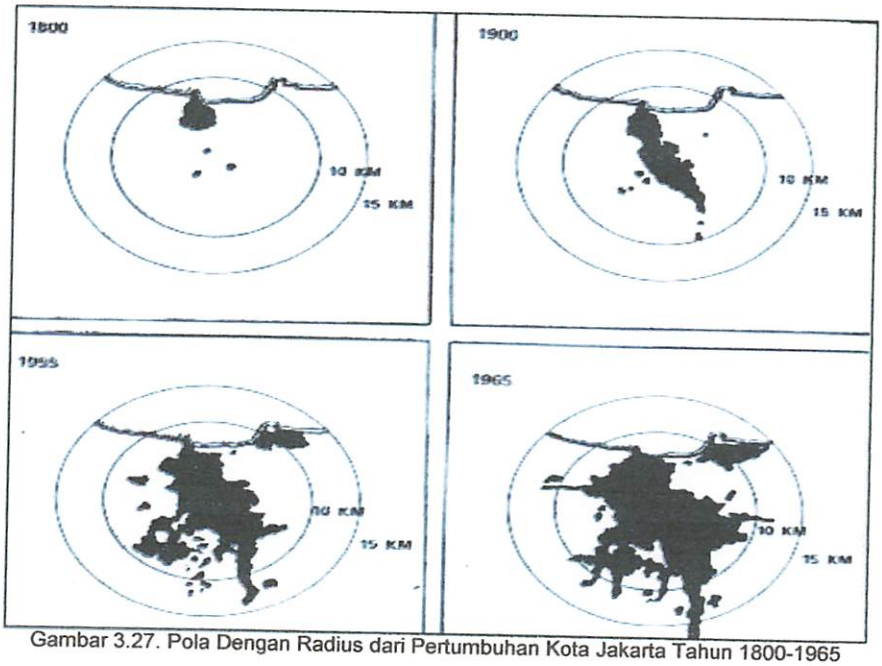
memerlukan kebutuhan ruang kota. Bertambahnya populasi dari waktu ke waktu, membutuhkan ruang kota, pertumbuhan ruang kota ini dapat dilihat dan diikuti dengan memperhatikan pola pertumbuhan bertahap dari gambar dan penjelasan yang ada dibawah.

1. Pertumbuhan Kota

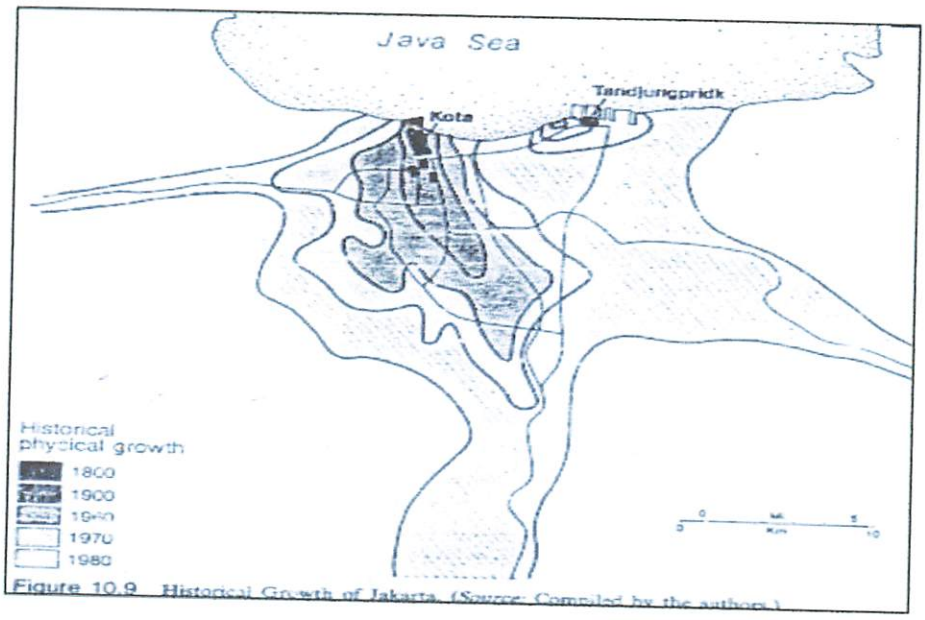
Kota Jakarta bermula dari sebuah bandar kecil di muara sungai ciliwung, yang kemudian tumbuh menjadi bandar international yang ramai.



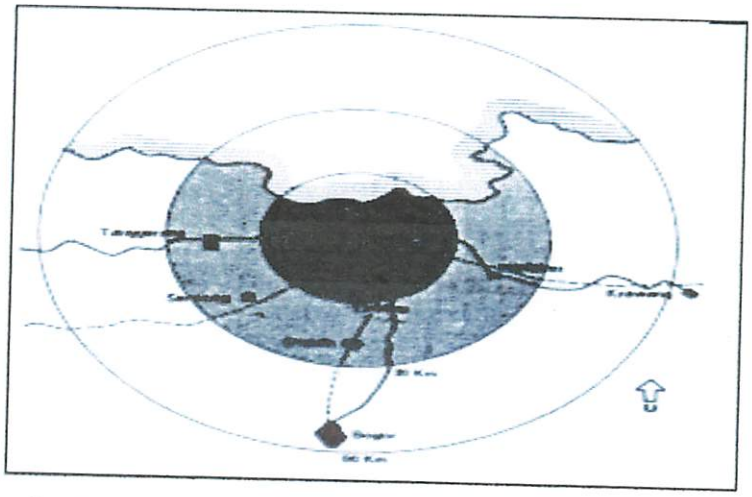
Gambar 3.26. Pola yang ditunjukkan dari Pertumbuhan Ruang Kota Jakarta dari Tahun 1619-1980



Gambar 3.27. Pola Dengan Radius dari Pertumbuhan Kota Jakarta Tahun 1800-1965



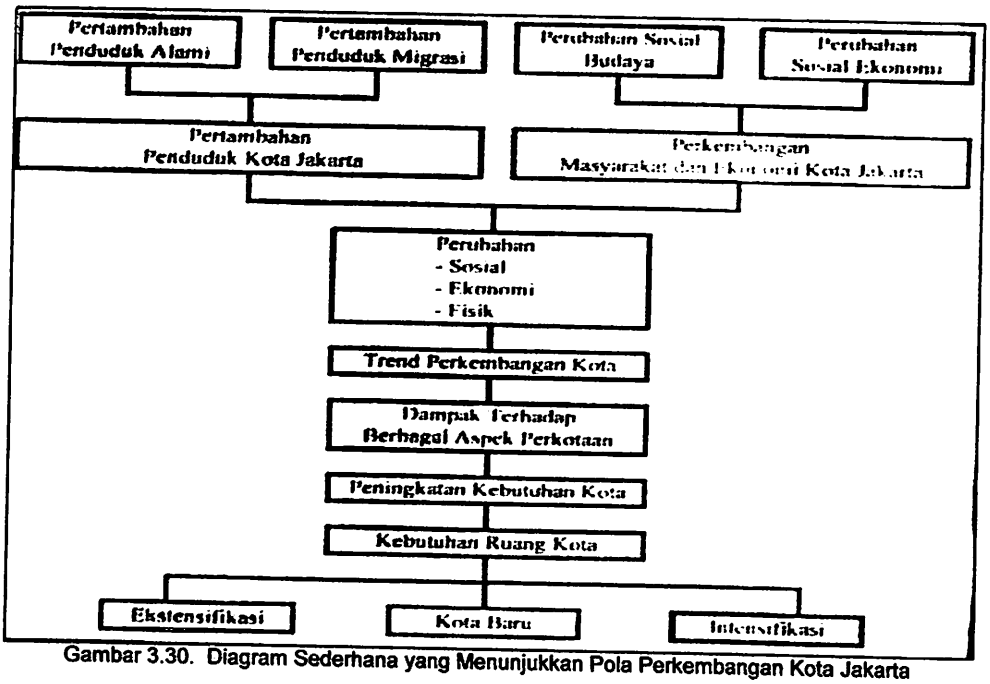
Gambar 3.28. Pola Lebih Detail Yang Menunjukkan Arah Pola Pertumbuhan Tahun 1800-1980



Gambar 3.29. Pola Pertumbuhan Ruang Kota Jakarta pada Tahun 1985

Secara sederhana, dijelaskan bahwa pertambahan penduduk (alami dan migrasi), meningkatkan pertambahan penduduk kota, dengan adanya perubahan (sosial, budaya dan ekonomi), masyarakat berkembang, sehingga yag terjadi adalah perubahan sosial ekonomi dan fisik kota.

Perubahan tersebut, menjadi sebuah pola yang memiliki kecenderungan "trend", tren perkembangan dengan segala dampak pada berbagai aspek kota meningkatkan kebutuhan ruang kota, pada akhirnya kebutuhan ruang kota, dipenuhi dengan cara intesifikasi, ekstensifikasi dan pembangunan dan pengembangan kota-kota baru.



Gambar 3.30. Diagram Sederhana yang Menunjukkan Pola Perkembangan Kota Jakarta

2. Pendukung dan Katalisator

Pertumbuhan ruang kota memerlukan pendukungnya sebagai katalis untuk mempercepat proses perubahan, dimana sistem (cara), infrastruktur (bahan tambahan/ perangkat), ruang-lahan (bahan utama), prasarana-sarana (alat), uang dan investasi (alat tukar) dan manajemen atau pengelolaan (pelaku), diperlukan secara bersamaan dengan komposisi yang proporsional, untuk menerapkan pola pengembangan yang hendak dikerjakan.

Dalam penelitian ini pendukung sebagai katalis, diartikan sebagai variabel yang menyebabkan dan menyertai terjadinya fenomena penelitian. Variabel penelitian yang utama adalah Kota-Kota baru beserta perangkat dan daya dukung yang menunjang keberadaannya pada lokasi tertentu. Fenomena demografis dalam hubungan kota induk (metropolitan) dengan kota-kota baru (katalis-katalis), berdasarkan metode sejarah pertumbuhan dan hasil-hasil pembangunan yang mengarahkan kegiatan ini.

C. Pola Pengembangan Ruang Kota

Dengan adanya dukungan sistem, fasilitas, infrastruktur kota sebabagi katalis, baik Kota Induk , maupun wilayah belakangnya memerlukan pola

pengembangan pembangunan ruang kota. Kapasitas ditingkatkan melalui daya tampung yang diperbesar, dengan pola pengembangan yang tepat. Disinilah pola pengembangan dibutuhkan, secara umum terdapat 2 pola pengembangan, yaitu :

1. Pola Pengembangan Intesifikasi

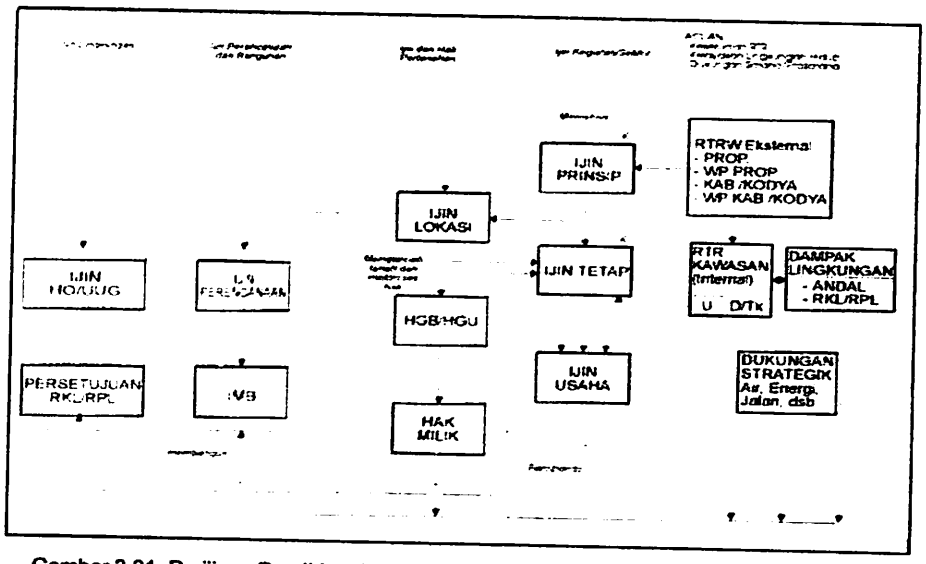
Pola intensifikasi pada dasarnya, berarti dengan jumlah luasan lahan yang tetap dilakukan, peningkatan kapasitas, maksudnya, yang diatur disini adalah sistem pemanfaatan optimasi lahan. Bentuk-bentuk intensifikasi pengembangn perkotaan, antara lain

a. Urban Renewal
b. Land Cionsolidation
c. Resettlement
d. Hunian Kompak
e. Hunian Berkepadatan Tinggi (Single use-Mix Use)
f. Kawasan Terpadu
   - Bentuk-Bentuk Kegiatan, Komunitas, Hunian
   - Gedung Perkantoran, Apartemen, Rusun,
   - CBD, Trade Centre

2. Pola Pengembangan Ekstensifikasi

Pola Ekstensifikasi, maksudnya, meningkatnya kapasitas, dengan menmabah besarnya daya tampung dalam dalam luasan lahan. Sehinhgga yang diakomodasi dari pertumbuhan dan perkembangan dari perkotaan tersebut, mempengaruhi wilayah sekitarnya, secara langsung, karena karena pertambahan luasan aktivitas kota di area pinggiran, yang sengaja dikembangkan untuk memenuhi kebutuhan kegiatan perkotaan. Adapun pola-pola ekstensifikasi, berbentuk:

a. Urbanisasi - Suburbanisasi - Counterurbanisasi
b. Konurbasi - Superkonurbasi
c. Urban sprawl
d. Pembengkakan dan Pemekaran Kota
e. Kota Baru



Gambar 3.31. Perijinan Pendirian dan Pengembangan Kawasan Skala Besar di Indonesia

Berdasarkan peruntukaannya atau penggunaan pengembangan, dibedakan penggunaan permukiman, dan non permukiman.

Permukiman

1. Prinsip shelter for all (PBB)
2. City without slum
3. Pertambahan jumlah penduduk (0,16%/tahun) tidak seimbang dengan pertambahan penyediaan rumah & prasarananya (rasio : 1,5 : 1)
4. Kebijakan pelaksanaan pembangunan belum mengena kelompok sasaran
5. Pemerintah kurang siap dalam mengantisipasi kecepatan dan dinamika pertumbuhan fisik dan fungsional kawasan perkotaan
6. Kurang perlindungan, pelayanan dan dukungan yang bersifat keberpihakan kpd kelompok berpenghasilan rendah
7. Disiplin rendah dari masyarakat & lemahnya law enforcement
8. Terbatasnya anggaran & masalah sosial budaya dan ekonomi

Pokok Pokok Kebijakan Publik Dalam Perumahan Dan Permukiman

1. Perum mrp pencerminan jati diri manusia, pembentukan watak & kepribadian

2. Memperkecil kerawanan sosial melalui : lingkungan perumahan yang membaur dari berbagai status sosial, profesi, tingkat ekonomi dengan dilandasi rasa kekeluargaan
3. Berbasis pada komunitas (community based development)
4. Program utama : program perumahan rakyat, program penyediaan air bersih, program penyehatan lingkungan permukiman
5. Program sektor : penyediaan rumah sederhana, perbaikan kampung, peremajaan kawasan perumahan kota. Pemugaran perumahan desa serta nelayan, penataaan bangunan, penunjang program perumahan rakyat
6. Berdasarkan keterjangkauan, berkelanjutan dan berwawasan kelestarian lingkungan hidup
7. Komposisi penyediaan perumahan dengan perbandingan 6:3:1, yaitu 6 rumah murah, 3 rumah sedang, 1 rumah mewah

Strategi Pengembangan Perumahan

1. Urban Betterment pada daerah perkampungan
2. Urban Renewal pada daerah permukiman kumuh (dikembangkan perumahan campuran untuk daerah komersil dan rumah susun murah)
3. Relocation and Resettlement untuk masyarakat miskin dari daerah/ lingkungan berbahaya ke rumah susun murah
4. Mengembangkan Rumah Susun di Timur dan Barat Jakarta dan perumahan intensitas tinggi di Utara Jakarta (daerah reklamasi).

Penentuan Target Dasar kebijaksanaan : pemenuhan kebutuhan rumah dicapai dalam 15 tahun Kebutuhan rumah warga kota Jakarta sesuai buku Pola Induk Pembangunan Rumah Susun di DKI Jakarta 70.000 unit/tahun. Area perumahan di DKI Jakarta mencapai 44,19% (29.230 Ha) Pembagian Status Perumahan berdasarkan kategori

1. Area Perumahan Terencana
    a. Pembangunan Perumahan oleh Pemerintah

b. Developers/ Perumahan Real Estate (sejak 1970)
c. Pembangunan Perumahan secara perorangan
d. Pembangunan Perumahan kerjasama antara Pemerintah dengan Swasta

2. Area Perumahan Tidak Terencana
   a. Pembangunan Perumahan di pusat aktivitas ekonomi
   b. Daerah Permukiman Kumuh
   c. Perkampungan

D. Keberlanjutan Ditinjau Dari Ketersediaan Infrastruktur

Pentingnya peranan kota-kota besar sebagai lokasi utama berbagai kegiatan ekonomi telah lama disadari. Keterkaitan globalisasi ekonomi menjadikan kota-kota besar tersebut perlu memiliki spesialisasi fungsi dan saling melengkapi dalam hubungan ekonomi. Di samping itu, kecenderungan globalisasi ekonomi juga berakibat besar tidak saja pada transformasi ekonomi kota, tetapi juga aspek sosial dan fisik. Kota besar umumnya mengalami tingkat pertumbuhan ekonomi tinggi, tingkat urbanisasi tinggi, juga degradasi lingkungan.Wilayah Jabotabek dengan jumlah penduduk lebih dari 21 juta jiwa juga mengalami fenomena tersebut.

Jabotabek merupakan kawasan metropolitan terbesar dan paling dinamis di Indonesia. Sejak tahun 1980-an Jabotabek mengalami pertumbuhan cepat, penduduk maupun ekonomi. Meskipun berukuran relatif kecil (638,273 ha atau 0.33% dari total luas Indonesia), Jabotabek, dalam sejumlah indikator-seperti PDRB, tenaga kerja, pemusatan pembangunan infrastruktur untuk hubungan internasional, keberadaan lembaga jasa, keuangan, dan lembaga internasional, sirkulasi uang dan kredit, dan foreign direct investment (FDI)-, merupakan motor penggerak pembangunan ekonomi nasional. Cepatnya pertumbuhan ekonomi dan tingginya tingkat urbanisasi belum didukung infrastruktur kota yang memadai, baik jumlah maupun mutu. Konsekuensinya, lingkungan fisik Jabotabek tercemar, baik pencemaran udara, pencemaran sungai, dan terjadi penurunan permukaan tanah (land subsidence) (Soegijoko dan Kusbiantoro, 1998).

Tabel 3.26. PERAN JABOTABEK DALAM PEREKONOMIAN INDONESIA

No.		Tahun	Jumlah	Jabotabek thd Indonesia
1	Luas wilayah (ha)	1998	638.273	0,33%
2	Penduduk (juta)	1998	21,68	10,61%
3	PDRB (milyar Rp)	1995	83.847	21,83%
4	PDRB (milyar Rp)			
	a. Sektor tersier	1995	45.749	28,40%
	b. Sektor sekunder	1995	36.281	22,40%
5	Tenaga kerja (juta)	1995	10,40	12,10%
	a. Lembaga keuangan, bisnis Real Estate & jasa	1995	0,66	84,50%
	b. manufaktur	1995	1,53	15,10%
	c. perdagangan, Hotel & Restoran	1995	1,80	12,90%
6	FDI (Foreign Direct Investment) (jumlah proyek) di Jakarta	1996	294	36,30%
7	Export Import melalui PelabuhanTanjung Priok			
	a. Non oil Export (milyar US$)	1997	16,70	39,90%
	b. Non oil Import (milyar US$)	1997	22,30	59,00%
8	Arus Penerbangan Internasional /tahun dari/ke Bandara Internasional Soekarno-Hatta			
	a. Kedatangan	1997	22.734	47,41%
	b. Keberangkatan	1997	22.833	46,32%
9	Sirkulasi uang			80,00%
10	Ekspansi kredit			75,00%
11	Jumlah bank (kantor pusat di Jakarta)			
	Bank pemerintah	1997	7	100,0%
	Bank swasta nasional	1997	122	84,72%
	Foreign and Joint Bank	1997	34	77,27%

Sumber: BPS, 1996, 1999; Kantor Statistik Jakarta, 1999; Kantor Statistik Prop. Jawa Barat, 1999.

Uraian lebih lanjut ketersediaan masing-masing infrastruktur kota tersebut adalah sebagai berikut.

a. **Jaringan Pipa Air Bersih.** Jaringan pipa air bersih hanya mampu melayani kurang dari 20% total rumah tangga di Jakarta. Pada beberapa kawasan di Botabek bahkan kurang dari 5%. Lingkungan permukiman penduduk miskin umumnya belum dilayani jaringan pipa air bersih, sehingga mereka harus membeli air ke penjual air keliling dengan harga yang relatif lebih tinggi dibandingkan dengan tarif yang dibayar penduduk berpenghasilan menengah ke atas. Dengan demikian, selain tidak dapat mengakses pelayanan air bersih, penduduk miskin juga harus membayar harga yang lebih mahal.Terbatasnya

pelayanan air bersih menyebabkan tingginya eksploitasi air bawah tanah. Data statistik menunjukkan 61,60% penduduk Indonesia menggunakan air bawah tanah sebagai sumber air minum. Akibatnya penurunan permukaan tanah telah tercatat terjadi di beberapa tempat di Jakarta. Badan Kerja Sama Pembangunan (BKSP) Jabotabek melaporkan bahwa permukaan beberapa bagian wilayah Jakarta telah turun sampai 30 meter pada 45 tahun terakhir akibat sangat tingginya tingkat eksploitasi air bawah tanah.

b. **Pengelolaan Sampah.**Di Jakarta, sistem pengelolaan sampah telah mengelola 84,6% dari total volume produksi sampah per hari, sementara di Botabek baru mampu mengelola 20-30% dari total volume produksi sampah per hari. Sisanya dibuang ke sungai, atau selokan, sehingga menimbulkan banjir.

c. **Drainase.**Drainase dan persoalan banjir yang terjadi baik di dalam wilayah Jakarta maupun sekitarnya merupakan akibat tidak memadainya dan disintegrasi sistem drainase serta inefisiensi sistem pengendalian banjir pada sungai. Banjir di Jabotabek disebabkan beberapa hal, seperti: pembangunan yang tidak terkendali di sekitar hilir sungai, tingginya proporsi luas tanah yang telah disemen/diaspal, juga sampah yang memadati sungai, serta pembangunan baru seperti kawasan perumahan, kawasan industri, dan jalan tol yang tidak menyediakan drainase yang memadai dan tidak terintegrasi.Salah satu studi pada tahun 1992 menunjukkan bahwa 97% air permukaan di Jakarta tidak memenuhi persyaratan standar kesehatan nasional dengan adanya kontaminasi bakteri Coli. Seluruh (100 %) sumur di kawasan perumahan Jabotabek telah tercemar bakteri Coli dan bahan kimia organik seperti amoniak, nitrat, dan logam berat. Selanjutnya, pencemaran pantai terjadi karena kegiatan industri, pembuangan limbah domestik, lalu lintas angkutan laut, limbah minyak, dan polusi kegiatan pertambangan serta kegiatan pelabuhan. Pada akhir tahun 1997, tingkat polusi di Teluk Jakarta dinyatakan mencapai 10 km dari tepi pantai. Teluk tersebut menampung limbah yang belum diolah dari lebih dari 30.000 industri berskala besar dan kecil, dan kandungan merkuri pada sampel ikan yang diambil dari kawasan tersebut telah melampaui standard WHO (World Bank, 1994; Kompas, 1997).

1. Dampak Krisis Ekonomi Asia

Dampak ekonomi krisis ekonomi Asia dapat dilihat pada Tabel. Adapun dampak utama krisis ekonomi Asia terhadap pembangunan infrastruktur kota adalah penurunan kapasitas Pemerintah dalam pembiayaan infrastruktur kota dan fasilitas pelayanan umum. Dampak itu dirasakan pada kegiatan konstruksi, rehabilitasi, dan pemeliharaan. Penurunan peran Pemerintah akhirnya menyebabkan degradasi lingkungan-akibat tidak memadainya penyediaan infrastruktur pada masa sebelum krisis- menjadi bertambah parah.

Tabel 3.27. INDIKATOR EKONOMI: SEBELUM DAN SESUDAH KRISIS EKONOMI

Indikator	Sebelum			Sesudah	
Indonesia	1994	1995	1996	1997	1998
Pertumbuhan Ekonomi (%)	7,54	8,22	7,82	4,91	-13,68
PDRB (Rp 10^9) pada harga konstan 1993 termasuk migas	354640,8	383792,3	414418,9	434095,5	374718,7
Tingkat Inflasi (%)	9,24	8,64	6,47	11,05	77,63
Perdagangan Internasional (US$ 10^9)					
a) exports	40,05	45,42	49,81	53,44	50,06
b) imports	31,98	40,63	42,93	41,68	26,95
FDI (US$ 10^9)	23,72	39,91	29,93	33,83	8,34
Suku Bunga (%)	12,42	16,72	16,92	23,01	60.38
Nilai tukar (Rp/US$)	n.a	n.a	2.500	13.500	10.688
Pendapatan per kapita (US$)	n.a	n.a	1.155	1.055	436,3
Penduduk miskin (%)	13,67	12,50	11,34	17,77	24,2
Pengangguran terbuka (%)	n.a	7,24	4,86	4,68	5.46
Jabotabek/Jakarta					
Pertumbuhan ekonomi (%) (Jabotabek)	n.a	8,47	8,32	n.a	-7
PDRB (Rp 10^9) pada harga konstan 1993 termasuk migas (DKI Jakarta)	55505,3	60638,2	66201,8	69479,4	n.a
Tingkat inflasi (%) (Jakarta)	10,56	9,54	7,25	11,70	74,42
Penduduk miskin (%)	5,65	4,06	2,48	n.a	n.a
Pengangguran terbuka (%) (Jabotabek)	n.a	16,61	n.a	n.a	37,89

Sumber: Biro Pusat Statistik, 1996, 1997, 1999; Kantor Statistik Jakarta, 1997

Selama krisis ekonomi, lahan yang akan dikembangkan menjadi kota baru atau kawasan industri, sebagaimana rencana pengembang swasta selama economic boom, menjadi overestimated. Kurangnya informasi dan ketidakterpaduan rencana pembangunan jangka panjang turut menimbulkan persoalan overestimated tersebut. Sebagai contoh, di Jakarta saja diperkirakan dari

821 ha lahan yang dibebaskan hanya 41 ha yang telah dikembangkan oleh sektor swasta (BPN DKI Jakarta, 1998). Dapat disimpulkan bahwa krisis ekonomi Asia telah menunjukkan bahwa pesatnya pembangunan Jabotabek tidak sustainable ditinjau dari aspek lingkungan/fisik.

2. Menuju Jabotabek yang Berkelanjutan

Sebelum krisis, pengembang swasta telah berpartisipasi dalam merintis pembangunan kota baru, kawasan industri, dan infrastruktur. Beberapa kota baru menyediakan infrastruktur ekonomi dan sosial bagi penduduknya, seperti lokasi pedagang kaki lima, jaringan pembuangan dan pengolahan air kotor, penyediaan air, pengumpulan sampah, dan lainlain. Hanya saja, penyediaan berbagai infrastruktur tersebut berorientasi jangka pendek dan bersifat parsial. Guna mencegah/meminimasi dampak lingkungan akibat sistem penyediaan infrastruktur seperti di atas, dibutuhkan pengembangan Jabotabek yang terpadu.

Akibat overestimated-nya para pengembang swasta selama masa economic boom, terdapat "lahan tidur" dalam jumlah besar. Salah satu praktek yang dapat dijadikan contoh bagi pengembang swasta guna memanfaatkan "lahan tidur" adalah pengembangan kawasan komersil seperti Kampung Tenda Semanggi yang berlokasi di kawasan pusat kota Jakarta. Lokasi Kampung Tenda Semanggi ini sebelumnya direncanakan sebagai bangunan perkantoran. Disebabkan krisis ekonomi, konstruksi terpaksa terhenti dan lahan menjadi terlantar. Pengembang kemudian memutuskan untuk memanfaatkan lahan tersebut menjadi kompleks kafe dan restoran serta lokasi perdagangan benda seni dan kerajinan tangan. Lahan tersebut dibagi menjadi petak-petak untuk disewakan sementara pengembang menyiapkan kebutuhan lokasi termasuk pengadaan infrastruktur seperti infrastruktur penyediaan air bersih. Sekitar 1.000 pekerja yang terkena PHK terlibat dalam penyiapan lokasi ini.

Contoh lain keterlibatan sektor swasta ini adalah peremajaan kota (urban renewal) berupa pengadaan rumah susun pada kawasan yang diremajakan. Di Jakarta, peremajaan kota ini telah diterapkan pada beberapa skema perbaikan kawasan kumuh dan kawasan kumuh setelah kebakaran. Satu contoh menarik

adalah rumah susun "Benhil" yang berlokasi strategis di kawasan pusat kota Jakarta. Rumah susun ini dibangun di atas lahan bekas kawasan kumuh yang terbakar pada tahun 1996.

Sebanyak 374 keluarga yang sebelumnya menghuni kawasan kumuh tersebut diusahakan mampu menghuni rumah susun tersebut, tetapi banyak di antara pemilik menjual atau menyewakan apartemennya. Penjualan dan penyewaan tersebut menjadikan rumah susun "Benhil" dihuni oleh masyarakat dengan berbagai kelas pendapatan. Kondisi lingkungan kawasan ini jelas semakin baik dibandingkan kondisi sebelum peremajaan. Contoh ini juga menunjukkan bahwa peremajaan kota yang dikelola dengan tepat akan memberikan manfaat yang besar bagi masyarakat dan keuntungan yang baik bagi investor swasta.

Contoh di atas merupakan praktek positif sebagai embrio pengambilan keputusan antara pemerintah dan swasta dan kemitraan pemerintah dan swasta untuk membiayai dan mengelola pembangunan kota. Salah satu masalah penting adalah bagaimana menyediakan informasi yang dibutuhkan berkaitan dengan pembangunan yang terencana secara terpadu. Masalah penting lainnya adalah diseminasi contoh-contoh praktek positif. Di masa yang akan datang, keterbatasan sumber-sumber pemerintah menyebabkan peranan sektor swasta menjadi penting dan mendesak. Peranan pemerintah adalah memberdayakan sektor swasta untuk membiayai dan mengelola pembangunan kota yang berkelanjut-an, baik berkelanjutan secara lingkungan/fisik, ekonomi, maupun sosial.

E. Perkembangan Elemen Megaurban Yang dinilai

1. Populasi

Karena pengaruh sentraliasasi pembangunan, majunya kondisi ekonomi di Jakarta, menjadikan kota ini asebagai daera tujuan para migran. Terjadi perubahan populasi, pertumbuhan, perkembangan, dan pola migrasi tertentu. Secara keseluruhan perkembangan penduduk yang besar menjadi 23.3 juat di tahun 2000, pertumbuhan Jabotabek relatif pesat. Namun apabila dilihat dari tingkat pertumbuhan Kota Induk dan Wilayah Botabek, tingkat pertumbuhan di kota induk mengalami penurunan, walaupun tidak negatif, namun jauh dibanding

wilayah belakangnya yang tinggi. Wilayah Botabek cenderung tumbuh dengan pesat, denga tingkat pertumbuhan 2.2; 4.04; dan 5.05 (1980-1990), di tahun 1990-2000, menurun menjadi 4.81. Analisa populasi dan fenomena demografis ini lebih lanjut diulas dalam bab berikutnya.

Pertumbuhan Penduduk DKI Jakarta dan Botabek

KOTAMADYA	1961-1971	1971-1980	1980-1990	1990-2000
DKI Jakarta	4.86	4.59	2.28	1.40
BOTABEK	2.20	4.04	5.50	4.81

Perkembangan Penduduk DKI Jakarta dan Botabek. 1961 – 2000

KOTAMADYA	SP 1961	SP 1971	SP 1980	SP 1990	SP 2000
DKI Jakarta	2,906.50	4,546.50	6,481.00	8,222.50	9,720.40
BOTABEK	2,744.70	3,425.90	5,166.60	8,605.60	13,588.10
JABOTABEK	5,651.20	7,972.40	11,647.60	16,828.10	23,308.50

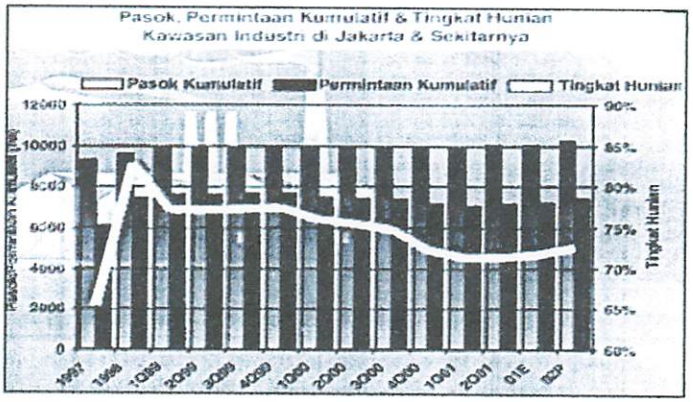
2. Ekonomi

Seperti telah diuraikan dalam bagian sebelumnya bagaimana posisi ekonomi Jabotabek terhadap Indonesia, bagian secara ringkas akan menguraikan bagaimana, struktur & fungsi ekonomi terbentuk di Jabotabek. Perkembangan ekonomi ,Keuangan dan Jasa di Kota Induk, Produksi dan Manufaktur di wilayah belakang.

Data perekembangan penanaman modal asing (PMA) di DKI Jakarta tahun 1967-2002, emnunjukkan urutan investasi menurut bidang usaha 3 tertinggi (us $ Ribu), adalah: Bidang Jasa (6.859.761,62), Bidang Industri (6.625.055,16), Bidang Perkantoran/ Real Estate (4.397.636,77). Sedangkan menurut sektor usaha, adalah sektor jasa, industri barang logam, dan perkantoran. Sedangkan menurut data perkembangan proyek PMA menurut negara asal, menunjukkan, tertinggi menurut nilai investasi (Juta US $) negara-negara dari : Asia (11.208,62), Eropa (4.114,26), Afrika (1.851,94), Amerika (931,42), dan Australia (879.21).

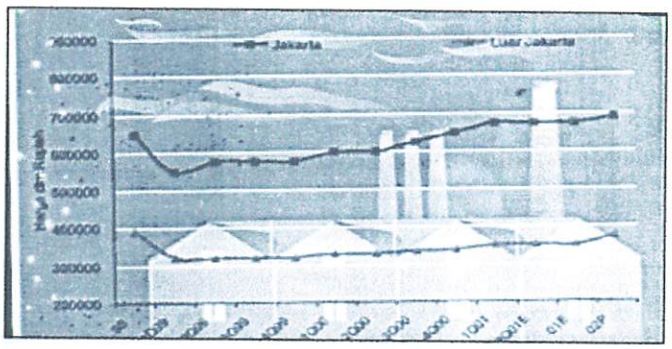
Di megaurban Jabotabek, terdapat lebih dari 40 kawasan industri terpadu, baik di Jakarta, Bogor, Bekasi, Tangerang. Beberapa kawasan idnustri tersebut, adalah ada yang merupakan bagian dari pengembangan kota-kota baru, namun ada juga yang memang sebuah kawasan yang dikembangkan khusus untuk industrialisasi. Meskipuan tidak semua kawasan industri yang dipasok oleh pengembang kawasan memiliki tingkat hunian yang tinggi, cenderung di

karenakan, tingginya juga tingkat persaingan kawasan-kawasan ini dalam menarik, pemodal (investor pabrikan) masuk ke kawasannya.



Gambar 3.32. Pasokan Permintaan kumulatif & Terkait Tingkat Hunian Kawasan Industri di Jakarta dan sekitarnya

Tingginya kebutuhan ruang terhadap kawasan industri di Jabotabek, menjadikan banyak pengusaha dan penanaman modal di sektor usaha ini, pada masa industrialisasi ini. Sebelum bergerak, ke arah pinggiran, pertama-taman memang industrialisasi berada hanya di kawasan Jakarta, namun karena dirasa semakin tingginya kebutuhan lahan, dan mahalnya harga lahan di Jakarta, maka banyak kawasan industri mulai membuka kawasan di Botabek. Seperti ditunjukkan oleh gambar dibawah.



Gambar 3.33. Diagram Perubahan Harga Kawasan Industri di Jabotabek

Selain sebagai ibukota negara, dan kota metropolitan, yang dikelilingi pengembangan industrialisasi, megaurban ini juga mempunyai segudang potensi wisata, untuk DKI Jakarta, saja antara lain ;

a. Taman Impian Jaya Ancol
b. Taman Mini Indonesia Indah

c. Kebon Binatang Ragunan
d. Monumen Nasional
e. Museum Nasional
f. Museum Satria Mandala
g. Museum Sejarah Jakarta
h. Pelabuhan Sunda Kelapa

Tiga teratas adalah tujuan wisata yang paling banyak dikunjungi, sebagai Tempat Rekreasi Modern, Taman Jaya Ancol, tingkat kunjungannya lebih dari 12juta orang ditahun 2002, dan data menunjukkan kecenderungan yang terus meningkat.

Dengan segala fasilitas dan layanannya, megaurban ini terus berkompetisi, dengan wilayah—wilayah lain di Indonesia dan dunia. Banyak pengembangan kawasan terpadu dan pengembangan kota-kota baru, juga berusaha menarik, peluang wisatawan, baik lokal, maupun wisatawan domestik, dan internasional, dengan menyediakan hotel, apartemen, dan pusat perbelanjaan modern, pada akhirnya banyak juga yang mengembangkan atraksi buata untuk menarik arus investasi dan nilai belanja di kawasannya.Untuk Indonesia sendiri megaurban inipun memiliki tingkat kunjungan wisata tertinggi di Indonesia. Namun beberapa tahun belakangan ini karena isu dan iklim sosial, politik, pariwisata adalah sub sektor yang paling rentan, secara drastis, terjadi penurunan jumlah wisatawan asing.

Gambar 3.34. Penyebaran Wisatawan di Indonesia Tahun 1985

3. Hunian dan Komersial

Ditahun 2001 saja, di Jabotabek telah direaliasasikan pembangunan seluas 18ribu lebih luas lahan, untuk berbagai jenis pengembangan. Dalam

pengembangan kawasan dan perkotaan , terdapat beberapa nama yang mudah diingat di bidang properti, yaitu Lippo, Ciputra, Dharmala, Summarecon, Duta Pertiwi, Mulia, Grup Jaya, Duta Putra, Bumi Serpong, Jawa Barat Indah. Beberapa nama tersebut eksis selama masa krisis, mereka adalah pengembang swasta atau sebagian adalah BUMD yang telah diprivatisasi.

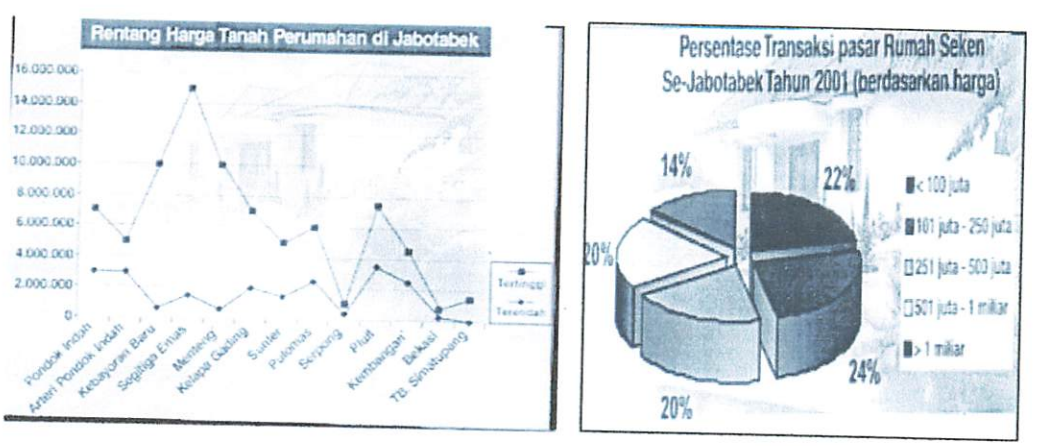
Beberapa tinjauan riset properti di megaurban ini, adalah sebagai berikut (berdasarkan data PSPI 2004), tingkat hunian apartemen di kawasan pusat bisnis sekitar 74%, di kawasan sekunder sekitar 76%, dengan tingkat penjualan kondomonium yang relatif stabil 74%. Sedangkan untuk pasar pusat perbelanjaan, tingkat hunian di kawasan CBD naik menjadi 96.8%, dan di non CBD naik menjadi 95.7% dibanding periode sebelumnya. Untuk Pasar Perkantoran, tingkat hunian gedung perkantoran sebesar 81.2%.

Data Jabotabek Shopping Center dan Retail Space yang dikeluarkan PSPI, menunjukkan selama tahun 2004, tingkat supply cenderung meningkat, meskipun tingkat okupansi masi menurun, Distribusi kawasan jenis ini masih lebih tinggi di Jakarta (74.39%) (data tahun 2004), dibanding ketersediaannya di Botabek (25.1%), Untuk distribusi di Jakarta sendiri, berdasar urutan tertinggi adalh Jakarta Pusat (31.9%), Selatan (25.6%), Utara (21.7), Barat (14.3%), dan Timur (6.5%). Berdasarkan jenisnya distribusinya, adalah departemen store (57%), Hipermarket (25%), Minimarket 10%), dan Supermarket 8%). Hingga tahun 2004, beberapa vendor hypermarket masih menguasai pasar distribusi, yaitu Makro (34%), Carefour 25%), Alfa (19%), Giant (8%), Goro7%), Indogrosir 4%), dan Clubstore 3%). Selain di Jakarta, di Botabek pun , kini beberapa kawasan juga berlomba merebut, pasar dengan mendirikan shopping and trade center sejenis, Bogor, Tangerang dan Bekasi.

Penyediaan hunian perumahan di megaurban ini diselenggrakan oleh banyak pihak, baik masyarakat sendiri, pemerintah, melalui BUMD, BUMN (seperti Perumnas), dan persaingan yang ketat oleg pengembang perumahan.BUMN Perumnas, selama ini melaksanakan pembangunan di wilayah mega urban ini, yaitu : Jakarta (Kebonkacang; Kemayoran, Pulogadung; Tanah Abang; Klender), Depok (Depok I; Depok II Timur; Citayem), Bekasi

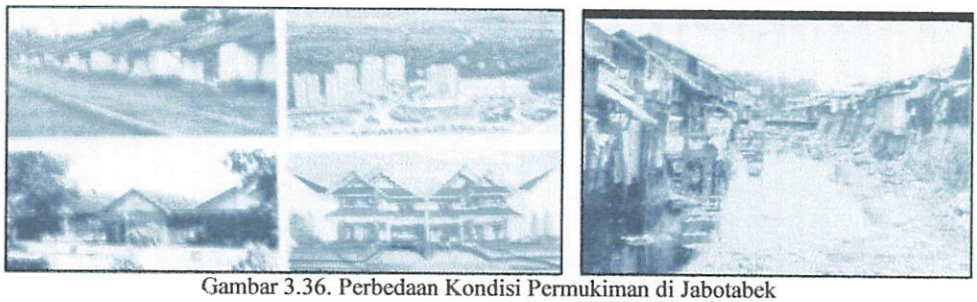
(Rawalumbu; Setiamekar), Tangerang (Cibodas; Karawaci; Karawaci III Kelapadua), Bogor (Gunungputri), Serpong (Suradita), dan beberapa kawasan lain. Dalam kiprahnya Perumnas merupakan perintis pembangunan perumahan skala besar. Beberapa kawasan yang dikembangkan dulu kini telah menjadi kawasan lebih mandiri dari sebelumnya. Beberapa pengembang juga dengan gegap gempita bersaing dalam pembangunan dan pengembangan kawasan skala besar yang akhirnya dipasarkan dan dijual dengan sebutan Kota Baru, pada awalnya sebutan ini adalah konsep perencanaan, kemudian menjadi istilah dagang, pembahasan lanjutannya dapat diikuti pada bagian berikutnya.

Gambar berikut menunjukkan rentang harga tanah perumahan di Jabotabek, harga tertinggi memang pada kawasan segitiga emas, diikuti, kebayoran baru (dulunya bermula dari pengembangan skala besar), Menteng, Pluit. Tingginya harga rumah seken di Jabotabek, dan distribusi hargadari transaksinya adalah, 24% (<100jt), 22% (>1milliar), 20% (501jt-1milliar), 20% (251jt-500jtjt), 14% (101-250jt).



Gambar 3.35. Rentang Harga Tanah Perumahan dan Harga Pasar Rummah Seken di Jabotabek

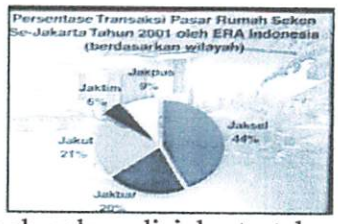
Pemenuhan peluang kebutuhan ruang Kota, nampak perbedaan pola intensifikasi dan enstensifikasi yang ada, meskipun masih diterjemahkan secara sederhana. Perbedaan yang ditawarkan oleh sebuah megaurban Perumahan Sederhana "RSS/ RS/ RSH", Pusat Kota "CBD" dengan Apatemennya, Perumahan Tungggal "Rumah Mewah", Pemukiman Asli Perkotaan/ Desa. Nampak pada gambar di bawah ini.



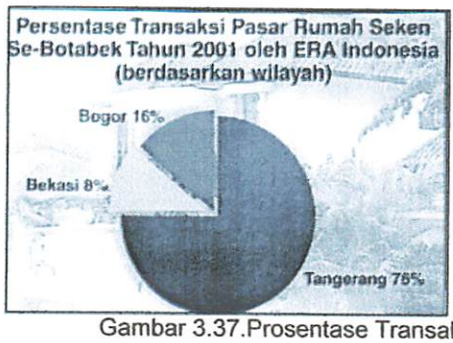
Gambar 3.36. Perbedaan Kondisi Permukiman di Jabotabek

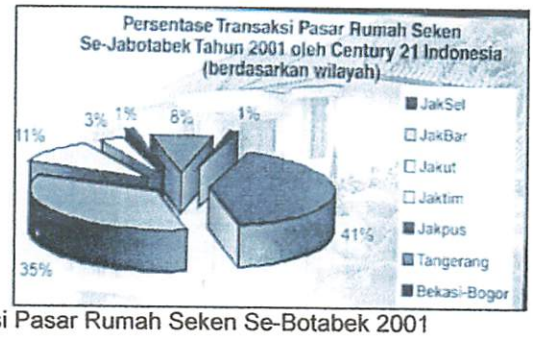
Keberadaan pemukiman liar di bantaran sungai, tidak dapat dihindari sebagai bagian dari ruang kota Jakarta, ini adalah bagian dari kebutuhan pemenuhan ruang tota yang dapat diakomodasi sektor informal, atau mereka yang belum mampu untuk memiliki hunian yang lebih layak.

Istilah populer permukiman kumuh secara eksplisit maupun implisit menunjukkan pandangan yang bias, kata "kumuh" berarti cemar, jorok, kotor. Konsekuensinya, kampung-kampung kota yang dikategorikan kumuh harus segera lenyap dari pandangan mata. KIP-pun lantas dianggap sebagai sekadar sasaran antara. Terjadilah penggusuran kampung lama dengan dalih peremajaan kota.



Penjualan pasar rumah seken di jakarta tahun 2001 berdasarkan wilayah Jakarta, selatan (44%), Utara (21%), Barat (20%), Pusat (9%), dan Timur (6%). Untuk Penjualan di Botabek, pasar rumah seken tertinggi adalah Tangerang (76%). Perbandingan penjualan rumah seken ini se jabotabek tahun 2001, adalah; Jaksel (41%), Tangerang (35%), Jakut (11%), Jakbar(8%), Jaktim (3%), Bogor-Bekasi (1%), Jakpus (1%).





Gambar 3.37.Prosentase Transaksi Pasar Rumah Seken Se-Botabek 2001

4. Struktur

Kegiatan-kegiatan baik di kota induk maupun di wilayah belakangnya membentuk suatu komposisi penggunaan lahan tertentu, yang pada akhirnya kegiatan dan apresiasinya dalam pemanfaatan lahan ini membentuk sebuah rangkaian struktur kota dan wilayah mega urban.

Struktur dan Sistem Kota dari Kota Induk, diidentifikasi dari aglomerasi kegiatan yang membentuk pemusatan aktivitas dan merubah fungsi lahan, di bentuk oleh pusat-pusat aktivitas :

a. Perkantoran dan Pelayanan Jasa
b. Hiburan dan Rekreasi
c. Sentra-Sentra Komersil (Perdagangan)
d. Aktivitas Pergudangan (dan yang berkaitan dengan sistem bandara dan pelabuhan)
e. Pusat-Pusat Hunian
f. Beberapa Industri

. Struktur dan Sistem Kota dari Wilayah Belakang , diidentifikasi dari penyebaran kegiatan di bagian-bagian wilayah, yang membentuk suatu wilayah, menjadi jaringan besar dalam skala regional, dan menstrukturkannya, menjadi struktur regional yang pernah ada di Indonesia, dalam skala perkotaan metropolitan. Dibentuk oleh penyebaran pusat-pusat aktivitas ;

a. Aglomerasi Kawasan Industri
b. Persebaran Pusat-Pusat Hunian Skala Besar (Kota Baru)
c. Ruang Terbuka Hijau (Lahan Pertanian)

Beberapa dampak atau pengaruh ikutan dari keberadaan fenomena yang terjadi, maka terdapat beberapa pola perubahan yang mempengaruhi sistem ruang yang ada, yaitu :

a. Struktur Pantura

   Reklamasi Pantai Utara Kota Jakarta, yang mengubah pemanfaatan lahan di kawasan pantai utara menjadi fungsi perkotaan yang dominan melayani Jakarta sebagai *Waterfront City.*

b. Karakter Pertanian Pinggiran Perkotaan

Pertanian pinggiran perkotaan adalah pertanian yang menggunakan lahan yang direncanakan untuk keperluan non pertanian di kawasan perkotaan. Dengan demikian maka lahan pertanian pinggiran perkotaan dapat berupa:

- lahan di bagian kiri dan kanan rel kereta,
- lahan bantaran sungai,
- lahan pengembang,
- lahan pemerintah, dan
- lahan milik perorangan,

5. Transportasi

Jakarta Mertropolitan Area, dan wilayah belakangnya Botabek, dilayani oleh Sistem Transportasi yang tediri dari beberapa penggunaan moda, dengan berbasis yang bermacam-macam :

a. Sistem Transportasi Makro

Melayani Jaringan Internasional, Nasional (Indonesia) dan Regional (Pulai Jawa).

- 24 Pelabuhan Laut (Persebaran di DKI Jakarta, Jawa Barat, Banten).
- 2 Bandara Udara
- Perjalanan Darat – Jalan Raya (Jalan Negara dan Jalan Propinsi)
- Perjalanan Darat – Rel Kereta Api

b. Sistem Transportasi Mikro

Melayani Jaringan Regional (Jabotabek) dan Lokal (Antar Kawasan)

- Perjalanan Darat – Jalan Raya (Jalan Tol Regional, Jakarta Outer Ring Road, dan Busway)
  - Sepeda Motor
  - Mobil Penumpang

- Mobil Beban
- Mobil Bus

- Perjalanan Darat – Rel Kereta Api
  - KRL Jabotabek
  - Mass Rapid Transit System (yang sedang dalam tahap perencanaan)

Hasil kajian Sistem Perencanaan Transportasi Makro[1] di Jakarta memproyeksikan bahwa kelumpuhan total akan terjadi pada tahun 2014 jika penggunaan kendaraan pribadi, khususnya roda empat, tidak berkurang. Pada tahun 2004 ini saja jumlah kendaraan bermotor diperkirakan sudah mencapai 4,5 juta unit, dengan jumlah roda empat sebanyak 2,1 juta unit.Situasi kelancaran lalu lintas di Jakarta hanya dapat terwujud jika para pengendara mobil pribadi rela berpindah ke angkutan umum yang bersifat massal, seperti bus dan kereta api. Seperti kita ketahui, jumlah mobil pribadi masih begitu dominan dibandingkan dengan angkutan umum di Jakarta. Persoalan transportasi disebabkan pertambahan jumlah kendaraan yang jauh lebih tinggi daripada tingkat pertambahan panjang jalan. Antara 1991-1996, pertambahan panjang jalan di DKI Jakarta 1,7% per tahun sementara pertambahan jumlah kendaraan pribadi (mobil dan sepeda motor) mencapai 19,7% per tahun. Sedangkan pertambahan jumlah angkutan umum hanya mencapai 2,3% per tahun. Rasio luas jalan terhadap luas kota di Jakarta kurang dari 8%. Bandingkan dengan Tokyo (15%) atau Paris, dimana kedua kota ini juga dilengkapi dengan sistem angkutan umum masal/mass rapid transit yang baik-suatu sistem angkutan umum yang belum ada di Jabotabek (Kusbiantoro, 1998). Sarana angkutan umum di Jabotabek juga masih jauh dari memadai. Pada 1996, hanya tersedia 40.000 unit angkutan umum untuk 9,3 juta penduduk Jakarta. Tidak memadainya angkutan umum ini menyebabkan tingginya penggunaan kendaraan pribadi pada masyarakat golongan ekonomi menengah ke atas. Kemacetan menjadi hal yang biasa terjadi di pusat kota terutama selama jam-jam sibuk. Pada 1997, modal yang hilang karena kemacetan (termasuk waktu

---

[1] Jumat, 19 November 2004. Copyright © 2002 Harian *KOMPAS*. Lalu Lintas di Jakarta Masih Lancar

yang terpakai, bahan bakar, dan kecelakaan lalu lintas) diperkirakan sekitar Rp 3.5 trilyun per hari. Selain mengurangi produktivitas ekonomi, kemacetan menjadi sumber kebisingan dan polusi udara. Jakarta dinyata-kan sebagai kota peringkat ketiga dengan polusi udara terburuk setelah Meksiko dan Bangkok. DKI Jakarta sebagai suatu kota megapolitan dengan jumlah penduduk lebih dari 9,3 juta jiwa merupakan kota dengan tingkat kompleksitas yang sangat tinggi. Angka-angka statistik yang ada (Statistik Indonesia, 2002) menunjukkan, gambaran kompleksitas DKI Jakarta tersebut: luas wilayah 664 km^2, jumlah penduduk 9.341 juta jiwa, panjang jalan 6.528 km, jumlah kendaraan 4,863 juta (terdiri dari mobil pribadi 1,470 juta unit, sepeda motor 2,645 juta unit, dan bus 0,312 juta unit). Dengan kondisi tersebut, DKI memiliki kepadatan penduduk 140,3 jiwa/ha, kepadatan jalan 9,83 km/km^2, kendaraan per kapita 0,52 kendaraan/orang, dan panjang jalan per kapita 0,698 km/kapita. Bandingkan angka yang sama untuk Kota Tokyo misalnya, dengan kepadatan penduduk 124 jiwa/ha namun dengan ketersediaan prasarana transportasi yang jauh lebih memadai seperti subway dan 200 km lebih jalan tol[2].

Tingkat perjalanan rata-rata penduduk DKI Jakarta saat ini adalah sekitar 1,7 trip/orang/ hari-termasuk paling rendah di Asia Tenggara-yang berarti, dalam satu hari terjadi tidak kurang dari 20 juta perjalanan orang. Hasil studi JICA (Bappenas, 2002) menyebutkan, panjang perjalanan rata-rata yang dilakukan adalah delapan km sehingga tingkat mobilitas yang terjadi adalah sekitar 160 juta orang/km/hari. Perjalanan sebanyak itulah kira-kira yang harus dilayani oleh 6.500 km panjang jalan dan 4,864 juta kendaraan yang ada di DKI Jakarta. Melihat angka-angka yang ada, lalu lintas Jakarta memang secara fundamental sudah berpotensi bermasalah. Kemudian ditambah lagi dengan rendahnya kedisipilinan pengemudi dan pertumbuhan jumlah kendaraan yang sangat tak sebanding dengan pertambahan jalan yang menimbulkan kemacetan di berbagai kawasan Ibu Kota menjadi lebih parah.

---

[2] Lutfi Alkatiri. Angkutan Umum Masal Di Jakarta: Suatu Keharusankah ? . © PSIK ITB 2004 by webmaster, Wednesday, 08 December 2004.

3.3.3. Kota-Kota Baru di Jabotabek

Kota-kota besar di negara sedang berkembang seperti Indonesia menyuguhkan berbagai kontras yang mencolok. Dibanding dengan daerah pedesaan yang amat lambat perkembangannya, daerah perkotaan berkembang dengan sangat pesat sebagai simpul-simpul kegiatan ekonomi yang erat, seragam. Dampak positif pertumbuhan ekonomi yang tinggi diikuti dengan dampak negatif kesenjangan sosial yang melebar.Pemerintah menyadari sulitnya membalikkan arus urbanisasi. Berbagai cara ditempuh sejak beberapa dekade silam, untuk mengurangi dan memperlambat laju imigrasi ke kota besar.Hampir semua upaya tidak berhasil karena tarikan yang kuat dari kota besar dan dorongan yang meningkat dari pedesaan.

Mengait ke bidang perumahan dan permukiman, kendati semenjak tahun 1970-an sudah dilaksanakan aneka ragam bentuk pengadaan perumahan perkotaan, baik pemerintah, swasta, maupun masyarakat, masalah perumahan perkotaan tetap tidak terpecahkan. Kemajuan pesat telah dicapai oleh agen-agen pembangunan perumahan seperti Perum Perumnas atau pengusaha real estat Indonesia, tetapi tantangan semakin kompleks.

Pertemuan dibidang perumahan dan permukiman di Vancouver 1976, dengan paradigma, secara ringkas: Perumahan dilihat sebagai sub-komponen kebijakan sosial yang ditekankan pada aspek pemerataan ketimbang pertumbuhan ekonomi.

- Tugas pengadaan perumahan dibebankan pada pemerintah, khususnya dalam penyediaan dan peningkatan kualitas pelayanan sosial, fasilitas umum dan infrastruktur.
- Mobilisasi sumberdaya untuk investasi dalam bidang perumahan cenderung diabaikan, kurang melibatkan peran institut keuangan.
- Dari sisi pasokan perumahan, kebanyakan tidak terpadu atau terkait dengan proses pembangunan secara keseluruhan.
- Sektor swasta masih belum dilihat sebagai kontributor yang positif, terutama dalam pembangunan perumahan murah.

Pada saat itu mekanisme pasar tidak memperoleh perhatian cukup, lebih banyak menyangkut migrasi desa ke kota, investasi untuk infrastruktur dan perbaikan lingkungan fisik perumahan, kebijakan pertanahan, dan pembagian peran pemerintah pusat dan daerah.

Perubahan paradigma muncul saat Robert Mc Namara memegang kepemimpinan World Bank, dengan pendekatan *Basic Needs Approach* dalam *The World Bank' Housing Sector Policy Paper* yang mengkaji keterkaitan perumahan perkotaan dengan pembangunan ekonomi dan sosial, fungsi pasar dan pemasokan perumahan untuk mengatasi masalah masyarakat miskin, serta kajian standar perumahan dikaitkan dengan aspek keterjangkauan. Perubahan paradigma tersebut dapat dirumuskan secara ringkas sebagai berikut:

- Pembiayaan perumahan perkotaan harus dipertimbangkan dalam konteks strategi pembangunan perkotaan secara keseluruhan.
- Pemerintah wajib membantu masyarakat miskin melalui peningkatan kualitas lingkungan dan perumahan, sekaligus juga menciptakan lapangan kerja dan prioritas investasi pada lokasi bersangkutan.
- Kebijakan pertanahan harus lebih menekankan kepentingan mayoritas masyarakat perkotaan yang miskin.
- Pengadaan lahan permukiman siap bangun dengan peluang bagi rakyat miskin untuk membangun rumah secara swadaya, dengan standar yang tidak tinggi, merupakan titik masuk yang strategis.

Pendekatan kebutuhan dasar manusia (Butsarman) seperti yang dikemukakan di atas, ternyata juga tidak membuahkan hasil seperti yang diharapkan. Masalah pokoknya terletak pada pertimbangan yang lebih mengutamakan aspek sosial, kurang memperhitungkan peran swasta, mekanisme pasar, mobilisasi sumberdaya dan keterkaitan antara pembangunan perumahan dengan pertumbuhan ekonomi.

Muncullah kemudian Rekomendasi Vienna 1986 dengan paradigma baru, lepas dari deklarasi Vancouver, yang fokus pada peran sektor swasta dalam proses pembangunan, peningkatan kemitraan pemerintah dengan sektor

swasta (*Public Private Partnership),* penekanan mekanisme pasar yang terabaikan, dan peran sentral mobilisasi sumberdaya dan berbagai lembaga keuangan dalam pembangunan perumahan, paradigma baru merumuskan :

- Pengembangan dan pembinaan kemitraan sektor pemerintah dan swasta dengan mendayagunakan keuntungan komparatif masing-masing, harus menjadi agenda utama dalam pembangunan perumahan.
- Pemerintah bertanggung jawab menciptakan iklim sejuk dalam tatanan makro-ekonomi agar kemitraan terjalin secara efektif dan mutualitas.
- Strategi pembangunan perumahan harus dijadikan bagian integral dalam pembangunan ekonomi secara nasional.
- Lahan merupakan komponen utama yang harus diamankan melalui kebijakan pertanahan yang menjamin berfungsinya lahan secara efisien, kondusif terhadap pembangunan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat luas.
- Dalam pengadaan perumahan, balk sektor formal (pemerintah dan swasta) maupun sektor informal (Yayasan, Koperasi, LSM) memikul tanggung jawab untuk mendukung pembangunan perumahan berswadaya secara gradual dan inkremental.

Perubahan paradigma bidang perumahan yang berlangsung, mulai paradigma Vienna, layak disimak dalam rangka penyusunan strategi pembangunan perumahan. Yang penting adalah perhatian khusus pada rencana tindakan *(action plan)* untuk dilaksanakan.Selama ini, cukup banyak rencana dan peraturan disusun, namun tidak menjadi nyata, lebih mirip macan kertas atau retorika belaka. Misalnya kebijakan perumahan pola 1 : 3 : 6, ketentuan kewajiban *developer* menyediakan dan membangun fasilitas sosial dan fasilitas umum, keterpaduan agen pembangunan perumahan yang menyangkut tata guna lahan, sistem transportasi dan infrastruktur, komitmen terhadap Rencana Umum Tata Ruang yang telah ditetapkan.Untuk mengaktualisasi retorika menjadi realita, diperlukan aturan dalam wujud mekanisme pengendalian pembangunan dengan paksaan dan sanksi bagi yang

melanggar, serta penghargaan bagi yang taat. Melalui model *merit system*, kesalahan dalam pembangunan perumahan dapat diperbaiki.

Keterlibatan sektor swasta dalam pembangunan skala besar cukup pesat dalam 10 tahun terakhir. Pengusaha properti telah terlibat membangun 60 % atau 110.000 hektar lahan di JABOTABEK, dimana 25 % (sekitar 30.000 hektar) dialokasikan untuk pembangunan perumahan skala besar, dimana setiap daerah perumahan luasnya 300 hektar sampai 6.000 hektar. Pada tahun 1995, sekitar 20 pengusaha properti telah bekerja sama untuk membangun kota-kota baru disekitar Jakarta.Saat ini, sebagian besar penduduk JABOTABEK bekerja di kota Jakarta, dan BOTABEK adalah sebagai wilayah tempat tinggal (dormitory area). Pembangunan perumahan di luar kota Jakarta meningkat sangat pesat dan melibatkan skala besar atau kota baru. Contohnya di Bekasi terdapat 432 lokasi real estate dan 5 dormitory area skala besar yang disebut dengan kota satelit, yaitu antara lain Lippo City, Kota Baru Cikarang, Kota Baru Pondok Gede dan Bumi Bekasi Baru. Luas total kota-kota baru ini diperkirakan 381 km persegi, dimana besarnya hampir sama dengan kota Tangerang. Kondisi ini telah menghasilkan penyediaan perumahan baru yang diperkirakan 70.000 sampai 80.000 unit per tahunnya.Proses perubahan penggunaan lahan dapat dilihat dari berubahnya daerah perumahan di kota menjadi daerah komersial yang padat dan berpindahnya daerah perumahan ke pinggir kota yang mempunyai nilai lahan lebih murah. Daerah slum yang biasanya terdapat di pusat kota berubah menjadi daerah bisnis (perkantoran, pusat perbelanjaan dan hotel). Disisi lain, di daerah pinggiran, terjadi perubahan penggunaan lahan dari pertanian menjadi perumahan skala besar, industri dan lapangan golf. Kondisi ini adalah akibat pertumbuhan sektor finansial dan jasa yang mendorong terjadinya 'booming' sektor properti, yang berdampak pada sangat intensifnya bangkitan lalu-lintas terjadi antara Jakarta dan BOTABEK.[1]

Menurut O'Sullivan (1996), terdapat faktor-faktor yang mengakibatkan timbulnya suburbanisation. Penurunan biaya komuting meningkatkan tingkat

---

[1] Sistem Transportasi Dan Pola Penggunaan Lahan. Studi Kasus: Jakarta Metropolitan, Indonesia. Aria Indra Purnama

aksesibilitas lokasi sub-urban. Masalah di pusat kota seperti kemacetan dan ketidaknyamanan mendorong penduduk pindah ke suburb. Tersedianya tenaga kerja di daerah suburb karena mereka tinggal di daerah ini, mendorong pabrik atau perusahaan pindah ke daerah suburb. Biaya komuting yang lebih rendah mendorong penduduk pindah.

Hal diatas ini tidak terjadi, karena Jakarta tidak membagi aktivitas ke daerah pinggiran. Contohnya Bumi Serpong Damai sebagai kota baru hanyalah sebagai dormitory area, bukan sekaligus sebagai tempat bekerja. Walaupun jarak ke pusat kota Jakarta cukup jauh yaitu sektiar 60 km sampai 80 km, penduduk di kota baru ini tetap bekerja ke Jakarta. Banyak penduduk yang tinggal di pinggiran kota, setelah tingkat ekonominya lebih mapan, kemudian balik pindah kedaerah sekitar pusat kota. Dengan pertimbangan lebih dekat ke pusat aktivitas bisnis dan mengurangi biaya komuting yang tinggi.

Masalah lain adalah sumber daya manusia dan keuangan (pembiayaan). Pemerintah daerah tidak mempunyai kemampuan dalam mengelola kota dan terbatasnya kemampuan keuangan. Pemerintah daerah sangat bergantung pada subsidi pemerintah pusat karena terbatasnya pendapatan. Hal ini juga turut mempengaruhi ketidak mampuan pemda untuk mengelola kota terutama kota-kota baru, contohnya jika kota baru Lippo City diberikan kepada pemerintah daerah, dapat dipastikan pemda tidak dapat mengelola dan membiayai infrastrukturnya

Di Jabotabek saat ini terdapat 21 kota baru dengan luas total 83.900 hektar, 12 diantaranya berada di Tangerang seluas 32.570 ha. Diperkirakan hanya tujuh kota baru yang paling kompetitif yang berlokasi di Tangerang seluas 15.121 ha. Sebanyak 14 dari 21 kota baru yang sudah dikembangkan di berbagai wilayah di Jabotabek, tidak layak dilanjutkan pengembangannya. Hal ini terjadi akibat berbagai kesalahan perencanaan dan penanganan sehingga benar-benar tak mampu mewujudkan sebuah kota baru yang layak[2]. 'Diperkirakan hanya tujuh

---

[2] Panangian Simanungkalit & Assosiation, Oktober 1999. Pengembangan 14 Kota Baru Di Jabotabek Tidak Layak Dilanjutkan. Suara Pembaruan Daily .Jakarta, Pembaruan . Panangian Simanungkalit & Associates.Pengembangan Properti, Konsultan Properti, Perusahaan Penilai, Pengelola Properti

kota baru yang akan terus berjalan pengembangannya, itu pun kalau pengelolanya mampu memenuhi syarat-syarat ekonomi pengembangan kota baru.

Peraturan Pemerintah (PP) tentang Kasiba dan Lisiba, akan turut mengontrol pengembangan kota-kota baru tersebut. Menurut PP itu, maksimal penguasaan lahan oleh sebuah pengembang hanya 400 hektar, jika pengembang sudah sempat mengantongi izin prinsip melebihi ketentuan dan telah melakukan pembebasan lahan, diberi waktu 10 tahun untuk membangun lahan yang dikuasai tersebut. Jika tidak mampu dibangun, lahan-lahan itu akan diambil alih pemerintah dan akan dipecah-pecah untuk diberi kepada pengembang lain, maupun peruntukan lain. Melalui mekanisme PP Lisiba dan Kasiba ini, kota-kota baru akan terseleksi dengan sendirinya. Kota-kota baru yang dikembangkan tanpa konsep yang baik, praktis tak akan dapat dilanjutkan pembangunannya.

Dari penelitian pada beberapa kotabaru di wilayah Botabek dapat diamati bahwa, Hampir tidak ada satupun kotabaru yang dibangun memberikan tempat bagi penduduk yang semula tinggal di wilayah ini yaitu yang umumnya petani atau buruh tani, pengusaha industri rakyat atau buruh penglaju. Lebih dari 70% dari penduduk yang tinggal pada perumahan berskala di wilayah Bekasi berasal dari dan sebagai penglaju karena masih tetap bekerja di Jakarta dan selebihnya sebagian besar berasal dari kabupaten lain diluar Bekasi. Daerah Depok sebaliknya sebagian pekerja di Depok, penglaju karena masih bertempat tinggal di Jakarta.

Pada beberapa perumahan berksala besar yang dibangun oleh pembangunan swasta lebih dari 80% belum secara efektif ditempati oleh pemiliknya, yang umumnya memiliki rumah lain di Jakarta. Tingkat penghunian efektif dari suatu perumahan berskala besar di Bekasi hanya menunjukkan tidak lebih dari 10%.Hampir 80 % dari penduduk yang semula tinggal di wilayah tempat kotabaru dibangun adalah petani yang tingkat penghasilannya tidak memungkinkan untuk mempunyai daya keterjangkaun yang cukup untuk dapat tinggal di kotabaru tersebut. Sementara itu industri yang berkembang di wilayah ini yang beberapa sudah memakai teknologi tinggi, pada umumnya memerlukan tenaga kerja yang memiliki ketrampilan dan pendidikan yang cukup untuk

menunjang keahlian yang diperlukan untuk produksi. Dengan tingkat pendidikan yang umumnya rendah tidak mungkin dapat mengikutsertakan penduduk setempat dalam industri.Perbedaan yang sangat mencolok keadaan tingkat pendapatan dan taraf sosial penduduk kotabaru sebagai pendatang dengan penduduk setempat menyebabkan terjadinya pengelompokkan yang eksklusif.Karena penduduk yang tinggal di kotabaru sekitar Jakarta sebagian besar masih sebagai penglaju, maka keadaan ini juga telah menambah kompleksitas permasalahan lalu-lintas dan perangkutan. Suatu penelitian pada tahun 1986 saja sudah menunjukkan bahwa 300.000 penglaju berulang alik setiap hari antara Tangerang-Jakarta; Bogor-Jakarta dan Bekasi-Jakarta dan dari jumlah ini 90% mempergunakan kendaraan umum jalan raya atau kendaraan pribadi dan sisanya mempergunakan KRL. Suatu perkiraan bahwa pada tahun 2010 penglaju antara Botabek – Jakarta ini akan mencapai jumlah 500.000 setiap harinya.

Gambar 3.38. Kota Baru dan Pemukiman Kota

Kota Bumi Serpong Damai di Kabupaten Tangerang (luas lahan yang dimiliki sekitar 6.000 hektar, baru 25 persen terbangun). Sudah delapan tahun BSD berdiri, dan ribuan penghuninya masih banyak yang bekerja di Jakarta. Meskipun sudah mulai dibangun ruko (rumah toko) atau rukan (rumah kantor) serta pusat-pusat komersial lainnya, tapi bukan berarti penghuninya bekerja di sana, karena itu semua dibangun untuk memenuhi kebutuhan penghuni[3].

Sementara di jalan tol Jakarta-Cikampek, pagi hari adalah ribuan kendaraan yang mengalir bergegas ke tempat kerja di pusat kota Jakarta. Pemandangan sama tampak dari arah Depok dan selatan Jakarta.Berbeda dengan konsep pembangunan sejumlah permukiman yang ada, Grup Lippo yang membangun kawasan Lippo Karawaci Tangerang dan Lippo Cikarang Bekasi

[3] Tiap Hari, Botabek - Jakarta Pulang Pergi. Kompas Online. Minggu, 30 Maret 1997

2. Sistem Interaksi Regional Antar Kota Baru dengan Kota Induk, didalam Wilayah Regional, membentuk Struktur Eksternal Perkotaan

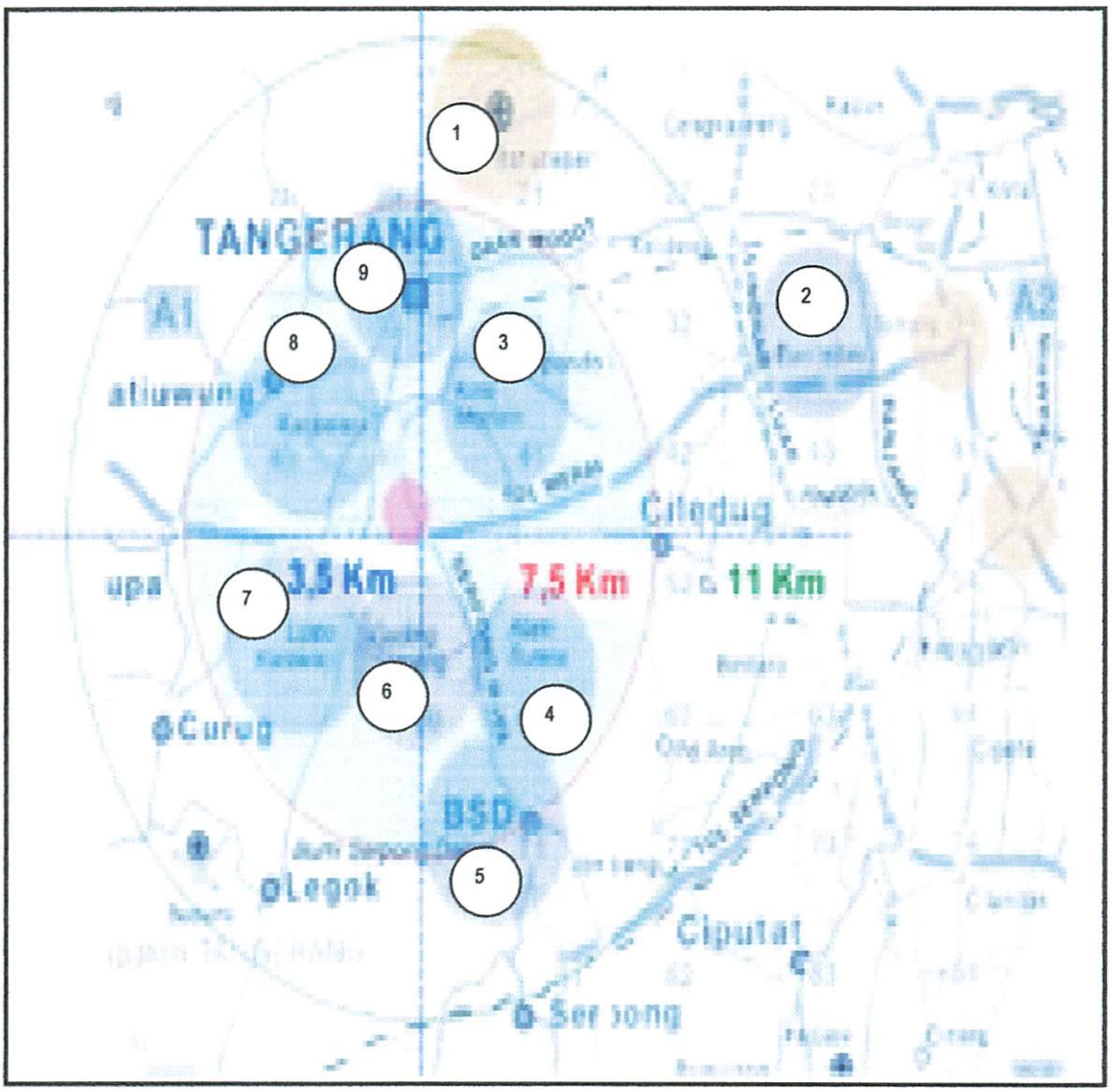
Tabel 3.328.
Sejumlah Pengembangan Perumahan Skala Besar dan Kota-kota Baru di Jakarta Metropolitan Area dan Sekitarnya

LOKASI	NO	KOTA BARU	LUAS DAERAH (Ha)
Tangerang	1	Bumi Serpong Damai	6.000
	2	Tigaraksa	3.000
	3	Modernland	470
	4	Lippo Village	700
	5	Gading Serpong	1.500
	6	Bintaro Jaya	2.321
	7	Modernland	1.500
	8	Kota Citra Raya	1.000
	9	Alam Sutera	700
	10	Kedaton	200
	11	Kota Modern	770
	12	Lippo Karawaci	1.500
	13	Puri Jaya	1.745
	14	Kota Baru Tigaraksa	3.000
Bogor	1	Bukit Sentul	2.000
	2	Citra Indah	1.200
	3	Taman Metropolitan	600
	4	Rancamaya	550
	5	Telaga Kahuripan	750
	6	Depok	Na
	7	Cariu	Na
	8	Kota Cileungsi	2.000
	9	Lido Lakes Reseort	1.700
Bekasi	1	Cikarang Baru	5.400
	2	Kota Legenda	2.000
	3	Lippo Cikarang	3.000
	4	Bekasi 2000	2.000
	5	Lippo City	5.000
	6	Pondok Gede	
	7	Bumi Bekasi Baru	
Jakarta	1	Pantai Indah Kapuk	800
	2	Pantai Moderen	500
	3	Kota Baru Kemayoran	

Persebaran kota-kota baru, yang berada di Jabotabek, masing-masing memiliki karakter yang berbeda, diantara Bogor, Tangerang dan Bekasi, di Tangerang, paling terdapat banyak sebaran kota-kota baru dengan aktivitas ekonominya.

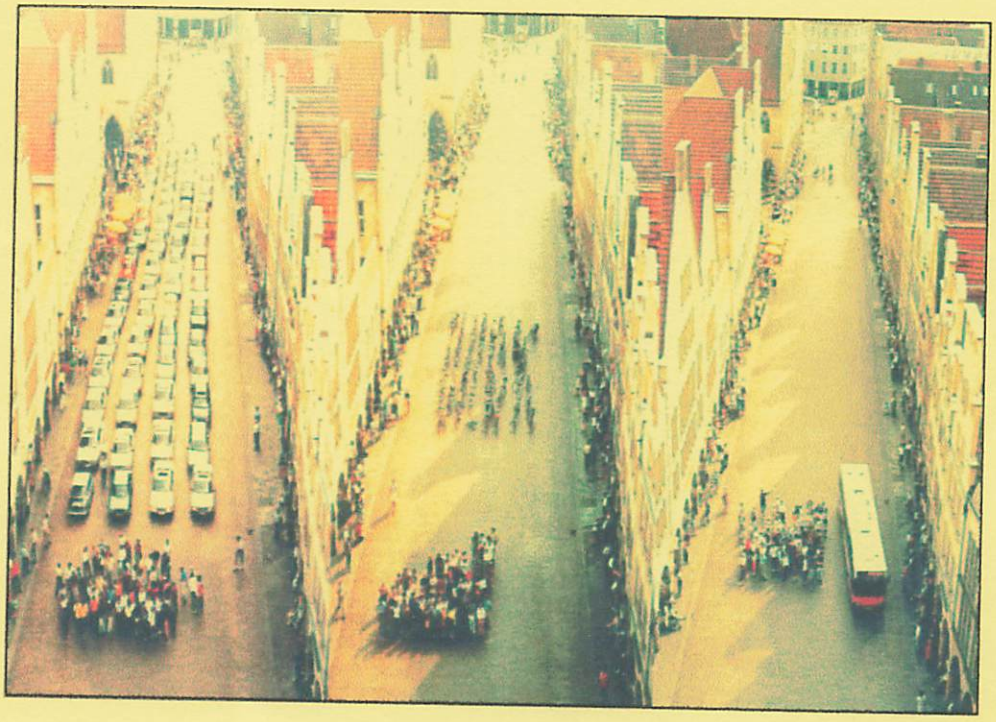
Lippo Karawaci (7), Gading Serpong (6), Alam Sutera (4), Ctra Raya Tangerang (2), BSD (5), Kota Modern(3), Karawaci III (8), Karawaci Baru , Bumi Kelapa Dua, Kedaton (1)

Gambar 3.42.Persebaran Kota Baru di Sebagian Tangerang



BAB IV

ANALISA FENOMENA



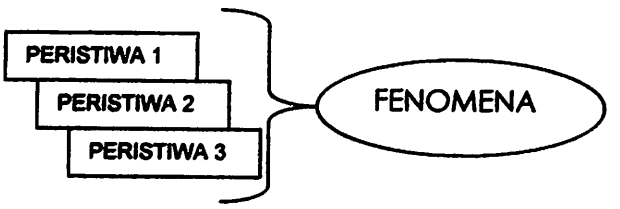
Bab IV

Analisa Fenomena

Seperti diulas dalam Bab III, bahwa sejarah adalah sesutau yang selalu berulang maka ada baiknya bahwa, penelitian terhadap variabel yang menciptakan kondisi dan bentuk perubahannya, dalam dimensi ruang, waktu, dan besaran pengaruhnya diteliti lebih lanjut.Sebuah alur fenomena, yang telah dijelaskan dalam penulisan bab sebelumnya, oleh penulis, merupakan sesuatu yang menarik untuk diteliti lebih lanjut.

4.1. Fenomena Sejarah

Sebuah fenomena adalah rangkaian dari berbagai peristiwa sejarah yang mengikutinya, atau dengan kata lain, setiap peristiwa dan kondisi pada akhirnya membentuk sebuah fenomena.Dalam lingkup makro keilmuan, seperti diterangkan dalam digram di Bab1-Penelitian Berdasarkan Konsep & Teori Kota Baru, menjelaskan bahwa fenomena selalu berjalan seiring dengan tumbuhnya konsep dan teori baru.



....., konsep,....., teori, ..., fenomena, ...konsep, ..., teori, ..., fenomena, ...

Alur sejarah menceritakan, bagaimana pertama kali manusia, melakukan kehidupannya, bagaimana mereka beraktivitas, dimana mereka tinggal. Pada generasi berikutnya menceritakan bagaimana mereka membentuk sebuah kelompok, siapa pemimpin mereka, bagaimana mereka mengelola komunitas mereka, bagaimana mereka membangun tempat mereka tinggal bersama dengan komunitas mereka, bagaimana mereka bekerja mendukung satu sama lain, untuk hidup bersama dalam sebuah komunitas.Pada generasi yang lebih maju, sebuah komunitas itu pada akhirnya disebut desa. Beberapa desa membentuk suatu

wilayah, akhirnya serangkaian wilayah mendukung berdirinya sistem pemerintahan dan perekonmian yang pertama, sebuah kerajaan. Sebuah kerajaan, berdiri disebuah kota, atau desa yang lebih maju dibanding wilayah lain, disinilah mereka mengendalikan pusat kekuasan dan memutar roda perekonomian bangsa.

Dalam tahap berikutnya mereka mengenal agresi, penyerangan terhadap bangsa lain, dengan berbagai alasan, untuk bertahan yang lebih "sistem pertahanan" terbaik adalah menyerang, untuk mendapatkan sumber daya alam, untuk mendamaikan dunia. Pada akhirnya sistem dan bentukan fisik kota berubah karena kondisi ini.Kota yang bergerak maju, didukung oleh kreasi dan kondisi krisis yang melahirkan inovasi baru dalam perkembangan teknologi, budaya, hukum, sosial, dan lain-lain. Membesar dan tumbuh bagaikan tak terkendali. Peraturan dan standar mengenai kota-kota, dibuat untuk mengendalikan ini, untuk kesehatan yang lebih baik, untuk kondisi sosial yang lebih baik, dan sebagainya.Kejadian dan peristiwa-peristiwa tersebut, selalu berulang di semua bagian wilayah dan kota-kota di belahan dunia. Sistem yang lebih baik, karena perjalanan, yang kemudian disebut aliran transportasi, dan hubungan antar wilayah, yang kemudian disebut komunikasi dan informasi, pada akhirnya membawa manusia dalam lingkaran globalisasi, yang selalu berputar dan bergerak seperti bola salju yang semakin membesar.

Kondisi yang sama terulang di Indonesia, sebuah rangkaian sejarah telah berlalu, pelaksaan pembangunan nasional di Indonesia, mengarahkan pada suatu bentukan pola distribusi wilayah dan kota-kota, akhirnya lahirlah sebuah kota besar Jakarta yang tumbuh dan bergerak seperti mesin berkekuatan besar, Kota Jakarta tumbuh bersama kota-kota disekitarnya, menjadi megaurban Jabotabek. Sebuah fenomena lain, sedang terjadi di megaurban ini, sebuah fenomena demografis, pola migrasi, aliran migrasi, migrasi desa-kota, migrasi kota-kota.

4.2. Analisa Makro

Analisa pada bagian ini akan menjelaskan bagaimana variabel-varibael yang ada, menjadi pendorong bagi terjadinya fenomena tersebut.

4.2.1. Dunia Global

Setidaknya globalisasi yang sudah dibahas, diatas menyebabkan beberapa hal, yang mendorong adanya fenomena demografis dalam hubungan kota-kota baru dan kota metropolitannya, baik langsung maupun tidak langung.

Fenomena Ekonomi Dunia, merupakan rangkaian peristiwa dalam kondisi yang menjadikan sebab dan akibat saling berkejaran. Beberapa teori-teori, ekonomi konvensional, dicoba diterapkan pada saat terjadinya perpindahan industrialisasi dari negar maju ke negara sedang berkembang, karena perusahaan selalu ingin menekan biaya produksi (memperpanjang jam kerja dan menurunkan upah minimum=tujuan kaum kapitalis), dan ini hanya dapat terjadi di Indonesia.

A. Besaran Pokok Ekonomi Dunia

Pertumbuhan perekonomian dunia, dan negara-negara maju dan yang masuk dalam kategori emerging asia, menyebabkan perubahan pada penanaman modal asing dan volume perdagangan dunia, baik impor negara maju maupun eskor negara berkembang. Secara tidak langsung besaran pookok ini juga berpengaruh pada stabilitas kurs Rp/ US$ dan tingkat inflasi di dalam negeri.

Besaran perekonomian dunia ini memang tidak langsung dapat mempengaruhi fenomena demografis tersebut, namun Kota Metropolitan Jakarta sebagai salah satu dalam jaringan kota-kota global dunia, kondisi ekonominya dapat terpengaruh, sehingga kegiatan ekonomi yang memutar roda kehidupan di Jakartapun terpengaruh, sehingga perubahan-perubahan yang disebabkan dari perubahan kapasitas dan tipe ekonomi kota induk inipun akan mempengaruhi wilayah belakangnya, antara lain kota-kota baru tersebut

Perubahan kegiatan, yang diikuti perubahan pola ruang ini tentunya, akan mempengaruhi pola dan pergerakan populasi (baik migrasi masuk, atau migrasi keluar) dalam status waktu tetap (life time migran), atau sementara (commuters).

B. Penanaman Modal

Penanaman modal di Indonesia, selama ini cenderung memfokus pada Pulau Jawa, khususnys kawasan Jaboatbek. Sehingga tentunya pola aliran migrasi masuk ke Jabotabek, semakin meningkat.

Variabel penanaman modal, dapat mempengaruhi jenis dan besaran kapasitas ekonomi yang terjadi (dimana modal ditanamkan), dalam kegiatan industri yang terjadi adalah banyaknya inudstri negara-negara maju yang direlokasi di negara-negara Asia, bahkan Jakarta. Untuk Jakarta sendiri, semakin terbatasnya ketersediaan lahan untuk ruang industripun, menjadikan penanaman modal di bidang industri bergerak kearah pinggiran kota. Sedangkan relokasi dari penanaman modal, ini akan bergerak ke sektor non industri, seperti, perkantoran (real estate), bidang jasa (media, percetakan, kertas, pembiayaan dan keuangan).

Dalam skala yang lebih kecil, lagi dapat dicontohnya, adanya pilihan penanaman modal dalam bidang properti, seperti yang dapat dilihat pada lampiran (Grup Lippo-Lingkup Usaha), dimana bayak pemodal asing yang bekerja sama dalam menanamkan modalnya di Indonesia, bahkan di Jabotabek, penanaman modal akan membuka peluang kerja baru, selanjutnya diiikuti pergerakan populasi pencari kerja, sehingga akan menetapkan populasi tersebut dalam jangkauan ruang kawasan investasi, maupun menjadikanya sebagai warga komuter.

C. Perdagangan Luar Negeri (ekpor-Impor)

Penanaman modal, yang menyebabkan perpindahan lokasi industri, tentunya meningkatkan kapasitas ekspor dalam negeri. Namun globalisasi, juga menyebabkan perdagangan baik ekspor-impor berlangsung, sehingga kemandirian pangan, tidak dapat diterjemahkan, dalam kontek konvensional lagi. Dan pilihan pergeseran kegiatan ekonomi industri cenderung meningkat. Pada akhirnya kebutuhan barang primer, sekunder bahkan tersier pun cenderung di Impor dari luar negeri, dan kedatangan barang-barang ini pun, pasti melalui importir di area Jabotabek, sehingga tidak hanya pola aliran barang saja, tapi pergerakan populasi juga akan terjadi dalam konteks perdagangan seperti ini.Pada teori aliran klasik, disebutkan bahwa kebebasan perdagangan luar negeri mengekspor produksi dari negara-negara lain yang mempunyai comparative advantage.

4.2.2. Pembangunan Indonesia

Kecenderungan negara-negara berkembang, dalam pengembangan perkotaannya dengan tingkat urbanisasi yang lebih tinggi dibanding negara maju,

SITUASI GLOBAL to NEW TONWS DEVELOPMENT
Penanaman modal terhadap pembangunan kawasan skala besar dan infrastruktur, fasilitas serta sarana penunjangnya. Industrialisasi di daerah pinggiran sehingga memberi peluang pasar pada kawasan kota-kota baru ini.Pasar yang dibuka, menyediakan banyak pencari kerja dan pencari hunian, dikawasan ini.
Kota-Kota baru harus berkompetisi, untuk menangkap dan memenuhi kebutuhan pasar, hingga dalam kompetisi global

Teori "*Urban Fringe Area*", menunjukkan bahwa di antara daerah perkotaan, daerah pedesaan, dan daerah pinggiran kota, ternyata daerah pinggiran kota memberikan peluang besar untuk usaha-usaha produktif maupun peluang paling menyenangkan bertempat tinggal. Sedangkan teori Turner menunjukkan Mobilitas Tempat Tinggal, bahwa pilihan bertempat tinggal ditentukan oleh: *bridgeheads, consolidators, status seekers.*

Dalam Teori Kekuatan Dinamis, ditunjukkan kekuatan-kekuatan inilah yang mengakibatkan terjadinya densifikasi permukiman di daerah pinggiran kota. Kekuatan sentrifugal yaitu kekuatan yang menyebabkan berpindahnya penduduk dan fungsi-fungsi kekotaan dari bagian dalam ke arah luar suatu kota. Kekuatan sentripetal yaitu kekuatan-kekuatan yang menyebabkan berpindahnya penduduk dan fungsi-fungsi kekotaan dari satu tempat ke tempat lain pada zona yang berjaraksama terhadap pusat. Kekuatan ini dapat terjadi karena adanya perubahan struktur keluarga misal

Teori Mobilitas Hunian "*Residential Mobility Theory*", mengatakan bahwa mobilitas rumah tangga di dalam wilayah perkotaan, menggambarkan luar kota atau mobilitas hunian, adalah format yang utama tentang pergerakan populasi di dunia yang dikembangkan. Di Amerika Serikat dan Britania Raya, sebagai contoh, dua ketiga dari semua pergerakan terdapat di dalam kota. Jumlah pergerakan adalah pantas dipertimbangkan. Sekitar 10 % dari Rumah tangga di Britania dan 20 % dari Rumah tangga Amerika Utara yang pindah, dalam setiap pegerakkan masing-masing dalam 1 tahun.Tiga lingkup minat; mobilitas orang-orang (hunian), suatu pertimbangan dari hubungan antar mobilitas hunian dan struktur kota dan suatu pengujian dari aspek perilaku dari keputusan untuk pindah.

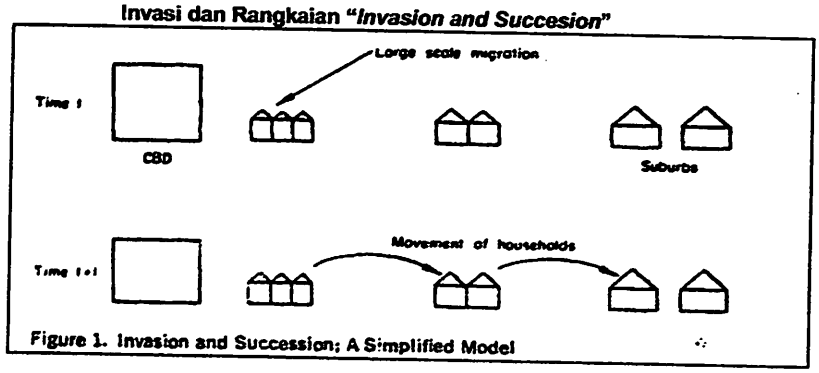
Apabila dilakukan penelititan yang lebih mendalam mengenai mobilitas baik mobilitas permanen (primer) maupun mobilitas temporer (sekuler), dimana mobilitas hunian adalah bagian dari mobilitas permanan, dan pergerakan komuter

adalah bagian dari mobilitas sekuler, tentunya angka-angka pergerakan di Jabotabek dapat menjadi menarik, untuk dicari alasannya.

Berikut adalah bagaiman pergerakan digambarkan sebagai invasi dari kaum migrn baru, yang mengikuti rangkaian rantai dari pendatang sebelumnya, untuk menempati kawasan kota, yang telah ditinggalkan oleh pendulunya.

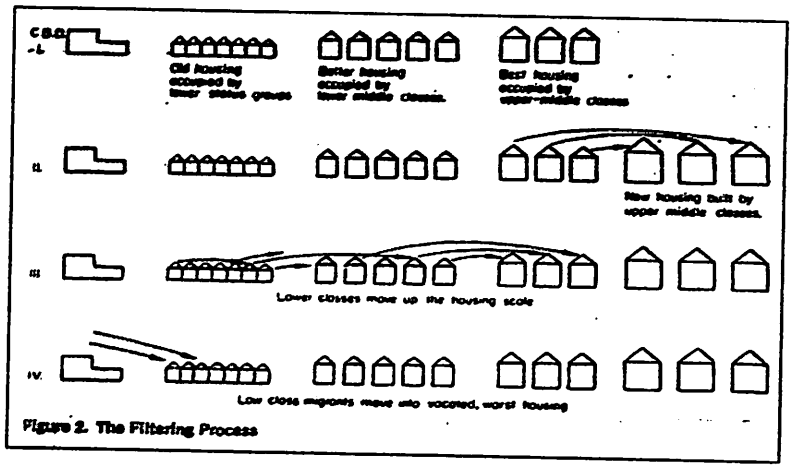
Gambar 4.2.

Invasi dan Rangkaian "*Invasion and Succesion*"



Gambar berikut, adalah menunjukkan bagaimana sebuah mobilitas dan pergerakan mempunyai proses penyaringan tersendiri terhadap kelas-kelas masyarakat dengan status sosialnya yang berbeda, yang menyebabkan proses dan tahapan mobilitas ini, sebuah alur cerita berkenaan mengenai Megaurban Jabotabek dalam kaitannya mengenai pilihan mobilitas hunian, juga turur disajikan didalam Lampiran Fenomena Hunian Metropolitan.

Gambar 4.3. Penyaringan "*Filtering*"



Meskipun di dalam penelitian ini tidak diulas banyak mengenai tahapan model siklus hidup di Jakarta dan Jaboatbek, namun secara deskriptif, telah

disampaikan mengenai golongan umur yang dominan dan jenis kelamin apa yang menduduki pusat kota, serta bagaimana kondisi-kondisi menentukan orang-orang dalam tahapan umur tertentu harus berberak ke kota.

Model Siklus Hidup "*The Life-Cycle Model*"

Housing Needs Associated with Different Stages of the Life Cycle

Stage in *Life Cycle.*	***Housing Needs*** *Aspirations*
I Pre-child stage	Relatively cheap, central city apartment
2 Child-bearing	Renting of single family dwelling close to apart-- ment zone
3 Child-rearing	Ownership of relatively new suburban home
4 Child-launching	Same areas as (3) or perhaps move to higher status area
S Post-child	Marked by residential stability
6 Later life	Institution/apartment/live with children

4.3.1. Parameter Ekonomi

Dalam analisa yang dilakukan dilihat bahwa, di dalam parameter ekonomi variabel utama yang mempengaruhi terjadinya fenomena demografis ini, membentuk suatu vairabel baru, atau pengaruh tidak langsung, berupa distribusi lapangan dan lokasi kerja yang cukup tinggi di kawasan kota dan pilihan untuk tetap bekerja disana, karena belum ditemukannya peluang dan kesempatan kerja di kawasan pinggiran atau wilayah belakang.

Distribusi Lokasi Kerja dibentuk oleh :

a. Penanaman modal (distribusi lokasi, pilihan jenis investasi)
b. Persebaran kawasan perdagangan dan jasa
c. Pertumbuhan destinasi pariwisata

4.3.2. Parameter Hunian

Di Amerika Serikat, menurutnya perkembangan kota yang menyebar yang disebut suburbanisasi itu merupakan permasalahan serius masyarakat saat ini. Dan ini akan menjadi persoalan lebih serius untuk Indonesia dimana dana pemerintah lokal untuk pengelolaan kota yang jauh lebih sedikit di bandingkan kota-kota Amerika. Pusat-pusat kota yang padat dan penuh kehidupan yang heterogen telah ditinggalkan. Dampak buruk pertumbuhan kota melebar ala Amerika Serikat yang sekarang terulang di Jabotabek dan kota besar Indonesia lainnya telah banyak dibicarakan baik dari segi rusaknya ruang kota, segregasi

sosial, mahalnya infrastruktur, spekulasi tanah, pemborosan energi maupun kerusakan lingkungan yang luar biasa[1].

Di lain pihak, kecenderungan menyebar (sprawling) dengan segala permasalahannya ini terus berlangsung dan melanda hampir semua kota besar kita. Yang mengkhawatirkan, banyak masyarakat luas, termasuk sebagian arsitek, perencana kota, birokrat, dan pengembang yang menganggap pengembangan jenis ini merupakan satu-satunya pilihan. Saat ini kota-kota di Amerika Serikat, yang terinspirasi kota-kota Eropa yang padat, dengan susah payah tengah berupaya mengendalikan pertumbuhan menyebar itu dengan menerapkan berbagai perangkat pengendali pembangunan dan berbagai bentuk insentif dan disinsentif. Saat ini mereka berusaha menawarkan pengembangan yang lebih kompak berdasarkan pada integrasi tata guna lahan, infrastruktur, sistem transportasi dan ruang terbuka. Mereka menyebutnya smart growth. Ini menyiratkan pertumbuhan kota tidak bisa ditahan, yang penting bagaimana pertumbuhan itu dikendalikan dengan cerdas.

Salah satu usaha yang sedang gencar dilakukan untuk mengatasi persoalan ini adalah menawarkan bentuk perumahan yang lebih kompak dan dan kepadatan lebih tinggi yang biasanya didukung oleh sarana transportasi publik yang baik. Kenapa perumahan ? Karena perumahan merupakan komponen terbesar sebuah kota, sehingga pengendalian pada perumahan akan secara signifikan mempengaruhi kualitas ruang dan kualitas suatu komunitas kota.

Dalam analisa yang dilakukan, ditunjukkan bahwa beberapa variabel tunggal dari parameter hunian , memberi pilihan dan alternatif, serta alasan orang untuk melakukan mobilitas hunian,

a. Ketersediaan Tanah dan Bangunan
b. Bentuk Bangunan (Bentuk Hunian)
c. Pilihan Harga yang ditrawarkan

---

[1] Hunian kompak dan berkepadatan tinggi Alternatif yang Terlupakan ?. Kompas, Minggu 25 Februari 2001

Pilihan ini harus dipilih oleh 3 kelompok, yaitu Golongan yang baru datang di kota, Golongan yang sudah agak lama tinggal di perkotaan, dan Golongan yang sudah lama tinggal di daerah perkotaan

4.3.3. Parameter Sistem Transportasi

Parameter Sistem Transportasi menjelaskan bahwa menurunnya biaya komuter dan meningkatnya tingkat aksisibilitas, mengakibatkan dorongan terhadap suburbanisasi.Meningkatnya sistem tranportasi, memang mengendalikan primer (permanen) sekunder (temporer/ sekuler), didalam fenomena tersebut, meskipun kapasitas tidak dinilai, namun ditunjukkan bahwa peningkatn kinerja sistem transportasi dicapai melalui peningkatan jalan tol, pengembangan busway, peningkatan sistem per kereta apian (KRL), dan yang masih dalam tahap pengembangan adalah MRT's yang akan mengakomodasi masalh di Metropolitan.

Transportasi: Memfasilitasi Mobilitas dan Akses Perkembangan pusat kota Jakarta sebagai daerah komersial yang dibarengi dengan perkembangan Bogor, Tangerang, dan Bekasi sebagai tempat tinggal memberikan pengaruh yang sangat besar kepada sistem transportasi. Mudahnya akses ke dan dari daerah Botabek telah mendorong semakin menjamurnya keberadaan kawasan permukiman yang juga dilengkapi dengan sarana pendukung lainnya sehingga pada akhirnya berkembang menjadi kota-kota satelit.

	1990	2015	P-25	P/thn
Penduduk (juta)				
- Jakarta	8.2	12.1	+ 49.6	1.55
- Botabek	8.9	20.1	+126.6	3.32
- Total	17,1	32,2	+ 88,3	2,56
Jml trip/hari (juta)				
- internal Jakarta	7.8	17.8	+127,2	3.34
- Jakarta-Botabek	1.8	5.8	+213.8	4.68
- Total	9,6	23,6	+143,7	3,63
Jml trip angkutan umum/hari (juta)				
- internal Jakarta	3,8	10,4	+171,7	4,08
- Jakarta-Botabek	1,2	3.5	+180,6	4,21
- Total	5,0	13,9	+173,8	4,11
Jml trip angkutan pribadi/hari (juta)				
- internal Jakarta	4.0	7.3	+84.4	2.48
- Jakarta-Botabek	0.6	2.3	+281.5	5.50
- Total	4,6	9,6	+110,5	3,02
Modal split (% angkt. umum)				
- internal Jakarta	49.1	58.7		
- Jakarta-Botabek	67.1	60.0		
- Total	52.5	59.0		

Tabel 4.1. JUMLAH PERJALANAN JAKARTA – BOTABEK

Penyebaran pembangunan perkotaan (*urban sprawl*) ini berdampak terhadap perkembangan jumlah penduduk yang melakukan pergerakan setiap harinya. Diperkirakan sekitar 30 persen dari penduduk Jakarta pada jam kerja adalah mereka yang bertempat tinggal di wilayah Bogor, Tangerang, dan Bekasi, sehingga dapat dibayangkan tingginya kebutuhan dan permintaan akan sarana transportasi. Pembangunan jalan raya yang cukup intensif ternyata masih jauh tertinggal dibandingkan dengan laju perkembangan populasi kendaraan bermotor sebagai salah satu sarana pendukung mobilitas, sehingga semakin hari tingkat kemacetan semakin tinggi dan semakin menyebar di wilayah Jabotabek.

Pada awal 1980an, sebagai prasarana penghubung dalam kota, jalan arteri mulai difungsikan, sementara jalan arteri penghubung Pusat-Selatan diperlebar. Kepadatan lalu-lintas mulai terasa di jalur-jalur jalan utama. Pengembangan jalan tol bebas hambatan dimulai dengan pembangunan jalan tol arah Selatan yang menghubungkan Jakarta dengan Bogor dan Ciawi (Jagorawi). Prasarana kereta api (*commuting railway*) listrik (KRL) Jakarta-Bogor mulai beroperasi pada awal 1980an ini. Pada pertengahan 1980an, dua arteri Pusat-Selatan diperlebar. Entah yang mana yang lebih dulu, pelebaran jalan dan kemacetan di jalan-jalan arteri tersebut, kepadatan lalu lintas sangat sering terjadi di arteriarteri utama. Jalan Tol arah Barat (Merak) mulai difungsikan. Jalur rel kereta ganda (*dual-track*) untuk KRL Jakarta-Bogor juga sudah mulai difungsikan.

Pada awal 1990an, Arteri Timur-Barat mulai difungsikan, sementara pembangunan "fly-over" di beberapa pusat kemacetan telah membantu mengatasi kemacetan di beberapa persimpangan utama. Jalan tol arah Timur (Cikampek) mulai dioperasikan. Beberapa stasiun KRL di wilayah suburban diperbaiki dan direnovasi. Pada pertengahan 1990an, jaringan tol penunjang dalam kota mulai difungsikan untuk menghubungkan tol Barat dan Timur. Jalan tol penunjang ke arah selatan juga mulai difungsikan. Tetapi, kemacetan terjadi di pusat kota dan menyebar ke arteri-arteri utama penghubung Jakarta dengan wilayah-wilayah Bogor, Tangerang, dan Bekasi. Di bawah ini adalah ringkasan perkembangan prasarana transportasi di wilayah Jabotabek.

Antara tahun 1985 dan 1993, jumlah mereka yang pulang-pergi antara Jakarta dan wilayah sekitarnya (*commuters*) meningkat empat kali lipat, dari 68 ribu menjadi 280 ribu. Tiap tahunnya, rata-rata peningkatannya adalah 22 persen. Dengan mengasumsikan tiadanya perbaikan, kebutuhan mobilitas di Jakarta yang dilayani oleh mobil pribadi diperkirakan akan bertambah sekitar 56 persen pada tahun 2010, meningkat dari sekitar 50 persen pada tahun 1995.

Meningkatnya kebutuhan atas mobilitas ini memang menuntut kemusykilan jumlah investasi untuk prasarana jalan. Benar bahwa dari segi kuantitas dan kualitas jalan-jalan di Jakarta masih ketinggalan dibandingkan dengan kota-kota lain di dunia. Jakarta hanya memiliki 0,5 meter jalan untuk tiap warganya, dibandingkan dengan Bangkok yang 0,6 meter per warga, atau Kuala Lumpur yang 1,5 meter per warga. Kota-kota utama di Eropa dan Amerika rata-rata memiliki panjang jalan 2,4 meter dan 2,5 meter per warga.

Total panjang jalan di Jakarta meningkat rata-rata hingga 6 persen per tahun, tetapi jumlah kendaraan justru bertambah dengan kecepatan 9 persen per tahun antara 1989 dan 1994. Jumlah ini belum termasuk jumlah sepeda motor. Seperti mengisi sumur tanpa dasar, pertambahan kapasitas jalan raya tidak pernah bisa memenuhi pertambahan kendaraan yang justru lebih cepat lagi. Tidak heran kemacetan semakin lama semakin tidak tertahankan lagi.

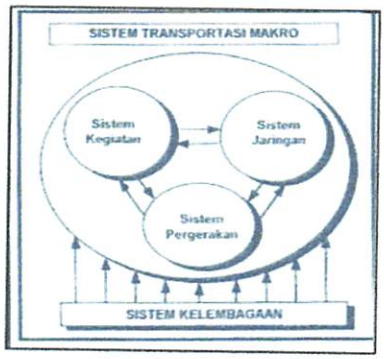
Tabel 4.4. Estimasi Rata-Rata Harian Perjalanan dan Waktu Puncak Perjalanan

Estimated Average Daily Trip and Peak Period Trip					
Year		Scenario I		Scenario II	
		ADT	Peak	ADT	Peak
1995	Regional Road	6898	862	6898	862
	Toll Road	2008	281	2008	281
2000	Regional Road	20480	2560	40922	5115
	Toll Road	5860	733	11772	1471
2005	Regional Road	40899	5112	85426	10678
	Toll Road	11620	1453	24251	3031
2010	Regional Road	66513	8314	117240	14656
	Toll Road	18938	2367	32965	4121
2015	Regional Road	111958	13995	203987	25496
	Toll Road	30359	3795	51041	6380

Pengadaan sarana transportasi umum yang diharapkan dapat mengakomodasi mobilitas suburban maupun intra-urban ternyata sangat jauh dari mencukupi, baik ditinjau dari segi jumlah maupun kualitasnya. Keberadaan sarana transportasi umum ini semakin terpuruk dengan tidak berdayanya aparat yang

berwenang untuk melawan "mafia" yang ada dalam bisnis transportasi umum yang ada. Sebagai gambaran, jumlah trayek yang seharusnya terlayani karena telah adanya perusahaan/operator yang memiliki serta bertanggungjawab atas pelayanan transportasi umum di trayek tersebut. Tetapi pada kenyataannya di lapangan tidaklah demikian, trayek-trayek tersebut tidaklah dijalankan sementara operator lain pun tidak dapat beroperasi untuk melayani trayek yang sama. Data dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) menyebutkan bahwa terdapat 9 rute/trayek bus PATAS-AC yang tidak terlayani, 23 trayek PATAS dan 57 trayek bus reguler. Sementara jumlah kendaraan yang diperlukan adalah 180 bus untuk PATAS-AC, 330 bus untuk PATAS dan 855 bus untuk bus reguler.

Berdasarkan data tersebut di atas dan dengan asumsi bahwa tiap kendaraan memiliki kapasitas angkut 60 orang untuk tiap perjalanan dengan 10 perjalanan per hari, maka dapat dihitung jumlah masyarakat pengguna jasa angkutan umum yang tidak terakomodasi. Perhitungan ini hanya didasarkan atas jumlah trayek yang tidak terlayani oleh kendaraan bus besar, jika mempertimbangkan hal yang sama dengan kendaraan bus sedang dan kecil (angkutan kota) serta kualitas pelayanan trayek yang terlayani maka jumlah masyarakat pengguna yang terabaikan menjadi lebih tinggi lagi. Angkutan masal yang digunakan sebagian besar pelaku perjalanan di kota ini, baik angkutan jalan raya (bus) maupun angkutan jalan rel (Kereta Rel Listrik, KRL), kondisinya sangat menyedihkan. Sebagiannya disebabkan karena kebijakan pemerintah yang salah, 90 persen dari kebutuhan akan mobilitas di Jakarta dipenuhi oleh transportasi jalan raya, hanya 10 persen yang dipenuhi oleh KRL. Pada jam-jam sibuk, pemandangan penumpang yang bergantungan di pintu bus karena tak ada tempat lagi untuk berdiri berjejalan di dalam bus, menjadi hal yang biasa di ruas-ruas jalan Jakarta. Keadaan yang jauh lebih buruk dialami penumpang KRL Jabotabek lintas tengah (Bogor –Jakarta). Kepadatan luar biasa terjadi pada jam sibuk pagi (06:30 – 8:00) dan jam sibuk sore yang lebih panjang (16:30 – 20:15). Faktor pembebanan lebih dari 250 persen pada jam-jam sibuk tersebut tentu saja menimbulkan penderitaan bagi pengguna jasa angkutan masal ini.



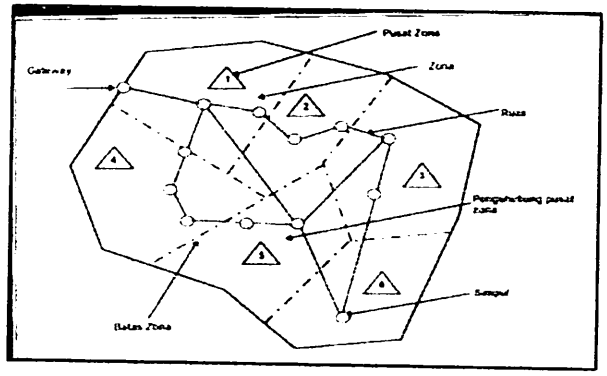
Gambar 4. 4. Sistem Transportasi Makro

Setelah melihat tingginya intensitas yang diciptakan oleh sistem kegiatan, dimana sistem jaringan tidak dalam mengakomodasi sistem pergerakan yang ditumbuhkan. Makam menjadi pilihan untuk meningkatkan kapasitas dan intensitas kota-kota yang telah ada saat ini secara intensif dengan "high density" untuk mendukung "public mass transport" (saum) atau mengembangan kota-kota besar secara ekstensif yang akhirnya menjadi metropolitan dan megapolitan, kemudian "new town" adalah bagian dari pengembangan tersebut, yang mengancam perkotaan karena adanya pemekaran kota tanpa diikuti ketersediaan dan kemampuan dalam memenuhi kebutuhan pelayanan dan kegiatan kerja unsaha baik dalam lingkup makro maupun mikro, sehingga beresiko terhadap keterpaduan pengembangan wilayah regionalnya dan menjadi beban kota Induk.

Konsep dari *Mass Rapid Transport Syste,* memiliki terminologi yang terpisah dari hal mendasar yang penting seperti biaya, kapasitas dan teknologi, hal-hal lain yang digunakan untuk menggambarkan sistem MRT antara lain yaitu jarak antara halte, luas jalur khusus, pedomanpedoman operasional dan sistem panduan. Empat bentuk umum *Mass Rapid Transit*: *Bus Rapid Transit*, Metro, Kereta Komuter dan *Light Rail Transit.* Keistimewaan Utama MRT ; Kecepatan dan Kapasitas Penumpang, Integrasi dengan moda lain dan dalam pengunaan lahan, Tingkat Pelayanan. Dipilihnya sistem BRT, busway, adalah langka awal, dari pengembangan MRT's di Jakarta, yang kemudian diikuti dengan pengembangan Subway dan perencanaan sistem MRT yang lain.

Dimana pada akhirnya MRT's akan menjadi alat atau infrastruktur bagi peningkatan kinerja sistem koneksi gateway antar pusat-pusat zona. KRL yang

akan meningkatkan jalur ganda Serpong – Tanah Abang ini, merupakan cikal bakjal bagi jaringan rel bagi pusa-pusat zona yang lain.



Gambar 4.5. Sistem Koneksi Gateway-Zona

Kota-kota berkembang tengah mengalami lalu lintas yang sangat cepat memburuk dan kondisi lingkungan yang terkait. Sebagai langkah awal, diperlukan komitmen politis untuk memberikan prioritas terhadap moda transportasi yang efisien (berkendara, berjalan kaki, bersepeda). Pengalaman di kota-kota maju menunjukkan bahwa sistem MRT cenderung berdampak kecil terhadap pola penggunaan lahan. Ini yang menuntun banyak ahli untuk merekomendasikan bahwa sistem MRT "yang adaptif" dapat digunakan, dan bukannya mencoba untuk mempengaruhi pola penggunaan lahan, melainkan daripada mengadaptasi pola penggunaan lahan yang sudah ada (contoh: Cervero, 1998). Namun demikian, di banyak kota-kota berkembang sepertinya pengaruh MRT terhadap penggunaan lahan semakin meningkat, karena kota-kota seperti itu seringkali menjalankan ekspansi ruang dengan pesat. Kecenderungan saat ini – misalnya masyarakat yang berkendara menuju gerbang dan komplek perumahan bertaman hijau di banyak kota di Asia Tenggara - seringkali menyukai bentuk kota yang tergantung pada mobil, namun sistem MRT berkualitas dapat membantu menghalangi kecenderungan semacam itu dengan cara mempertahankan pertumbuhan di sepanjang koridor utama dan di pusat-pusat kota..

Secara teoritis kota-kota sebaiknya mengikuti pendekatan "berimbang", menggunakan sistem MRT "komplementer" sesuai dengan keadaan setempat, pada prakteknya di kota-kota berkembang sekali sistem MRT dikembangkan, banyak pihak cenderung menjadi akrab dengan sistem tersebut, sementara jenis

angkutan lain diabaikan. Kota-kota berkembang sering kekurangan kapasitas institusional untuk mengembangkan sistem ganda secara simultan. Ini terjadi di hampir semua kota-kota berkembang yang saat ini telah menjalankan sistem berbasis kereta, termasuk contohnya Kuala Lumpur, Bangkok, Kairo, Buenos Aires dan Manila. Di semua kota ini, angkutan bus sudah diabaikan.

4.3.4. Parameter Populasi

Jumlah migran risen ke dan dari DKI Jakarta dalam kurun 1990-1995 mencapai 594.542 migran masuk, dan 823.045 migran keluar. Bila dilihat proporsinya terhadap jumlah penduduk DKI secara keseluruhan pada tahun 1995, yaitu 9.112.652 jiwa, proporsi migran masuk mencapai 6,52 persen, dan proporsi migran keluar 9,03 persen.Angka itu relatif tinggi, misalnya dibandingkan dengan proporsi migran masuk dan keluar di Propinsi Sulawesi Utara terhadap jumlah penduduk totalnya yang hanya mencapai masing-masing 0,82 persen dan 1,81 persen saja. Dengan kata lain angka ini juga mengindikasikan betapa tingginya tingkat mobilitas penduduk DKI Jakarta.Angka migrasi seperti di atas menunjukkan bahwa di DKI Jakarta saat ini lebih banyak mi-grasi keluar daripada yang masuk, dengan selisih (migrasi neto) lebih dari minus 228.000 orang. Pola yang sama ditunjukkan data Sensus Penduduk 1990, selisihnya lebih dari minus 160.000 orang[2].

Artinya, dalam dasawarsa terakhir ini aliran penduduk ke luar DKI makin membesar dibandingkan dengan aliran masuk, sehingga tidak mengherankan bila laju kenaikan penduduk DKI Jakarta juga mengalami penurunan yang besar, dari 3,09 persen per tahun pada kurun 1980-1990 menjadi hanya 2,06 persen per tahun pada kurun 1990-1995 (BPS, 1997). Menurut data Sensus Penduduk 1980 DKI Jakarta memiliki selisih (migrasi neto) positif hampir 84.000 orang.Namun perpindahan penduduk dari DKI Jakarta dalam jumlah besar menuju ke kabupaten-kabupaten di sekitar DKI Jakarta sendiri, yaitu Botabek (Bogor-Tangerang-Be-kasi). Secara keseluruhan, daerah tujuan para migran dari DKI

---

[2] Tommy Firman - dosen ITB Bandung. Sumber : Kompas, Rabu, 4 Februari 1998. Staf pengajar pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota ITB, Bandung.

sangat didominasi oleh Jawa Barat (65,7 persen), yang memang sebagian besar menuju kabupaten-kabupaten tersebut, karena tersedianya permukiman di wilayah tepi Kota Jakarta serta lapangan kerja yang tersedia di wilayah tersebut, khususnya industri yang ber-kembang dengan pesat pada akhir-akhir ini.

Tidak mengherankan bila laju pertambahan penduduk di Ka-bupaten Bogor, Tangerang dan Bekasi sangat tinggi, masing-masing 3,40 persen, 5,7 persen dan 5,55 persen per tahun selama kurun 1990-1995.Daerah asal para migran yang datang ke DKI Jakarta adalah propinsi-propinsi di Jawa, yaitu Jawa Tengah (34,1 persen); Jawa Barat (31,0 persen); dan Jawa Timur (10,0 persen). Dengan demikian baik daerah asal maupun tujuan para migran yang menuju dan keluar DKI Jakarta masih sangat didominasi oleh propinsi-propinsi yang berada di Pulau Jawa, seperti juga ditunjukkan oleh data hasil Sensus Penduduk 1990 (Firman, 1994). Artinya, selama satu dasawarsa terakhir ini tidak ada perubahan mendasar dalam pola migrasi ke dan dari DKI Jakarta secara geografis (spasial), yakni masih bersifat "Pulau Jawa sentris."

Terlihat pula, pada kategori migran masuk jumlah perempuan melebihi jumlah laki-laki, dan sebagian besar dari migran perempuan tersebut bekerja pada sektor jasa. Sementara itu pada kategori migran keluar, jumlah laki-laki lebih banyak, dan sebagian besar dari mereka selanjutnya bekerja pada sektor jasa, namun baik jumlah mau-pun persentase migran laki-laki lebih dominan.

Pada dasawarsa terakhir ini di DKI Jakarta jumlah migran yang keluar lebih besar dibandingkan dengan migran masuk. Namun sebagian besar migran keluar menuju wilayah tepi Metropolitan Jabotabek, karena tertarik oleh permukiman-permukiman baru yang dibangun di wilayah tepi tersebut serta kesempatan kerja yang ada khususnya dalam sektor industri.

Dengan kata lain, pusat kota DKI Jakarta mulai mengalami perlambatan dalam kenaikan jumlah penduduk, namun wilayah tepinya mengalami kenaikan jumlah penduduk yang tinggi. Begitu pula kemungkinan besar para migran yang keluar menuju Botabek tersebut hanya tempat tinggalnya saja yang pindah, sedangkan pekerjaannya masih tetap di DKI Jakarta. Mereka berubah statusnya dari penduduk DKI Jakarta menjadi pelaju (commuters) ke DKI Ja-karta.

Sementara itu dapat dicatat bahwa pada migran masuk jumlah perempuan lebih besar dari jumlah laki-laki, sedangkan pada kategori migrasi keluar bersifat sebaliknya. Begitu pula pada migran masuk jenis-jenis pekerjaan yang sangat menonjol adalah jasa, dan ternyata dalam sektor tersebut proporsi tenaga kerja perempuan lebih besar ketimbang tenaga kerja laki-laki. Hal ini mengindikasikan bahwa DKI Jakarta tampaknya lebih banyak menawarkan jenis-jenis pekerjaan yang cocok untuk tenaga kerja perempuan.

Secara keseluruhan fenomena migrasi ke dan dari DKI Jakarta yang digambarkan di atas pada dasarnya mencerminkan restrukturisasi Metropolitan Jabotabek, baik secara fisik, maupun kegiatan ekonominya. Pusat kota mengalami pergeseran dari lokasi kegiatan manufaktur dan permukiman menjadi tempat kegiatan jasa dan perdagangan, seperti keuangan, perkantoran, perbelanjaan, perhotelan dan sebagainya, sedangkan permukiman dan kegiatan industri bergeser ke wilayah tepi kota (Botabek).

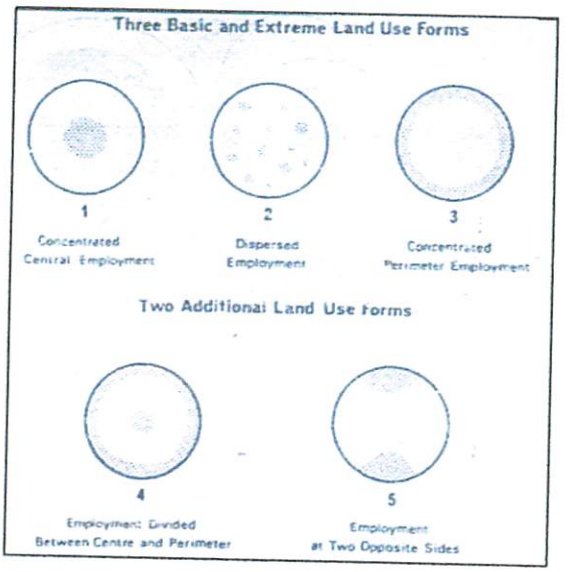
Hubungan wilayah pusat kota dengan tepi kota semakin intensif, antara lain dicerminkan dengan perkembangan jumlah penglaju dari Botabek ke DKI Jakarta. Meningkatnya permintaan akan tenaga kerja perempuan juga mencerminkan perkembangan DKI Jakarta dari kota dengan basis perekonomian industri menjadi kota dengan basis perekonomian pada jasa dan perdagangan.

4.3.5. Parameter Struktur

Parameter Struktur, kota secara dominan dibentuk oleh intensifikasi pemanfataan lahan di kawasan pusat kota, pembangunan wilayah koridor penyyangga linner dan outer ring road), serta berkembangnya kota-kota baru di wilayah belakang (suburban), dua hal terakhir menyebabkan pertumbuhan fisik kota yang tidak dapat dihindari.

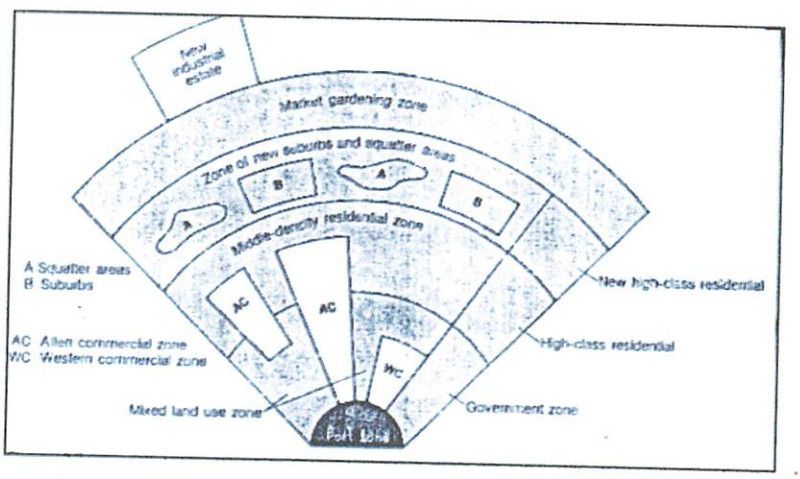
Namun selain karena perubahan guna lahan, perubahan aktivitas dan distribusi pekerjaan (tenaga kerja) secara tidak langsung juga merupakan, hubungan yang menarik yang menciptakan pemusatan pada pusat, penyebaran, pemusatan pada wilayah pinggiran, pemisahan pda pusat dan pinggiran dan pemisahan yang bertolak belakang. Kota Jakarta, pada saat ini masih pada kondisi

ke, diharapkan secara perlahan masuk pada kondisi no 4, meski harus melalui kondisi no 3.



Gambar 4.6. Three Basic Land Use Forms

Gambar berikut, menjelaskan, bahwa kawasan industri baru akan berlokasi di kawasan luar jauh dari pusat zona (kota), dan kawasan suburban baru (kota-kota baru) terbentuk untuk memenuhi permintaan hunian masyarakat kelas menengah atas. Sedangkan kawasan komersial investasi asing akan menyerang kawasan kota, yang mendekati pusat CBD, sedangkan komersial lokal akan tersebar di pinggiran kota.

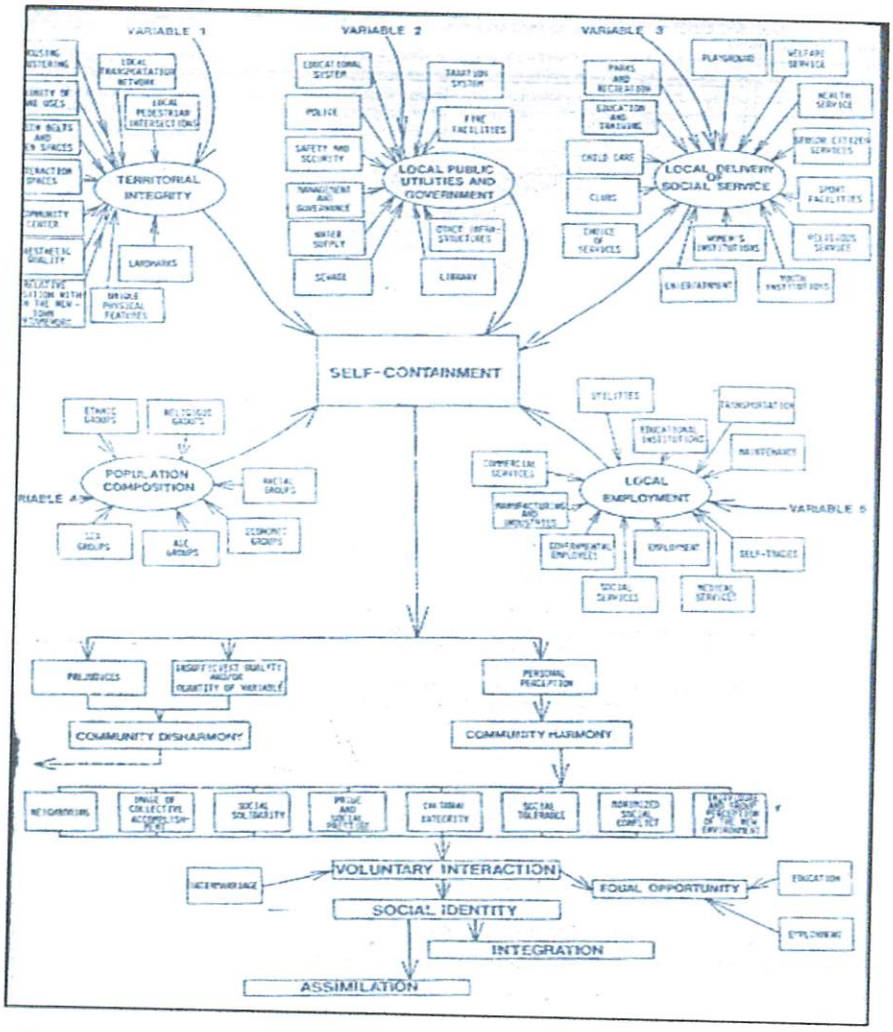


Gambar 4.7. "generalized model of urban land use in asia"

4.4. Analisa Kota Baru di Jabotabek

Kota-kota baru yang dibangun di sekitar Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek) jelas terkait dengan sistem urban yang ada, terutama Jakarta atau Tangerang. Hidup kota-kota baru itu masih bergantung pada Jakarta atau Tangerang.Basis ekonomi yang dikembangkan pun pada umumnya masih bersifat lokal, belum berorientasi ekspor. Sehingga, kota-kota tersebut lebih bersifat *spending money* dan belum menjadi *earning money* . Artinya, penduduk kota mencari uang di Jakarta dan membelanjakan- nya di sekitar tempat tinggal mereka. Dengan demikian kota-kota itu lebih pantas disebut sebagai "kota tempat tidur-nya Jakarta. TransportasiKenyataan tersebut membuat tujuan awal pendirian kota-kota baru, seperti mengurangi beban Jakarta, belum sepenuhnya tercapai. Keberadaan kota-kota baru belum banyak bisa mengurangi beban kota Jakarta, malah sebaliknya menjadi beban bagi Jakarta. Dalam pandangan Danisworo, ada dua macam beban yang menimpa Jakarta, yakni beban fisik dan beban adminstratif/fiskal. Beban fisik terutama disebabkan oleh sedikitnya dua juta pendatang siang hari (*commuters*) yang mencari makan di Ibukota. Banyak di antara mereka membawa kendaraannya sendiri dan kondisi ini jelas membebani secara fisik jaringan jalan di kota Jakarta. Akibatnya, kemacetan lalu lintas tak terhindari, polusi udara, dan kerusakan jalan. Meskipun masih banyak persoalan yang melingkupi kota-kota baru, dalam pandangan Danisworo, beberapa pengembang kota mandiri, seperti Bumi Serpong Damai (BSD) dan Lippo Karawaci, secara berangsur mulai mewujudkan hakekat kota mandiri. Dengan penghuni yang berpendidikan dan trampil, pengembang bisa menjalin kerja sama dengan investor untuk membangun industri dan berbagai kegiatan ekonomi di kawasan tersebut. Dalam beberapa referensi disebutkan, sebuah kota baru bisa disebut sebagai kota mandiri apabila sekitar 70 persen penghuninya beraktivitas di sana. Namun parameter itu sampai kini belum tercapai karena BSD yang disebut-sebut sebagai pelopor kota mandiri, baru 30 persen penghuninya yang beraktivitas di sana. Berkaitan dengan hal itu, Ignesjz Kemalawarta dari Persatuan Perusahaan Realestat Indonesia (REI) menyatakan keberadaan beberapa kota mandiri belum sepenuhnya mampu mengurangi beban Kota Jakarta. Hal itu terjadi karena

memang kota-kota yang dibangun sedang berproses untuk menjadi kota mandiri. BSD misalnya, dirancang menjadi kota mandiri dalam kurun waktu 25 tahun. Sekarang usianya baru 13 tahun dan krisis ekonomi yang melanda Indonesia membuat berbagai proyeksi menjadi *amburadul*. Sehingga wajar apabila sebagian besar penghuninya masih bergantung pada Jakarta. Meskipun demikian, lanjutnya, para pengembang terus berupaya mewujudkan kota mandiri melalui pembangunan lima komponen, yakni wisma, karya, suka, marga, dan penyempurna[3].



Gambar 4.8. BENTUK DAN PARAMETER DARI "*SELF CONTAINMENT NEW TOWN* "

Dalam bagian ini peneliti, mencoba melakukan penilaian terhadap beberapa pemngembangan kawasan skla besar atau kota baru, untuk melihat

---

[3] Kota Mandiri Belum Bebaskan Beban Jakarta. SUARA PEMBARUAN DAILY. 14/3/2003. Eknomo

sampai sejauh mana tingkat pertumbuhan setiap kawasan tersebut dibanding kawasan yang lain. Tingkat kemandirian setiap kawasan jenis dan besaran kegiatan mempengaruhi kondisi wilayah secara regional. Secara tidak langsung, keterkaitan ini akan memebntuk suatu kemandirian wilayah, dalam lingkup eksternal kota-kota baru tersebut. Karena memang nampaknya sulit untuk membuat kota – kota baru di Jabotabek tersebut mandiri 100%, karena banyaknya faktor yang tidak dapat dipenuhi.

Tingkat kemandirian dalam lingkup internal kota, akan menurunkan jumlah pergerakan ke kota induk sebagai kota metropolitan dan kemandirian yang melayani kegiatan ekonomi regional, akan meningkatkan jumlah pergerakan di dalam jabotabek. Tingkat kemandirian dan kondisi saling mengisi diantara kota-kota baru ini akan meningkatkan fenomena demografis yang berlangsung. Adapun penilaian yang dicoba dilakukan, terhadap kota-kota baru tersebut, adalah dengan menggabungkan beberapa parameter teoritis dan praktis dalam Pengembangan Kota Baru, meskipun, data tidak diperoleha secara mendetail, namun beberapa gambaran yang telah dijelaskan, dan lampiran data dapat membantu penilaian ini.

A. Menilai Kota-Kota Baru

1. Parameter Yang Digunakan Dalam Pengembangan Kota Baru

1. Membangun kota;
2. Membangun bisnis;
3. Membangun komunitas;

Meskipun tidak semua variabel yang ada digunakan dalam penilaian pengembangan kota-kota baru ini, namun untuk lebih mengnali parameter yang digunakan, maka penulis menyajikan selengkapnya. Karena selain kurangnya data dan informasi mengenai variabel-variabel tersebut, juga pada kondisi nyata, kota-kota baru ini masih belum ada yang mandiri, jadi penilaian ini hanya dilakukan untuk melihat peringkat tertingginya pada saat ini.

Skala Penilaian		Keterangan
Nilai	1	Tidak Ada
Nilai	2	Sedang diusahakan
Nilai	3	Ada : Sedikit : Intensitas Rendah ; kecil
Nilai	4	Ada : Sedang ; Intensitas Sedang ; sedang
Nilai	5	Ada : Banyak ; Intensitas Tinggi ; besar

Analisa Primer ; Membangun Kota

General

a. Ukuran Kota
b. Pemukiman
c. Jarak & waktu tempuh dari CBD Jkt.
d. Alternatif pencapaian
e. Sarana transportasi umum
f. Kedekatan Jarak - Tempat Kerja
g. Percampuran Guna Lahan-Multi Fungsi
h. Keberagaman transport publlik-perpindahan moda

Kriteria Layak Bagi Pengembangan

i. Restrukturisasi Hutang Pengembang
j. Nilai Saham
k. Perkembangan Perusahaan
l. Cadangan lahan yang menyatu, strategis

Membangun Fisik

a. Selesai membangun infrastruktur yang prima
b. Penyediaan fasilitas publik komersial utama
c. Pola penyediaan prasarana
d. Laju pembebasan dan pengembangan lahan
e. Rencana pembangunan rumah
f. Luas ijin lokasi
g. Laju pembangunan rumah
h. Kriteria lokasi perkotaan
i. Tingkat Kepadatan Kawasan

Keragaman Lingkup Properti

1. Real Estate
2. Industrial Estate
3. Town House
4. Apartemen
5. Hotel
6. Shopping Centre
7. Mall
8. Ritel Market
9. Trade Centre
10. Ruko / Rukan

Infrastruktur

a. Power Plant
b. Penandaan
c. Jalan
d. Bus Depot
e. Rail And Stasion
f. Water Pipes, Pump, Tower, Treatment\
g. Park
h. Automotive

Pendidikan

a. Sekolah
b. Pendidikan TInggi

Fasilitas Pelayanan Umum

a. Rumah Sakit
b. Kantor Polisi / Keamanan
c. Landasan Udara

Derajat Kemandirian

a. Keragaman penggunaan tanah
b. Keragaman komposisi masyarakat- pembagian kerja
c. Kemandirian kelembagaan pengelola
d. Ukuran pemukiman
e. Ketersedian kesempatan kerja (Kkk), persebaran (Pkk) dan macam jumlahnya. (Mkk)
f. Aliran investasi swasta (Ais) dan pemerintah dan persebarannya (Aip).
g. Manajemen Kota yang handal (Mk)
h. Kepadatan jaringan transportasi (KJTsp) dan modanya (MTsp).
i. Persebaran ruang ekonomi, sosial dan kegiatan budaya serta intensitasnya.(Prel) (Prsl)

Analisa Sekunder : Membangun dan Menyelenggarakan Bisnis / Usaha

General
- a. Ketersediaan Lapangan Kerja
- b. Jumlah Lapangan Kerja
- c. Prosentase Pekerja dari dalam
- d. Prosentase Pekerja dari luar
- e. Kapasitas dan Struktur ekonomi dasar yang berkembang

Keberagaman Peluang Kerja
- a. Kesempatan di sektor formal
- b. Kesempatan di sektor informal

Kegiatan Ekonomi Formal (Bisnis-Usaha)
- a. Perkantoran / Jasa
- b. Komersial
- c. Industri
- d. Keuangan dan Perbankan

Pengembangan
- a. Perkembangan harga tanah
- b. Tingkat hunian

Analisa Tersier : Membangun Komunitas

General
- a. Ketersediaan fasilitas pelayanan komunitas
- b. Kemudahan Akses ke fasilitas komunitas-pelayanan
- c. Kebersamaan dan komunitas dan jaringan sosial

Pelayanan Umum
- a. Kesehatan
- b. Pengangguran
- c. Kejahatan
- d. Pendidikan
- e. Oiah Raga dan Rekreasi
- f. Ibadah

Inovasi yang berkesinambungan
- a. Penghargaan – Standarisasi
- b. Tingkat Penggunan Media Informasi dan Teknologi
- c. Kampaye Gerakan Membaca
- d. Kampanye Anti Obat-obatan
- e. Pelatihan CPR
- f. Pengawasan Lingkungan
- g. Donor Darah
- h. Kontrol polusi
- i. Newspaper

Pengembangan Destinasi Pariwisata
- a. Iklan pariwisata
- b. Iklan Bisnis
- c. Keindahan Kota
- d. Perayaan Tahunan
- e. Seni dan Budaya

Populasi
- a. Keragaman
- b. Perubahan Komunitas

Tabel 4.7. Penilaian Kota-Kota Baru

PARAMETER	Bumi Serpong Damai	Bintaro Jaya	Lippo Karawaci	Cikarang Baru Jababeka	Lippo Cikarang
	1	5	2	4	3
	3	5	1	4	2
	1	5	2	4	3
	13,52%	7,79%	12,89%	11,88%	12,17%
PERINGKAT KEMANDIRIAN	1	5	2	4	3

Berikut adalah contoh penilaian kota-kota baru di Jabotabek[4]

Tabel 4.8. Peringkat Kota-Kota Baru di Jabotabek

No	Nama Kota	Analisa Makro	Analisa Mikro	Analisa Fasilitas	Prospek Pengembangan	Basis Ekonomi	Total Nilai
1	Bumi Serpong Damai	37	20	32	16	6	111
2	Cikarang Baru	33	22	26	10	7	98
3	Lippo Karawaci	33	22	32	8	2	97
4	Bintaro Jaya	31	22	20	16	5	94
5	Lippo Cikarang	29	22	32	4	5	92

BSD mendapat nilai tinggi hampir di semua aspek penilaian. Seperti untuk analisa makro, nilai BSD hanya jatuh pada kondisi jalan raya menuju lokasi. Jalan Raya Serpong, sebagai jalan utama (sekarang) masuk ke BSD, kondisinya banyak yang 1berlobang. Pada jam-jam tertentu di pagi dan sore hari macet terutama pada saat "waktu bubar" buruh. Nilai atas BSD pun jatuh pada kondisi keamanan. Meski beberapa kawasan perumahannya sudah didesain berkelompok (cluster), namun tingkat keamanannya masih rendah. Salah satunya adalah, bebas berkeliarannya kuli angkut yang meresahkan penghuni BSD, yang sampai-sampai berani berbuat keributan. BSD _ penduduk 60 ribu jiwa, hingga kini belum punya fasilitas kesehatan memadai. Jangankan sebuah rumah sakit-standar minimal memang untuk 90 ribu jiwa-puskesmas pun tidak ada. Hanya sebuah klinik dan 12 praktek dokter.

Sekalipun secara umum fasilitasnya masih kurang, Cikarang Baru (CB) mampu ke urutan ke dua lantaran awal pembangunan menggenjot pemasaran rumah-rumah sederhana, sehingga tingkat hunian rumahnya lumayan tinggi, 74%. Lalu, penduduknya yang bekerja di kawasan industri (KI) Jababeka sudah 80%. Jadi, antara perumahan dan KI sebagai basis ekonomi sudah saling mendukung untuk menggerakkan perekonomian di kawasan itu.

Lippo Karawaci (LK) berada di urutan ketiga. Sebetulnya dalam hal penyediaan fasilitas umum, kesehatan dan rekreasi, juga kualitas infrastruktur, LK jauh lebih unggul ketimbang CB. Kegiatan jasa sebagai economic base kota ini juga mulai "hidup", sekalipun ruang-ruang perkantoran, baik yang hi-rise building

---

[4] Pengembangan 14 Kota Baru Di Jabotabek Tidak Layak Dilanjutkan. Sumber: Panangian Simanungkalit & Assosiation, Oktober 1999. Jakarta, Suara Pembaruan

dan mid-rise, kebanyakan baru diisi Grup Lippo beserta anak-anak usahanya.Kelemahannya, keberadaan fasilitas yang serba mewah, dan infrastruktur kotanya yang termasuk hebat dibanding kota-kota lainnya, belum menarik banyak orang tinggal di LK. Tingkat huniannya baru 32%. Kekurangan lainnya adalah belum adanya fasilitas ibadah dan tempat pemakaman bagi penduduknya.

Bintaro Jaya berada di urutan keempat. Proyek yang dikembangkan PT Jaya Real Property ini mendapat nilai paling buruk untuk ketersediaan fasilitas. Memang kota ini sudah punya rumah sakit, dan mal, sayangnya fasilitas pendidikannya masih jauh dari mencukupi. Untuk sekolah setingkat SD saja, Bintaro Jaya hanya punya 2 unit. Padahal dengan jumlah penduduk sebanyak 75 ribu jiwa, kota ini setidaknya harus punya 47 unit. Juga fasilitas olah raga, masih jauh dari mencukupi. Fasilitas niaga skala lingkungan pun masih kurang. Buktinya, banyak rumah di jalan utama berubah menjadi tempat usaha. Nilai Bintaro Jaya atas faktor makro pun jatuh. "Kelebihan" kota ini hanya pada analisa prospek perkembangan. Tingkat huniannya yang di atas 80% dan perkembangan harga tanahnya yang rata-rata 25%.

Lippo Cikarang, peringkat terakhir harus diterima oleh Lippo Cikarang (LC). Betul, economic base kota ini yang berupa kegiatan industri, sudah tumbuh pesat. LC juga cukup unggul di dalam penyediaan fasilitas umum, olah raga dan rekreasi. Juga fasilitas niaga, pertokoan dan pusat perbelanjaan. Tapi, rumah-rumah yang dibangun baru terisi 35%. Sepertinya ada yang miss antara perumahan dan basis ekonomi yang dibangun. Padahal seharusnya keduanya saling mendukung. Fasilitas lainnya yang dirasa masih kurang adalah fasilitas kesehatan. Memang, dilihat dari jumlah penduduknya yang baru 15 ribu jiwa, LC belum perlu rumah sakit. Namun perlu diingat, kota ini berbasis kegiatan industri, yang tentunya fasilitas tersebut mestinya harus ada. Fasilitas kesehatan yang ada baru berupa klinik sebanyak 3 unit. Fasilitas ibadah pun masih jauh dari cukup.

BSD berada di urutan pertama. Cikarang Baru menguntit di belakangnya, menyalip Lippo Karawaci, Bintaro Jaya dan Lippo Cikarang. Apa keunggulan dan kekurangan dari proyek-proyek itu?

Meski negeri ini sudah punya ribuan kota, termasuk 10 proyek berskala luas di Jabotabek yang menyatakan diri sebagai kota baru, tapi belum ada standar baku bagaimana sebuah kawasan benar-benar dikatakan sebagai kota. Satu-satunya standar yang sudah ada adalah Petunjuk Perencanaan Kawasan Perumahan Kota keluaran Departemen Pekerjaan Umum tahun 1987. Oleh karena itu, Properti Indonesia juga menggunakan buku petunjuk itu dalam menilai proyek kota-kota baru kali ini.Petunjuk yang dimaksud dalam buku tersebut boleh dibilang lebih kepada standarisasi kebutuhan minimal fasilitas umum dan sosial perumahan perkotaan. Nah, standar-standar yang telah dibukukan itu kemudian dikomperasikan dengan data yang diperoleh dari masing-masing pengembang dan melihat langsung (survei) kondisi faktual di lapangan.Faktor analisa ini dibagi atas analisa makro, mikro, prospek, serta basis ekonomi (economic base). Pada analisa makro, penekanan lebih kepada faktor transportasi, seperti alternatif pencapaian dan waktu tempuh dari CBD Jakarta.

Karena didasarkan pada kondisi faktual, meski suatu proyek direncana untuk menjadi kota-kota baru yang mandiri, tapi sampai saat ini "ketergantungan" kota-kota baru tersebut terhadap kota induknya dalam hal ini Jakarta, masih sangat tinggi. Basis ekonominya, kecuali untuk proyek yang dibangun terpadu dengan kawasan industri, masih belum tumbuh secara baik. Penduduknya masih banyak yang bekerja di Jakarta, seperti BSD, Lippo Karawaci dan Bintaro Jaya. Atau justru sebaliknya, seperti Lippo Cikarang, meski basis ekonominya sudah tumbuh, tapi para pekerjanya rata-rata bertempat tinggal di luar proyek tersebut.Kemudian untuk analisa fasilitas dan infrastruktur, penilaian lebih didasarkan pada ketersediaan saja. Jenisnya pun disesuaikan dengan kondisi di lapangan, dan "menghilangkan" penilaian atas fasilitas yang sangat kecil, misalnya warung. Pertimbangannya, karena dilihat dari sejarahnya, kota-kota baru ini berencana akan menyediakan fasilitas dan infrastruktur yang kualitasnya lebih tinggi daripada standar.

Fasilitas niaga lingkungan semestinya terletak pada sebuah pusat lingkungan (community center), bukan hasil dari pengalih-fungsian rumah. Untuk menilai fasilitas, idealnya memang tidak cuma melihat jumlahnya saja, tapi juga

dari besaran atau luasan unit dari fasilitas yang bersangkutan. Jadi, misalnya, dilihat dari jumlahnya sebuah fasilitas bisa saja dikatakan kurang. Tetapi apabila dari segi ukuran luas mencukupi, maka fasilitas tersebut bisa dinilai cukup. Untuk penilaian kali ini, Properti Indonesia terpaksa mengabaikan ukuran-ukuran ideal, karena keterbatasan data. Seperti telah dipaparkan dalam artikel sebelumnya (baca; Menilai Kota-Kota Baru), proyek-proyek kota baru yang dinilai hanyalah proyek skala luas yang telah mengalokasikan lahannya sebagai basis ekonomi dan sekarang telah menunjukkan progresifitasnya. Ada lima proyek yang masuk kategori itu; Bumi Serpong Damai (BSD), Lippo Karawaci, Bintaro Jaya, Lippo Cikarang dan Cikarang Baru. Nah, dari pertimbangan-pertimbangan yang telah diuraikan di atas, peringkat pertama kota baru diduduki oleh BSD.

Selengkapnya lihat Tabel.BSD mendapat nilai tinggi hampir di semua aspek penilaian. Seperti untuk analisa makro, nilai BSD hanya jatuh pada kondisi jalan raya menuju lokasi. Jalan Raya Serpong, sebagai jalan utama (sekarang) masuk ke BSD, kondisinya banyak yang berlobang. Pada jam-jam tertentu di pagi dan sore hari macet terutama pada saat "waktu bubar" buruh.Nilai atas BSD pun jatuh pada kondisi keamanan. Meski beberapa kawasan perumahannya sudah didesain berkelompok (cluster), namun tingkat keamanannya masih rendah. Salah satunya adalah, bebas berkeliarannya kuli angkut yang meresahkan penghuni BSD, yang sampai-sampai berani berbuat keributan. BSD yang sudah mempunyai penduduk 60 ribu jiwa, hingga kini belum punya fasilitas kesehatan yang memadai. Jangankan sebuah rumah sakit-standar minimal memang untuk 90 ribu jiwa-puskesmas pun tidak ada. Hanya sebuah klinik dan 12 praktek dokter. Sekalipun secara umum fasilitasnya masih kurang, Cikarang Baru (CB) mampu menyodok ke urutan ke dua lantaran pada awal pembangunan menggenjot pemasaran rumah-rumah sederhana, sehingga tingkat hunian rumahnya lumayan tinggi, 74%. Lalu, penduduknya yang bekerja di kawasan industri (KI) Jababeka sudah 80%. Jadi, antara perumahan dan KI sebagai basis ekonomi sudah saling mendukung untuk menggerakkan perekonomian di kawasan itu. Lippo Karawaci (LK) berada di urutan ketiga. Sebetulnya dalam penyediaan fasilitas umum,

kesehatan dan rekreasi, juga kualitas infrastruktur, LK jauh lebih unggul ketimbang CB.

Kegiatan jasa sebagai economic base kota ini juga mulai "hidup", sekalipun ruang-ruang perkantoran, baik yang hi-rise building dan mid-rise, kebanyakan baru diisi Grup Lippo beserta anak-anak usahanya.Kelemahannya, keberadaan fasilitas yang serba mewah, dan infrastruktur kotanya yang termasuk hebat dibanding kota-kota lainnya, belum menarik banyak orang tinggal di LK. Tingkat huniannya baru 32%. Kekurangan lainnya adalah belum adanya fasilitas ibadah dan tempat pemakaman bagi penduduknya.Bintaro Jaya berada di urutan keempat. Proyek yang dikembangkan PT Jaya Real Property ini mendapat nilai paling buruk untuk ketersediaan fasilitas. Memang kota ini sudah punya rumah sakit, dan mal, sayangnya fasilitas pendidikannya masih jauh dari mencukupi. Untuk sekolah setingkat SD saja, Bintaro Jaya hanya punya 2 unit. Padahal dengan jumlah penduduk sebanyak 75 ribu jiwa, kota ini setidaknya harus punya 47 unit. Juga fasilitas olah raga, masih jauh dari mencukupi. Fasilitas niaga skala lingkungan pun masih kurang. Buktinya, banyak rumah di jalan utama berubah menjadi tempat usaha. Nilai Bintaro Jaya atas faktor makro pun jatuh. "Kelebihan" kota ini hanya pada analisa prospek perkembangan. Tingkat huniannya yang di atas 80% dan perkembangan harga tanahnya yang rata-rata 25%. Peringkat terakhir harus diterima oleh Lippo Cikarang (LC). Betul, economic base kota ini yang berupa kegiatan industri, sudah tumbuh pesat. LC juga cukup unggul di dalam penyediaan fasilitas umum, olah raga dan rekreasi. Juga fasilitas niaga, pertokoan dan pusat perbelanjaan.Tapi, rumah-rumah yang dibangun baru terisi 35%. Sepertinya ada yang miss antara perumahan dan basis ekonomi yang dibangun. Padahal seharusnya keduanya saling mendukung.Fasilitas lainnya yang dirasa masih kurang adalah fasilitas kesehatan. Memang, dilihat dari jumlah penduduknya yang baru 15 ribu jiwa, LC belum perlu rumah sakit. Namun perlu diingat, kota ini berbasis kegiatan industri, yang tentunya fasilitas tersebut mestinya harus ada. Fasilitas kesehatan yang ada baru berupa klinik sebanyak 3 unit. Fasilitas ibadah pun masih jauh dari cukup.Inilah kondisi proyek kota-kota baru saat ini. Tentu, peringkat ini akan terus berubah

seiring dengan perkembangan di masa-masa yang akan datang. Fakta memang terkadang bertolak belakang dengan image yang berkembang di masyarakat.

B. Menilai Kawasan Industri[5]

Satu hal yang paling menonjol dari kawasan-kawasan industri (KI) di sepanjang koridor Serang-Cikampek, belahan timur Jakarta lebih lengkap fasilitas dan infrastrukturnya. Itu sebabnya lebih diminati investor industri ringan dan manufaktur, hingga cukup banyak KI yang tingkat huniannya tinggi. KI-KI mana sajakah itu?

Dipilihnya koridor Serang-Cikampek, atau lebih tepatnya di sepanjang jalur jalan tol Jakarta-Cikampek dan Jakarta-Merak, karena koridor tersebut sudah dipenuhi oleh KI. Dari data Himpunan Kawasan Industri (HKI), di koridor Jakarta-Cikampek, ada 40 KI seluas 19.784 Ha. Sedangkan di koridor Jakarta-Serang, ada 37 KI dengan luas total 8.671 Ha. Namun, tidak semua KI itu dinilai, karena ternyata hingga saat ini belum semuanya dikembangkan apalagi beroperasi. Sebaliknya, ada juga KI yang sudah tidak lagi dipasarkan karena seluruh lahannya sudah laku terjual. Seperti East Jakarta Industrial Park (EJIP), di Cikarang.Selain itu, meski di dalam catatan HKI dimasukkan sebagai kawasan industri, namun setelah dicek ternyata lebih disebut zona industri. Jadi tidak ada perusahaan pengelola kawasannya. Luasan areanya pun dipilih yang berukuran 200 Ha ke atas. Untuk itu sudah dipilih 15 kawasan industri. Untuk menilai 15 KI tersebut, maka faktor-faktor yang dinilai mencakup ketersediaan prasarana dan sarana penunjang teknis, dan tingkat hunian. Lalu jarak pencapaian dari pusat Jakarta, Bandara Sukarno-Hatta dan Pelabuhan Tanjung Priuk. Harga jual tanah, dan keragaman produk

Dimasukkannya faktor jarak tersebut, karena meski setiap KI sudah mempunyai kantor pengelola di masing-masing area, tetap saja orientasi investor adalah Jakarta. Sementara penilaian untuk ketersediaan prasarana dan infrastruktur. maka digunakan kriteria yang tertera pada Surat Keputusan Menteri

---

[5] Survei Membuktikan Timur Jakarta Lebih Berkembang. Properti.Enet.Com. Properti Indonesia. Edisi September 2001

Perindustrian No.230/M/SK/10/1993 tanggal 23 Oktober 1993. Memang, kalau mengacu SK tersebut tidak semua KI harus menyediakan sarana perumahan. Hanya KI yang luasnya lebih dari 200 Ha saja yang diwajibkan.

Setiap faktor tersebut diberi bobot nilai, di mana faktor prasarana dan sarana mendapat bobot tertinggi. Ini karena selain "kewajiban" sebuah perusahaan KI, ketersediaan prasarana dan sarana adalah dasar para investor dalam pemilihan KI. Tingkat hunian juga diberi bobot tinggi, karena ini adalah salah satu tolok ukur keberhasilan sebuah KI. Peringkatnya dihitung dari prosentase area yang sudah terbangun. Harga jual atau sewa juga dinilai. Investor asal Taiwan yang paling memperhatikan soal harga ini. Seperti diutarakan Riko Perlambang, Director of Industrial & Commercial Sales and Investment, Colliers Jardine, investor Taiwan lebih memilih KI berharga murah, meski fasilitasnya tidak lengkap.

Secara umum bisa dilihat, bahwa KI-KI yang ada di belahan timur Jakarta, mempunyai kelengkapan sarana penunjang yang lebih tinggi. Untuk prasarana, semua KI memang sudah membangun lengkap, tapi ukurannya disesuaikan dengan luas ukuran masing-masing KI. Kemudian kelebihan lain KI di belahan timur Jakarta adalah adanya prasarana sumber energi yang disediakan oleh swasta. Jadi tidak semata bergantung kepada PLN. Beberapa KI mendapat suplai dari PT Cikarang Listrindo, perusahaan listrik swasta pertama, yang menyuplai lima KI, yaitu KI Jababeka, EJIP, Bekasi International (Hyundai), Lippo Cikarang dan MM2100. KI Bukit Indah, juga mempunyai perusahaan listrik sendiri, yaitu PT Tatajabar Sejahtera. Hanya saja, perusahaan tersebut cuma menyuplai satu-satunya KI yang mempunyai sarana pelayanan bea cukai serta stasiun kereta untuk kontainer ini.

Dari kelima belas KI tersebut, maka ada dua KI yang tingkat kelengkapan sarana penunjangnya saling "bersaing" (Tabel 3). Keduanya kebetulan sama-sama terletak di bagian timur Jakarta, yaitu KI Jababeka dan KI Lippo Cikarang (LC). Kalaupun KI Bekasi International yang dikembangkan oleh PT Hyundai Inti Development (Hyundai) juga berfasilitas lengkap, itu dikarenakan keduanya

"satu" lokasi dengan KI LC. Pihak LC memang menggandeng pengembang KI asal Korea tersebut, untuk mengembangkan sebagian areanya.

Memang tidak semua fasilitas disediakan oleh KI, Jababeka dan Lippo Cikarang yang letaknya berseberangan itu, tapi bisa dibilang keduanya saling melengkapi. Bahkan masing-masing pihak tidak menyangkal, kalau mereka telah memanfaatkan keberadaan fasilitas di KI tetangga. Seperti, pusat perbelanjaan Mal Lippo Cikarang, yang dipakai juga oleh penghuni KI Jababeka. Juga lapangan golf Cikarang Baru, ternyata dimanfaatkan oleh KI Lippo Cikarang. Di sepanjang koridor Serang-Cikampek, fasilitas golf memang hanya ada tiga buah. Yaitu di BSD, Cikarang Baru dan Sedana Golf & Country Club di Karawang IIC.

Mengenai perumahan bagi karyawan, ternyata tidak semua KI yang luasannya di atas 200 Ha sudah membangun. Pihak pengembang KI bukan tidak tahu "kewajiban" tersebut, tapi seperti yang diungkapkan oleh Marketing Manager MM2100,Pengembang KI yang "sadar" akan kewajibannya adalah yang sekaligus menjadi pengembang permukiman skala kota. Lihat saja, KI Jababeka dengan perumahan Cikarang Baru, KI dan perumahan Lippo Cikarang, dan Kota Bukit Indah di ujung tol Cikampek. berada di timur Jakarta, 200 unit rumah dengan berbagai tipe, Kota Bukit Indah (Besland Pertiwi). Jenis hunian yang disediakan memang beragam, mulai asrama pekerja, rumah dengan beragam tipe dan kelas, sampai apartemen. Namun semua KI itu lebih suka menyediakan landed house, dan hanya LC yang membangun flat dan apartemen khusus untuk para pekerja kelas eksekutifnya. lain yang dilakukan oleh pengembang Kota Bukit Indah, kamar di Hotel Radisson dijadikan unit serviced apartment.

Satu-satunya KI di barat Jakarta, yang juga menyediakan perumahan dan segala kelengkapan, adalah Taman Tekno BSD. Ini tidak bisa disangkal, karena KI tersebut adalah bagian dari pembangunan kota mandiri Bumi Serpong Damai (BSD). Jualan utama KI adalah kavling siap bangun. Namun untuk "menggembirakan" investor, pengembang KI juga menyediakan produk lain. Seperti Kota Bukit Indah, yang menawarkan rental factory. Bahkan ditahap awal pembangunan menjadi fokus pemasarannya. "Ukurannya ada yang mulai dari 1000 M2, terdiri dari 2 lantai sampai yang 9000 M2", kata Irwan. Bangunan

pabrik ini disewakan dengan harga 3 - 3,5 dollar AS/M2/bulan. Sedangkan tanahnya disewakan 0,5 dollar AS/M2/tahun. KI lain menawarkan standard factory building (SFB), dengan beragam tipe dan ukuran. Seperti di Taman Tekno yang punya 2 tipe. Yaitu tipe 662/900 M2 yang dijual dengan harga Rp985.700.000, dan tipe 429/600 seharga Rp 637.600.000. Dilihat dari harga jual lahannya, maka semua KI tersebut menawarkan harga jual pada kisaran yang seragam, yaitu 55-70 dollar AS/m2. Tidak beda dengan subsektor properti lainnya, nilai tukar dollar-nya pun ada yang mematok di bawah harga pasar. Bahkan KI Modern Cikande menetapkan harga Rp 5.000 per dollar. Beberapa KI juga ada yang menetapkan harga dalam rupiah, seperti Jakarta Industrial Estate Pulogadung (JIEP) dengan harga Rp1 juta-Rp1,5 juta per m2, Taman Tekno seharga Rp750 ribu per m2. Meski sudah mematok, namun pihak KI mengaku, harga itu masih bisa dinegosiasikan.

Dari analisa terlihat, ada korelasi antara ketersediaan prasarana dan sarana serta harga jual, dengan tingkat hunian. KI yang tinggi tingkat pengisiannya adalah KI yang lengkap prasarana dan sarana penunjangnya. Lihat saja, KI Jababeka, Lippo Cikarang (termasuk Bekasi IIE) juga MM2100 dan Karawang IIC. Semuanya berada di belahan timur Jakarta. JIEP juga mempunyai tingkat pengisian yang tinggi. Ini lebih dikarenakan lokasinya yang berada di dalam kota Jakarta dan usianya paling tua di antara keempat belas KI lainnya. Hasil penilaian tersebut menunjukkan bahwa KI Jababeka, Lippo Cikarang dan Bekasi IIE, mendapat nilai tertinggi. KI MM2100 yang dikembangkan MMID nilainya lebih tinggi. Kelengkapan prasarana dan sarana penunjang, itu adalah penyebabnya. Demikian juga yang terjadi pada "saudara kembar" KI Kota Bukit Indah. Meski berbeda manajemen mengaku kalau semua prasarana dan sarana yang ada dipakai bersama. Yang membedakan adalah tingkat huniannya.Seperti sudah dijelaskan di atas, maka KI-KI paling berkembang berada di timur Jakarta. Sementara KI yang ada di barat Jakarta masih "tampil seadanya".

TABEL 4.9.
KETERSEDIAAN PRASARANA DAN SARANA PENUNJANG SESUAI SK MENTERI PERINDUSTRIAN NO.230/M/SK/10/1993

	Prasarana	Sarana Penunjang Teknis
1	Jaringan Jalan	Kantor manajemen
2	Instalasi Listrik	Bank
	- PLN	Kantor Pos
	- Swasta	Kantor Pelayanan Telepon
3	Telekomunikasi	Klinik
4	Instalasi Air Bersih	Kantin Umum
5	Instalasi Gas	Sarana Ibadah
6	Drainase Air Hujan	Perumahan Karyawan
7	Pengolahan. Limbah Cair	Asrama Pekerja
8	Pemadam Kebakaran	Pos Keamanan / Ktr Polisi
9		Sport Club / Pusat Kebugaran
10		Halte Bus
11		Lain-lain **)

Keterangan:
*) Sarana penunjang lain, disesuaikan dengan keberadaan di masing-masing KI misalnya restoran, lapangan golf, hotel, apartemen, pompa bensin, dll Semakin banyak fasilitasnya, semakin tinggi nilainya.

TABEL. 4.10. HASIL PENILAIAN KAWASAN INDUSTRI DI SEPANJANG KORIDOR CIKAMPEK – SERANG

No	Kriteria Penilaian	Kawasan Industri														
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
1	Tingkat Hunian	12	12	12	12	12	8	8	12	0	8	12	4	4	8	16
2	Harga Jual Tanah (US$ / m2)	10	10	10	15	15	15	15	15	15	15	5	15	5	15	10
3	Keragaman Produk	5	5	5	10	10	10	5	5	5	5	5	5	10	5	5
4	Jarak ke/dari Pusat Bisnis Jakarta	12,25	12,25	12,25	12,25	12,25	7,5	7,5	12,25	7,5	12,25	15	12,25	12,25	7,5	3,75
5	Prasarana	15	17,5	15	17,5	17,5	17,5	17,5	15	12,5	17,5	12,5	15	15	15	15
6	Sarana Penunjang Teknis	6,3	10,5	16,8	17,5	18,2	7	7	4,9	3,5	7	7	3,5	16,1	4,2	5,6
Jumlah		60,6	67,3	71,1	84,3	85,0	65,0	60,0	64,2	43,5	64,8	56,5	54,8	62,4	54,7	55,4

TABEL 4.11.
15 KAWASAN INDUSTRI dI SEPANJANG KORIDOR SERANG - CIKAMPEK

NO	NAMA	PENGEMBANG	LOKASI		LUAS (HA)
A	MM 2100	Bekasi Fajar IE	Cibitung	Bekasi	200
B	MM 2100	Megalopolis Manunggal IE	Cibitung	Bekasi	1250
C	Bekasi International IE	Hyundai Inti Development	Cikarang	Bekasi	200
D	Lippo Cikarang IE	Lippo Cikarang IE	Cikarang	Bekasi	550
E	Jababeka IE	KI Jababeka Tbk	Cikarang	Bekasi	1290
F	Kota Bukit Indah IC	Besland Pertiwi	Cikampek	Karawang	1300
G	Kota Bukit Indah IC	Indotaisei Indah Development	Cikampek	Karawang	700
H	Karawang International IC	Maligi Permata IE	Karawang Barat	Karawang	1302
I	Mitra Karawang IE	Mitra Karawang Jaya	Karawang Barat	Karawang	430
J	Suryacipta City of Industry	Suryacipta Swadaya	Karawang Timur	Karawang	1400
K	Jakarta IE Pulogadung	Jakarta Industrial Estate Pulogadung	Pulogadung	Jakarta	570
L	CCM Balaraja IE	Cipta Cakra Murdaya	Balaraja	Tangerang	300
M	Taman Tekno BSD	BSD	Serpong	Tangerang	200
N	Modern Cikande IE	Puncak Ardimulya Realty	Cikande	Serang	900
O	Saur IE	Sri Agung Utama Raya	Cikande	Serang	250

Sumber: HKI

TABEL4.12. PERINGKAT KAWASAN INDUSTRI

NO	KODE	NAMA	NILAI
1	E	Jababeka	85,0
2	D	Lippo Cikarang	84,3
3	C	Bekasi IIE	71,1
4	B	MM2100 (MMID)	67,3
5	F	Bukit Indah (Besland)	65,0
6	J	Suryacipta	64,8
7	H	Karawang IIC	64,2
8	M	Taman Tekno	62,4
9	A	MM210 (Bekasi Fajar)	60,6
10	G	Kota Bukit Indah (Indotaisei)	60,0
11	K	JIEP	56,5
12	I	Mitra Karawang	55,4
13	O	Saur IE	54,8
14	N	Modern Cikande	54,7
15	I	Mitra Karawang	43,5

4.4.1. Pengembang Kawasan dan Perkotaan

Keberadaan dan kemandirian lembaga perencana dan pengelola/ manajemen kota baru berpengaruh terhadap tercapainya kinerja dan efisiensi dari penggunaan sumber daya kota baru, sehingga dapat meningkatkan kapasitas kota.Dengan demikian, permukiman perkotaan yang lebih memerlukan kemampuan teknologi dan institusi akan merupakan tantangan pembangunan dan pengelolaan permukiman di masa datang.

Keberadaan *Urban Development Company*, untuk mengelola semua tipe kawasan (termasuk kota-kota kecil/ luasannya, kawasan pesisir, pulau-pulau kecil yang dikelola untuk tujuan tertentu), menghadirkan sistem yang dikenal dengan *Selling the city trough concept of Having such beatiful life, for better life, future kids, more less on road stress*,, sistem ini membutuhkan beberapa konsep penjualan yang diperlukan seperti peremajaan pasar yang sudah dewasa, inovasi, memperhatikan persaingan yang ketat, persaingan harga bukan merupakan hal utama inovasi bentuk jasa yang lain selalu dapat ditemukan, serta konsep baru dalam tema-tema wisata, diciptakan secara berkala untuk meremajakan pasar sehingga tidak terjadi kelesuan pasar.

Serbuan ke pasar atas tidak hanya di produk konsumsi, elektoronika, produsen mobil, bidang properti perumahan ikut menawarkan hunian kelas satu seperti Bukit sentul, Billabong dan Rancamaya.

Teori Marx, menyebutkan, runtuhnya kapitalisme, didasarkan pada adanya hukum gerak yaitu :*Konsentrasi, k*arena persaingan bebas, tiap kapitalis mengintroduser penemuan baru karena itu berdiam berarti terjepit. Kapitalis kecil tidak dapat bertahan dalam persaingan, jalan keluarnya, mereka bergabung, terjadilah pemutusan perusahaan jadi perusahaan besar jumlahnya sedikit. *Akumulasi.* Perusahaan yang tergabung,bertambah besar pada kedudukan monopoli, kekayaannya terakumulasi. Perbedaan kaya - miskin melebar,*Verelendung.* Persaingan bebas mengakibatkan perusahaan kecil gulung tikar, mereka menggabungkan diri dengan kaum buruh. Buruh bertambah jumlahnya karena penawaran tenaga kerja bertambah, maka upah dikurangi hingga tingkat mendekati kelaparan, menjadi semakin meluas. *Krisis.* Produksi semakin besar, keuntungan bertambah karena upah dan biaya dapat ditekan. Namun hal ini tidak dapat berlangsung lama. Berhubung upah buruh semakin runtuh, daya beli berkurang, terjadilah produksi diatas konsumsi. Harga barang merosot dan produksi terpaksa ditahan. Pabrik-pabrik banyak yang ditutup dan terjadilah krisis.

Pada kondisi yang ada memang kebanyakan, pengembangan kawasan skala besar dan kota baru, dilakukan oleh kelompok usaha, sebuah konsorsium,

Bumi Serpong Damai msalnya, atau Lippo Karawaci, yang kemudian melakukan merger atau penggabungan usaha untuk memperkuat posisinya. Yang terjadi adalah persaingan para pemain besar, karena banyak perusahaan tutup, setelah terkena krisis.

Menurut Pusat Studi Properti Indonesia (PSPI), dari total 1.129 proyek perumahan di Jabotabek, hanya 20 % (230 proyek) yang masih bertahan dalam menghadapi krisis properti dan aktif memasarkan, kendati hanya beberapa yang dikembangkan.Dari total 157 proyek yang disurvei PSPI, 70 % (110 proyek) masih aktif memasarkan baik kavling, ready stock, maupun inden. Sedangkan 30 % (47 proyek) sisanya dalam status non-aktif. Upaya bertahan dari krisis dilakukan dengan cara : Pengurangan jumlah karyawan, memotong biaya promosi, menjual kavling, rumah inden, memberikan cara pembayaran tunai bertahap serta diskon harga besar-besaran[6].

a. 45 % (21 proyek) penuh
b. 42 % (20 proyek) berhenti
c. 13 % (6 proyek) terbengkalai

4.4.2. Parameter Ekonomi

Memaksimalkan jenis kegiatan sosial-ekonomi baik secara kuantitas maupun kualitas sebagai landasan dalam kehidupan kota baru berpengaruhi pada meningkatnya tingkat kemandirian kota baru.Paramater ekonomi yang digunakan, melihat dua sisi, yaitu sisi kondisi keuangan atau finansial perusahaan pengembang, dan kondisi ekonomi dasar yang sedang dibangun atau akan dikembangkan di dalam kota-kota baru tersebut.

4.4.3. Parameter Hunian

Didalam parameter hunian, yang digunakan adalah ukuran luas dan rencana jumlah pengembangan hunian, keragaman hunian. Sebenarnya masih ada setidaknya dua variabel tambaha dalam parameter hunian ini, yaitu :

---

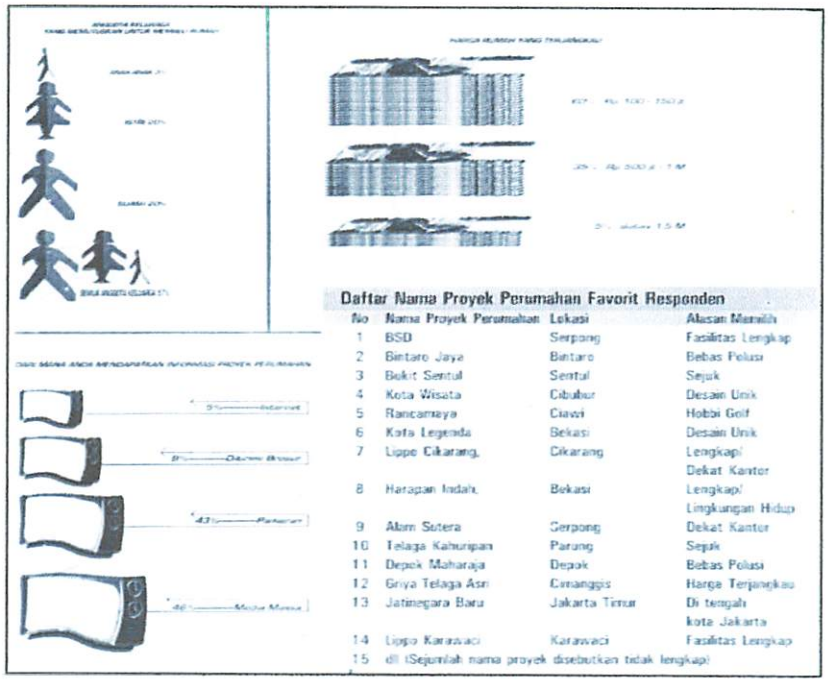
[6] Industri Properti Bangkrut.Kompas, Ekonomi 25 Juli 2001

a. Bagaimana calon konsumen, memutuskan untuk membeli (lebih pada pilihan beli dan sewa, Tunai atau disediang kredit KPR, Tunai pembayaran lunak, mengenal biaya sewa dan pelayanan)
b. Bagaimana calon konsumen memilih
c. Tingkat Kepuasan penghuni

Analisa Tingkat kepuasan penghuni, bertujuan untuk : mengetahui tingkat kepuasan penghuni secara umum, membuat ranking prioritas, faktor-faktor penting yang membuat penghuni merasa puas, mengetahui tingkat kepuasan penghuni secara spesifik dilihat dari aspek :

- Kondisi fisik perumahan
- Hubungan sosial antar penghuni
- Fasilitas pelayanan yang diberikan oleh pengembang
- Ranking prioritas pelayanan yang paling diperlukan oleh penghuni.
- Mengetahui tingkat kepuasan dalam kemudahan pencapaian ke pusat kegiatan lain.
- Mengetahui prioritas perbaikan yang sangat dibutuhkan.
- Kepuasan Konsumen terhadap kondisi rumah
- Perbandingan tingkat kepuasan & harga rumah – Tipe Rumah dibeli
- Kepuasan berdasarkan kondisi fisik rumah
- Perbedaan antara tipe rumah & kondisi fisik rumah
- Aspek-aspek perumahan yang penting
- Pendapat responden mengenai permukimannya.
- Perbandingan keseluruhan peringkat Estate berdasarkan tipe rumah per unit.
- Jmlh tetangga yang dikenal responden di lingkungannya
- Interaksi sosial dengan tetangga
- Kepuasan thd tetangga & kebebasan

- Perilaku responden terhadap berbagai aspek yang berhubungan dengan tetangga mereka.
- Kepuasan terhadap berbagai persoalan fisik dari estate.
- Kepuasan berbagai pelayanan yang diberikan estate
- Pendapat " Masalah Pelayanan yg paling penting ". Skala mutu manajemen dengan manpower handal.
- Kepuasan thd kemudahan pencapaian ke dan dari estate
- Prioritas perbaikan kecil pada kondisi perumahan responden



Daftar Nama Proyek Perumahan Favorit Responden

No	Nama Proyek Perumahan	Lokasi	Alasan Memilih
1	BSD	Serpong	Fasilitas Lengkap
2	Bintaro Jaya	Bintaro	Bebas Polusi
3	Bukit Sentul	Sentul	Sejuk
4	Kota Wisata	Cibubur	Desain Unik
5	Rancamaya	Ciawi	Hobbi Golf
6	Kota Legenda	Bekasi	Desain Unik
7	Lippe Cikarang,	Cikarang	Lengkap/ Dekat Kantor
8	Harapan Indah,	Bekasi	Lengkap/ Lingkungan Hidup
9	Alam Sutera	Serpong	Dekat Kantor
10	Telaga Kahuripan	Parung	Sejuk
11	Depok Maharaja	Depok	Bebas Polusi
12	Griya Telaga Asri	Cimanggis	Harga Terjangkau
13	Jatinegara Baru	Jakarta Timur	Di tengah kota Jakarta
14	Lippo Karawaci	Karawaci	Fasilitas Lengkap
15	dll (Sejumlah nama proyek disebutkan tidak lengkap)		

Gambar 4.9. DAFTAR NAMA PROYEK FAVORIT PILIHAN RESPONDEN TERKAIT ALASAN MEMBELI

Berikut ini adalah parameter dan variabel yang dipergunakan, diklasifikasikan berdasarkan :

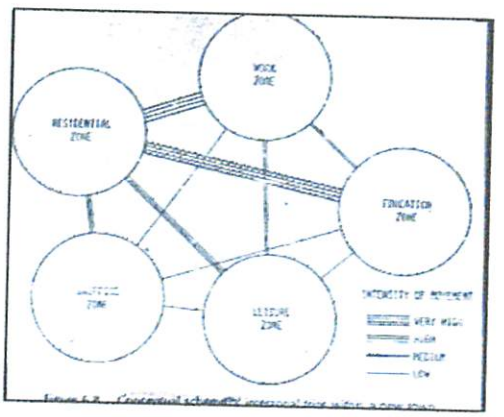
1. Identifikasi
2. Fasilitas Umum
3. penyediaan air
4. Listrik
5. Telepon
6. Pembuangan sampah

7. Kebersihan pemukiman
8. Penerangan jalan dan sistem drainase
9. Pelayanan jasa angkutan
10. Jasa Keamanan
11. Fasilitas Sosial
12. Organisasi dan kelompok kerja
13. Preman
14. Ketersediaan fasilitas sosial

4.4.4. Parameter Sistem Transportasi

Beberapa parameter dalam sistem transportasi dikembangkan untuk memenuhi pergerakan antar zona dalam kawasan kota baru, dan pergerakan eksternal ke kota induk.

1. Jarak dan Waktu Tempuh ke CBD
2. Sarana Transportasi umum yang dikembangkan
3. Kedekatan jarak tempat kerja
4. keberagaman transportasi publik (moda yang dikembangkan)
5. Kemudahan akses ke fasitilas pelayanan



Gambar 4.10. Conceptual Scheme Interzonal Trips Within a New Town

4.4.5. Parameter Populasi

Prinsip optimasi, yaitu dengan dasar anggapan, bahwa perlu ada batas jumlah penduduk terkecil yang masih dapat dipertimbangkan sebagai kaidah pemerataan dan efisiensi dari berbagai upaya pengadaan bagi kebutuhan kota

tersebut.Melandasi perubahan pertumbuhan dan perkembangan teori-teori dasar dalam kehidupan manusia, termasuk diantaranya penciptaan kehidupan perkotaan, dan berpengaruh terhadap ruang kota didalamnya.

Parameter yang digunakan adalah perkembangan tingkat hunian, keragaman populasi, dan perubahan komunitas, untuk menyederhanakan perubahan populasi, penilaian diberi nilai sama dengankeragaman populasi untuk tiap kota-kota baru yang dinilai

Berikut adalah parameter dan varibael yang lengkap untuk meneliti, seberapa jauh komunitas berubah, meskipun penilaian tidak idasarkan pada variabel berikut, peneliti ingin mengungkapkan bahwa penelitian fenomena demografis seharusnya meliputi variabel ini. Tidak dilakukan karena keterbatasan ruang dan waktu yang tersedia.

Model Perubahan Komunitas - Data Kependudukan.

Data awal kependudukan/ komunitas pada tahun awal minimal 5 tahun kebelakang. Perubahan data secara bertahap dalam kurun waktu 5 – 20 tahun kedepan

Bagaimana komunitas berubah ?

1. Parameter yang harus diukur dalam perubahan sebuah komunitas lingkungan kota ?
2. Seberapa jauh kota baru merubah, mempengaruhi atau mentransformasi kehidupan masyarakat atau seberapa jauh mereka mempromosikan idealisme kehidupan sosial sebagaimana mereka pikirkan dan promosikan untuk pertama kalinya ?

Kependudukan

a. Jumlahnya bertambah / menurun
b. Kelompok umur tertentu (anak, remaja, dewasa, tua) bertambah/ menurun
c. Perpindahan / Migrasi masyarakat masuk kekawasan dari wilayah sekitar, kota lain, negara lain, dll ?
d. Apakah terjadi migrasi pada masyarakat ?
e. Etnis apa yg tinggal dikomunitas tersebut ?
f. Apakah ada perbedaan dalam perubahan kelompok miskin dan kaya ?

Permukiman

a. Dibagian mana kawasan rumah dibangun ?

b. Rumah jenis/ type apa ?

c. Berapa rentang harga yang ditawarkan ?

d. Apakah lingkungan rumah yang lama dihilangkan atau direhabilitasi ?

e. Apakah kekurangan rumah ataukah terjadi kekosongan stok rumah ?

Sekolah/ Perpustakaan

a. Apakah populasi usia sekolah berkembang

b. Apakah sekolah baru sedang dibangun/ ruang kelas ditambah ?

c. Adakah populasi yang berkembang dari siswa internasional ?

d. Apakah program-program baru diciptakan untuk memenuhi kebutuhan ?

e. Apakah perpustakaan baru sedang dibangun ?

f. Adakah program-program baru yang menawarkan akses internet ?

Pekerjaan/ Bisnis

a. Apakah bisnis/ usaha jenis baru masuk ke kawasan ?, apakah usaha jenis lama keluar/ direlokasi ?

b. Adakah gedung perkantoran yang baru dibangun ?

c. Apakah jenis-jenis pekerjaan lama dibatasi/ dikurangi atau pekerjaan-pekerjaan baru tercipta

d. Apakah angka pengangguran bertambah ?

e. Apakah angka kemiskinan bertambah/ berkurang ?

f. Adakah pusat-pusat perbelanjaan ? mal ? pasar besar ? ataukah pusat kota direvitalisasi ?

Kesehatan

a. Apakah rumah sakit dan klinik dikembangkan ?

b. Apakah kebutuhan kesehatan masyarakat bertambah ? , jika ya, apakah kebutuhan-kebutuhan tersebut saling bertemu/ memenuhi ?

Kriminalitas

a. Apakah angka kriminalitas naik, apakah kejahatan-kejahatan tertentu menjadi hal yang umum dan sering terjadi ?

b. Adakah program-program baru yang menjadikan komunitas lebih aman ?

Transportasi

a. Adakah jalan-jalan baru dan jalan bebas hambatan ?
b. Apakah sistem jalan menjadi tidak memadai/ mencukupi ?
c. Adakah fasilitas transportasi baru seperti kereta listrik/ jalur sepeda ?
d. Apakah pelayanan dengan akses kereta, pesawat dan bis berubah ?
e. Adakah transportasi umum disemua kawasan/ menjangkau semua lingkungan masyarakat ?

Fasilitas Rekreasi/ Kenyamanan/ Kesenangan

a. Adakah fasilitas rekreasi dan taman-taman baru ?
b. Apakah museum yang ada sekarang, kebun bintang, tempat-tempat bersejarah dirawat/ dipelihara dan dikembangkan ? apakah yang baru diciptakan ?
c. Adakah kelompok-kelompok pementasan ? Teater ? Galeri seni ?
d. Apakah acara tradisional ; parade bunga 4 Juli mengalami kemunduran ?
e. Apakah festival-festival baru atau kegiatan-kegiatan yang ada mencerminkan kelompok-kelompok baru dalam komunitas ?

Lingkungan

a. Adakah lahan terabaikan dalam kawasan yang tidak dapat dibangun karena kontaminasi industri terdahulu ?
b. Apakah pembangunan berperanan penting dalam kehilangan hutan, padang hutan rumput, lahan pertanian ?
c. Is development leading to a loss of forests, meadows, wetlands?
d. Apakah kualitas udara meningkat atau bertambah parah ?
e. Apakah lebih banyak limbah atau sampah padat didaur ulang ? apakah lahan untuk landfill / TPA menurun ?
f. Apakah suplai air mencukupi untuk mendukung populasi yang ada sekarang ? kebutuhan masa akan datang ? sesuai kapasitas tampung hunian kawasan ?
g. Apakah fasilitas pemeliharaan sanitasi sesuai dengan permintaan ?
h. Adakah kemajuan dalam membersihkan polusi udara dan polusi air ?

Partisipasi Masyarakat

1. Adakah organisasi kemasyarakatan yang aktif di semua lingkungan ?
2. Apakah warga merasa memiliki pengaruh terhadap arah pembangunan kota ?

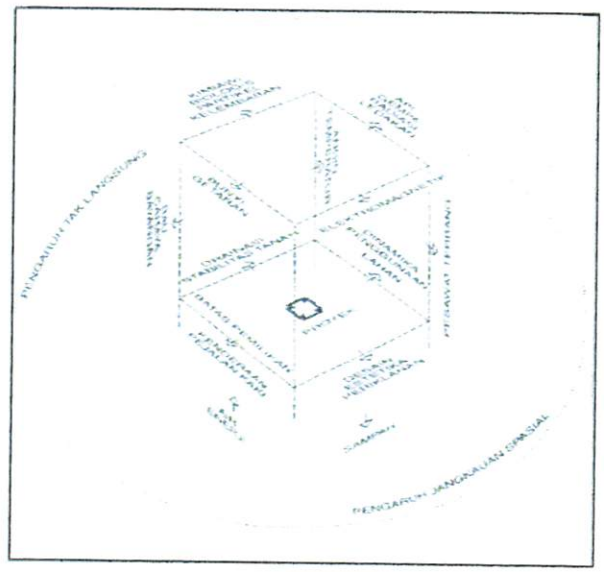
4.4.6. Parameter Struktur

Heterogenitas penggunaan lahan dan pemanfaatan lahan secara optimal secara tidak langsung menyebabkan berkurangnya/ tidak adanya "journey to work" dan atau pergerakan keluar ini juga berarti pencapaian gelar mandiri dalam pengembangan kota baru.

Ketersediaan variabel-variabel pertumbuhan dan infrastruktur pendukungnya pada tahap awal pendirian kota baru dapat mempercepat proses kemandirian kota dan mencegah turunnya tingkat pelayanan kota. Berikut adalah variabel yang yang digunakan untuk menilai struktur kawasan

1. Percampuran Guna Lahan – Multi fungsi
2. Keragaman lingkup properti
3. Jenis dan kegiatan ekonomi dasar

Setiap kegiatan yang tercipat didalam kawasan apabila memiliki intensitas yang tinggi, yaitu dalam skala pelayanan regional, maka pasti memiliki daya jangkau spasial yang luas, sehingga tentunya akan mempengaruhi stuktur dari ruang kota (seperti, Lippo Cikarang ; Industrial Estate, Lippo Karawaci : Supermall).



Gambar 4.11. Dimensi Pengaruh Jangkauan Spasial

4.5. Studi Kasus Tangerang

Studi kasus di Wilayah Tangerang, bermaksud menyampaikan beberapa uraian, yang ditarik sebagai kesimpulan dari interpretasi data dan analisa deskriptif kualitatif dan pengamatan kecenderungan yang dinilai oleh peneliti, Studi ini meliputi, 2 lingkup pengamatan, yaitu pengamatan dalam konteks *Tangerang Region* dan dalam konteks *The Fastet Growing Areas,* tetap pada perannya didalam fenomena demografi di wilayah Jabotabek.

Dalam konteksi Wilayah Tangerang, disebutkan bahwa, wilayah ini memiliki pertumbuhan pengembangan pemukiman skala besar yang tinggi dan paling banyak dalam skala kota. Seperti digambarkan dalam bab 3, dimana terdapat pemusatan cukup banyak kota-kota baru di wilayah karawaci dan ke arah serpong yang kemudian mendekati Jakarta Selatan ke Bintaro. Selain di daerah tersebut, di wilayah yang lebih ke barat, yaitu di Tigaraksa, yang juga dikembangkan kota-baru, meskipun mengalami kendala yang cukup berat dan belum berhasil (lihat lampiran), namun kehadiran kawasan-kawasan di wilayah Tangerang ini, menjadikan Tangerang yang tadinya hanya sebuah kota di sebelah barat Jakarta, sekarang menjadi satu dari konsep "*dormitary town*" kota Jakarta. Selain karena karakter yang dikembangkan di Tangerang, lain dari di wilayah timur Jakarta (Bekasi-Karawang), yang lebih didominasi kawasan industri, meskipun ada yang tergabung dalam konsep pengembangan kota-kota baru, karena kedekatannya dengan Pelabuhan Laut. Tangerang, di sisi barat Jakarta, memiliki pengembangan yang unik, Kota-kota baru yang memusat dan berkelompok ini, dengan masing-masing daya tarik dan kekuatan ekonomi, sistem transportasi, hunian, dan struktur ruang dan posisinya terhadap struktur wilayah (sebagai zona dalam wilayah Jabotabek), memiliki kelebihan, yaitu meningkatkan kemampuan pelayanan wilayah tangerang dalam penyediaan fasilitas, prasarana dan sarana kelas kota, seperti telah disebutkan di dalam lampiran, pandangan "image" mengenai kota tangerang yang berubah, berdirinya pusat-pusat perkantoran, pelayanan jasa dan perdagangan yang baru jelas meningkatkan aktivitas ekonomi kota ini. Banyak fasilitas sekelas di Kota Jakarta, disediakan oleh pengembang-pengembang di wilayah ini. Nilai tambah, dengan kehadiran

Bandara Soekarno-Hatta di wilayah ini, juga meningkatkan sistem interaksi regional bahkan global, dari kota-kota di tangerang. Pada akhirnya, disimpulkan kehadiran kota-kota baru di wilayah Tangerang, tidak menjadikan mereka mandiri secara individu, namun meningkatkan kemandirian regionalnya, yaitu Wilayah Tangerang, meskipun beban yang harus di tahan dan di turunkan pada skala pelayanan optimal, harus terus dikembangkan oleh wilayah ini.

Dalam konteks kawasan-kawasan yang memiliki pertumbuhan cepat, diambil lokasi Serpong, seperti dituliskan dalam lampiran, Serpong sebagai alternatif dan pilihan untuk berinvestasi, karena kawasan ini berkembang dengan cepat. Selain kawasan serpong, dalam konteks lingkup pengembangan Kota Baru Bumi Serpong Damai dan Kota Baru Lippo Karawaci, yang sudah berganti nama sekian kali, dan akhirnya melakukan merger dan restrukturisasi di perusahaanya, dengan tujuan untuk memperkuat perusahaan ini. Diantara kota-kota baru di Jabotabek, kedua kota baru ini mempunyai keunggulan masing-masing, selain konsep yang dikembangkan berbeda, motivasi dan bentuk-bentuk pengembangannya pun berbeda.

Kota Baru Bumi Serpong Damai yang dikembangkan konsorsium, adalah sebuah maha karya besar, dalam sejarah pengembangan kawasan perumahan skala besar di Indonesia, dengan luasan yang besar (6.000ha), kota ini dibangun dan direncanakan oleh gabungan dan komitmen dari banyak perusahaan pengembang, terdapat nama besar Ciputra dibelakangnya, atau Grup Jaya (PT. Pembangunan Jaya, yang sebagian kepemilikaanya dikuasai oleh Pemerintah), tentunya memiliki banyak keutamaan, segala rencana dan prioritas pengembangan wilayah regional (Jabotabek) nampaknya juga diarahkan untuk menunjang kawasan ini menjadi lebih "hidup". Krisis yang menghantarkan negeri ini pada keterpurukan dan jatuhnya nilai rupiah, juga memaksa kota baru BSD, harus melakukan banyak langkah strategis dan taktis, meskipun menjadi salah satu obligur/ debitur BPPN-IBRA, namun pengembangan kota baru ini tetap dapat dijalankan, banyak kemajuan yang telah dicapai oleh kota ini, karena diminati sebagai kawasan yang memiliki potensi investasi,tidak seperti banyak pengembangan lain, yang harus terhenti, karena nilai sahamnya turun, atau permintaannya menurun, atau yang

lain. Kemampuan kota baru yang satu ini cukup untuk menjadi perhatian, bahwa kota baru Bumi Serpong Damai akan memberi warna yang berbeda terhadap fenomena migrasi dan mobilitas hunian bagi Jabotabek.

Berbeda dengan BSD, Kota Baru Lippo Karawaci, yag dikembangkan oleh anak perusahaan Grup Lippo ini, telah banyak melakukan langkah inovasi, banyak pengembangan fasilitas dengan tingkat pelayanan kota dikembangkan di kota ini, seperti di Cikarang, dengan mengembangkan ekonomi dasarnya terlebih dahulu, Grup Lippo di Karawaci, juga mampu membuktikan kemampuannya dalam menggerakan ekonomi lokal dan ekonomi regional. Kota baru ini dikembangkan dengan konsep regional bahkan internasional, dengan kedekatannya terhadap jarak dengan Bandara, seperti contohnya juga mengembangkan 2 fasilitas helipad, rumah sakit internasional, apartemen, hotel dan lain-lain, kota ini berusaha menangkap peluang yang akan datang di masa depan.

Dengan banyak konsep pengembangan dan inovasi, kota ini telah memperoleh penghargaan ISO 9001, juga mengembangkan konsep destinasi wisata dan pengembangan komunitas. Seperti sebuah teori yang mengatakan bahwa kota-kota baru adalah sebuah rekayasa, dan alat atau media untuk menerapkan berbagai cara, kebijakan, teknologi, inovasi dan pengembangan lainnya untuk diaplikasikan dan diujicobakan. Inilah yang sedang terjadi di kota baru Lippo Karawaci, sebuah kota eksperimental, yang harus berkompetisi dan dan mengahadapi kondisi regional dabhkan nasional yang tidak menentu.

Pada akhirnya, peneliti melakukan penilaian sederhana pada kedua kota ini, dan membandingkan kemampuannya masing-masing di potensi yang dikembangkan, dan melihat secara sederhana juga keterjangkaunnya terhadap konsep perkotaan regional, dalam melayani wilayah tangerang dan Jabotabek. Interpertasi analisa ditunjukkan oleh nilai prosentase daya jangkau ke ruang regional.

4.6. Kesimpulan

4.6.1. Ekonomi

Kegiatan Ekonomi, membentuk Pola Struktur Wilayah, dan mendistribusikan penduduk. Ekonomi Dasar setiap kawasan yang berkembang berbeda, berdasarkan pemusatan kesatuan kegiatan atau aglomerasi dari jenis-jenis kegiatan-kegiatan. Spesialisasi kegiatan dan pengelompokkan jenis pekerjaan hingga hal yang paling detail, terjadi karena adalah tingkat persaingan yang tinggi didalam perolehan nilai tambah dari persaingan pasar.

4.6.2. Struktur

Berkembang struktur mengikuti pola pengembangan ekonomi kawasan, yang cenderung, mengikuti pola ketersediaan jaringan jalan sebagai infrastruktur utama. Sehingga pada akhirnya infrastruktur dan pengembangan fasilitas, serta prasarana dan sarana, baik yang disediakan oleh pemerintah maupun swasta akan mengikuti pola ekonomi dasar wilayah yang bersangkutan.

Pengembangan Struktur wilayah, adalah suatu pengembangan jangka panjang, yang dibentuk oleh semua elemen (ekonomi, hunian, sistem transportasi, dan populasi). Keberhasilan dalam pembentukan pola stuktur yang diinginkan ini, adalah mengurangi tingkat kesenjangan kota induk dengan wilayah belakangnya., atau peningkatan kapasitas kota induk dalam kegiatan ekonominya. Kota-Kota baru sebagai bagian dari zona-zona kawasan di wilayah regional, tidak akan dapat tumbuh mandiri secar sendiri, karena selain tingkat ketergantungannya terhadap wilayah induk, juga interaksinya dalam wilayah regional antara kawasan disekitarnya menciptakan kemandirian kelompok. Untuk kondisi sampai pada saat ini, dan kecenderungan yang terjadi, menunjukkan bahwa :

1. Kota Induk

   Peningkatan intensitas bangunan perkantoran dan perdagangan, karena kota induk bergerak menjadi kota jasa.

2. Wilayah Timur

Pemusatan *:Aglomerasi"* dari kegiatan-kegiatan industri yang terlihat dari banyak berdirinya pusat-pusat kawasan industri *INDUSTRIAL ESTATE"* yang dikelola secara khusus. Menjadikan wilayah ini sebagai, wilayah yang harus didukung oleh kontrol tinggi untuk pemeliharaan kualitas lingkungan. Infrastruktur yang berdiripun melayani kegiatan industri.

3. Wilayah Barat

   Wilayah barat berkembang, karena kedekatannya dan alternatif pencapaiannya terhadap pusat-pusat kegiatan di Metropolitan Jakarta. Pembangunan Perumahan skala besar yang dikembangkan oleh swasta yang terpusat di wilayah ini (Tangerang), menjadikan wilayah ini betul-betul menjadi wilayah hunian. Namun keberadaan 2 kota baru (BSD dan Lippo Karawaci), meskipun masih dalam proses kemandiriannya, arah yang ingin diciptakan adalah sebagai kota tujuan wisata (belanja), perdagangan dan jasa,

4. Wilayah Selatan

   Pengembangan perumahan skala besar oleh Perumnas dan pembangunan Depok, sebagai kota, mengarahkan pergerakan penduduk untuk tahap-tahap awal dari pemenuhan kebutuhan rumah tinggal di luar Jakarta. Dipindahnya aktivitas kegiatan Universitas Indonesia ke Depok dan yang diikuti oleh banyak lembaga pendidikan tinggi yang lain, serta keberadaan Institut Teknologi Bogor (IPB),Bogor dil wilayah selatan menjadikan wilayah ini berkembang, dengan kegiatan ekonomi yang menunjang penyelenggaran kegiatan pendidikan tinggi.

Gambar 4.12. Distribusi Aktivitas Regional

4.6.3. Hunian

Pola Penyediaan hunian, selalu mengikuti kegiatan ekonomi, namun karena beberapa variabel, seperti mahalnya harga (tanah dan bangunan), peningkatan tingkat aksesibilitas wilayah, sehinggga lokasi penyebaran hunian cenderung tidak dapat diperkirakan, karena pada dasarnya pergerakan yang terjadi adalah pergerakan internal Jabotabek atau eksternal diantara kawasan-kawasan.

4.6.4. Transportasi

Sistem Transportasi yang terbentuk adalah sistem transportasi regional, yang mewadahi kapasitas pergerakan antara kota induk dengan wilayah belakang, dan kota-kota baru dengan kawasan-kawasan lain disekitarnya, didalam wilayah regional.Mahalnya sistem infrastruktur sistem transportasi regional yang harus dibangun (MRT's), memang sebuah investasi jangka panjang, demi terselenggaranya kekuatan bersama antar zona dalam wilayah Jabotabek.

4.6.5. Populasi

Polulasi atau penduduk, adalah parameter bergerak, yang memiliki kecenderungan terhadap peningkatan kondisi parameter lain. Pergerakan penduduk di dalam wilayah Jabotabek dibedakan menjadi dua, yaitu pergerakan permanen(mobilitas hunian) dan pergerakan sekuler(komuter). Masing masing

pergerakan disebabkan oleh variabel yang berbeda. Tingkat kapasitas dan arah kecenderungan pergerakan, terjadi karena:

1. Pergerakan Sekuler

   Atau disebut pergerakan ulang alik (komuter), terbentuk karena perbedaan jarak dan waktu tempuh "*journey to work*" antara tempat asal (daerah bangkitan) dengan tempat tujuan (daerah tarikan). Peningkatan pergerakan akan terus, meningkat sepanjang terjadi peningkatan kapasitas dari sistem dan jaringan transportasi yang dapat mengakomodasi pergerakan ini. Dan selama pilihan untuk bergerak secara ulang alik adalah lebih efisien dan murah dibandingkan harus, membayar harga yang mahal, yang belum mampu dapat terbayar, untuk menginvestasikannya dalam bentuk kepemilikan rumah, atau sekedar sewa rusun di dekat tempat kerja. Masih banyak lagi, variabel yang membentuk pergerakan ini, dan menyebabkan *multiplayereffect* atau dampak domino yang lain.

2. Pergerakan Permanen

   Dalam konteks mobilitas hunian, yang di teliti di dalam penelitian ini, sekurangkurangnya menghasilkan :

Tabel 4.13. LIFE TIME MIGRATION 1971, 1980, 1990 AND 1995

Province	1971	1980	1990	1995	1971	1980	1990	1995
	In Migrants :				Out Migrants :			
Sumatera Utara	530.012	547.715	452.918	552.450	188.326	417.659	770.093	1.025.451
Sumatera Selatan	327.312	608.497	932.032	1.038.898	199.060	333.024	443.384	580.077
Lampung	1.001.103	1.782.703	1.726.969	1.923.928	29.728	57.664	167.565	273.061
DKI Jakarta	1.791.635	2.565.158	3.141.214	3.371.384	132.215	400.767	1.052.234	1.589.285
Jawa Barat	371.448	963.870	2.319.890	3.615.099	1.192.987	1.487.935	1.751.879	1.891.615
Jawa Tengah	253.477	336.611	509.401	672.978	1.798.001	3.227.892	4.524.988	5.014.822
D.I. Yogyakarta	99.782	175.789	264.842	347.245	266.933	253.447	508.215	861.679
Jawa Timur	273.228	433.451	564.401	808.995	749.848	1.597.851	2.479.487	2.879.389

   a. Life Time Migrants (in) dalam lingkup Makro

      Secara jelas digambarkan untuk Sumatera selatan dan Lampung, serta DKI Jakarta, adalah propinsi yang mengalami kenaikan pertumbuhan migrasi masuk tinggi. Migrasi masuk ke Jakarta disebabkan daya tarik yang tinggi dari propinsi ini terhadap propinsi-propinsi lain.

b. Life Time Migrants (out) dalam lingkup makro

Beberapa propinsi, yang populasi penduduknya melakukan migrasi keluar meninggalkan propinsinya yang tinggi adalah terdapat pada Sumatera Utara, Jawa Barat, Jawa tengah, Jawa Timur, dan DI Yogyakarta. Populasi penduduk pada propinsi tersebut mengalami ketertarikan karena tingginya tersedinya kesempatan kerja yang diharpak lebih baik di Jakarta

Dalam menggambarkan Life Time Migrants (in), juga akan disertakan data pertumbuhan penduduk, di wilayah yang berkaitan.

Tabel 4.14. Population Growth by Province

Province	Average Annual Population Growth Rate		
	1971-1980	1980-1990	1990-2000
DKI Jakarta	3.93	2.42	0.17
Jawa Barat	2.66	2.57	2.03
Banten			3.21
INDONESIA	2.31	1.98	1.49

Note : *) Excluding Timor Timur.
Source: 1971, 1980 , 1990 , 2000 Population Census, and 1995 Intercensal Population Census.

Tabel 4.15. Total Fertility Rate (TFR) by Province 1971, 1980, 1985, 1990, 1991, 1994, 1998, and 1999

Province	1971	1980	1985	1990	1991	1994	1998	1999
DKI Jakarta	5.175	3.99	3.25	2.326	2.14	1.9	2.00	2.00
Jawa Barat	6.335	5.070	4.305	3.468	3.370	3.17	2.61	2.55
INDONESIA	5.605	4.680	4.055	3.326	3.020	2.85	2.65	2.59

Source: 1971, 1980, 1990 Population Census, 1985 Intercensal Population Surveys, 1991 and 1994 Indonesia Demographic and Health Survey

c. Life Time Migrants (in) ke DKI Jakarta

Tingginya tingkat life time migrants in ke Jakarta di dapatkan dari pergerakan (migrasi keluar) penduduk kota-kota kecil dan kota-kota sedang di propinsi-propinsi Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, dan DI Yogyakarta. Karena selain itu, pertumbuhan tingkat kelahiran di Jakarta pun jugamenurun dari 5.175 (1971) menjadi 2.00 (1999). Sehingga menyebabkan pertumbuhan dan perkembangan penduduk, seperti dibawah ini.

	(1971)				(2000)
DKI Jakarta	4,579,303	6,503,449	8,259,266	9,112,652	8,389,443

d. Life Time Migrants (in) ke Bogor – Tangerang - Bekasi

Tingginya tingkat life time migrants in ke wilayah Botabek, di dapatkan dari pergerakan (migrasi keluar) penduduk pendatang atau penduduk yang cukup lama telah tinggal di Jakarta, sehingga menyebabkan penurunan pertumbuhan di Jakarta. Pertumbuhan penduduk di Botabek ini setidaknya digambarkan sebagai berikut.Migrants in ini , juga ditunjukkan oleh tingginya tingkat pertumbuhan dan perkembangan penduduk dimasing-masing kota.

Tabel 4.15. Pertumbuhan Penduduk Botabek 1961-2000

KOTAMADYA	1961-1971	1971-1980	1980-1990	1990-2000
Bogor	2.44	4.52	4.12	3.80
Bekasi	1.85	3.57	6.29	5.43
Tangerang	2.32	4.04	6.10	5.21

Tabel 4.16. Perkembangan Penduduk 1961 – 2000

KOTAMADYA	SP 1961	SP 1971	SP 1980	SP 1990	SP 2000
Bogor	1,257.80	1,597.20	2,493.90	3,736.20	5,423.30
Bekasi	669.70	803.00	1,143.60	2,104.40	3,570.60
Tangerang	817.20	1,025.70	1,529.10	2,765.00	4,594.20

e. Life Time Migrants (out) dari Jakarta - Bogor – Tangerang - Bekasi

Life time migrants out dari Jabotabek, yang digambarkan diatas untuk Jakarta yang menuju daerah Botabek, dan sisanya menuju wilayah luar, yaitu Pripinsi Jawa Barat dan Propinsi Banten, karena, relokasi beberapa pusat industri yang ada.

	(1971)				(2000)
Jawa Barat	21,623,529	,27,453,525	35,384,352	39,206,787	35,729,537
Banten	-	-	-	-	8,098,780

f. Pola dan Pilihan Terhadap Mobilitas Hunian (Perpindahan Rumah) di Jabotabek

Banyak alasan yang menyebabkan seseorang atau keluarga, melakukan mobilitas hunian, secara berangkai, dapat disebabkan sebagai berikut ;

- Tingginya tingkat kepadatan penduduk di DKI Jakarta
- Tingginya kepadatan di Jakarta Pusat dan Jakarta Barat,
- Tingginya tingkat kemiskinan di dua lokasi tersebut,
- Menyebabkan permintaan tanah dan bangunan meningkat

- Mengurang ketersediaan tanah dan bangunan,
- Kemudian terjadi distorsi antara permintaan dan persediaan,
- Sehingga meningkatkan harga tanah dan bangunan tersebut,
- Peluang yang ada, adalah ketersediaan di wilayah pinggiran
- Pembangunan perumahan di kota-kota baru dan wilayah belakang yang lain, yang lebih bersifat *landed house* atau perumahan tunggal
- Kepadatan di kota induk, penyebabkan pengembangan yang ada dilakukan dengan peningkatan intensitas bangunan,
- Penawaran hunian, kembali tersedia di kota induk, yang lebih bersifat, *vertical building and mix used*, hunian berkepadatan tinggi – hunian kompak.
- Peningkatan tingkat aksesibilitas dan penurunan biaya komuting,
- Peningkatan tingkat pendapatan seseorang atau keluarga
- Pemilihan terhadap lokasi dan kawasan yang sesuai dengan selera, karena tingginya tingkat persaingan penyediaan rumah dan hunian, menyebabkan pengembang menyediakan keragaman produk.

Tabel 4.17. Population Density per Square Kilometer by Province 1971, 1980, 1990, 1995 and 2000

Province	Population Density per sq.km				
	1971	1980	1990	1995	2000
DKI Jakarta	7,762 *)	11,023 *)	12,495	13,786	12635
Jawa Barat	467 *)	593 *)	765	848	1033
Banten	-	-	-	-	936
INDONESIA	62	77	93	101	109

Source: 1971, 1980, 1990, 2000 Population Census, and 1995 Intercensal Population Census.

Tabel 4.18. Kepadatan Penduduk per Km2 DKI Jakarta

KOTAMADYA	SP1961	SP1971	SP1980	SP1990	SP2000
Jakarta Pusat	20,920	26,311	25,822	22,437	19,795
Jakarta Utara	3,724	4,855	7,737	8,844	11,012
Jakarta Barat	3,722	6,506	9,760	14,390	18,945
Jakarta Selatan	3,209	7,229	10,869	13,105	14,345
Jakarta Timur	2,656	4,273	7,760	10,997	13,822
DKI Jakarta	6,846	9,835	12,390	13,955	15,584

Sumber : BPS DKI Jakarta

Tabel 4.19. Rumahtangga dan Penduduk Miskin di DKI Jakarta Menurut Kotamadya

KOTAMADYA	Rumahtangga			Penduduk		
	Miskin	Total	%	Miskin	Total	%
JAKARTA SELATAN	11,573	462,237	2.50	41,447	1,784,044	2.32
JAKARTA TIMUR	17,291	613,034	2.82	60,883	2,347,917	2.59
JAKARTA PUSAT	12,121	245,826	4.93	43,301	874,595	4.95
JAKARTA BARAT	22,803	511,425	4.46	78,557	1,904,191	4.13
JAKARTA UTARA	37,886	394,618	9.60	116,499	1,436,336	8.11
Jumlah	101,674	2,227,140	4.57	340,687	8,347,083	4.08

4.7.Rekonstruksi Demografis

Rekonstruksi demografis, dilakukan berdasarkan tahapan waktu dengan penilaian parameter (Populasi, Ekonomi, Hunian, Sistem Transportasi dan Struktur), yange telah dibahas secara detail dalam penulisan sebelumnya.

1. Tahap 1 Sebelum Tahun 1950
2. Tahap 2 Tahun 1950 – Tahun 1970
3. Tahap 3 Tahun 1971 – Tahun 1979
4. Tahap 4 Tahun 1980 - Tahun 1989
5. Tahap 5 Tahun 1990 – Tahun 1994
6. Tahap 6 Tahun 1995 – Tahun 1999
7. Sesudah Tahun 2000 Skenario Kecenderungan

Tahap Sebelum Tahun 1950

Didominasi aktivitas perdagangan, karena letaknya dan adanya pelabuhan sunda kelapa.

DKI Jakarta

Tahun 1770 : Luas Wilayah :	**1.07 km^2**	**: Jumlah Penduduk :**	**6.000**
Tahun 1945 : Luas Wilayah :	**40.00 km^2**	**: Jumlah Penduduk :**	**623.000**
Tahun 1965 : Luas Wilayah :	**180.00 km^2**	**: Jumlah Penduduk :**	**3.800.000**

(Sumber : Majalah "Sunda" no. 4. th II)

Skenario Kecenderungan

Menjelaskan bahwa pertumbuhan megaurban Jabotabek, tetap tidak dapat dihindari, menyatu dan terintegrasi menjadi wilayah dengan kekuatan ekonomi yang semakin berimbang, dimana setiap kawasan memerankan, perannya masing-masing dengan speasialisasi kegiatan dan aktivitas ekonominya.Pergerakan ke megaurban Jabotabek dari luar wilayah Jabotabek ini tetap ada, namun dengan tujuan yang berubah langsung ke wilayah belakang, jadi tidak masuk dahulu ke Kota Induk Jakarta.Pembangunan dan pengembangan yang dilakukan pemerintah, dalam meningkatkan infrastruktur regional, memainkan peranan meningkatnya pertumbuhan ekonomi wilayah belakang, dan kemandirian wilayah regionalnya (Kota Tangerang, Bogor, Bekasi, dan Depok).Populasi atau penduduk berputar dan dengan pilihan untuk melakukan mobilitas hunian yang semakin meningkat alternatifnya, dimana wilayah Jabotabek yang luas, diperpendek oleh kesatuan kawasan-kawasan didalamnya.

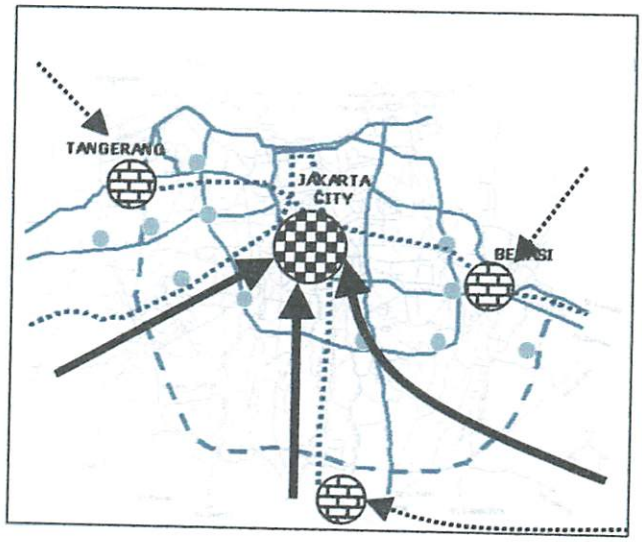
	MIGRANTS IN						
	TO JAKARTA	MENINGKAT	MENINGKAT	MENINGKAT	MENURUN	MENURUN	MENURUN
	TO BOTABEK	MENINGKAT	MENINGKAT	MENINGKAT	MENINGKAT	MENINGKAT	MENINGKAT
	MIGRANTS OUT						
	FROM JAKARTA		MENINGKAT	MENINGKAT	MENINGKAT	MENINGKAT	ROLE OVER/ MENINGKAT
	FROM BOTABEK	MENINGKAT	MENINGKAT	MENURUN	MENURUN	MENURUN	MENURUN

NO	VARIABEL	TAHAP 2	TAHAP 3	TAHAP 4	TAHAP 5	TAHAP 6	SKENARIO
		Thn 1950-1970	T 1971 – 1979	T 1980 – 1989	T 1990 - 1994	T 1995 - 1999	Skenario Kecenderungan
	POPULASI						
	JUMLAH	TAHUN 1961	TAHUN 1971	TAHUN 1980	TAHUN 1990	TAHUN 1995	TAHUN 2000
1	DKI JAKARTA (TAHUN 1949 - Tahun 1969)	3.639.465	4.579.303	6.503.449	8.259.266	9.112.652	8.389.443
2	JAWA BARAT		21.623.529	27.453.525	35.384.352	39.208.787	36.729.537
3	POPULASI BANTEN						
	KOTA		0	0	0	0	8.098.780
4	BOGOR						
5	BEKASI	1,257.80	1,597.20	2,493.90	3,736.20		5,423.30
6	TANGERANG	669.70	803.00	1,143.60	2,104.40		3,570.60
	TINGKAT KEPADATAN	817.20	1,028.70	1,529.10	2,765.00		4,594.20
7	KEPADATAN JAKARTA		TAHUN 1971	TAHUN 1980	TAHUN 1990	TAHUN 1995	TAHUN 2000
8	PUSAT	6,846	9,835	12,390	13,955		15,584
9	UTARA	20,92	28,311	25,822	22,437		19,795
10	BARAT	3,724	4,855	7,737	8,844		11,012
11	SELATAN	3,722	6,606	9,76	14,39		18,945
12	TIMUR	3,209	7,229	10,869	13,105		14,345
	PERTUMBUHAN	2,656	4,273	7,76	10,997		13,822
13	PERTUMBUHAN JAKARTA	1961-1971	1971-1980	1980-1990	1990-2000		
14	PERTUMBUHAN JAWA BARAT		3.93	2.42		0.17	
15	BOGOR		2.66	2.57		2.013	
16	BEKASI	2.44	4.52	4.12		3.80	
17	TANGERANG	1.85	3.57	6.29		5.43	
	MIGRASI MASUK	2.32	2.04	6.10		5.21	
18	JAKARTA		TAHUN 1971	TAHUN 1980	TAHUN 1990	TAHUN 1995	
19	JAWA BARAT		1.791.635	2.565.158	3.141.214	3.371.384	
	MIGRASI KELUAR		371.448	963.870	2.319.890	3.615.099	
20	JAKARTA		TAHUN 1971	TAHUN 1980	TAHUN 1990	TAHUN 1995	
21	JAWA BARAT		132.215	400.767	1.052.234	1.589.285	
	EKONOMI		1.192.987	1.487.935	1.751.879	1.891.615	
	PENANAMAN MODAL - KONSETRASI KEGIATAN EKONOMI						
1	JAKARTA (1967 - 2002)	INDUSTRI	INDUSTRI	INDUSTRI	JASA	JASA	JASA
2	JAWA BARAT (BOTABEK)			INDUSTRI	INDUSTRI	INDUSTRI	INDUSTRI
	PERTUMBUHAN PROPERTI						
3	SUKU BUNGA SBI		RENDAH	RENDAH	RENDAH	MENINGKAT PENURUNAN	KEMBALI NAIK
4	KREDIT SEKTOR PROPERTI (KREDIR KPR - KONSTRUKSI)			MENINGKAT 1	MENINGKAT 2		
	KONSENTRASI KEGIATAN EKONOMI - STRUKTUR RUANG						
5	JAKARTA	PRDGN	INDUSTRI	INDUSTRI	JASA	JASA	JASA
6	BOTABEK	AGRARIS	AGRARIS	INDUSTRI	INDUSTRI	INDUSTRI / JASA	INDUSTRI / JASA
	HUNIAN						
	PEMBANGUNAN RUMAH NASIONAL						
	KELEMBAGAAN						
	KEBIJAKAN PEMERINTAH						
1	PT PERUMNAS : TAHUN 1974		DIMULAI	PENGEMBANGAN MASSAL			
2	REI (DEVELOPER)		BERDIRI				
	PERSEDIAAN		BERDIRI	MENINGKAT	MENINGKAT	MENURUN/ KELOMPOK	PENYATUAN
	JAKARTA (HUNIAN PERKOTAAN)						
3	KEBAYORAN : DIMULAI 1949 : 730 HA	DIMULAI					
4	KEBNKCNG, KMYORAN,PLOGDUNG,TNH ABANG,KLENDER						
	TIMUR			DIMULAI			
5	BEKASI						
6	BEKASI (RAWALUMBU, SETIA MEKAR)			DIMULAI			

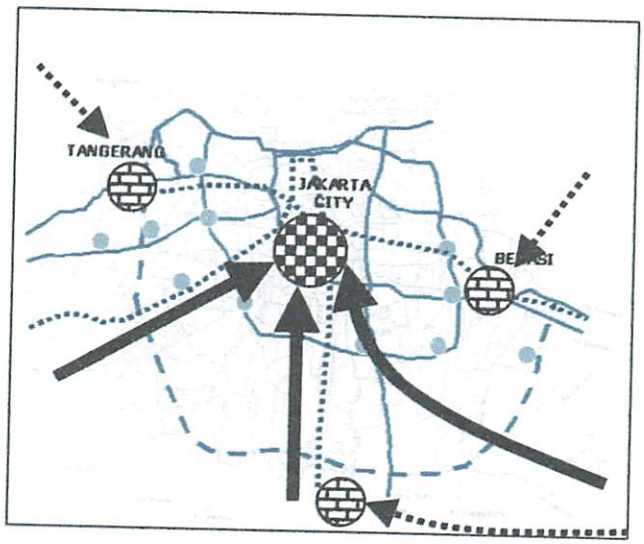
7	KAWASAN SKALA BESAR - INDUSTRI & PERUMAHAN SELATAN			DIMULAI			
8	DEPOK (DEPOK I, II TIMUR, CITAYEM) : MULAI Th.1974=400 HA		DIMULAI				
9	BOGOR (GUNUNGPUTRI)			DIMULAI			
10	120 PERUMAHAN LAIN MENGIKUTI			DIMULAI			
11	BINTARO JAYA:1979=500-2.379HA:PT. JAYAPROPERTY BARAT		DIMULAI				
12	TANGERANG-COBIDAS,KARAWACI I- III,KELAPA DUA			DIMULAI			
13	SERPONG (SURADITA)			DIMULAI			
14	BUMI SERPONG DAMAI : 1989 : 6.000 HA			DIMULAI			
15	LIPPO KARAWACI : 1993 : 3.000 HA				DIMULAI		
	PERMINTAAN		MULAI	MENINGKAT	MENINGKAT	STAGNAN	
	POLA INTENSIFIKASI (RUSUN - APARTEMEN - MIX BUILDING)			MULAI	MENINGKAT	MENINGKAT	
	PENJUALAN RUMAH		MENINGKAT 1	MENINGKAT 2	MENINGKAT 3	TURUN DI 1997	MENINGKAT PERLAHAN
	SISTEM TRANSPORTASI						
	PEMBANGUNAN PENINGKATAN JALAN & JALAN TOL						
1	JARINGAN JALAN ANTAR KOTA			KE SLTN (BOGOR); KE BRT (MERAK)	KE TMR (CIKAMPEK); EKSPNS BRT & TMR		
2	JARINGAN JALAN TOL DALAM KOTA & JALAN			PERLEBAR ARTERI SLTN-PUSAT	PERLBR ARTR TMR-BRT;TOL PNJNG SLTN		
3	PENINGKATAN PENGGUNAAN BUS					DIMULAI	BRT ; BUSWAY
4	PEMBANGUNAN FLYOVER				DIMULAI		
5	SISTEM PERKERETA APIAN - KRL			KRL : JKT - BGR ; (DOBL TRCK)	RENOV STSN SUBURBN;JLR ATS PST KTA	PNMBHN GERBONG	
	PENINGKATAN SISTEM TRANSPORTASI						
6	KRL SUB URBAN (SERPONG TANAH ABANG)					DIFUNGSIKAN	DBL TRCK DIFUNGSIKAN
7	BUSWAY PUSAT KOTA						(In planning)
8	RENCANA PENGEMBANGAN SUBWAY						(In planning)
9	RENCANA PENGEMBANGAN MRT'S (1)						
	STRUKTUR						
1	PUSAT KOTA, WLYH PERKANTORAN & NIAGA-CBD INTENSIFIKASI LAHAN - PUSAT BISNIS			PEMBNG GEDUNG PENCKR LANGIT PEMBNG GEDUNG APARTEMEN	BEROPOERASI BBRP PUSAT PRDGANGAN	PMBNGN KWSN MULTI GUNA	
2	PMBANGUNAN WLYH KORIDOR PENYANGGA-BATAS KOTA (INNER-OUTER RINGROAD)				PEMBNG GEDUNG PENCKR LANGIT	PEMBNG GEDUNG APARTEMEN	
3	DAERAH SUBURBAN BOGOR; TANGERANG; BEKASI KEGIATAN & KAWASAN PERDAGANGAN JAKARTA			PEMUKIMAN PEMERINTAH & MILITER BERKMBNG REAL ESTATE	PEMBANGNAN INTENSIF PERUMAHAN PERMINTAAN MENINGKAT TINGGI	BERKEMNGNYA KOTA-KOTA BARU	
4	KAWASAN PERDAGANGAN - RUKO			DIMULAI	BEROPOERASI BBRP PUSAT PRDGANGAN		
5	TRADE CENTER / MALL/ SHPOOING CENTRE BOTABEK				DIMULAI	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN
6	KAWASAN PERDAGANGAN - RUKO				DIMULAI		
7	TRADE CENTER / MALL/ SHPOOING CENTRE KEGIATAN & KAWASAN INDUSTRI					DIMULAI	DITINGKATKAN
8	JAKARTA		DIMULAI	MENINGKAT	MENURUN	MENURUN	MENURUN
9	BOTABEK			DIMULAI	MENINGKAT	STAGNAN / MENURUN	
	KEGIATAN STRTAGIS LAIN						
10	RELOKASI UNIVESITAS INDONESIA - DEPOK - SELATAN			DIMULAI			
11	PEMBANGUNGAN PANTURA KAWASAN HUNIAN-KOMERSIL-WISATA		DIMULAI	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN	DITINGKATKAN
12	PINDAHNYA KEMAYORAN KE SOEKARNO HATTA : THN 1985			DIMULAI			
13	PENGEMBANGAN DAN PENINGKATAN KAWASA PANTURA REKLAMASI PANTURA						(In planning)

REKONSTRUKSI VISUAL MIGRASI

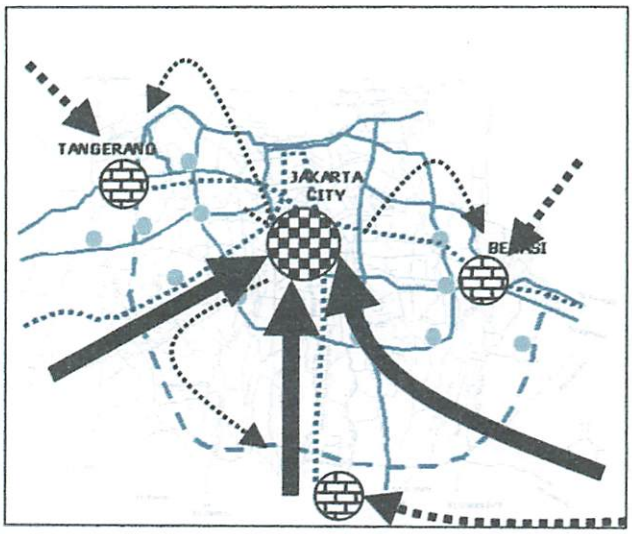
TAHAP 2



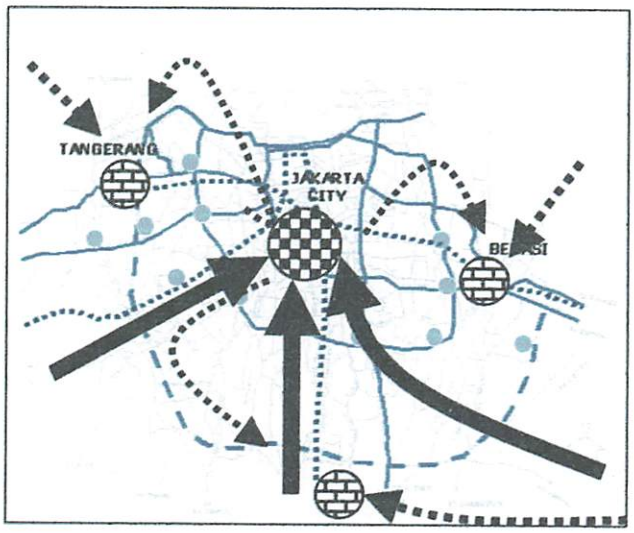
TAHAP 3



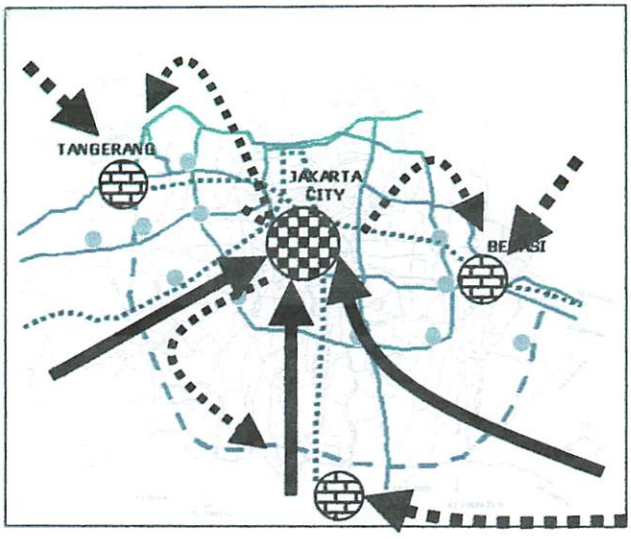
TAHAP 4



TAHAP 5

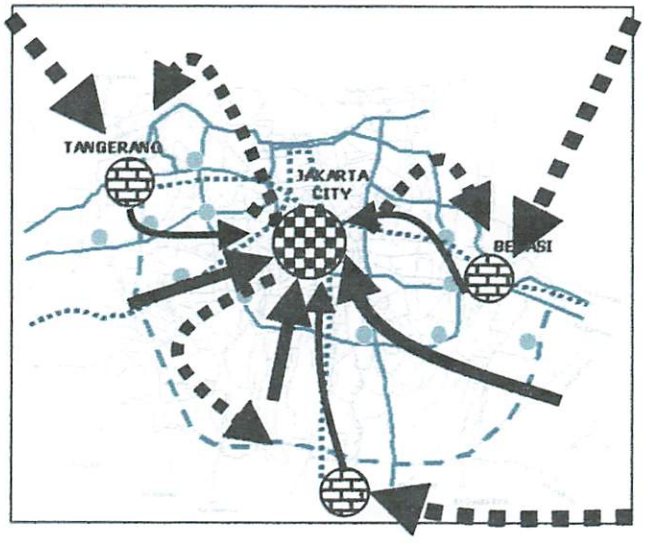


TAHAP 6



MIGRASI BERPUTAR

SKENARIO KECENDERUNGAN



Tahap berikutnya setelah menggambarkan pergerakan dalam tahapan waktu, rekonstruksi fenomana digambarkan dalam beberapa kelompok variabel, kemudian disusun dalam diagram alur untuk menjelaskan sebab dari variabel utama, dan akibat yang terjadi. Adapun kelompok variabel tersebut adalah :

1. Kelompok Variabel Sebagai Setting Global dan Nasional
2. Kelompok Variabel Dalam Parameter Regional Jabotabek
3. Kelompok Variabel Pendorong di Sisi Mtropolitan
4. Kelompok Variabel Penarik di Sisi Kota-Kota Baru

Penyusunan ulang atau rekonstruksi fenomena demografis disusun dalam beberapa tahapan konstruksi, yaitu sebagai berikut :

1. Rekonstruksi 1. Variabel Utama Dalam Setiap Kelompok Yang Mendorong Terjadinya Peluang Terhadap Mobilitas Hunian.
2. Rekonstruksi 2. Arah Dari Akibat Yang Disebabkan Variabel Utama Dalam Memotivasi - Mobilitas Hunian.
3. Rekonstruksi 3. Fenomena Demografis Dalam Ringkasan Kembali

A. **Tabel 4.21. Kelompok Variabel Sebagai Setting**
(Variabel Global Dan Nasional)

NO	PARAMETER	NO	VARIABEL
1	EKONOMI DUNIA	1	PERTUMBUHAN EKONOMI DUNIA
		2	Impor Negara Industri Maju
		3	Ekpor Negara Berkembang
		4	Pertumbuhan Penanaman Modal Asing (PMA)
2	POPULASI NASIONAL	1.	Perkembangan
		2.	Pertumbuhan
		3.	Life Time Migrants (in) RATA2 IND
		4.	Life Time Migrants (out) RATA2 IND
		5	Populasi Bekerja di sektor Pertanian
		6.	Populasi Bekerja di sektr non Pertanian
		7.	Pekerja Pendidikan SD dan dibwah SD
		8.	Pekerja Pendidikan diatas SD
3	HUNIAN NASIONAL	1.	Pembangunan Unit-Unit Properti Hunian
		2.	Penjualan Unit-Unit Properti Hunian
		3.	Kebijakan Pembangunan Rumah Nasional
		4.	Realisasi Kredit KPR (subsidi-non)
4	EKONOMI	1.	Stabilitas Nilai Tukar Rupiah (Rp/)
		2.	Suku Bunga SBI
		3.	Suku Bunga Kredit - Perbankan KPR
		4	Suku Bunga Kredit - Konstruksi-Pengembang

		5	Pertumbuhan Konsumsi Swasta & Pengeluaran Pemerintah
		6	Daya Beli Konsumen thd Harga Rumah
		7.	Infrastruktur Kelembagaan
		8.	Pertumbuhan Produksi Pertanian
		9.	Pertumbuhan Impor Pertanian
		10.	Pertumbuhan Ekspor Pertanian
		11.	Pabrik Ukuran Sedang & Besar di Jawa
		12.	Pabrik Ukuran Sedang & Besar di Luar Jawa
		13.	Akomodasi Hotel
		14.	Tingkat Hunian Hotel
		15.	Jumlah Pekerja di Perhotelan
		16.	Pengeluaran Wisatawan
5.	TRANSPORTASI	1.	Laju Pertumbuhan Panjang dan Jenis Jalan
		2.	Laju Pertumbuhan Tipe Kendaraan Moda Jalan Raya
		3.	Laju Pertumbuhan Penumpang Kereta Api
6	STRUKTUR WILAYAH NASIONAL	1.	Laju Pertumbuhan Penduduk Kota-Kota di Jawa
		2.	Laju Pertumbuhan Penduduk Kota-Kota di Luar Jawa

B. Tabel 4.22. Kelompok Variabel Dalam Parameter (Jabotabek)

NO	PARAMETER	NO	VARIABEL
	POPULASI	1.	Laju Pertumbuhan Jumlah Populasi (%)
		2.	Laju Pertumbuhan Kepadatan (jiwa/ km2)
		3.	Tingkat Pertumbuhan Life Time Migrants (in)
		4.	Tingkat Pertumbuhan Life Time Migrants (out)
2	HUNIAN	1.	Pertumbuhan Harga Tanah & Bangunan
		2.	Pengembang "Developer Properti"
		3.	Pola Umum Pengembagan Hunian
3	EKONOMI	1.	Distribusi Ruang "Retail Market" Di Jabotabek
		2	Distribusi Tipe "Retail Market" di Jabotabek
		3.	Persebaran Kawasan Industri
		4.	Persebaran Hotel Berkelas
		5.	Jenis Kegiatan Ekonomi
4	SISTEM TRANSPORTASI	1.	Jaringan Jalan Tol
		2.	Akses Jalan ke Tanjung Priok
		3.	Jaringan Rel Kereta Api
		4.	Pelabuhan Laut
		5.	Bandara udara
5	STRUKTUR (PENGEMBANGAN WILAYAH PERKOTAAN)	1.	Intensifikasi Lahan CBD
		2.	Pengembangan Pantai Utara (Reklamasi)
		3.	Pembangunan wil koridor (inner-outer ring road)
		4.	Pengembangan Kota-Kota Baru di Suburban

C. Tabel 4.23. Kelompok Variabel Di Sisi Metropolitan (Pendorong)

NO	PARAMETER	NO	VARIABEL
1	POPULASI	1.	Laju Pertumbuhan Jumlah Populasi (%)
		2.	Laju Pertumbuhan Kepadatan (jiwa/ km2)
2	HUNIAN	1.	Tingkat Hunian
		2.	Persediaan
		3.	Permintaan
3	EKONOMI	1.	Perkembangan Proyek PMA di Jakarta Sektor Industri (US$-TKI)
		2.	Perkembangan Proyek PMA di Jakarta Sektor Perkantoran & Real Esatate (US$-TKI)
		3.	Perkembangan Proyek PMA di Jakarta Sektor Jasa (US$-TKI)
		4.	Perkembangan Proyek PMA di Jakarta Sektor Konstruksi (US$-TKI)
		5.	Perkembangan Proyek PMA di Jakarta Sektor Perhotelan (US$-TKI)
		6.	Distribusi Ruang "Retail Market" Di Jakarta
		7.	Penyerapan / KebutuhanTenaga Kerja
		8.	Jenis/ Macam Pekerjaan
		9.	Persebaran Lokasi Kerja
4	SISTEM TRANSPORTASI	1.	Persebaran Transportasi Publik
		2.	Transportsi Kawasan (dlm kota)
5.	STRUKTUR	1.	Fungsi Pusat Kota

D. Tabel 4.24. Kelompok Variabel Di Sisi Kota-Kota Baru (Penarik)

NO	PARAMETER	NO	VARIABEL
1	POPULASI	1.	Pertumbuhan
		2.	Kepadatan
2	HUNIAN	1.	Tingkat Hunian
		2.	Persediaan
		3.	Permintaan
3	EKONOMI	1.	Penyerapan / KebutuhanTenaga Kerja
		2.	Jenis/ Macam Pekerjaan
		3.	Persebaran Lokasi Kerja
4	SISTEM TRANSPORTASI	1.	Persebaran Transportasi Publik (akses regfional)
		2.	Transportsi Kawasan (dlm kota)
5.	STRUKTUR	1.	Fungsi Kota

Gambar 4.16.

REKONSTRUKSI 1
VARIABEL UTAMA DALAM SETIAP KELOMPOK YANG MENDORONG TERJADINYA PELUANG TERHADAP MOBILITAS HUNIAN

KELMPOK VARIABEL SETTING-GLBL & NAS
1. PENANAMAN MODAL ASING
2. KEBIJAKAN PEMBANGUNAN PERUMAHAN NASIONAL
3. SUKU BUNGA KPR
4. SUKU BUNGA KONSTRUKSI
5. INFRASTRUKTUR KELEMBAGAAN
6. PERTUMBUHAN EKONOMI INDUSTRI

→

AKIBAT DARI VARIABEL UTAMA (SETTING)
1. PELUANG INVESTASI
2. DAYA BELI KONSUMEN
3. PEMBANGUNAN UNIT
4. MEMOTIVASI PERGERAKAN / MEMOBILISASI PENDUDUK

KELOMPOK PARAMETER JABOTABEK
1. JENIS KEGIATAN EKONOMI
2. HARGA TANAH & BANGUNAN
3. PENGEMBANG "DEVELOPER"
4. POLA UMUM PENGEMBANGAN HUNIAN
5. JARINGAN JALAN TOL
6. JARINGAN REL KERETA API

→

AKIBAT DARI VARIABEL UTAMA (JABOTABEK)
1. PERGERAKAN/ MOBILISASI PENDUDUK

KELOMPOK VARIABEL METROPOLITAN (PENDORONG)
1. LAJU KEPADATAN
2. TINGKAT HUNIAN
3. PERSEDIAAN HUNIAN
4. PERMINTAAN HUNIAN

→

AKIBAT DARI VARIABEL UTAMA (PENDORONG) METROPOLITAN
1. PENINGKATAN KEBUTUHAN HUNIAN.
2. MENCARI PILIHAN THD HUNIAN

KELOMPOK VARIABEL KOTA-KOTA BARU (PENARIK)
1. TINGKAT HUNIAN
2. PERSEDIAAN
3. KEPADATAN

→

AKIBAT DARI VARIABEL UTAMA (PENARIK) KOTAKOTA BARU
1. PILIHAN / ATTERNATIF THD KETERSEDIAAN HUNIAN

VARIABEL YANG MENDORONG TERJADINYA PELUANG TERHADAP MOBILITAS HUNIAN KEMBALI KE METROPOLITAN

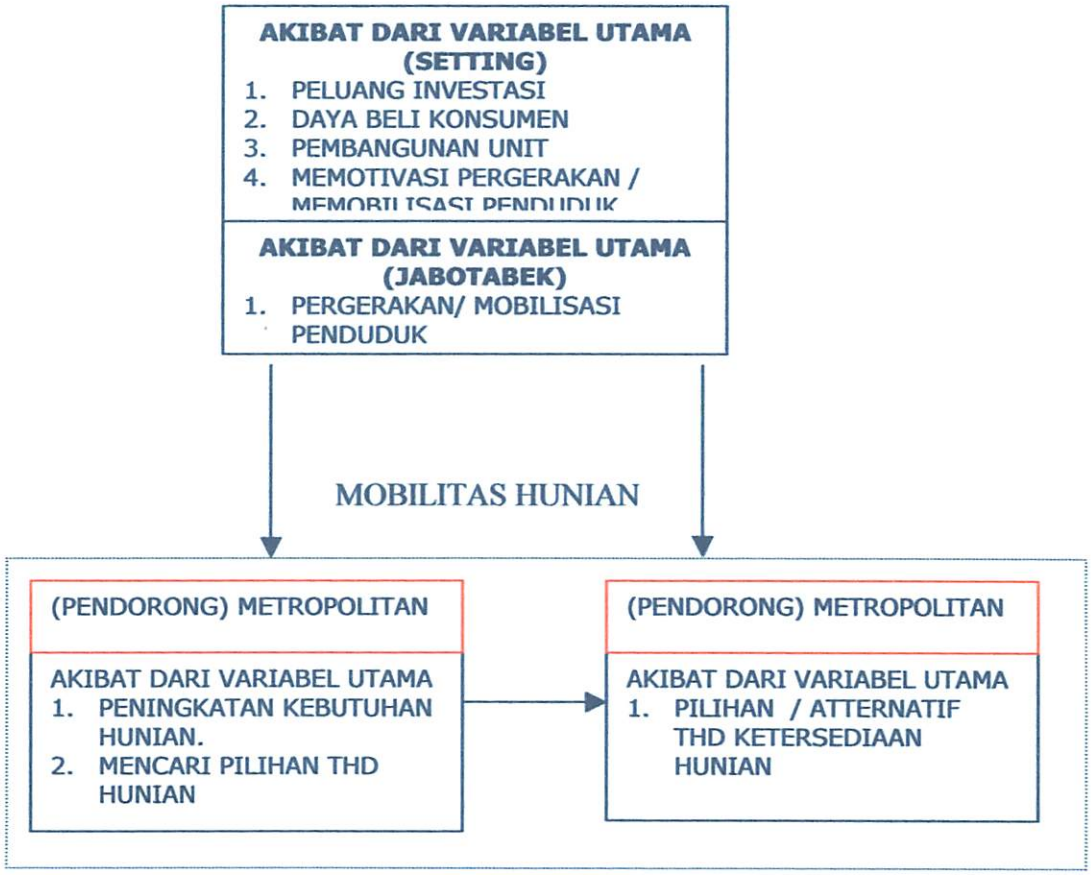
KELOMPOK VARIABEL METROPOLITAN
1. KEBUTUHAN TENAGA KERJA

→

AKIBAT DARI VARIABEL UTAMA
1. MENINGKATNYA DAYA BELI KONSUMEN
2. MENDEKATI LAPANGAN KERJA

Gambar 4.17.

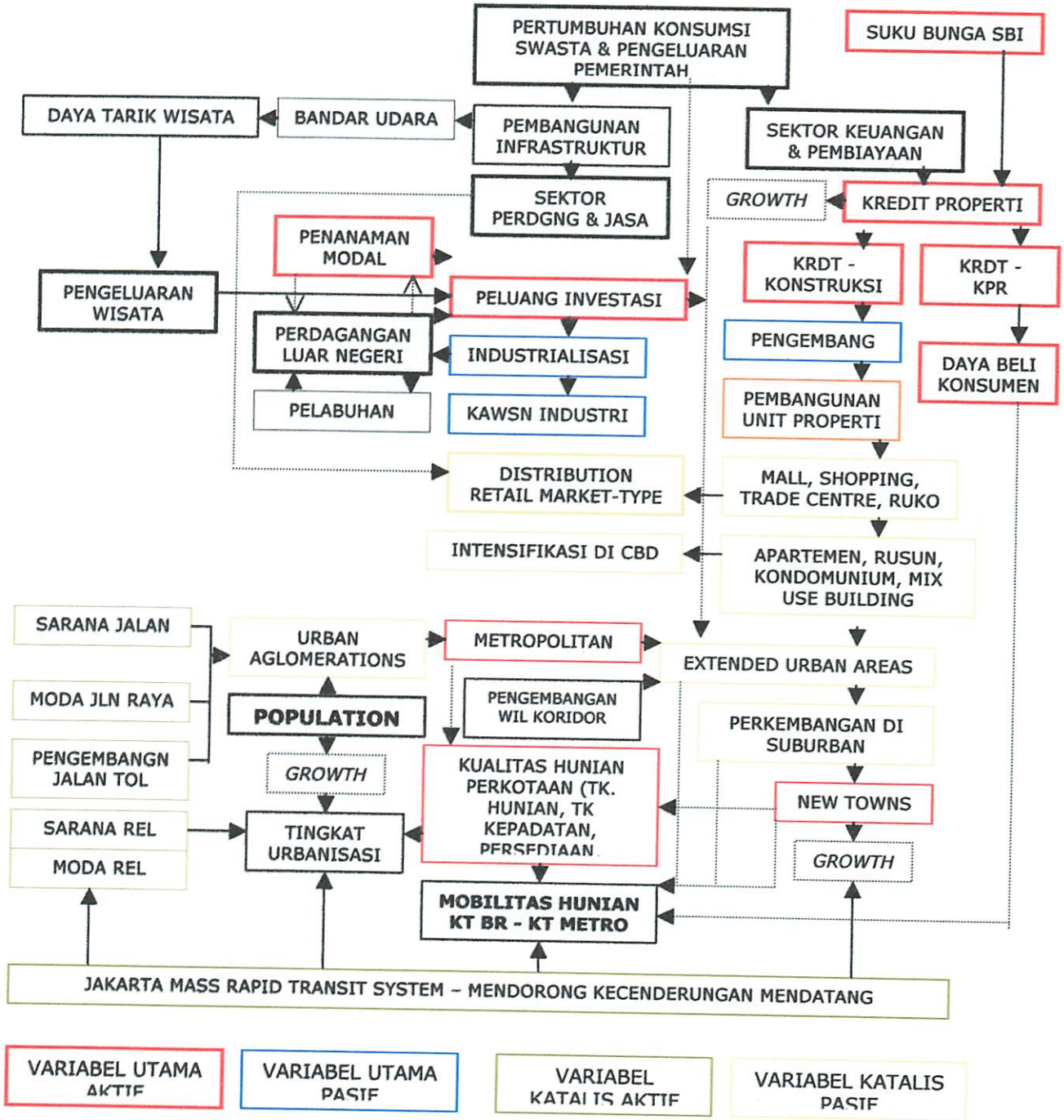
REKONSTRUKSI 2
ARAH DARI AKIBAT YANG DISEBABKAN VARIABEL UTAMA DALAM MEMOTIVASI - MOBILITAS HUNIAN



Gambar 4.18.

REKONSTRUKSI 3

FENOMENA DEMOGRAFIS DALAM RINGKASAN KEMBALI



4.8. Penutup

Pada akhirnya, setelah disampaikan fenomena perkotaan metropolitan dan kota –kota disekitarnya, dan fenomena demografis penduduk dalam pola mobilitas hunian yang dipengaruhi semua parameter terkait. Faktor sejarah, sebagai sesutau yang selalu berulang maka ada baiknya bahwa, penelitian terhadap variabel yang menciptakan kondisi dan bentuk perubahannya, dalam dimensi ruang, waktu, dan besaran pengaruhnya perlu dilakukan penelitian lebih lanjut.

Sebagai penelitian yang sifatnya masih makro, tapi alangkah baiknya apabila diikuti penelitian lanjutan, dan menjadi referensi terhadap pola pengajaran dan materi yang dapat disampaikan di Jurusan Planologi ITN Malang. Sehingga keilmuan yang ada dan kondisi praktis dilapangan dapat terkait, paling tidak memasuki sisi baru (Pengembangan Kota-Kota Besar dan Kota-Kota Metropolitan, yang masuk menjadi bagian dalam sistem jaringan global, pengendalian populasi, pergerakan populasi, daya tarik ruang kota, dan alin-lain.) dalam pemahaman pola pemikiran penciptaan skenario kecenderungan dan teori konspirasi yang dapat dipahami bersama.

Daftar Pustaka

Freddy Rangkuti. *Riset Pemasaran.* PT Gramedia Pustaka Utama Sekolah Tinggi Ekonomi Ibii. 1997.

Anthony J. Catanese & James C. Snyder. *Perencanaan Kota.* Penerbit Erlangga. 1992.

Gideon Golany. *New Town Planning : Principles And Practices,.* John Wiley & Sons, Inc. New York. 1976.

Melville C. Branch. *Perencanaan Kota Komprehensif. Pengantar & Penjelasan.* Gadjah Mada University Press. 1996.

Anthony J. Catanese & James C. Snyder. *Perencanaan Kota,* Edisi Kedua. Penerbit Erlangga. Jakarta. 1992.

B. N. Marbun, Sh. Kota Indonesia Masa Depan; Masalah Dan Prospek. Penerbit Erlangga. Jakarta. 1990.

Panangian Simanungkalit & Assosiation. *Pengembangan 14 Kota Baru Di Jabotabek Tidak Layak Dilanjutkan.,* Oktober 1999. Jakarta, Suara Pembaruan

The United Nations University, Tokyo & The Program On Population Of The Eastwest Center, Honolulu, Hawai. *Urban Management. Policies And Innovations In Developing Countries.* Praeger. Westport, Connecticut. London. 1993.

Hastu Prabatmodjo. *Perkotaan Indonesia Pada Abad Ke-21 : Menuju Urbanisasi Menyebar ?,* Jurnal Pwk – ITB. Vol. 11, No. 1 Maret 2000.

Willy Tumewu. *Arah Pengembangan Transportasi Perkotaan Di Indonesia,* Jurnal Pwk – ITB. Vol.8, No. 3 Juli 1997.

Suwardjoko Warpani. *Analisis Kota dan Daerah.* Penerbit.

Sri Rum Giyarsih. *Gejala Urban Sprawl Sebagai Pemicu Proses Densifikasi Permukiman Di Daerah Pinggiran Kota.* Jurnal Pwk-ITB. Vol 12. No. 1 Maret 2001.

Bs Kusbiantoro, *Transportation Problem In Rapidly New Town Development Area*. Jurnal Pwk – ITB. Nomor 21. Tahun Vii Mei 1996.

Djoko Sujarto. *Perkembangan Kota Baru*. Jurnal Pwk – ITB. Nomor 9. Triwulan Iii / SePTember 1993.

Siti Sutriah Nurzaman. *Kota Baru Dalam Lingkup Pengembangan Wilayah*. Jurnal Pwk – ITB. Nomor 9. Triwulan Iii / SePTember 1993.

Mochtarram Karyaoedi. *Pengembangan Kota Baru Di Indonesia*. Jurnal Pwk-ITB Nomor 9. Triwulan Iii / SePTember 1993.

Djoko Sujarto Dan B. Kombaitan. *Konsepsi Pedoman Perencanaan Kota Baru*. Jurnal Pwk – ITB. Nomor 9. Triwulan Iii / SePTember 1993.

Dr. Heru Purboyo, Dea - Kajur P3wk Itb. *Pergeseran Sistem Perkotaan Di Indonesia*. Forum Urdi 13 SePTember 2000.

Dr. I Gde Mamas- Bps. *Proyeksi Pertumbuhan Kota-Kota Di Indonesia 2015*. Forum Urdi 13 SePTember 2000.

Tommy Firman - Dosen Itb Bandung. *Disparitas Wilayah: Tanggapan Atas Laporan Bank Dunia*. Forum Urdi 13 SePTember 2000.

Tommy Firman - Dosen Itb Bandung. Migrasi Ke Dan Dari Dki Jakarta. Forum Urdi 13 SePTember 2000.

Saratri Wilonoyudho - Pengajar Planologi Di Ikip Semarang. *Mobilitas Penduduk Pulau Jawa*

Tommy Firman - Dosen Itb Bandung. *Agenda Pokok Untuk Mobilitas Penduduk*.

Tommy Firman - Dosen Itb Bandung. *Pola Spasial Dan Restrukturisasi Perkotaan Di Jawa*.

Prijono TjiPToherijanto, Guru Besar Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia. *Urbanisasi Dan Perkembangan Perkotaan Di Indonesia*.

Aria Indra Purnama. *Sistem Transportasi Dan Pola Penggunaan Lahan. Studi Kasus: Jakarta Metropolitan, Indonesia*. TA – Planologi ITB. 2000.

Toni Rusmarsidik. *Model Urban Governance Untuk Bandung Metropolitan Area Di Indonesia*. TA – Planologi ITB. 2000.

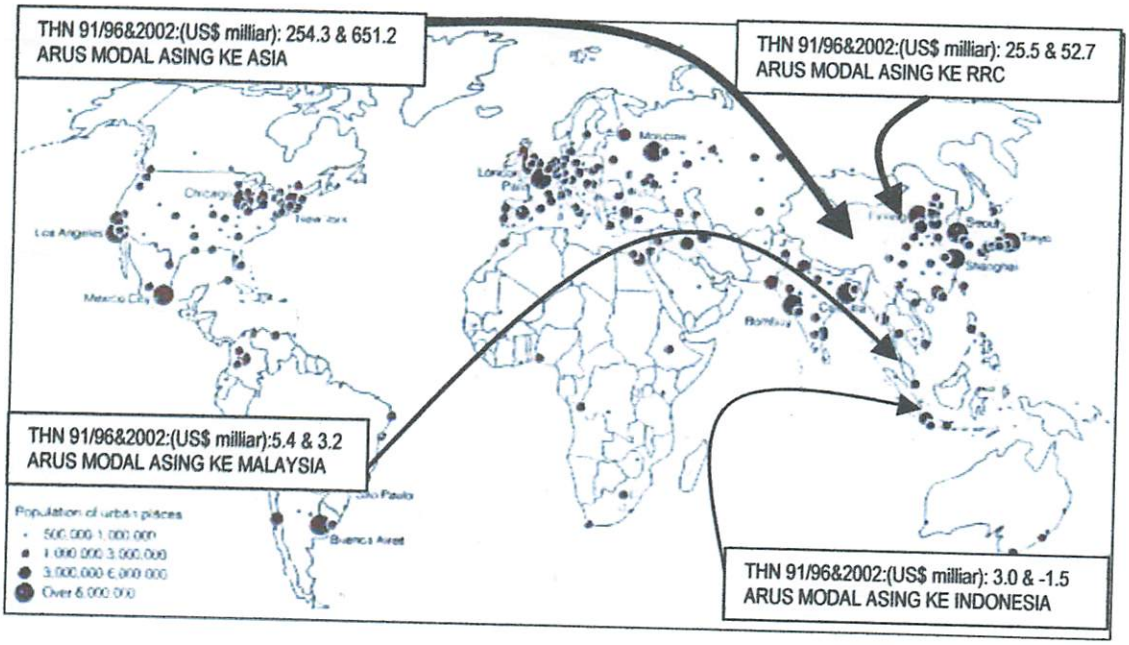
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

LAMPIRAN

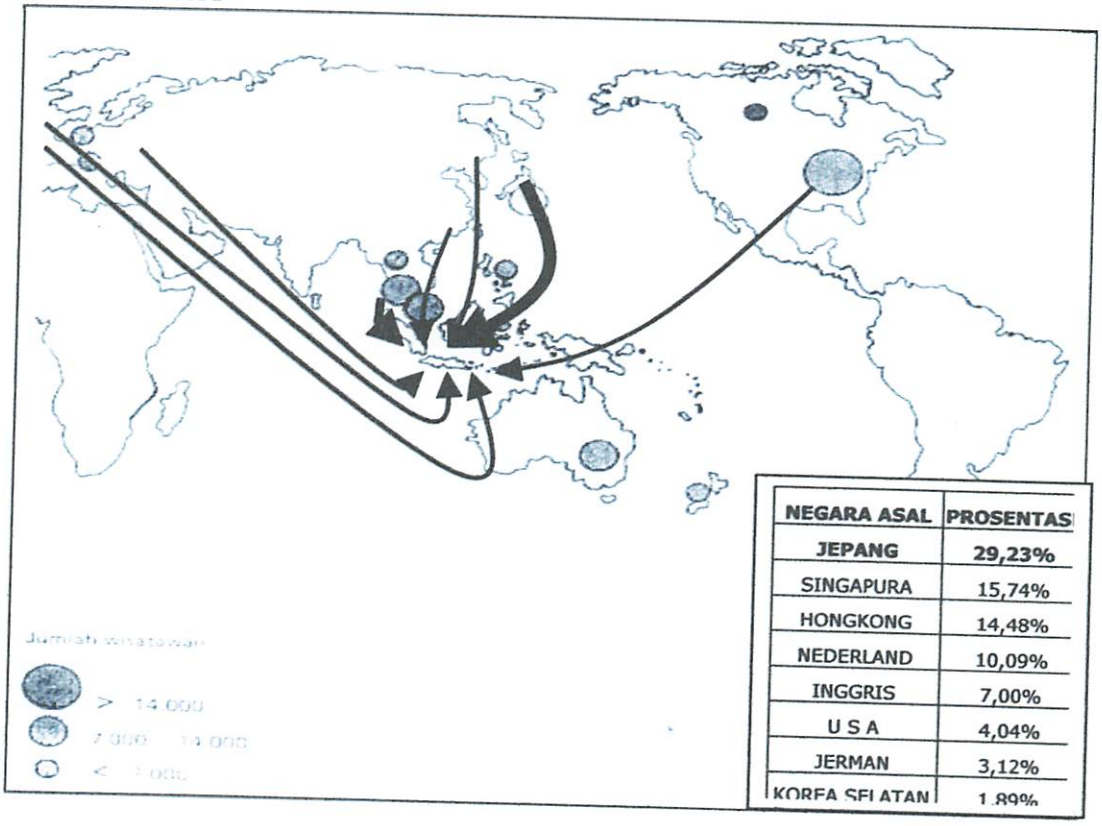
ANALISA DATA

1. Pergerakan Global – Penanaman Modal Dunia
2. Pergerakan Global – Penanaman Modal ke Jakarta
3. Pergerakan Global – Aliran Wisatawan
4. Variabel Pengaruh Fenomena Demografis – Penjelasan Pengaruh Deskriptif (Skala Global dan Nasional)
5. Persebaran Kota-Kota Baru di Jabotabek (terhadap Posisi Regional)
6. Variabel Pengaruh – Penjelasan Pengaruh Deskriptif Pola Pergerakan (Skala Regional)
7. Persebaran Kota-Kota Baru di Jabotabek
8. Persebaran Kota-Kota Baru di Jabotabek (berdasarkan jenis pengembangan)
9. Analisa Kondisi Kota-Kota Baru di Jabotabek
10. Pergerakan / Mobilitas Hunian ke Jakarta dan ke Botabek

PERGERAKAN GLOBAL
PENANAMAN MODAL – PERGERAKAN ALIRAN UANG

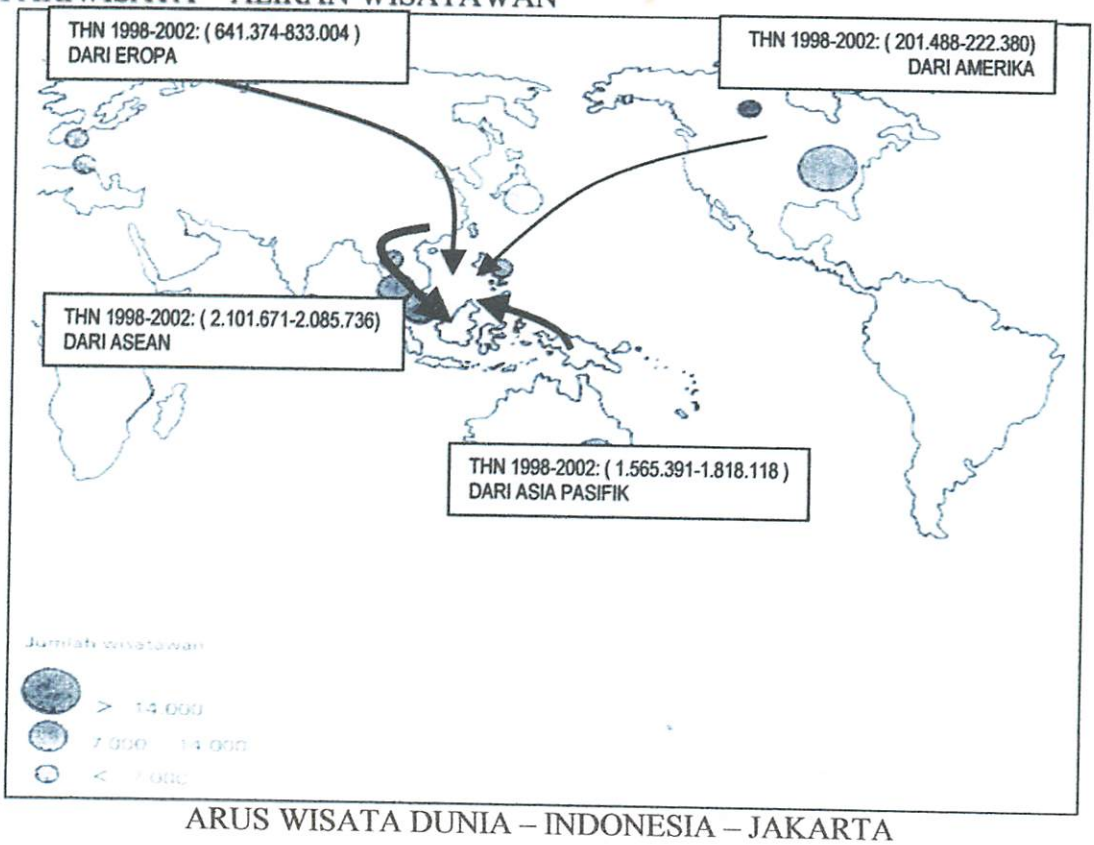


PERGERAKAN GLOBAL
PENANAMAN MODAL – PERGERAKAN ALIRAN UANG
KE JAKARTA

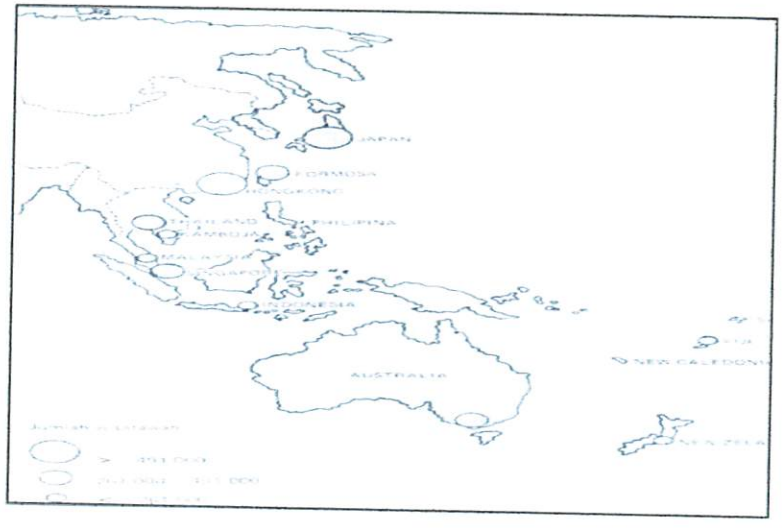


NEGARA ASAL	PROSENTAS
JEPANG	29,23%
SINGAPURA	15,74%
HONGKONG	14,48%
NEDERLAND	10,09%
INGGRIS	7,00%
U S A	4,04%
JERMAN	3,12%
KOREA SELATAN	1,89%

PERGERAKAN GLOBAL
PARIWISATA - ALIRAN WISATAWAN



ARUS WISATA DUNIA – INDONESIA – JAKARTA



Variabel Pengaruh - Fenomena Demografis	Penjelasan Pengaruh Deskriptif
EKONOMI DUNIA	
Besaran Pokok - Perubahan Ekonomi Dunia (2001-2004)	
Pertumbuhan Ekonomi Dunia	Stabilitas Kurs Rp to US $ & Inflasi
Negara Industri Maju	Stabilitas Kurs Rp to US $ & Inflasi
Negara Emerging Asia	Stabilitas Kurs Rp to US $ & Inflasi
Volume Perdagangan Dunia	Stabilitas Kurs Rp to US $ & Inflasi
Impor Negara Industri Maju	Stabilitas Kurs Rp to US $ & Inflasi
Ekspor Negara Berkembang	Stabilitas Kurs Rp to US $ & Inflasi
Arus Penanaman Modal Asing 91/96 - 2002	
Dunia	Penanaman Modal - Investasi - Perpindahan Lokasi & Pusat Industri
Negara Maju	Penanaman Modal - Investasi - Perpindahan Lokasi & Pusat Industri
Negara Berkembang	Penanaman Modal - Investasi - Perpindahan Lokasi & Pusat Industri
Asia	Penanaman Modal - Investasi - Perpindahan Lokasi & Pusat Industri
RRC	Penanaman Modal - Investasi - Perpindahan Lokasi & Pusat Industri
Indonesia	Penanaman Modal - Investasi (Dipengaruhi Variabel Sosial Politik
Perbandingan Fasilitas Perpajakan Beberapa Negara	Penanaman Modal - Investasi
Perluasan Keanggotaan Uni Eropa	Perdagangan Luar negeri & Penanaman Modal-Investasi
Indikator Ekonomi Makro - Indonesia	
Stabilitas Nilai Tukar Rp/US$ (tahun 2001-2004)	Suku Bunga SBI
Laju Inflasi (tahun 2001-2004)	Suku Bunga SBI
Suku Bunga SBI (tahun 2001-2004)	Suku Bunga Kredit Perbankan KPR - Peningkatan Daya Beli
Suku Bunga SBI (tahun 2001-2004)	Suku Bunga Kredit Perbankan Konstruksi - Pembangunan Sub Sektor Properti
Pertumbuhan Konsumsi Swasta & Pengeluaran Pemerintah	Mendorong Pembangunan Infrastruktur
Pertumbuhan Konsumsi Swasta & Pengeluaran Pemerintah	Sektor Perdagangan & Jasa
Peningkatan Daya Beli	Perkembangan Penjualan Unit-Unit Properti
Pembangunan Sub Sektor Properti	Perkembangan Persediaan Unit-Unit Properti
Strategi Peningkatan Kinerja BUMN	
Perbankan, Asuransi, Pembiayaan	Peningkatan Pelayanan di Sektor Pembiayan di Jabotabek
Pelabuhan, Bandara Udara, Angkutan Darat, Penerbangan, Perkapalan	Peningkatan Pelayanan di Sektor Transportasi di Jabotabek
Pariwisata, Kawasan Industri, Telekomunikasi	Peningkatan Pelayanan di Sektor Terkait di Jabotabek (per Kawasan)
PT. Perum-Perumnas	PT. Perum-Perumnas
a .Percepatan Penyelesaian Hutang	Pemulihan Internal BUMN - Pengembangan kawasan & Pembangunan Unit-Unit
b. Restrukturisasi Hutang BPPN dan Perbankan	Pemulihan Internal BUMN - Pengembangan kawasan & Pembangunan Unit-Unit
c. Pengembangan Design and Build	Rancangan Peningkatan Kekuatan Internal - Pengembangan kawasan & Pembangunan
d. Privatisasi	Peningkatan Kinerja BUMN - Pengembangan kawasan & Pembangunan Unit-Unit
Sosial - Indonesian Social Indocators	
Health	peningkatan kelahiran oleh tenaga medis - pengobatan tradisional
Education	Peningkatan populasi terdidik
Accesibility To Mass-Media	Peningkatan keterjangkauan media televisi
Crime	peningkatan tingkat kriminalitas (korban wanita, di perkotaan, pidana dewasa)
Summary Of Housing Indicator	peningkatan kualitas hunian perkotaan
Ekonomi Sektoral	
Produksi Padi 1968-1997	Peningkatan Persediaan & Pertumbuhan Kemandirian Pangan
Perkembangan Hasil Rata-Rata Per Ha 1993, 1994-1997	Penerapan intensifikasi pertanian
Produksi Beberapa Hasil Pertanian Tanaman Pangan 1968-1997	Jenis Konsumsi Produk Pertanian yang diserap pasar nasional
Analisa Perkembangan Ekspor-Impor Sektor Pertanian (1995-2003)	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Neraca Ekspor-Impor Produk Pertanian (Segar Dan Olahan) 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Neraca Ekspor-Impor Produk Tanaman Pangan 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Neraca Perdagangan Beberapa Komoditas Tanaman Pangan Utama	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan

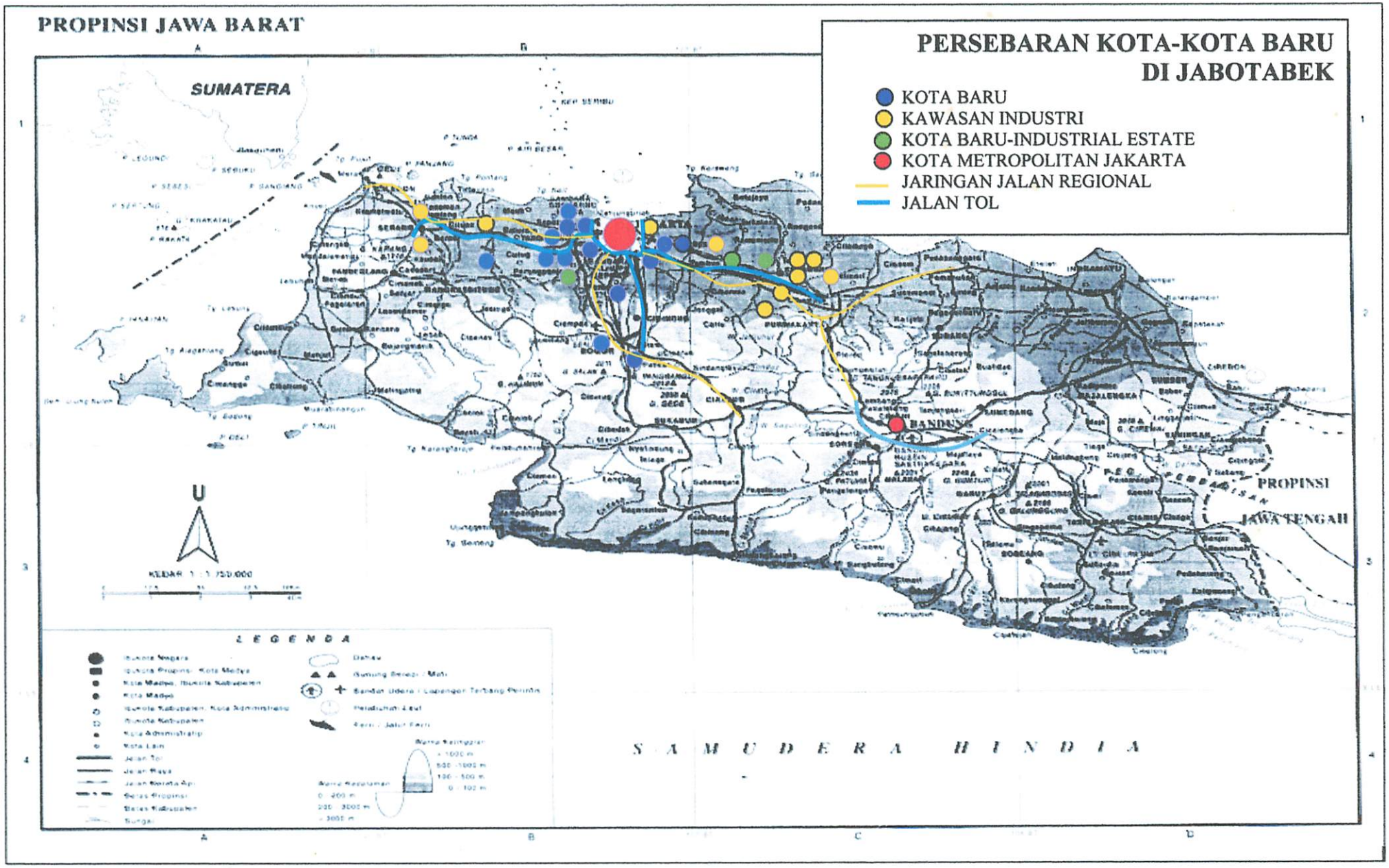
[illegible]

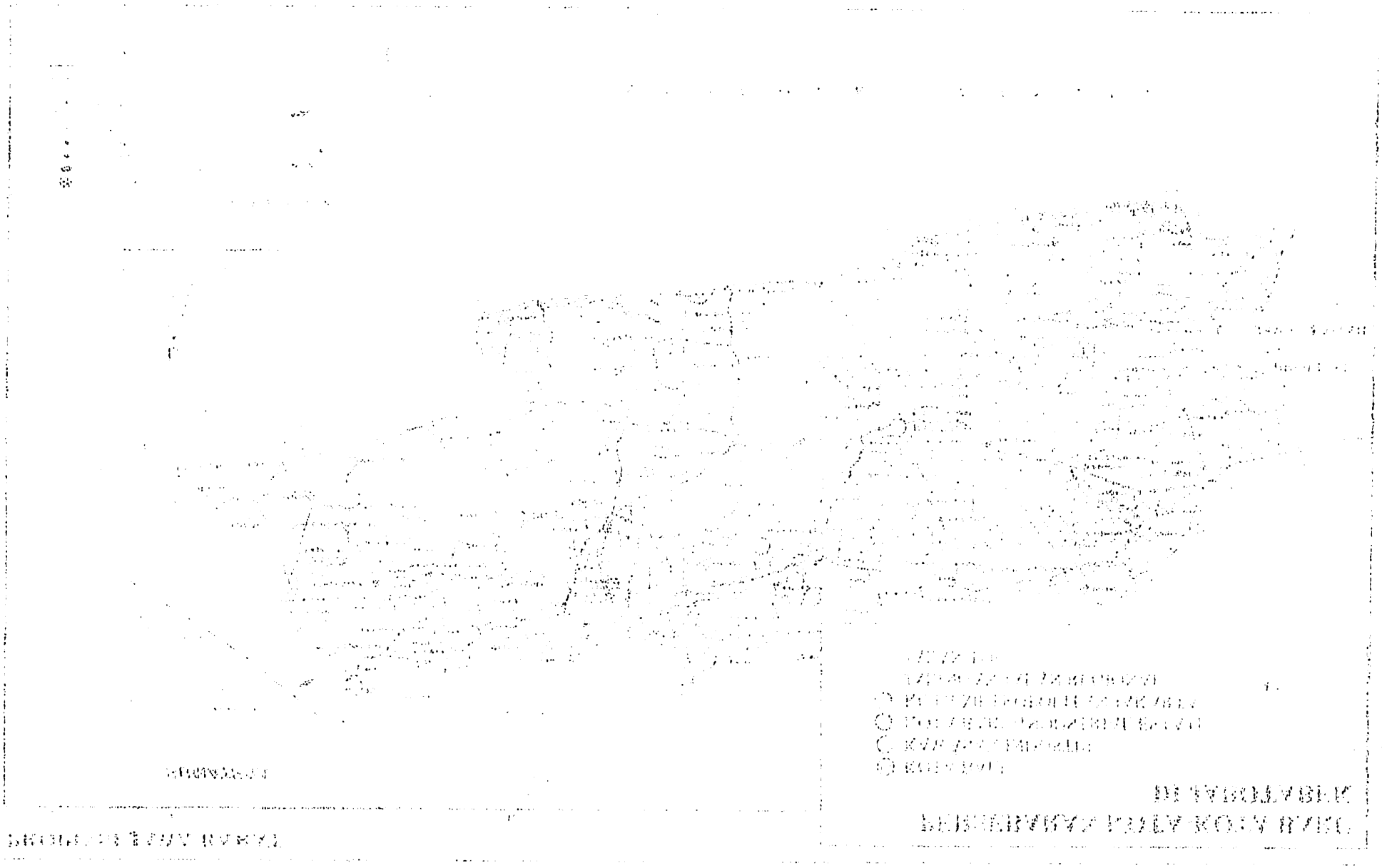
Neraca Ekspor-Impor Produk Perkebunan 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Neraca Ekspor Beberapa Komoditi Utama Perkebunan 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Neraca Perdagangan Beberapa Komoditi Utama Perkebunan 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Neraca Ekspor-Impor Produk Peternakan 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Neraca Perdagangan Beberapa Komoditi Utama Peternakan 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Neraca Ekspor-Impor Produk Hortikultura 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Neraca Perdagangan Beberapa Komoditi Hortikultura 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Perkembangan Ekspor Komoditas Tanaman Pangan 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Perkembangan Ekspor Komoditas Perkebunan 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Perkembangan Ekspor Komoditas Peternakan 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Perkembangan Ekspor Komoditas Hortikultura 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Perkembangan Impor Komoditas Tanaman Pangan 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Perkembangan Impor Komoditas Perkebunan 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Perkembangan Impor Komoditas Peternakan 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Perkembangan Impor Komoditas Hortikultura 1995-2003	Kebutuhan Pangan :Surplus/Defisit:Menurunya Produksi-Perubahan kegiatan & Guna Lahan
Percentage Of Monthly Average Per Capita Expenditure By Commodity Group	peningkatan dan perubahan tingkat dan jenis konsumtifitas
Consumption / Expenditure/ Poverty	peningkatan dan perubahan tingkat dan jenis konsumtifitas
Percentage Of Average Monthly Per Capita Expenditure On Food And Non Food	peningkatan dan perubahan tingkat dan jenis konsumtifitas
Average Daily Per Capita Consumption Of Energy By Commodity Group	peningkatan dan perubahan tingkat dan jenis konsumtifitas
Estimated Percentage Of Expenditure Share Of Various Expenditure	peningkatan dan perubahan tingkat dan jenis konsumtifitas
Percentage Of Households Using Non-Pln For Lighting	peningkatan kualitas hunian perkotaan
Percentage Of Households With Roof Made Sugar Palm Fiber, Leaves And Other	peningkatan kualitas hunian perkotaan
Percentage Of Households Using Non-Piped Drinking Water	peningkatan kualitas hunian perkotaan
Percentage Of Households With Floor Area Less Than 50 Sq.M	peningkatan kualitas hunian perkotaan
Percentage Of Households With Floor Area Less Than 9 Sq.M/ Person	peningkatan kualitas hunian perkotaan
Percentage Of Households Occupied By Tenants	peningkatan kualitas hunian perkotaan
Value Added By Subsector 1998-2001	Penilaian sektor tekait : transportasi dan properti
Worker Productivity, 1998-2001	Penilaian sektor tekait : transportasi dan properti
Number Of Establishment, 1998-2001	Penilaian sektor tekait : transportasi dan properti
Number Of Large And Medium Manufacturing, Java And Outside Java 1997-2000	Pembangunan Industrialisasi Pulau Jawa
Number Of Branch Post Office, Supplementary And Auxiliary Post Office	Daya Dukung Infrastruktur dan Persaingan
Production Of Telephone	Daya Dukung Infrastruktur dan Persaingan
Number Of Construction Establishment Of Non Ica Member By Province	Penilaian sektor tekait : transportasi dan properti
Construction Value By Type Of Construction Work Of Ica Member	Penilaian sektor tekait : transportasi dan properti
Quarterly Indices Of Selected Construction Indocators	Penilaian sektor tekait : transportasi dan properti
Value Of Selected Materials Used For Construction Projects.	Penilaian sektor tekait : transportasi dan properti
Outstanding Investment Credits And Working Capital Credits By Foreign Exchange	Peningkatan Kepercayaan kredit di sektor pembangunan - terkait
Actual Government Expenditures 1992-2000	Pembangunan Wilayah Pengembangan - mengurangi tingkat migrasi desa-kota
Actual Government Revenue 1992-2000	peningkatan pendapatan negara
Balance Of Payment	pertumbuhan ekspor-impor, pengembalian hutang luar negeri (pemerintrah & swasta)
Sectoral Growth And Employment Outlook	pertumbuhan sektoral dan tenaga kerja (pertanian, industri, jasa)
The Macroenonomic Outlook	(pertumbuhan pengeluaran/ konsumsi, produksi, investasi)
EK. PARIWISATA NASUONAL	
Number Of Foreign Visitor Arrivals To Indonesia By Port Of Entry	Pemenuhan Akomodasi (Kebutuha) Wisata - Jakarta / Pembangunan
Number Of Foreign Visitor Arrival To Indonesia Through Selected Port Of Entry	Pemenuhan Akomodasi (Kebutuha) Wisata - Jakarta / Pembangunan
Room Occupancy Rate Of Classified Hotel In Ten Main Tourism Destination	Pemenuhan Akomodasi (Kebutuha) Wisata - Jakarta / Pembangunan
Number Of Indonesian Guests In Classified Hotel By Province	Pemenuhan Akomodasi (Kebutuha) Wisata - Jakarta / Pembangunan
Room Occupancy Rate In Classified Hotel By Province	Pemenuhan Akomodasi (Kebutuha) Wisata - Jakarta / Pembangunan
Number Of Foreign Guests In Classified Hotel By Province	Pemenuhan Akomodasi (Kebutuha) Wisata - Jakarta / Pembangunan
Average Length Of Stay Of Indonesian Guests	Pemenuhan Akomodasi (Kebutuha) Wisata - Jakarta / Pembangunan

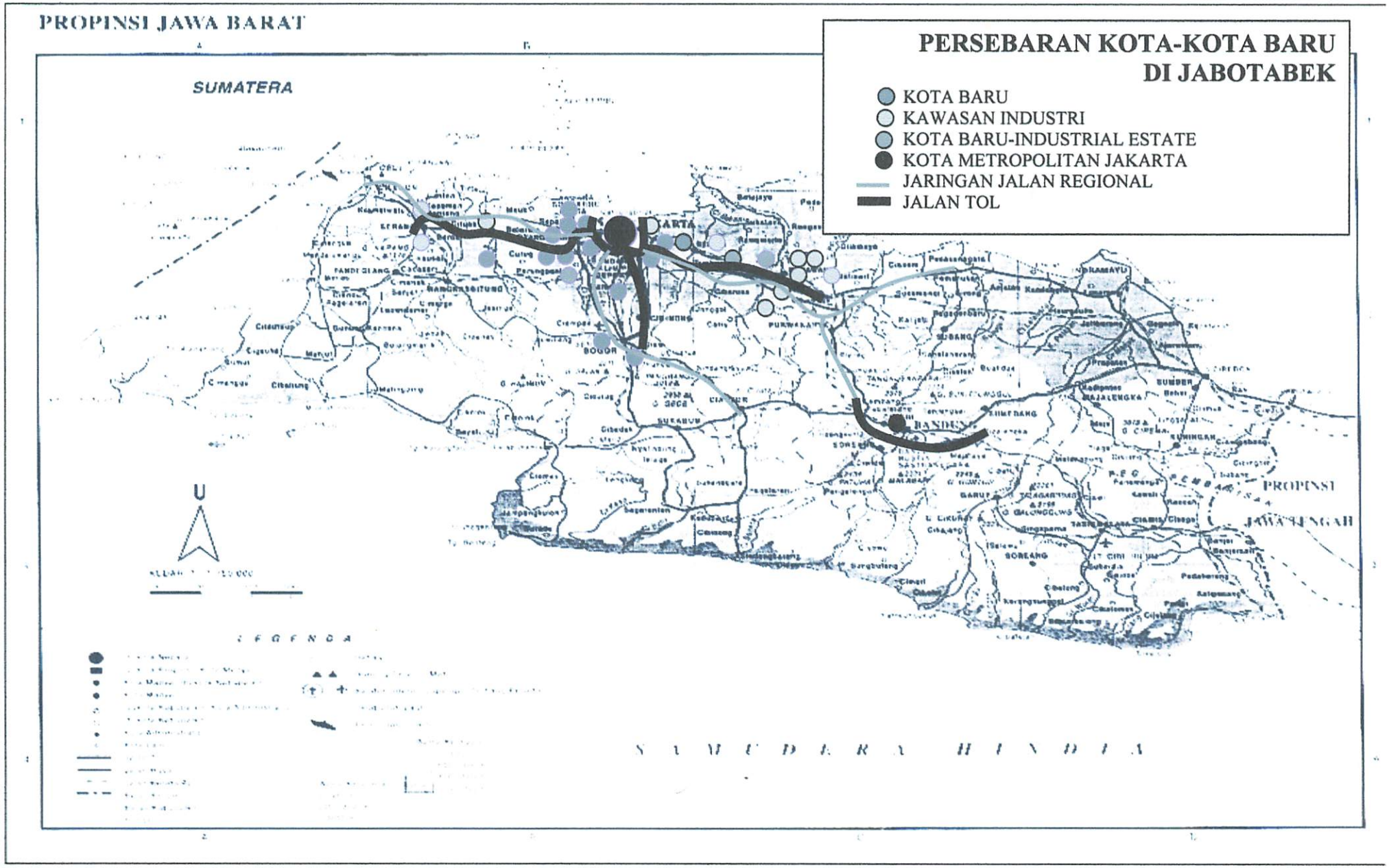
Average Length Of Stay Of Foreign Guests In Classified Hotel By Province	Pemenuhan Akomodasi (Kebutuha) Wisata - Jakarta / Pembangunan
Number Of Foreign Visitor Arrivals To Indonesia By Country Of Residence	Pemenuhan Akomodasi (Kebutuha) Wisata - Jakarta / Pembangunan
Average Length Of Stay By Country Of Residence	Pemenuhan Akomodasi (Kebutuha) Wisata - Jakarta / Pembangunan
Average Expenditure Per Visit By Country Of Residence	Peningkatan belanja di kawasan wisata/investasi di kawasan wisata
Number Of Accomodation, Average Worker, And Visitor Per Day By Province	Pemenuhan Akomodasi (Kebutuha) Wisata - Jakarta / Pembangunan
STRUKTUR BASIONAL	
Pengelompokan Pertumbuhan Ekonomi Dunia Berdasarkan	
Developing Countires	Urban Agglomerations - Growth of Metropolitan Area & Populations
Undeveloping Countries	Urban Agglomerations - Growth of Metropolitan Area & Populations
Technology Inovators	Growth GDP per capitan
Tansisiton Countries	Growth GDP per capitan
Fuel Exporters	Growth GDP per capitan
Manufacturing exportes	Growth GDP per capitan
Comodity (non fuel) exportes	Growth GDP per capitan
Growth of Metropolitan Area	Extended Urban Area - Urbanized Areas (Peningkatan urban)
Urban Aglomerations	Growth of Populations
Tingkat Urbanisasi Indonesia Dalam Konteks Dunia (%) 1970-2000	
Dunia	Urbanized Area
Asia Tenggara	Urbanized Area
Indonesia	Urbanized Area
Transportasi Nasional	
Sarana Jalan	
a. Length Of Road By Level Of Government Responsibility	peningkatan penggunaan moda transportasi jalan raya
b. Length Of Road By Type Of Surface	peningkatan penggunaan moda transportasi jalan raya
c. Panjang Jalan Di Indonesia Menurut Kewenangan 1997-2001	peningkatan penggunaan moda transportasi jalan raya
Moda Jalan Raya	
a. Number Of Passenger Of Railways Transportation	tingginya penggunan moda rel di Jabotabek - pemilihan moda rel
b. Number Of Motor Vehicles By Types	Peningkatan jumlah sepeda motor & mobil penumpang
c. Jumlah Armada Angkutan Jalan 1992-2001	Peningkatan jumlah sepeda motor & mobil penumpang
d. Jumlah Bus Dan Truk Siap Operasi Perum Damri	Jumlah pengunaan naik sedikit, kadang menurun
e. Jumlah Perusahaan Bus Antar Provinsi Menurut Provinsi 1995-2001	Jumlah pengunaan naik sedikit, kadang menurun
f. Jumlah Bus Antar Provinsi Menurut Provinsi 1995-2001	Jumlah pengunaan naik sedikit, kadang menurun
g. Jumlah Terminal Bus Type A Di Indonesia 1997-2001	Jumlah tetap
h. Jumlah Terminal Bus Type B Dan C Di Indonesia 1997-2001	Jumlah tetap
j. Jumlah Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan Raya 1997-2001	Peningkatan kerugian material kecelakaan jalan raya dalam penurunan jml kejadian
Moda Rel	
Jumlah Lokomotif Kereta Api Siap Operasi 1997-2001	Peningkatan jumlah perjalanan di Pulau Jawa ; dengan pilihan berbasis rel
Jumlah Armada Kereta Api Siap Operasi 1997-2001	Peningkatan jumlah perjalanan di Pulau Jawa ; dengan pilihan berbasis rel
Jumlah Stasiun Kereta Api Di Jawa – Madura Dan Sumatera 1997-2001	Peningkatan jumlah perjalanan di Pulau Jawa ; dengan pilihan berbasis rel
Panjang Jalan Rel Kereta Api Menurut Lintas 1997-2001	keterjangjaun moda rel masih terbatas
Panjang Jalan Rel Kereta Api Menurut Jenis Rel	keterjangjaun moda rel masih terbatas
Penumpang Dan Barang Angkutan Kereta Api Di Jawa-Madura Dan Sumtra	peningkatan jumlah penumpang & panjang perjalanan kereta
Penumpang Angkutan Kereta Pi Di Jawa-Madura Dan Sumtra Menurut Lintasan	Peningkatan penumpang jalur regional pulau jawa, dan jalur jabotabek
Produksi Barang Kelompok Terbesar Angkutan Kereta Api 1997-2001	belum tersedianya basis rel untuk konsumsi industri
Jumlah Kecelakaan Angkutan Kereta Api 1997-2001	tidak adanya peningkatan kualiatas infrastrukutr rel
Moda Air	
a. Daftar Pelabuhan Laut Propinsi Jawa Barat	Ketersediaan moda perjalanan laut
b. Daftar Pelabuhan Laut Propinsi Dki Jakarta	Ketersediaan moda perjalanan laut
c. Daftar Pelabuhan Laut Propinsi Banten	Ketersediaan moda perjalanan laut
Lembaga Transportasi	

a. Investasi Bumn Angkutan Darat	Pertumbuhan Investasi
b. Asset Bumn Angkutan Darat	Pertumbuhan Asset
POLA HUNIAN NASIONAL	
Kinerja Sektor Properti Nasional	
a.Analisa Kinerja Sektor Perumahan Tahun 2003	Terjadi peningkatan kembali meski kecil
b. Peringatan Psa Tentang Kredit Macet Properti 1993-1995	Penghentian proyek pembangunan sektor properti
c. Peringatan Psa Tentang Crash Sektor Properti 1995-1996	Penghentian proyek pembangunan sektor properti
Restrukturisasi Di Sektor Propertti	
c. Restrukturisasi Kredit 21 Obligor & Hasil Restrukturisasi Kelompok 50 Obligor	Penghentian proyek pembangunan sektor properti (sementara)
d. Daftar Obligor - Debitur Bidang Industri Properti	Penghentian proyek pembangunan sektor properti (sementara)
Perkembangan Penjualan Rumah Nasional 1980-2002	Peningkatan yang fluktuatif, namun terus terjadi pertumbuhan (stlh krisis juga)
Realisasi kredit KPR (subsidi-non) 1990-2001	peningkatan KPR yang disalurkan
Kebijaksanaan Pembangunan Perumahan Nasional	Peningkatan Pembangunan Perumahan - Pengembangan Skala Besar
Data Populasi (Pertumbuhan Dan Migrasi) - Indonesia	
Population Of Indonesia By Province 1971, 1980, 1990, 1995 And 2000	Perkembangan Populasi Tinggi (Jakarta - Indonesia)
Population Growth By Province	Kecenderungan sentrifugal (Jakarta menurun - Jawa Barat dan Banten meningkat)
Life Time Migration 1971, 1980, 1990 And 1995	Kecenderungan migrasi ke pusat, migrasi keluar tinggi - Berkembangnya wilayah belakang
Population Density 1971- 2000	Menarik orang untuk kembali masuk ke Jakarta (baik sementara maupun tetap)
Number Of Workers By Subsector, 1998-2001	Perubahan dan peningkatan renaga kerja di sektor tertentu
Population 15 Years Of Age And Over Who Worked By Main Inudstry	pergerakan sektor tersebut yang lebih pesat, over populated untuk sektor tertentu.
Unemployment By Educational Ataintment	perubahan sektor/ pilihan jenis pekerjaan (sektor jasa)
Population 15 Years Of Age And Over By Main Employment Status	peningkatan jenis kegiatan usaha + dan peningkatan guna lahan usaha
Population And Type Of Activity	peningkatan orang untuk berwiraswasta

[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]


PROPINSI JAWA BARAT
PERSEBARAN KOTA-KOTA BARU DI JABOTABEK
KOTA BARU
KAWASAN INDUSTRI
KOTA BARU-INDUSTRIAL ESTATE
KOTA METROPOLITAN JAKARTA
JARINGAN JALAN REGIONAL
JALAN TOL
SUMATERA
PROPINSI JAWA TENGAH
SAMUDERA HINDIA
U
LEGENDA



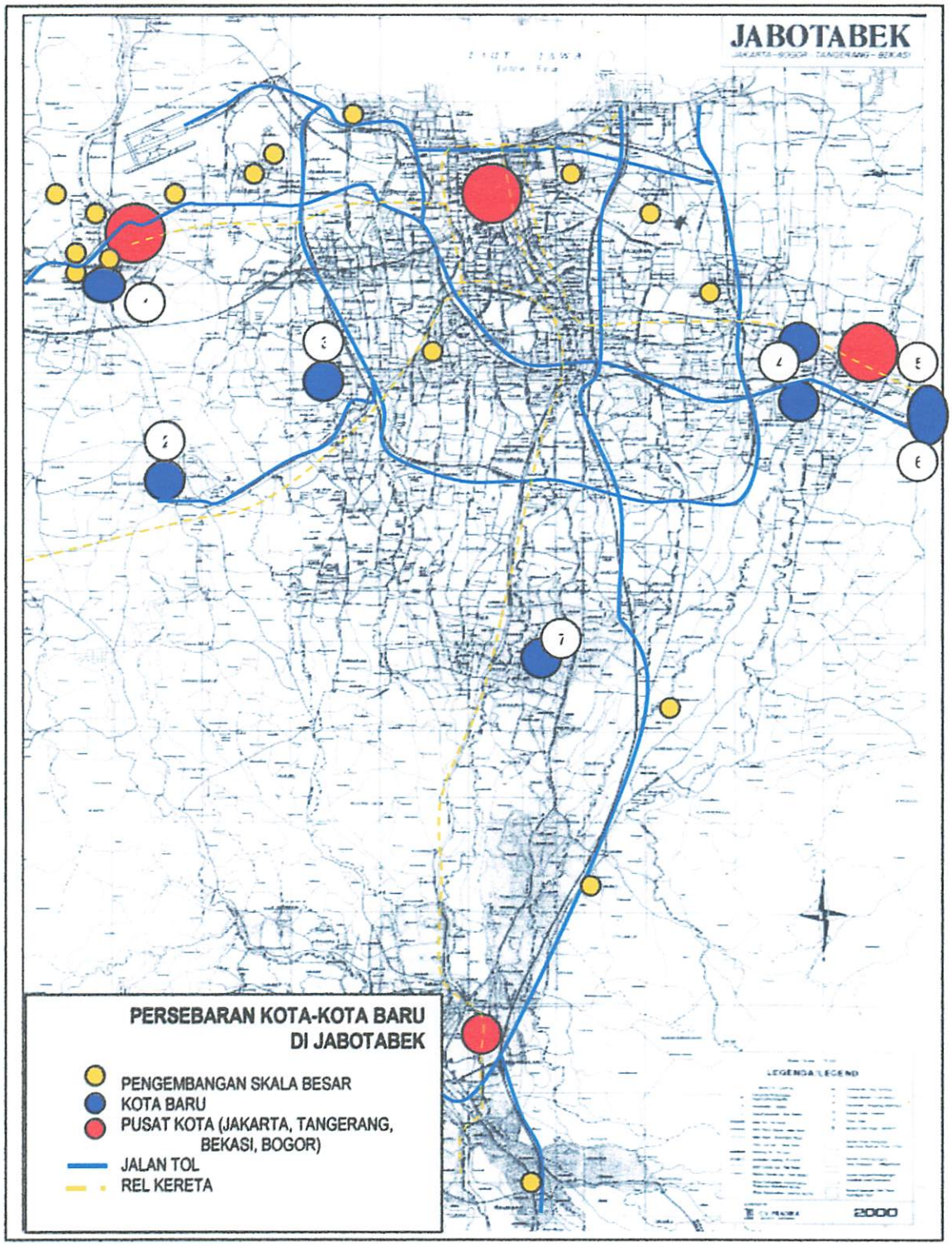

PROPINSI JAWA BARAT
PERSEBARAN KOTA-KOTA BARU
DI JABOTABEK
KOTA BARU
KAWASAN INDUSTRI
KOTA BARU-INDUSTRIAL ESTATE
KOTA METROPOLITAN JAKARTA
JARINGAN JALAN REGIONAL
JALAN TOL
SUMATERA
JAKARTA
BOGOR
BANDUNG
CIREBON
PROPINSI
JAWA TENGAH
U
S U M U D R A H I N D I A

Variabel Pengaruh	Penjelasan Pengaruh Deskriptif - Pola Pergerakan
DAYA TARIK REGIONAL	
Daya Tarik Wisata di Propinsi Jawa Barat	Perjalanan Wisata - Investasi
Peluang Investasi Industri di Propinsi Banten	Peluang Kerja - Investasi
PARAMETER - EKONOMI (Distribusi Lokasi Kerja)	
PENANAMAN MODAL di DKI Jakarta 1997-2002 (%) (Distribusi Lokasi Kerja)	
Industri Logam 16,13, Konstruksi 6,33, perhotelan 7,10, Perkanotran 14,73 , Perumahan, 6,40, Jasa 31,17	Jenis Pekerjaan ; spesialisasi kerja
Jepang 29,23, Singapura 15,74, Hongkong 14,48, Belanda 10,09, Inggris 7, USA 4,04, Jerman 3,12, Korsel 1,89	Pola investasi & Pola Interaksi
RETAIL MARKET (Distribusi Lokasi Kerja)	
Jabotabek Retail Space Distrtibution	
Jakarta : 74,9 %	Perjalanan Belanja - Relatif Tinggi
Botabek : 25,1 %	Alternatif Belanja
Jakarta Retail Space Distrtibution	
Jakarta Pusat : 31,90%	Arah Pergerakan Pemenuhan Kebutuhan Konsumsi
Jakarta Utara : 21,70 %	Arah Pergerakan Pemenuhan Kebutuhan Konsumsi
Jakarta Selatan : 25,80 %	Arah Pergerakan Pemenuhan Kebutuhan Konsumsi
Jakarta Barat : 14,30%	Arah Pergerakan Pemenuhan Kebutuhan Konsumsi
Jabotabek Retail Type Distrtibution	
Departemen Store : 57 %	Jenis & Tingkat Konsumtifitas : Modern & Tinggi
Hypermarket : 25 %	Jenis & Tingkat Konsumtifitas : Modern & Tinggi
Minimarket : 10%	Jenis & Tingkat Konsumtifitas : Modern & Tinggi
Supermarket : 8 %	Jenis & Tingkat Konsumtifitas : Modern & Tinggi
Jabotabek Hypermarket Distribution	
Makro : 34 %	Pola Belanja Modern
Carefour : 25 %	Pola Belanja Modern
Alfa : 19 %	Pola Belanja Modern
Giant : 8 %	Pola Belanja Modern
Goro : 7 %	Pola Belanja Modern
Indogrosir : 4 %	Pola Belanja Modern
Clubstore : 3 %	Pola Belanja Modern
INDUSTRIAL ESTATE (Distribusi Lokasi Kerja)	
Industrial Park And Industrial Estate In Banten : 18 estate	Peluang Kerja - Investasi - Tempat Kerja
Industrial Park And Industrial Estate In West Java : 17 estate	Peluang Kerja - Investasi - Tempat Kerja
Industrial Park And Industrial Estate In Special Regency Of Jakarta : 4 estate	Peluang Kerja - Investasi - Tempat Kerja
Perusahaan Industri di DKI Jakarta : Media rekaman, percetakan, kertas, logam	Peluang Kerja - Investasi - Tempat Kerja
PARIWISATA (Distribusi Lokasi Kerja)	
Tingkat Hunian Kamar Hotel (2001-2004)	
Claasified Hotels : peningkatan hunian	Pemenuhan permintaan wisata - peningkatan minat perjalanan

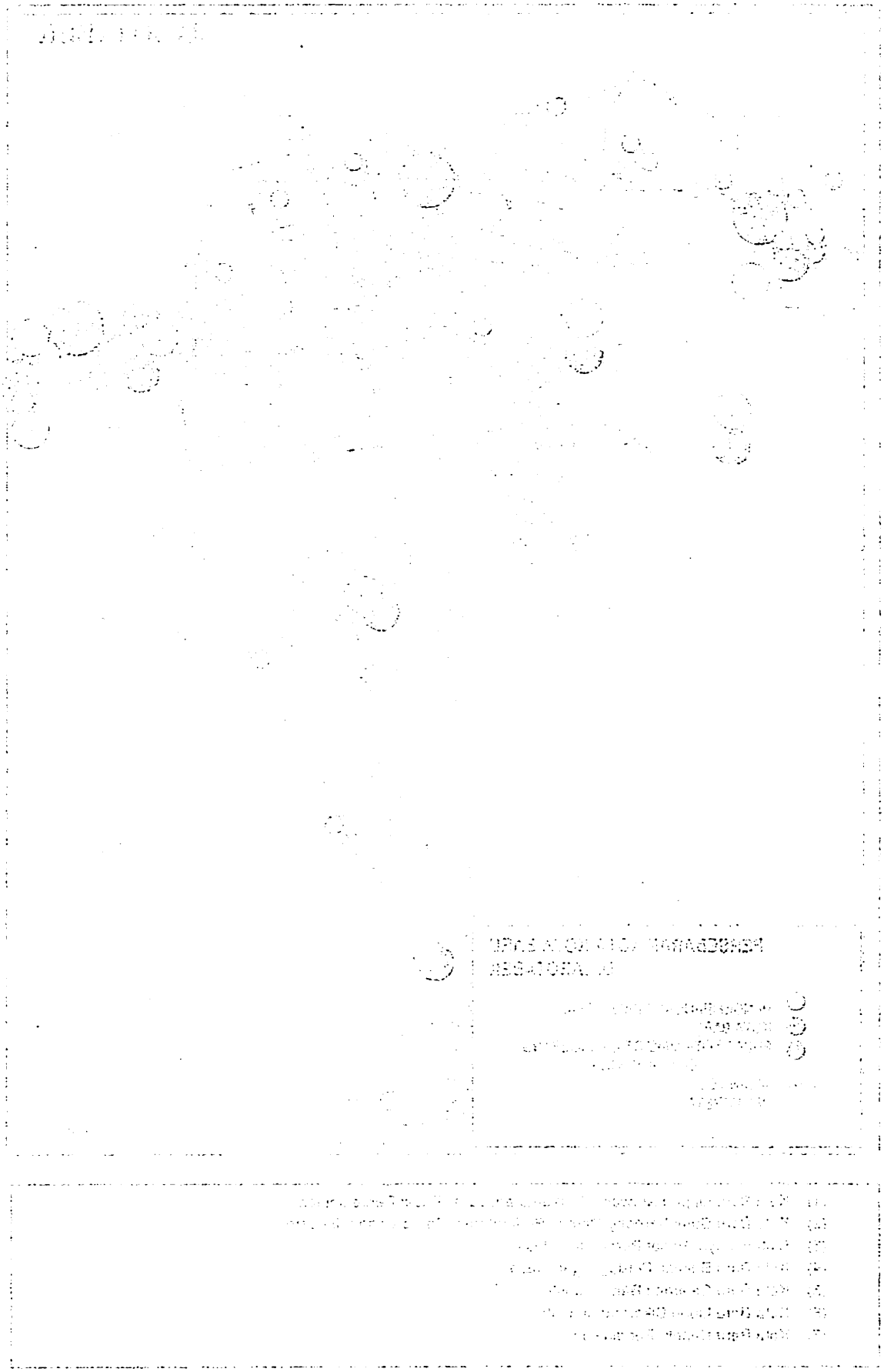
Non Claasified Hotels : relatif belum peningkatan	Pemenuhan permintaan wisata - peningkatan minat perjalanan
Classified Hotels	
Jakarta pusat (>20)	Ketersediaan dan persebaran hunian sementara
Jakarta Utara (>7)	Ketersediaan dan persebaran hunian sementara
Jakarta Barat (>8)	Ketersediaan dan persebaran hunian sementara
Jakarta Selatan (>11)	Ketersediaan dan persebaran hunian sementara
Tourism Destination	
Taman Impian Jaya Ancol (top visited)	Pertumbuhan Wisata Domestik - Perjalanan Wisata
Taman Mini Indonesia Indah (top visited)	Pertumbuhan Wisata Domestik - Perjalanan Wisata
Kebon Bintang Ragunan (top visited)	Pertumbuhan Wisata Domestik - Perjalanan Wisata
Monumen Nasional	Pertumbuhan Wisata Domestik - Perjalanan Wisata
Meseum (Nasional, Satria Mandala, Sejarah Jakarta)	Pertumbuhan Wisata Domestik - Perjalanan Wisata
PARAMETER STRUKTUR	
Pengembangan Wilayah Perkotaan	
Intensifikasi Pemanfaatan Lahan di Pusat Bisnis (CBD) : gedung perkantoran, apartemen, mix-use building	Peningkatan Persediaan Hunian - Kesempatan Kerja
Pembangunan di wilayah koridor penyangga (inner & outer ring road) : gedung perkantoran, apartemen	Peningkatan Persediaan Hunian - Kesempatan Kerja
Berkembangnya Kota-Kota Baru di Wil Sub urban	Peningkatan Persediaan Hunian
Pengembangan Pantai Utara (Distribusi Lokasi Kerja)	
Reklamasi Pantai Utara	Peningkatan Investasi - Destinasi Wisata & Hunian
Penggunaan Pusat Hiburan, Rekreasi, Hunian	Perjalanan Wisata - Investasi
Pengembangan Pertanian Pinggiran Perkotaan (Distribusi Lokasi Kerja)	
Lahan kanan-kiri rel	Peluang & Kesempatan Kerja
lahan bantaran sungai	Peluang & Kesempatan Kerja
lahan pengembang	Peluang & Kesempatan Kerja
lahan pemerintah	Peluang & Kesempatan Kerja
lahan perorangan	Peluang & Kesempatan Kerja
PARAMETER - SISTEM TRANSPORTASI	
Long List Of Future Candidate Projects For Indonesia	
Construction of new fly over in north java corridor	Peningkatan Pergerakan Regional Pulai Jawa -Jabotabek
Enggano Fly over, Jakarta	Peningkatan Pergerakan Internal Metropolitan (Antar kawasan)
Jakarta Mass Rapid Transit System (1)	Peningkatan Pergerakan eksternal Metropolitan - wilayah belakang (kota-kota baru)
Railway Duoble Tracking (Tanah Abang-Serpong) Jakarta-Merak Line on Modernization for Jabotabek	Peningkatan Pergerakan eksternal Metropolitan - wilayah belakang (kota-kota baru)
Tanjung Priok Acces Road (development of access road)	Peningkatan pergerakan eksternal & Regional (Aliran Barang-Investasi)
East Jakarta Flood Control Preject	Peningkatan kegiatan internal kawasan metropolitan
JARINGAN JALAN TOL	
Jaringan Antar Kota (Bogor - Merak - Cokampek) Barat & Timur	Peningkatan Pergerakan antar kota
Jaringan Jalan Tol Dalam Kota	Peningkatan pergerakan antar kawasan dalam kota
Toll Road Project (in operation)	
Jagorawi : 46,00 km	Peningkatan Pergerakan Internal Jabotabek
Jakarta - Tangerang Barat : 27,00 km	Peningkatan Pergerakan Internal Jabotabek

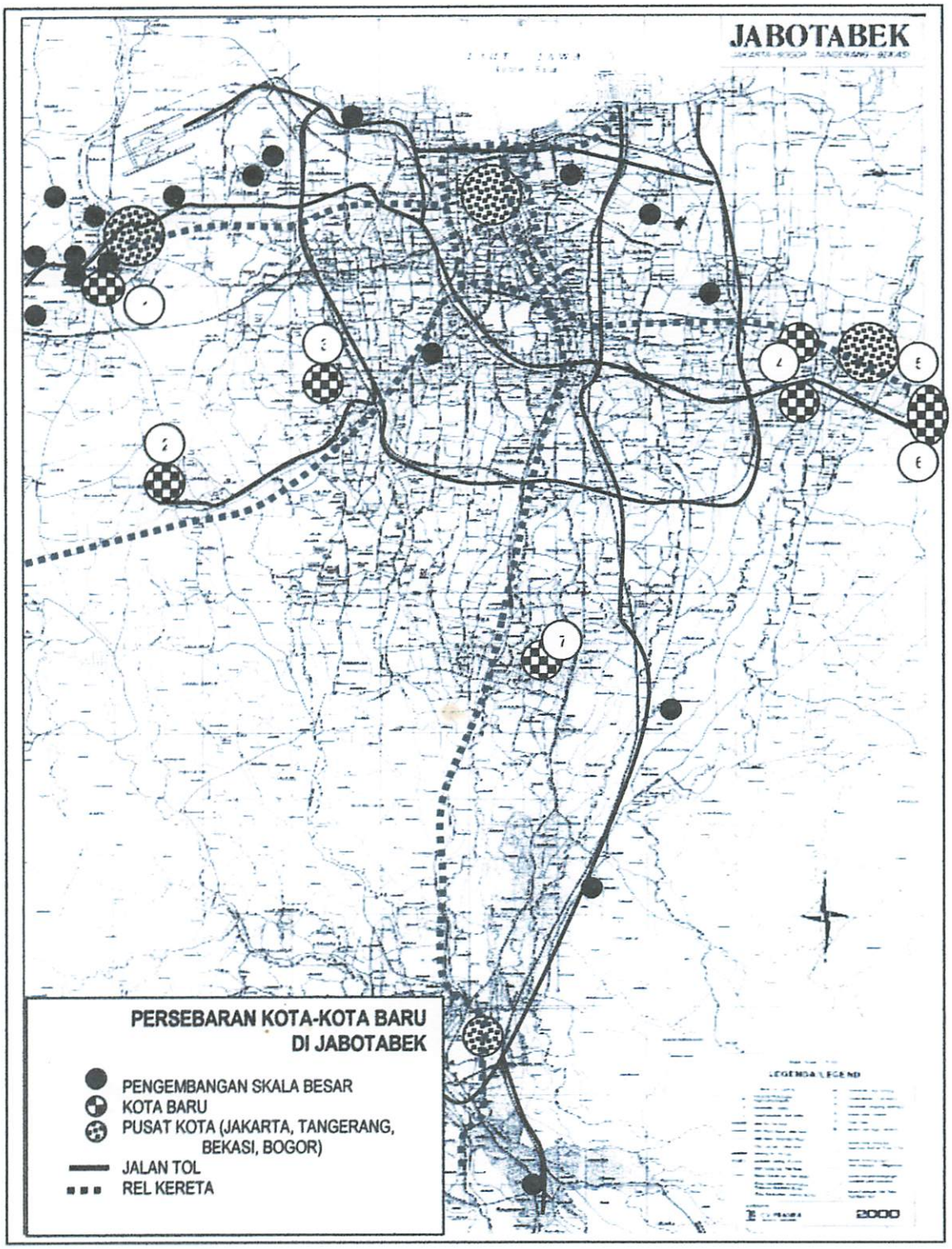
Jakarta - Cikampek : 72,00 km	Peningkatan Pergerakan Internal Jabotabek
Cawang - Tomang - Cengkareng : 39,52 km	Peningkatan Pergerakan Internal Jabotabek
Caang - Tanjung Priok - Jembatan Tiga : 30,85 km	Peningkatan Pergerakan Internal Jabotabek
Tangerang Barat - Merak : 14,83 km	Peningkatan Pergerakan Internal Jabotabek
Pondok - Pinang - Kampung Rambutan : 14,83 km	Peningkatan Pergerakan Internal Jabotabek
Cikunir - Cakung : 8,80 km	Peningkatan Pergerakan Internal Jabotabek
Toll Road Project (under construction)	
JORR W1 : 9,0 km	Peningkatan Pergerakan Internal Jabotabek
Bekasi Timur - Cawang - Kampung Melayu : 21,50	Peningkatan Pergerakan Internal Jabotabek
Kampung Rambutan - Cikunir : 11,89 km	Peningkatan Pergerakan Internal Jabotabek
Pondok Aren - Serpong : 7,20 km	Peningkatan Pergerakan Internal Jabotabek
Toll Road Project (in pre construction & private toll road)	
Cikampek - Padalarang : 59,00 km	Peningkatan Pergerakan Internal & Regional Jabotabek & Luar
Sadang - Subang : 37,00 km	Peningkatan Pergerakan Internal & Regional Jabotabek & Luar
Subang - Dawuan : 52,50 km	Peningkatan Pergerakan Internal & Regional Jabotabek & Luar
Dawuan - Palimanan : 24,50 km	Peningkatan Pergerakan Internal & Regional Jabotabek & Luar
Ciawi - Sukabumi : 53,50 km	Peningkatan Pergerakan Internal & Regional Jabotabek & Luar
Ciranjang - Padalarang : 30,00 km	Peningkatan Pergerakan Internal & Regional Jabotabek & Luar
Pengembangan Sub-Way (pre construction)	
Blok M-Kota : 13,5 km - 45.000 penumpang/ jam/ arah	Peningkatan Pergerakan Internal Metropolitan
Pengembangan Busway	
Blok M - Stasiun Kota : 23 Halte Bus	Peningkatan Pergerakan Internal Metropolitan
Penggunaan Moda Transportasi Jalan Raya	
Laju Pertumbuhan Sepeda Motor : (1995-2000) 1,155,233: 69,61%	Potensi Pertumbuhan kemacetan - kepadatan moda
Laju Pertumbuhan Mobil Penumpang : (1995-2000) 686,232: 66,86%	Potensi Pertumbuhan kemacetan - kepadatan moda
Laju Pertumbuhan Mobil Beban : (1995-2000) 263,334: 72,14%	Potensi Pertumbuhan kemacetan - kepadatan moda
Laju Pertumbuhan Bus : (1995-2000) 248,787: 67,97%	Potensi Pertumbuhan kemacetan - kepadatan moda
SISTEM PERKERATA APIAN	
Up - grade to double track line	Peningkatan Pergerakan Internal dan Eksternal Jabotabek
renovasi stasiun di wilayah suburban	Peningkatan Pergerakan Internal dan Eksternal Jabotabek
KRD Jabotabek (Jalur Kereta)	
Jakarta - Bogor	Peningkatan Pergerakan Internal dan Eksternal Jabotabek
Jakarta - Bekasi	Peningkatan Pergerakan Internal dan Eksternal Jabotabek
Jakarta - Serpong	Peningkatan Pergerakan Internal dan Eksternal Jabotabek
Jakarta - Tangerang	Peningkatan Pergerakan Internal dan Eksternal Jabotabek
Pelabuhan Laut	
Jawa Barat : 10 Pelabuhan	Peningkatan Aliran Barang - Pertumbuhan Investasi
DKI Jakarta : 7 Pelabuhan	Peningkatan Aliran Barang - Pertumbuhan Investasi
Banten : 7 Pelabuhan	Peningkatan Aliran Barang - Pertumbuhan Investasi

Pelabuhan Udara	
Jakarta : 1 Bandara	Peningkatan Pergerakan Global - Pertumbuhan Investasi
Tangerang : 1 Bandara	Peningkatan Pergerakan Global - Pertumbuhan Investasi
Strategi Pengembangan Sistem Transpertasi	
Improving Downtwon : contiune & progress	Meningkatkan pertumbuhan jumlah perjalanan ke dalam kota
PARAMETER - POLA HUNIAN	
Pasar Properti	
Apartemen & Kondomonium : oversupply	Ketersediaan Alternatif Hunian di Dalam Kota Metropolitan
Pusat Perbelanjaan : oversupply	Persaingan supplier meningkatkan konsumtifitas, km memancing minat konsumen
Perkantoran : oversupply	Ketersediaan pekerjaan di dalam kota metropolitan
Harga Tanah & Bangunan	
Peningkatan Harga Bangunan di Jakarta	Alasan orang utk pindah dan mencari alternatif hunian di tempat lain (pendatang & lama)
Peningkatan Harga Tanah di Jakarta	Alasan orang utk pindah dan mencari alternatif hunian di tempat lain (pendatang & lama)
Pengembang Properti & Perkotaan	
Lebih dari 350 pengembang	Tingginya kesempatan supplai oleh produsen rumah
Lebih dari 10 Pengembang Perkotaan Besar	Tingginya pengembangan kawasan skala besar
Pola Pengembangan Hunian Jabotabek	
Jakarta Area : Rumah Susun, Hunian Kompak, apartemen	Pilihan Ketersediaan Alternatif Hunian
Botabek Area : Perumahan Tunggal _ kawasan perumahan & kota-kota baru	Pilihan Ketersediaan Alternatif Hunian
PARAMETER - POPULASI	
Kepadatan (Jiwa/ ha) 1990	
Jakarta pusat (197,43)	
DKI Jakarta (125,39)	
Bogor (13,89)	
Tangerang (21,55)	
Bekasi (13,15)	
BOTABEK (15,39)	
Tingkat Pertumbuhan Penduduk (1990-2000)	
Jakarta pusat (-1,25)	Penurunan jumlah penduduk
DKI Jakarta (1,40)	peningkatan jumlah penduduk : kecil
Bogor (3,80)	peningkatan jumlah penduduk : besar
Tangerang (5,21)	peningkatan jumlah penduduk : besar
Bekasi (5,43)	peningkatan jumlah penduduk : besar
BOTABEK (4,81)	peningkatan jumlah penduduk : besar
Prosentase Penduduk - Umur	
Umur 0-19 tahun : 36,7%	Jumlah dan Pergerakan Usia Sekolah
Umur 20-54 tahun : 56,5%	Jumlah dan Pergerakan Usia Kerja
Umur > 54 th : 6,7%	



(1) Kota Baru Lippo Karawaci ; Perkantoran, Jasa, Pusat Perbelanjaan
(2) Kota Baru Bumi Serpong Damai, Perkantoran, Perbelanjaan, Industri
(3) Bintaro Jaya, Pusat Perdangan, Jasa
(4) Kota Baru Bekasi, Perdagangan, Jasa
(5) Kota Baru Cikarang Baru, Industri
(6) Kota Baru Lippo Cikarang, Industri
(7) Kota Baru Depok, Pendidikan





(1) Kota Baru Lippo Karawaci ; Perkantoran, Jasa, Pusat Perbelanjaan
(2) Kota Baru Bumi Serpong Damai, Perkantoran, Perbelanjaan, Industri
(3) Bintaro Jaya, Pusat Perdangan, Jasa
(4) Kota Baru Bekasi, Perdagangan, Jasa
(5) Kota Baru Cikarang Baru, Industri
(6) Kota Baru Lippo Cikarang, Industri
(7) Kota Baru Depok, Pendidikan

ANALISA KONDISI KOTA-KOTA BARU DI JABOTABEK - PERBANDINGANNYA DI TANGERANG

PARAMETER	Bumi Serpong Damai	Kota Baru Tigaraksa	Modernland	Gading Serpong	Bintaro Jaya	Alam Sutera	Kedaton	Lippo Karawaci	Citra Tangerang	Cikarang Baru Jababeka	Lippo Cikarang
PRIMER	150,00	81,00	81,00	85,00	89,00	79,00	79,00	139,00	85,00	136,00	137,00
	1	8	9	6	5	10	11	2	7	4	3
SEKUNDER	50,00	18,00	17,00	21,00	27,00	17,00	17,00	51,00	19,00	43,00	50,00
	3	8	9	6	5	10	11	1	7	4	2
TERSIER	77,00	27,00	27,00	27,00	36,00	27,00	27,00	75,00	32,00	60,00	61,00
	1	1	1	1	1	1			1	1	1
PERINGKAT KEMANDIRIAN	13,52%	6,83%	6,88%	6,97%	7,79%	6,88%	6,97%	12,89%	7,21%	11,88%	12,17%
	1	11	10	8	5	9	7	2	6	4	3
	281,28	142,13	143,12	145,14	162,16	143,12	145,12	268,28	150,13	247,25	253,27

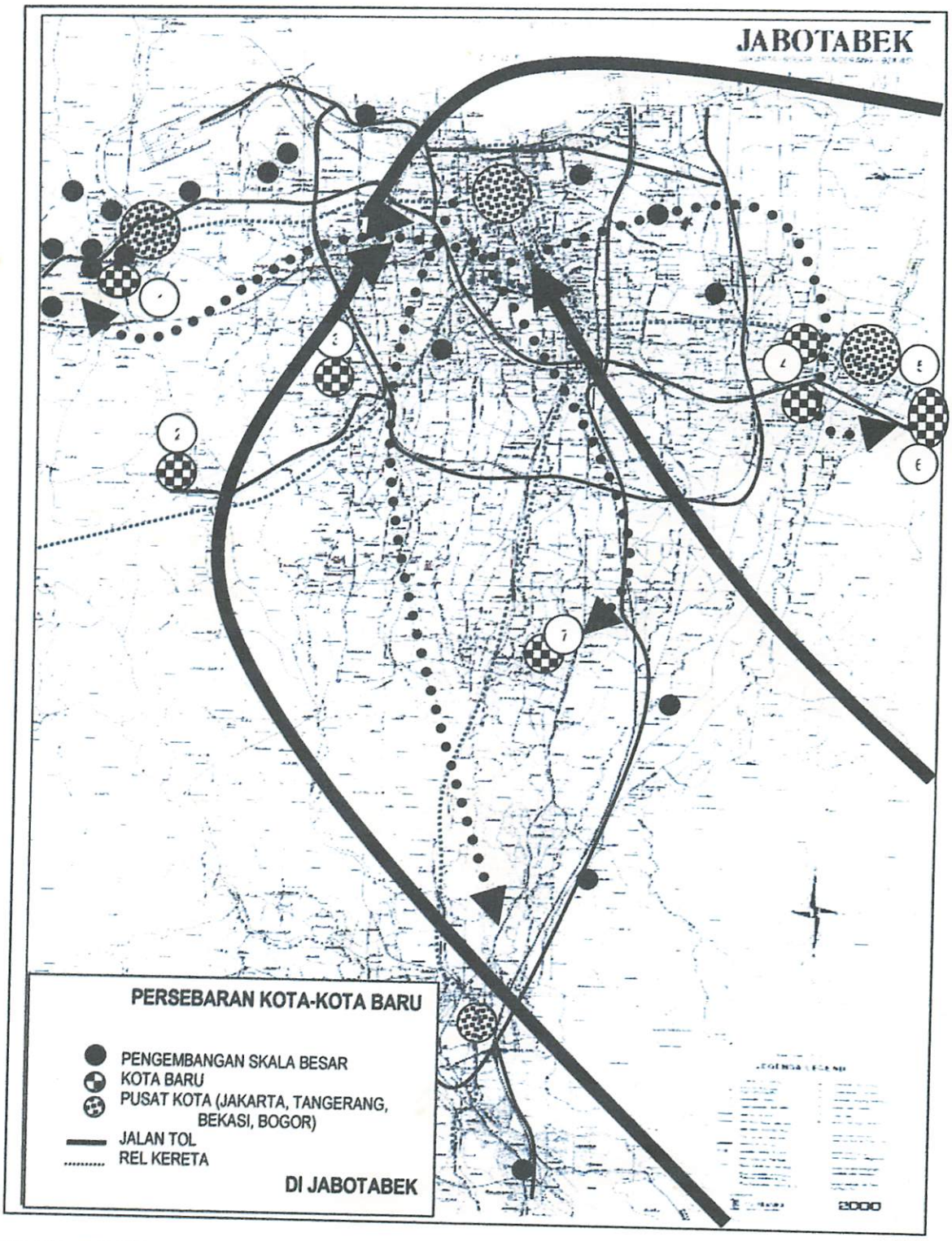
Analisa Primer	150,00	81,00	81,00	85,00	89,00	79,00	79,00	139,00	85,00	136,00	137,00
Build City											
General											
a. Ukuran Kota (luasan)	5,00	4,00	3,00	3,00	4,00	2,00	2,00	3,00	3,00	5,00	4,00
b. Pemukiman (jumlah pengembangan)	5,00	2,00	2,00	4,00	4,00	2,00	2,00	3,00	2,00	4,00	3,00
c. Jarak & waktu tempuh dari CBD Jkt.	3,00	2,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,00	2,00
e. Sarana transportasi umum (yang dikembangkan)	5,00	2,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	3,00	4,00	4,00
f. Kedekatan Jarak - Tempat Kerja	4,00	2,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	3,00	4,00	4,00
g. Percampuran Guna Lahan-Multi Fungsi	5,00	3,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	4,00	2,00	4,00	4,00
h. Keberagaman transport publlik-perpindahan moda	4,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	3,00
Kriteria Layak Bagi Pengembangan											
a. Restrukturisasi Hutang Pengembang	3,00	1,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	3,00	4,00	4,00
b. Nilai Saham	3,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	4,00	2,00	3,00	4,00
c. Perkembangan Perusahaan (Kelompok Usaha)	3,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	2,00	4,00	4,00
d. Cadangan lahan yang menyatu, strategis	5,00	4,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	3,00	2,00	4,00	4,00
Membangun Fisik											
a. Selesai membangun infrastruktur yang prima	4,00	2,00	2,00	3,00	3,00	2,00	2,00	4,00	2,00	4,00	4,00
b. Penyediaan fasilitas publik komersial utama											
J. Keramagan Lingkup Properti											
Real Estate	5,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	5,00	4,00	5,00	4,00
Industrial Estate	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	5,00
Apartemen	3,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	3,00	3,00
Hotel	4,00	1,00	1,00	1,00	3,00	1,00	1,00	4,00	3,00	4,00	4,00
Centre	5,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00	3,00	5,00	3,00	4,00	4,00
Infrastruktur											
a. Power	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
b. Penandaan	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
c. Jalan	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

ANALISA KARDUS KOTA-KOTA DAERAH LABOTAGEN - PERBANDINGAN DI TANGERANG

PARAMETER	PRIMER	SEKUNDER	TERSIER	PROVINSI DKI JAKARTA
Umum				
1 Luas Kota (Hektar)	5,00	5,00	5,00	5,00
2 Penduduk (Jiwa)	5,00	5,00	5,00	5,00
3 Jarak ke Ibukota Propinsi (km)	5,00	5,00	5,00	5,00
4 Sarana Jalan Perkotaan (Jalan Arteri/Kolektor)	5,00	5,00	5,00	5,00
5 Kondisi Jalan - Tingkat Kota	5,00	5,00	5,00	5,00
6 Kondisi Jalan Dalam Kota	5,00	5,00	5,00	5,00
7 Kondisi Jalan Poros Desa - Desa	5,00	5,00	5,00	5,00
Kondisi Lahan Dan Pengembangan				
8 Kondisi Lahan Dan Pengembangan	5,00	5,00	5,00	5,00
9 Kontur Lahan	5,00	5,00	5,00	5,00
10 Pembebasan Pertanahan Untuk Jalan	5,00	5,00	5,00	5,00
11 Cadangan Lahan yang Dapat Dikembangkan	5,00	5,00	5,00	5,00
Manajemen Kota				
12 Sistem manajemen informasi dan yang lama	5,00	5,00	5,00	5,00
13 Penyediaan fasilitas publik kemasyarakatan				
14 Kemampuan Layanan Publik				
Real Estate	5,00	5,00	5,00	5,00
Industri Estate	5,00	5,00	5,00	5,00
Apartemen	5,00	5,00	5,00	5,00
Hotel	5,00	5,00	5,00	5,00
Centre	5,00	5,00	5,00	5,00
Infrastruktur				
15 Power	5,00	5,00	5,00	5,00
16 Pondation	5,00	5,00	5,00	5,00
17 Jalan	5,00	5,00	5,00	5,00

d. Bus Depot	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	3,00	3,00
e. Rail And Stasion	3,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00	1,00
f. Water Pipes, Pump, Tower, Treatment\	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	5,00	5,00
g. Park	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00	3,00	3,00
Pendidikan											
a. Sekolah	5,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	5,00	3,00	3,00	4,00
b. Pendidikan Tinggi	3,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00	1,00	1,00	3,00
Fasilitas Pelayanan Publik											
a. Rumah Sakit / Klinik Kesehatan	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	3,00	4,00	3,00
b. Kantor Polisi / Keamanan	5,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	3,00	4,00	4,00
c. Landasan Udara	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00	1,00	1,00	1,00
Kemandirian											
a. Keragaman penggunaan tanah	5,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5,00	1,00	5,00	5,00
b. Keragaman komposisi masyarakat- pembagian kerja	5,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	3,00	4,00
c. Kemandirian kelembagaan pengelola	5,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5,00	1,00	5,00	5,00
d. Ukuran permukiman	5,00	4,00	3,00	3,00	4,00	2,00	2,00	3,00	3,00	5,00	4,00
macam jumlahnya	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	5,00	3,00	4,00	5,00
persebarannya (Aip).	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	4,00	5,00
(MTsp).	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	3,00	3,00
Analisa Sekunder	50,00	18,00	17,00	21,00	27,00	17,00	17,00	51,00	19,00	43,00	50,00
Build Business											
General											
Persebaran ruang ekonomi - intensitasnya											
a. Ketersediaan Lapangan Kerja	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	5,00	3,00	4,00	5,00
b. Jumlah Lapangan Kerja	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5,00	1,00	3,00	5,00
c. Prosentase Pekerja dari dalam	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	3,00	3,00	4,00
d. Prosentase Pekerja dari luar	3,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5,00	1,00	2,00	4,00
berkembang	3,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5,00	1,00	2,00	5,00
Keberagaman Peluang Kerja											
a. Kesempatan di sektor formal	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	3,00	5,00
b. Kesempatan di sektor informal	4,00	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	3,00
Kegiatan Ekonomi Formal (Bisnis-Usaha)											
a. Perkantoran / Jasa	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	3,00	3,00
b. Komersial	4,00	1,00	1,00	3,00	3,00	1,00	1,00	5,00	1,00	3,00	3,00
c. Industri	3,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	5,00
d. Keuangan dan Perbankan	4,00	1,00	1,00	2,00	2,00	1,00	1,00	4,00	1,00	3,00	3,00
Pengembangan											
a. Perkembangan harga tanah	4,00	1,00	1,00	2,00	5,00	1,00	1,00	3,00	1,00	5,00	2,00
b. Tingkat hunian	5,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	1,00	3,00	1,00	4,00	3,00
Analisa Tersier	77,00	27,00	27,00	27,00	36,00	27,00	27,00	75,00	32,00	60,00	61,00
Build Community											
General											
a. Ketersediaan fasilitas pelayanan komunitas											

b. Kemudahan Akses ke fasilitas komunitas-pelayanan	4,00	1,00	1,00	1,00	3,00	1,00	1,00	4,00	1,00	3,00	2,00
c. Kebersamaan dan komunitas dan jaringan sosial	4,00	1,00	1,00	1,00	3,00	1,00	1,00	4,00	1,00	3,00	2,00
Pelayanan Umum											
a. Kesehatan	4,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	3,00	4,00	3,00
b. Pengangguran	4,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5,00	1,00	3,00	4,00
c. Kejahatan	5,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	3,00	4,00	4,00
d. Pendidikan	8,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	8,00	4,00	4,00	7,00
e. Olah Raga dan Rekreasi	5,00	1,00	1,00	1,00	3,00	1,00	1,00	5,00	1,00	5,00	3,00
f. Ibadah	5,00	2,00	2,00	2,00	3,00	2,00	2,00	4,00	2,00	4,00	4,00
Inovasi yang berkesinambungan											
a. Penghargaan – Standarisasi	5,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	2,00	2,00	4,00
b. Tingkat Penggunan Media Informasi dan Teknologi	3,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	3,00	4,00
f. Pengawasan Lingkungan & Kontrol Polusi	2,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	5,00
i. Newspaper	3,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00	1,00	3,00	3,00
Pengembangan Destinasi Wisata											
a. Pariwisata	3,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	2,00	3,00	3,00
c. Keindahan Kota	3,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	2,00	3,00	3,00
d. Perayaan Tahunan	3,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00	1,00	2,00	1,00
e. Seni dan Budaya	2,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00	3,00	2,00	2,00
Populasi - Analisa Profil Kota Dengan 100.000 Jiwa											
a. Keragaman	5,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	3,00	1,00	2,00	2,00
b. Analisa Perubahan Komunitas	5,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	4,00	1,00	3,00	3,00



(1) *Kota Baru Lippo Karawaci ; Perkantoran, Jasa, Pusat Perbelanjaan*
(2) *Kota Baru Bumi Serpong Damai, Perkantoran, Perbelanjaan, Industri*
(3) *Bintaro Jaya, Pusat Perdangan, Jasa*
(4) *Kota Baru Bekasi, Perdagangan, Jasa*
(5) *Kota Baru Cikarang Baru, Industri*
(6) *Kota Baru Lippo Cikarang, Industri*
(7) *Kota Baru Depok, Pendidikan*

Migrants in(to Jakarta)

Migrants in(to Botabek)

PERGERAKAN MOBILITAS HUNIAN / MIGRANTS IN (TO JAKARTA- TO BOTABEK

LAMPIRAN

KELENGKAPAN

1. Lembar Asistensi Kolokium
2. Surat Bimbingan – Pembimbing I
3. Surat Bimbingan – Pembimbing II
4. Lembar Asistensi Pembimbing I
5. Lembar Asistensi Pembimbing II
6. Berita Acara Seminar Proposal
7. Berita Acara Seminar Hasil
8. Lembar Mengikuti Kegiatan Seminar TA
9. Lembar Persembahan

JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

Nama : Ermawan. R W 96.24.105 Dosen : Ir. Tjokorda Nirarta

LEMBAR ASISTENSI

Kolokium

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
	28/9/09	- TEMA OK - kurang [illegible]	
	28/10/09	Pembimbing I = Ir. Tjokorda Nirarta Semadhi MSP. Phd II = Ir. Arief Setiyawan.	

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting) Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

Nomor : ITN – 1448/I. TA/4/2004 22 Desember 2004
Lampiran : -
Perihal : **Pembimbing Tugas Akhir**

Kepada Yth : Bpk. Sdr/i. **Ir. Tjokorda Nirarta Samadhi., MSP. Phd**
Dosen Institut Teknologi Nasional

Di –
M A L A N G.

Dengan Hormat,

Kami dari Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang sedang mengembangkan perencanaan dari semua aspek, tidak hanya dari sisi pandang teknis, tetapi juga dari aspek lain, seperti : perilaku, budaya, sejarah, ekonomi dan sebagainya. Untuk itu kami mohon kesediaan Ibu / Bapak untuk membimbing Mahasiswa kami :

Nama : ***Ermawan Reskhi Wibowo***
NIM : ***96.24.105***
Semester : XVII (tujuh belas)
Judul TA : ***"Implikasi Berdirinya Kota) Kota Baru Dan Pengaruhnya Terhadap Pengembangan Wilayah regionalnya".***

Sejak Tanggal : **28 Desember 2004 s/d 28 Juni 2005**
(Maksimum 6 bulan). Dalam masa pembimbingan tersebut, Ibu / Bapak didampingi oleh Pembimbing II dari Jurusan kami, yaitu :
Arief Setiawan., ST, untuk memudahkan penyamanan persepsi dalam penyusunan materi TA tersebut.

Besar harapan, Bapak / Ibu dapat menerima permohonan kami. Atas perhatian serta bantuannya kami ucapkan banyak terima kasih.

a.n. D e k a n
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan
Ub. Ketua Jurusan Teknik Perencanaan
Wilayah dan kota

Ir. Agustina Nurul Hidayati., MTP
NIP.P. 103 900 214

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting) Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

Nomor : ITN – 1449/I. TA/4/2004 22 Desember 2004
Lampiran : -
Perihal : **Pembimbing Tugas Akhir**

Kepada Yth : Bpk. Sdr/i. **Arief Setiawan., ST**
Dosen Institut Teknologi Nasional

Di –
M A L A N G.

Dengan Hormat,

Kami dari Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang sedang mengembangkan perencanaan dari semua aspek, tidak hanya dari sisi pandang teknis, tetapi juga dari aspek lain, seperti : perilaku, budaya, sejarah, ekonomi dan sebagainya. Untuk itu kami mohon kesediaan Ibu / Bapak untuk membimbing Mahasiswa kami :

Nama : ***Ermawan Reskhi Wibowo***
NIM : ***96.24.105***
Semester : XVII (tujuh belas)
Judul TA : ***"Implikasi Berdirinya Kota) Kota Baru Dan Pengaruhnya Terhadap Pengembangan Wilayah regionalnya".***

Sejak Tanggal : **28 Desember 2004 s/d 28 Juni 2005**
(Maksimum 6 bulan). Dalam masa pembimbingan tersebut, Ibu / Bapak didampingi oleh Pembimbing I dari Jurusan kami, yaitu :
Ir. Tjokorda Nirarta Samadhi., MSP. Phd, untuk memudahkan penyamanan persepsi dalam penyusunan materi TA tersebut.

Besar harapan, Bapak / Ibu dapat menerima permohonan kami. Atas perhatian serta bantuannya kami ucapkan banyak terima kasih.

a.n. D e k a n
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan
Ub. Ketua Jurusan Teknik Perencanaan
Wilayah dan Kota

Ir. Agustina Nurul Hidayati., MTP
NIP.P. 103 900 214

JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

Nama Mahasiswa : Ermawan Reskhi Wibowo
NIM : 96.24.105
Dosen Pembimbing 1 : Ir. Tjokorda Nirarta Samadhi, Ph.D

LEMBAR ASISTENSI TUGAS AKHIR

Implikasi Berdirinya Kota-Kota Baru di Seputar Metropolitan Jakarta dan Pengaruhnya Terhadap Perkembangan/ Pengembangan Wilayah Regional Megapolitan Jabotabek

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
	25/1/05	ACC [illegible] proposal	
	15/3/05	Buat Reflensi [illegible] + teori demografi	
	25/3/05	ACC [illegible] KTA	

JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

Nama Mahasiswa : Ermawan Reskhi Wibowo
NIM : 96.24.105
Dosen Pembimbing 2 : Ir. Arief Setiyawan, MTP

LEMBAR ASISTENSI TUGAS AKHIR

Implikasi Berdirinya Kota-Kota Baru di Seputar Metropolitan Jakarta dan Pengaruhnya Terhadap Perkembangan/ Pengembangan Wilayah Regional Megapolitan Jabotabek

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
	27/1 '05	Acc seminar Proposal	
	05/03 05'	konsultasi	
	25/03 05'	Perbaikan kata pengantar + abstrak + cetak KB Amr masukan dlm. bab 3	
		Acc Seminar Hasil 26/3 '05	

BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL

NAMA : ERMAWAN REKSI. W
NIM : 96 - 105
TGL. SEMINAR : Sabtu, 12 Feb - 2005
PERBAIKAN :

Fokuskan ke salah arah mis: tipologi kota baru
- syarat kota baru - dinamis
- kota br in konteks
- Fenomena : jabotabek.
- Tipologi kota baru.
→ Definisikan kota baru.

PEMBIMBING : 1. .....
2. .....

PEMBAHAS : 1. Ibnu S.
2. .....
3. .....

BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL

NAMA : ERMAWAN PEKSI. W
NIM : 96 - 105
TGL. SEMINAR : SABTU, 12 FEBRUARI 2005
PERBAIKAN :

1. Konsistensi penulisan sesuai dg tema / judul yg disepakati
2. Lingkup materi : penjelasan detail. dr point 2 / apa2 yg dipakai dlm studi ini
3. Metoda Analisa → keterkaitan dg studi + penjelasan.
4. Tinjauan Pustaka ≠ Daft. Pustaka.

PEMBIMBING : 1. ....
2. ....

PEMBAHAS : 1. ....
2. Ir S ....
3. ....

BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL

NAMA : ERMAWAN REKSI. W
NIM : 96.24.105
TGL. SEMINAR : SABTU, 12 FEBRUARI 2005
PERBAIKAN :

Kerangkakan apa yg ada dipikiranmu dgn baik dalam tulisan. Fokuskan apa yg diinginkan dari studimu. untuk membantu penulisan, Anda harus menkuat kata kunci sehingga tulisan (sbg gambaran pikiran anda) dapat terarah.

Lingkup materi dipertegas lagi.

PEMBIMBING : 1. .....
2. .....

PEMBAHAS : 1. TEGUH KUNCORO
2. .....
3. .....

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Jl. Bendungan Sigura-gura 2
M A L A N G

PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam *Seminar Tugas Akhir* tingkat Sarjana Jurusan Planologi/Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

- Hari : Selasa
  Tanggal : 29 Maret 05

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : ERNATWAN . R. W
NIM : 96.24.

Perbaikan tersebut meliputi :

- BUAT VISI DAN MISI PEKERJAAN DAN TUJ SESUAI METODE DI REKONSTRUKSI FENOMENA DEMOGRAFI
- BUAT KERANGKA ANALISA
- BUAT DIAGRAM HUBUNGAN ANTAR VARIABEL
- BUAT ~~[illegible]~~ DIAGRAM REKONSTRUKSI FENOMENA DEMOGRAFIS.

Dosen Penguji

T. NIRMALA SAMADHI

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Bendungan Sigura-gura 2
M A L A N G

PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam *Seminar Tugas Akhir* tingkat Sarjana Jurusan Planologi/Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari : Selasa

Tanggal : 29 Maret 05

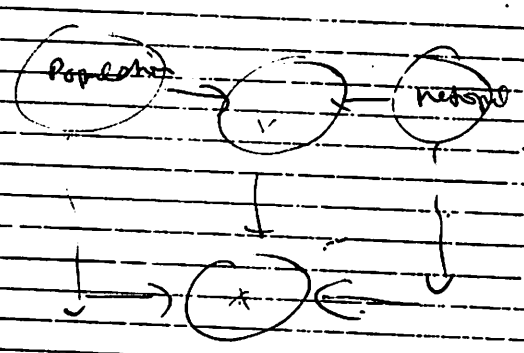
Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : EPRATWIN. A. W

NIM : 96.24.

Perbaikan tersebut meliputi :

lah konsultasi



Dosen Penguji

INSTITUT TEKNOLOGI MASINDAN
Jl. Bendungan Sigura-gura 2
M A L A N G

PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam *Seminar Tugas Akhir* tingkat Sarjana Jurusan Planologi/Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari : Selasa

Tanggal : 29 Maret 05

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : ERMAWATI. R. W

NIM : 96.24

Perbaikan tersebut meliputi :

konsistensi dan penyajian alur berpikir yang blm termanifestasi di tulisan.

Dosen Penguji

TEGUH KUNCORO

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

LEMBAR PERSETUJUAN

LAYAK SIDANG KOMPREHENSIF

Tugas Akhir mahasiswa :

N a m a : ERMANUAN RESCHI WIBOWO

NIM : 96 . 24 . 105

Judul Tugas Akhir : Fenomena Demografis Dalam Hubungan Kota-kota Baru dan Kota Metropolitan Berdasarkan Metode Sejarah Dengan Latar Belakang Situasi Global dan Pembangunan Nasional di Indonesia.

Pembimbing I :

Ir. Tjokorda Nirarta Samadhi, Msp, Phd

Pembimbing II :

Arief Setiyawan, ST, MTP

Dinyatakan : Layak / Tidak Layak

Untuk Tugas Akhirnya dijadikan " **Buku Hitam** " (syarat mengikuti Sidang Komprehensif dengan catatan sebagai berikut : (Contoh : materi kurang layak, metodologi kurang sesuai, dll). Apabila dirasa perlu dapat menggunakan kertas terpisah.

- Penyederhanaan kerangka pemikiran
- Fokuskan pada sasaran

Penguji I :

Ir. Ibnu Sasongko, MT

Penguji II

Teguh Kuncoro, ST

JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

Seminar Proposal

No	Tanggal	Judul	Paraf Penguji I	Paraf Penguji II	Paraf Penguji III
1	15-10-2021	MOVIT. Djuita. Wati 00.21.079 / Identifikasi Pola dan Struktur Nilai Tanah Akibat Pembangunan Perumahan oleh Pengembang (Developer) (Kec. Tenggulangan, Sidoarjo)			
2	8-10-2005	STUDI PENATAAN RTH. DI PECABUTKAN, PERUKAMAN NUSANTARA PEKALONGAN FIRMAN SETIAWAN .96.24.081.			
3.	28-10-2005	Herbert Sihombing, 99.24.082 Rencana Penataan Pedagang Kaki lima di Pusat Kota Banjarmasin			

Mengetahui,
Ketua Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah & Kota

~~**Ir. Agustina Nurul Hidayati. MTP**~~
Ir. Agung Witjaksono. MTP.

Institut Teknologi Nasional
Jl. Bendungan Sigura-gura
MALANG

TUGAS AKHIR

Nama : Ermawan Reskhi Wibowo

Nim : 96.24.105

Seminar Hasil

No.	Judul	Penguji I	Penguji II	Penguji III
1.	IDENTIFIKASI KARAKTER SOSIAL EKONOMI MASY. THD PEMANFAATAN LAHAN DAERAH PINGGIRAN KOTA SAMARINDA (AHMAD RUSLI 96.24.012)	IR. SOEKARNO. W	IR. J. NIRATA. Phd	IR. TITIK. P
2.	PENGEMBANGAN SDM UNTUK MENINGKATKAN KUALITAS SARJANA PLANOLOGI DLM PEMBANGUNAN DI MASA DATANG (NIKMAH FAJARIAH A.S. 95.24.107)	IR. SOEKARNO. W	IR. TJOKORDA. N. Phd	
3.	IDENTIFIKASI DAMPAK KEGIATAN PENAMBANGAN EMAS SECARA TRADISIONAL DAN MODERN THDP KERUSAKAN LINGKUNGAN DI SEPANJANG ALIRAN SUNGAI KAHAYAN (ERIK 96.24.025)	IR. SOEKARNO. W	IR. TJOKORDA. N. Phd	

Mengetahui,

Ketua Jurusan Teknik Planologi

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2
Malang

TUGAS AKHIR

Nama : Ermawan Reskhi Wibowo

Nim : 96.24.105

SEMINAR KOMPREHENSIF

No	Judul	Penguji I	Penguji II	Penguji III
1	RUSTAM . 95 . 24 003 Identifikasi Pengembangan potensi ekonomi untuk menunjang pelaksanaan pemerintah kota dalam era otonomi daerah.			
2	Havy Wardana : 98 . 039 Identifikasi model Renc. Tapak berdasarkan persepsi masyarakat Jawa pd kawasan perumahan (Gresik)			
3	AMIK LESTARI : 96 24 076 Pengembangan kaw. SENTRA Industri kulit kerajinan SEPATU KULIT DI Kelurahan SELOSARI KAB. MAGETAN			

Mengetahui

Ketua Jurusan Teknik Planologi

LEMBAR PERSEMBAHAN

Allah SWT.

Syukur aku panjatkan, atas apa yang telah ada dalam diriku, baik kekurangan maupun anugearh yang sudah alku dapatkan.

Keluarga di roemah

Buat Mama (yang selalu mendukungku dan terima kasih atas segala apa yang sudah mama berikan), , papi (meski jauh disana, tapi terima kasih pi, atas semuanya), mbak ulin (yang memberiku warna lain dari sebuah motivasi), dina (yang terus memberi dukungan, dorongan, pengertian dan bantuannya), mas sugeng (terima kasih atas perhatiannya), kiki kecil (aku inget kamu luce banget),

Saudara-saudaraku

Bude Sri dan Pakde Sub (atas pengetiannya dan dorongannya selalu), Lik Ponco n' lik Tutut (atas pengertiannya), mas andri, mas indra, mas erick yang udah memberi aku tahu rasa How brothers should be?

Keluarga besar jurusan planologi

Pak koni (yg sabar ngebimbing aku dan ilmunya yg arahin aku) dan mas arif (yang ngebimbing aku), pak koko dan mas teguh (yg memberi wacana bahwa selalu ada pertempuran dlm perjuangan), ibu ida (yang memotivasi aku), ibu nurul (yang memberi aku kesempatan dan dukungan), pak hutomo (yang selalu percaya bahwa aku mampu nyelesain ini), mas tri (atas fasilitas dan kebaikannya), mas komang (atas LCDnya), mbak muji (atas bantuan dan pengertiannya), budi (atas buku KB nya), pak agung, bu narsih (atas catatan nilainya), pak karno (atas dorongannya), dan masih banyak yang laen, thank for all, guys!.

Teman-temen seperjuangan akhir

Imank (thanks for all you done for me, the help, motivation, motors, ur money, ur times, ur patient, yg pasti aku uda diajak kerjain TA hingga selesai), Anto (terus berjuang ya, thank for everything, n' ur help, Eko, Andi Harris, Edi Panjen, terus berjuang ya, smoga cepet selesai, dll. Perjoeangan adalah akhir tiada batas, tp jgn lupa, kita tetap harus berjuang utk sesuatu yg laen dlm hidup ini.

Temen baroeku

Pak Dokter Jo (yang sdh memberiku byk cerita pengalaman dan motivasi, n' thanks for flash disk, mouse, scanner, dllnya), Mas Andre (temanku yang penuh canda, menghiburku dan memberi suasana baru di rampal), pak la ode usa (yang menginspirasi aku dalam kehidupan yang bersahaja dan penuh arti). Gorengan tempat aku maem malem (adek yang cakep, n' masnya yg baek), n' waroeng darmaji n' latansa.

Bapak dan Ibu koestku

Ibu Siti (bu nokash), dan mbak narti di rampal yang sdh begitu baik dan sabar menerima ku di rumah ibu dan memberi kesempatan aku untuk menjalani masa transisiku, bapak-ibu alimin di bend sutami-kosabra yang telah dengan sabar juga menerima aku sbg anak kostnya.

For malang city

This city have gaven me many opportunity to know, many experiences to live with it, many leisurre to enjoy, many more I cannot express one in the time.

Experiences of life

Tahun-tahun aku sekolah sd hingga smu (dimana ilmu dan kesenangan masa remaja aku peroleh), 3 tahun masa kuliahku 96'-99' (dimana banyak ketrampilan baru aku dapatkan), 4 tahun masa dimana aku mencapai dan mengerti bagian lain dari hidupku 00'- 04'. Dan akhirnya aku lulus setlah berusaha dengan sekuat daya upayaku dari okt 04' s/d maret 05'.

The last, but not least

for my hobby, watching movie. For every good movie I have had watched before, for every movie stars, who inspire me, for the rental. That I know outside of my world from you all. Thanks.

Allah SWT.
Amin.

LEMBAR PERSEMBAHAN

Allah SWT.

Syukur aku panjatkan, atas apa yang telah ad dalam diriku, baik kekurangan maupun anugearh yang sudah alku dapatkan.

Keluarga di roemah

Buat Mama (yang selalu mendukungku d n terima kasih atas segala apa yang sudah mama berikan), , papi (meski jauh disana, tapi te ima kasih pi, atas semuanya), mbak ulin (yang memberiku warna lain dari sebuah motiv si), dina (yang terus memberi dukungan, dorongan, pengertian dan bantuannya), mas sugeng terima kasih atas perhatiannya), kiki kecil (aku inget kamu luce banget),

Saudara-saudaraku

Bude Sri dan Pakde Sub (atas pengetiannya da dorongannya selalu), Lik Ponco n' lik Tutut (atas pengertiannya), mas andri, mas indra, mas eric yang udah memberi aku tahu rasa How brothers should be?

Keluarga besar jurusan planologi

Pak koni (yg sabar ngebimbing aku dan ilm unya yg arahin aku) dan mas arif (yang ngebimbing aku), pak koko dan mas teguh (yg memberi wacan bahwa selalu ada pertempuran dlm perjuangan), ibu ida (yang memotivasi aku), ibu nurul (yang memberi ak kesempatan dan dukungan), pak hutomo (yang selalu percaya bahwa aku mampu nyelesain ini), mas tri tas fasilitas dan kebaikannya), mas komang (atas LCDnya), mbak muji (atas bantuan dan pengertiannya) budi (atas buku KB nya), pak agung, bu narsih (atas catatan nilainya), pak karno (atas a rongannya), dan masih banyak yang laen, thank for all, guys!.

Teman-temen seperjuangan akhir

Imank (thanks for all you done for me, the help, motivation, motors, ur money, ur times, ur patient, yg pasti aku uda diajak kerjain TA hingga selesai), Anto terus berjuang ya, thank for everything, n' ur help, Eko, Andi Harris, Edi Panjen, terus berjuang ya, smog cepet selesai, dll. Perjoeangan adalah akhir tiada batas, tp jgn lup , kita tetap harus berjuang utk sesuatu yg laen dlm hidup ini.

Temen baroeku

Pak Dokter Jo (yang sdh memberiku byk cerita pengalaman dan motivasi, n' thanks for flash disk, mouse, scanner, dllnya), Mas Andre (temanku yang penu canda, menghiburku dan memberi suasana baru di rampal), pak la ode usa (yang menginspirasi aku dalam ke idupan yang bersahaja dan penuh arti). Gorengan tempat aku maem malem (adek yang cakep, n' masnya y baek), n' waroeng darmaji n' latansa.

Bapak dan Ibu koestku

Ibu Siti (bu nokash), dan mbak narti di rampal ng sdh begitu baik dan sabar menerima ku di rumah ibu dan memberi kesempatan aku untuk menjalani m sa transisiku, bapak-ibu alimin di bend sutami-kosabra yang telah dengan sabar juga menerima aku sbg a ak kostnya.

For malang city

This city have gaven me many opportunity to know many experiences to live with it, many leisurre to enjoy, many more I canno express one in the time.

Experiences of life

Tahun-tahun aku sekolah sd hingga smu (dima ilmu dan kesenangan masa remaja aku peroleh), 3 tahun masa kuliahku 96'-99' (dimana banyak ketr mpilan baru aku dapatkan), 4 tahun masa dimana aku mencapai dan mengerti bagian lain dari hidupk 00'- 04'. Dan akhirnya aku lulus setlah berusaha dengan sekuat daya upayaku dari okt 04' s/d maret 05'.

The last, but not least

for my hobby, watching movie. For every good movie I have had watched before, for every movie stars, who inspire me, for the rental. That I know outside of my world from you all. Thanks.

Allah SWT.

Amin.