PROSPEK KEMANDIRIAN KOTABARU BUMI SERPONG DAMAI (BSD) TERHADAP KOTA JAKARTA

TESIS

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota

Oleh :

RAYYAN MALIK
L4D 003 065

PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

2005

UPT-PUSTAK-UNDIP
No. Daft: 4673/T/MT/06
Tgl. : 13-9-06

PROSPEK KEMANDIRIAN KOTABARU BUMI SERPONG DAMAI (BSD) TERHADAP KOTA JAKARTA

Tesis diajukan kepada
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Oleh :

RAYYAN MALIK
L4D 003 065

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 21 Juni 2005

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, 21Juni 2005

Pembimbing Pendamping

Ir. Hoil Bina Wijaya, MUM

Pembimbing Utama

Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

LEMBAR PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka. Apabila dalam Tesis saya ternyata ditemui duplikasi, jiplakan (plagiat) dari Tesis orang lain/institusi lain maka saya bersedia menerima sanksi untuk dibatalkan kelulusan saya dan saya bersedia melepaskan gelar Magister Teknik dengan penuh rasa tanggung jawab.

Semarang, 21 Juni 2005

RAYYAN MALIK
NIM L4D 003 065

Bacalah, dan Tuhanmu amat mulia. Yang mengajar dengan pena.
Dia telah mengajarkan kepada manusia apa yang tidak diketahuinya.
(Q.S Al 'alaq: 3,4,5)

Dan Dia-lah Tuhan yang membentangkan bumi dan menjadikan gunung-gunung dan sungai-sungai padanya. Dan menjadikan padanya semua buah-buahan berpasang-pasangan. Allah menutupkan malam kepada siang. Sesungguhnya pada yang demikian itu terdapat tanda-tanda (kebesaran Allah) bagi kaum yang memikirkan.
(Q.S Ar Ra'd: 3)

.....Katakanlah :
"Adakah sama orang-orang yang mengetahui dengan orang-orang yang tidak mengetahui...?? Sesungguhnya orang yang berakalah yang dapat menerima pelajaran."
(Q.S Az-Zumar:9)

ABSTRAK

Kotabaru telah menjadi suatu fenomena dunia dalam berbagai ragam pengembangannya sesuai dengan situasi dan kondisi dan tuntutan kebutuhan yang berkembang di masing negara penerap. Bahkan hampir kebanyakan negara-negara yang sedang berkembang telah menerapkan konsep kotabaru ini sebagai upaya memecahkan masalah perkotaannya. Di negara kita Indonesia, konsepsi kotabaru juga telah menjadi salah satu pilihan untuk memecahkan masalah perkotaan. Pembangunan Kotabaru merupakan bagian dari skenario panjang pembangunan daerah perkotaan, dengan maksud untuk menciptakan alternatif pusat-pusat pertumbuhan baru bagi wilayah sekitarnya. Penyediaan perumahan dan kesempatan kerja diharapkan dapat membuat kotabaru tersebut berperan meringankan beban yang berat pada fungsi kota di wilayah metropolitan. Pembangunan Kotabaru Bumi Serpong Damai tidak terlepas dari Konsep pengembangan Jabotabek (Inpres No. 13 Tahun 1976) yang menekankan perlunya pengembangan kotabaru-kotabaru sebagai alternatif pusat-pusat pertumbuhan di wilayah Bodetabek.

Perkembangan kotabaru BSD ini diarahkan untuk menjadi 'magnet tandingan' Kota Jakarta, yang dalam perkembangannya diharapkan dapat mengurangi arus urbanisasi. Lokasi kotabaru BSD yang strategis dan pencapaian yang baik dengan pusat-pusat kegiatan utama menyebabkan kotabaru BSD sebagai calon yang ideal untuk dikembangkan sebagai pusat pertumbuhan baru. Berdasarkan hal tersebut, maka dilakukan studi yang bertujuan untuk mengkaji prospek perkembangan kotabaru BSD terhadap Kota Jakarta di tinjau dari aspek pola pergerakan commuter penduduk BSD, landasan ekonomi kota dan penyediaan kebutuhan fasilitas kota.

Hasil analisis pola pergerakan dan karakteristik commuter menunjukan bahwa hingga saat ini kotabaru BSD masih dikategorikan sebagai Kotabaru penunjang (dependent newtown) yang masih memiliki tingkat ketergantungan terhadap Kota Jakarta dari pada sebagai kota mandiri (self dependent town). Pergerakan yang dilakukan commuter penduduk BSD lebih dari 80%, sebagian besar adalah dengan maksud bekerja, yang dapat berarti bahwa faktor ekonomi menjadi faktor pendorong utama terjadinya pergerakan dari Kotabaru BSD ke Kota Jakarta.

Kegiatan ekonomi yang berkembang di kawasan CBD BSD menunjukkan kegiatan perdagangan, jasa perkantoran, dan industri mampu menjadi tumpuan bagi terciptanya pergeseran aktivitas dominan yang sebelumnya beroritentasi pada kegiatan sektor perkebunan dan pertanian. Sebagai tujuan dasar mewujudkan kotabaru mandiri dan terciptanya sistem aktivitas ekonomi sebagai basis utama secara langsung akan dapat mempercepat proses kemandirian kotabaru yang tidak hanya terfokus pada penyediaan perumahan skala besar.

Perhitungan seluruh kebutuhan fasilitas minimal suatu kota, ada dua faktor yang sangat berpengaruh di antaranya faktor manusia yang akan mempergunakan fasilitas tersebut dan faktor lingkungan di mana manusia tersebut melaksanakan kegiatan kehidupannya. Faktor manusia dan faktor lingkungan di dalam penentuan perhitungan kebutuhan fasilitas kota akan saling berkaitan satu sama lain dan merupakan faktor yang saling bergantunga., Jenis fasilitas yang akan mengisi setiap tingkatan pusat pelayanan sosial tertentu sesuai dengan kebutuhan yang perlu ada pada setiap unit lingkungan. Hal ini menyangkut dengan kelengkapan dan ketersediaan fasilitas secara kuantitas maupun kualitas.

. Hasil studi ini telah mengungkapkan suatu contoh belum mandirinya kotabaru BSD, walaupun memiliki potensi lapangan kerja yang luas tetapi arus commuter penduduk BSD masih mendominasi ruas-ruas jalan yang masuk ke pintu Kota Jakarta dengan tujuan bekerja.

Kata Kunci : Tingkat Kemandirian Kotabaru.

ABSTRACT

New Town have been a world phenomenon in various kinds of its development according to situation and condition and requirement demand which expand in each applier countries. Even almost expanding countries have applied this New Town concept as effort to solving the problem of its urban. In our country Indonesia, New Town conception also being one of the choice to solve the urbans problem. New Town development representing a part of long development scenario of urban region, with aims to create a new alternative of growth centers for the around region. The supplying of house and job opportunity are expected to make the New Town function in lightening heavy burden at city function on metropolis region. The New Town development Bumi Serpong Damai (BSD) is not separate from Jabotabek development (President Instruction points 13 year 1976) which emphasize the importance of New Town's development as the alternative of growth centers at Bodetabek region.

The development of New Town BSD is purposed to be a 'magnet rival' for Jakarta city, which in its growth supposed to lessening urbanization current. The strategic location of New Town BSD and good access to primary activity centers causing New Town BSD as the ideal candidate to be developed as a new growth center. Pursuant to the mentioned, therefore which aims to research the prospect of New Town BSD to Jakarta city in evaluate from commuter resident movement pattern aspect, basis for town economics and supplying requirement of town facilities.

The result of commuter movement and characteristic patterns shows that until now New Town BSD is still categorized as dependent New Town which still have dependness level to Jakarta city than as a self dependent town. The movement which done by commuter resident is more than 80%, mostly with works purposed, which also means that economic factor becoming a primary goad factor for the happening of movement from New Town BSD to Jakarta city.

Economic activity which expand in CBD BSD region shows commerce activity, white colars service, and industries capable to become a fulcrum for the createness friction of dominant activity which the previous orient in agriculture and plantation sector. As a base target to realizing self-supporting New Town and a createness of economic activity system as a primary basis directly can speeding-up a self-supportness process of New Town which not only focusing in supplying large scale properties.

In calculation for the requirements of minimum facilities in a town, there is two factor which having an effect on, some of them is human factor which will utilizing the facilities mentioned and environment factor in which human mentioned doing their daily activities. Human factor and environment factor in determination of calculation of town facility requirements will interconnected of each other and representing a dependent factor. A type of facility which will fulfill every level of certain social services center as according to the requirement which need to be there at every environment unit. This matter concerning availability and equipment of the facility either through quantity and also quality.

The result of this study have laid open an example that New Town BSD is not yet self-supporting, although have a wide potention of employment opportunities but BSD commuter resident current still predominating the joint streets which connected to Jakarta city which a purpose to work.

Key Word: Level of Self-Supportedness New Town

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT atas bantuan-NYA penulis dapat menyelesaikan Tesis ini dengan judul ***"Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta"*** ini untuk memenuhi syarat memperoleh gelar Magister Teknik di Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota, Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro.

Esensi dari studi ini adalah sebagai suatu jembatan bagi pengkajian secara teoritis dan tahapan analisis terhadap fenomena yang terjadi dalam proses pengembangan kotabaru, sehingga diharapkan dari proses pengkajian yang dilakukan dapat diperoleh jawaban mengenai pendekatan terhadap permasalahan perkotaan yang dihadapi.

Dalam penyusunan Tesis ini, penulis mendapatkan bantuan dan arahan dari berbagai pihak. Untuk itu penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA selaku Ketua Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota yang sekaligus juga sebagai Pembimbing Utama.
2. Ir. Holi Bina Wijaya, MUM selaku Pembimbing Pendamping yang berkenan meluangkan waktu, kesabaran yang luar biasa, dorongan dan pemikiran yang sangat besar arti dan peranannya sejak Pra Tesis hingga penyusunan Tesis ini hingga selesai.
3. Ir. Sunarti, MT dan Ir. Rina Kurniati, MT selaku dosen penguji Tesis.
4. Abi–Bunda, a'ang-faiz dan dedee yang telah banyak memberikan do'a, kasih sayang dan dukungan material maupun spiritualyang sangat berarti buat penulis.
5. *Special Thank's* buat istri'ku yang telah memberikan perhatian dan kasih sayang.
6. Keluarga besar Basyarahil yang senantiasa mewarnai hidupku menjadi lebih berati. *Special* untukmu...dimanapun kau berada.
7. Teman-teman satu perjuangan di MTPWK AP4.
8. Seluruh staff Administrasi MTPWK yang banyak membantu kelancaran administrasi.
9. Seluruh pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

Semoga Tesis ini bermanfaat bagi yang membaca maupun penulis, dan permohonan maaf jika ada kesalahan dalam penulisan karena keterbatasan atau kemampuan yang dimiliki serta ucapkan terima kasih atas kritik dan saran yang disampaikan setelah atau sebelum Tesis ini dibuat. Sekali lagi banyak terima kasih.

Wabillahi taufik wal hidayah,
Wasalamua'alaikum Wr. Wb.

Semarang, 21 Juni 2005

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL i
LEMBAR PENGESAHAN ii
LEMBAR PERNYATAAN iii
LEMBAR PERSEMBAHAN iv
ABSTRAK v
KATA PENGANTAR vi
DAFTAR ISI vii
DAFTAR TABEL x
DAFTAR GAMBAR xii
DAFTAR LAMPIRAN xiv

BAB I PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Rumusan Masalah 7
1.3 Tujuan, Sasaran dan Manfaat 9
1.3.1 Tujuan 9
1.3.2 Sasaran 9
1.3.3 Manfaat 10
1.4 Ruang Lingkup 10
1.4.1 Ruang Lingkup Materi 10
1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah 12
1.5 Kerangka Pemikiran 16
1.6 Metodologi Studi 18
1.6.1 Konsep Pendekatan Studi 18
1.6.1.1 Pendekatan Keruangan 18
1.6.1.2 Pendekatan *Demand-Supply* 18
1.6.1.3 Pendekatan Analisis Kualitatif dan Kuantitatif 18
1.6.2 Metode Analisis 19
1.6.2.1 Metode Diskriptif 19
1.6.2.2 Metode Kuantitatif 21
1.7 Sistematika Pembahasan 27

BAB II KAJIAN TEORI PERKEMBANGAN KOTA DAN PENGEMBANGAN KOTABARU MANDIRI 28
2.1 Perkembangan Kota 28
2.1.1 Potensi Perkembangan Kota 31
2.1.2 Fungsi dan Peranan Kota 32
2.1.3 Upaya Pemecahan Masalah Kota Di Negara Berkembang 34
2.2 Pengertian Kotabaru 36
2.3 Sejarah dan Perkembangan Kotabaru 39
2.4 Tipologi Pengembangan Kotabaru 43
2.5 Prinsip-Prinsip Dasar Penataan Ruang Pengembangan Kotabaru 47
2.5.1 Lingkup Pengembangan Wilayah 49
2.5.2 Lingkup Internal Kotabaru 51
2.6 Karakteristik Pola Perjalanan *Commuter* 53
2.7 Karakteristik Pola Penggunaan Fasilitas dan Pertimbangan Pendistribusiannya 56
2.8 Sintesis Teori 59

BAB III TINJAUAN PERKEMBANGAN PERKOTAAN DI JABODETABEK DAN KARAKTERISTIK PERKEMBANGAN KOTABARU BSD 65
3.1 Pengembangan Kotabaru di Indonesia 65
3.2 Perkembangan Kotabaru di Wilayah Bodetabek 67
3.3 Pengembangan Wilayah Jabodetabek 71
3.4 Kebijaksanaan Tata Ruang Kabupaten Tangerang 71
3.5 Kebijaksanaan Pengembangan Permukiman di Kabupaten Tangerang 74
3.6 Kebijaksanaan Pengembangan Kotabaru Bumi Serpong Damai 75
3.7 Tinjauan Kondisi Eksisting Kotabaru BSD 76
3.7.1 Landasan Pengembangan Kotabaru BSD 76
3.7.2 Tujuan dan Sasaran Pembangunan BSD 77
3.7.2.1 Tujuan Pembangunan Kotabaru BSD 77
3.7.2.2 Sasaran Pembangunan Kotabaru BSD 78
3.7.3 Konsep Pengembangan Kotabaru BSD 79
3.7.4 Potensi Lokasi Kotabaru BSD 80
3.7.5 Tahapan Pembangunan Kotabaru BSD 81
3.8 Permasalahan Perkotaan dan Kemandirian Kotabaru BSD 83

BAB IV ANALISIS KEMANDIRIAN KOTABARU BUMI SERPONG DAMAI (BSD) 86
4.1 Analisis Kondisi Eksisting Kotabaru BSD 86
4.1.1 Analisis Karakteristik Kependudukan 86
4.1.2 Analisis Penggunaan Lahan 87
4.1.3 Analisis Fungsi Kotabaru BSD 92
4.1.4 Analisis Fisik dan Perencanaan 93
4.1.4.1 Pembangunan Kotabaru BSD 94
4.1.4.2 Rencana Konseptual BSD 95
4.1.5 Analisis Lingkungan Perumahan 96
4.2 Analisis Perkembangan Tingkat *Commuter* 98
4.2.1 Analisis Kemandirian Kotabaru Berdasarkan Pola Perjalanan *Commuter* 98
4.2.1.1 Analisis Tujuan Pergerakan 98
4.2.1.2 Analisis Berdasarkan Waktu 102
4.2.1.3 Analisis Berdasarkan Karakteristik Responden 110
4.2.2 Analisis Kemandirian Kotabaru Berdasarkan Karakteristik *Commuter* 118
4.2.2.1 Analisis Penggunaan Kendaraan 118
4.2.2.2 Analisis Lamanya Perjalanan 121
4.2.2.3 Analisis Alasan Penggunaan Kendaraan 124
4.2.2.4 Analisis Keluhan Dalam Perjalanan 127
4.2.3 Rekapitulasi Tingkat Perkembangan *Commuter* 129
4.3 Analisis Pengembangan Landasan Ekonomi 134
4.3.1 Analisis Kondisi Eksisting Kegiatan Ekonomi 135
4.3.1.1 Pengembangan Kegiatan Ekonomi Kota 139
4.3.1.2 Potensi Pengembangan Landasan Ekonomi 140
4.3.2 Analisis Pengembangan Fungsi-Fungsi Kota yang Utama 142
4.3.2.1 Bisnis dan Niaga 142
4.3.2.2 Industri Manufaktur 143
4.3.2.3 Pusat Pemerintahan 146
4.3.3 Analisis Pengembangan Fungsi-Fungsi Pelayanan Kota 146
4.3.3.1 Rekrasi dan Hiburan 146
4.3.3.2 Pusat Penelitian dan Pengembangan 148
4.3.4 Analisis Potensi Kegiatan Ekonomi 151
4.3.5 Analisis Kesempatan Kerja Yang Potensial Di Kotabaru BSD 152

4.4 Analisis Pengembangan Fasilitas Kotabaru BSD 156
4.4.1 Analisis Kondisi Eksisting Fasilitas Kotabaru BSD 156
4.4.2 Analisis Kebutuhan Fasilitas Kotabaru BSD 157
4.4.3 Analisis Pendekatan Fungsional Pelayanan Fasilitas Kotabaru BSD 159
4.4.4 Analisis Perhitungan Kebutuhan Fasilitas Kotabaru BSD 161
4.4.4.1 Pendidikan 162
4.4.4.2 Kesehatan 162
4.4.4.3 Peribadatan 163
4.4.4.4 Pemerintah dan Pusat Budaya 163
4.4.4.5 Pelayanan Umum 164
4.4.4.6 Komersial dan Bisnis 165
4.4.4.7 Olah raga, Rekreasi dan Ruang Terbuka 165
4.4.4.8 Rekapitulasi Kebutuhan Fasilitas Tahap I 166
4.5 Sintesis Analisis Kemandirian Kotabaru BSD 169
4.5.1 Sintesis Perkembangan *Commuter* 169
4.5.2 Sintesis Pengembangan Landasan Ekonomi 171
4.5.3 Sintesis Pengembangan Fasilitas Kotabaru BSD 173
4.6 Prospek Kemandirian Kotabaru BSD 174
4.6.1 Kesimpulan Kemandirian Kotabaru BSD dan Prospek Lapangan Kerja di Kotabaru BSD 174
4.6.2 Prospek Kemandirian Kotabaru BSD Terhadap Kota Jakarta 176
4.6.2.1 Prospek Peningkatan Lapangan Kerja Di Kotabaru BSD 177
4.6.2.2 Prospek Peningkatan Pelayanan Fasilitas Di Kotabaru BSD 178
4.6.2.3 Prospek Penurunan Tingkat *Commuter* Penduduk BSD 179
4.7 Analisis Prospek Pengembangan Penggunaan Ruang Kotabaru BSD Berdasarkan Fungsi Kota 180
4.7.1 Prospek Penggunaan Ruang Berdasarkan Skenario I 180
4.7.2 Prospek Penggunaan Ruang Berdasarkan Skenario II 181
4.8 Analisis Regional Kotabaru BSD Terhadap Kota Jakarta 183
4.9 Analisis Pengembangan Rekomendasi 186

BAB V PENUTUP 188
5.1 Kesimpulan Aspek Kemandirian Kotabaru BSD 188
5.2 Rekomendasi Hasil Studi 191
5.2.1 Rekomendasi Bagi Pemerintah 191
5.2.2 Rekomendasi Bagi Pengembang Kotabaru BSD 192
5.2.3 Rekomendasi Studi Lanjut 193

DAFTAR PUSTAKA 195
LAMPIRAN A 199
LAMPIRAN B 207
LAMPIRAN C 215

DAFTAR TABEL

Hal

TABEL I.1 : Perkembangan Kotabaru Di Bodetabek 5
TABEL II.1 : Proses Evolusi Dan Motivasi Pengembangan Kotabaru di Dunia 42
TABEL II.2 : Pengertian dan Kategorisasi Kotabaru..... 45
TABEL II.3 : Ringkasan Kategorisasi Kotabaru 63
TABEL II.4 : Variabel Pengukur Tingkat Kemandirian Suatu Kotabaru 64
TABEL III.1 : Kotabaru-Kotabaru di Wilayah Bodetabek 69
TABEL III.2 : Jarak Antara Kotabaru BSD Dengan Kota-Kota Sekitarnya 81
TABEL IV.1 : Rencana Tata Guna Lahan Kotabaru BSD 87
TABEL IV.2 : Realisasi Pembangunan Kotabaru BSD Sampai Tahun 2004 91
TABEL IV.3 : Desa-Desa Yang Termasuk Pengembangan Kotabaru BSD 94
TABEL IV.4 : Perkembangan Pembangunan Rumah Di Kotabaru BSD Tahun 1995-2004 97
TABEL IV.5 : Aktivitas Utama Dengan Wilayah Tujuan 99
TABEL IV.6 : Pekerjaan Dengan Waktu Mulai Aktivitas 102
TABEL IV.7 : Pekerjaan Dengan Waktu Selesai Aktivitas 105
TABEL IV.8 : Aktivitas Dengan Frekuensi Aktivitas 107
TABEL IV.9 : Wilayah Dengan Pekerjaan 110
TABEL IV.10 : Pekerjaan Dengan Penghasilan 113
TABEL IV.11 : Wilayah Dengan Status Keluarga 116
TABEL IV.12 : Wilayah Dengan Kendaraan 118
TABEL IV.13 : Wilayah Dengan Lama Perjalanan 121
TABEL IV.14 : Kendaraan Dengan Alasannya 124
TABEL IV.15 : Kendaraan Dengan Keluhannya 127
TABEL IV.15a : Rekapitulasi Kondisi *Commuter* Penduduk BSD 130
TABEL IV.16 : Perkembangan Investasi Menurut Jenis Di Kotabaru BSD Tahun 1996-2000 . 137
TABEL IV.17 : Perkembangan Kegiatan Ekonomi Di Kotabaru BSD Tahun 1995-2004 138
TABEL IV.18 : Kawasan Dan Zona Industri Di Jabodetabek Tahun 2000 145
TABEL IV.19 : Faktor Dan Kriteria Fungsi Perkotaan 149
TABEL IV.20 : Kesempatan Kerja Potensial Di Kotabaru BSD 154
TABEL IV.21 : Perkembangan Pembangunan Fasilitas Kotabaru BSD 156
TABEL IV.22 : Arahan Fungsi Kotabaru BSD 158
TABEL IV.23 : Jenis Fasilitas Kota Yang Dibutuhkan Di Wilayah Pengembangan Tahap I ... 159

TABEL IV.24 : Perbandingan Unit Struktur Kemasyarakatan 161
TABEL IV.25 : Kebutuhan Fasilitas Pendidikan Tahap I 162
TABEL IV.26 : Kebutuhan Fasilitas Kesehatan Tahap I 163
TABEL IV.27 : Kebutuhan Fasilitas Peribadatan Tahap I 163
TABEL IV.28 : Kebutuhan Fasilitas Pemerintahan Dan Pusat Budaya Tahap I 164
TABEL IV.29 : Kebutuhan Fasilitas Pelayanan Umum Tahap I 164
TABEL IV.30 : Kebutahan Fasilitas Komersial Dan Bisnis Tahap I 165
TABEL IV.31 : Kebutuhan Fasilitas Rekreasi Dan Olahraga Tahap I 166
TABEL IV.32 : Perbandingan Luas Antar Kebutuhan Fasilitas Tahap I 167
TABEL IV.33 : Rekapitulasi Kebutuhan Fasilitas Kotabaru BSD Pengembangan Tahap I 168

DAFTAR GAMBAR

Hal

GAMBAR 1.1 : Orientasi Kotabaru BSD Terhadap Jabodetabek 13
GAMBAR 1.2 : Orientasi Kotabaru BSD Terhadap Kabupaten Tangerang 14
GAMBAR 1.3 : Orientasi Kotabaru BSD Terhadap Kecamatan Serpong 15
GAMBAR 1.4 : Kerangka Pemikiran Studi 17
GAMBAR 1.5 : Tahapan Analisis 26
GAMBAR 2.1 : Arah Perkembangan Kota Tipe I 29
GAMBAR 2.2 : Arah Perkembangan Kota Tipe II 29
GAMBAR 2.3 : Arah Perkembangan Kota Tipe III 30
GAMBAR 2.4 : Perkembangan Kotabaru Dalam Sistem Perkotaan 50
GAMBAR 2.5 : Bangkitan Dan Tarikan Perjalanan 54
GAMBAR 3.1 : Persebaran Kotabaru di Jabodetabek 70
GAMBAR 3.2 : Tata Guna Lahan Jabodetabek 72
GAMBAR 3.3 : Jarak Antara Kotabaru BSD Terhadap Kota-Kota Sekitarnya 82
GAMBAR 4.1 : Grafik Jmlh Penduduk Kotabaru BSD Menurut Kelompok Umur Thn 2004 .. 86
GAMBAR 4.2 : Kondisi Kepemilikan Lahan Kotabaru BSD 89
GAMBAR 4.3 : Tata Guna Lahan Eksisting Tahap I Kotabaru BSD 90
GAMBAR 4.4 : Prosentase Realisasi Pembangunan Kotabaru BSD Sampai Tahun 2004..... 92
GAMBAR 4.5 : Struktur Inti Kotabaru BSD 95
GAMBAR 4.6 : Analisis Tujuan Pergerakan *Commuter* 101
GAMBAR 4.7 : Analisis Waktu Mulai Pergerakan *Commuter* 104
GAMBAR 4.8 : Analisis Frekuensi Pergerakan *Commuter* 109
GAMBAR 4.9 : Analisis Jenis Pekerjaan *Commuter* 112
GAMBAR 4.10 : Analisis Tingkat Pendapatan *Commuter* 115
GAMBAR 4.11 : Analisis Alasan Penggunaan Moda Angkutan *Commuter* 120
GAMBAR 4.12 : Analisis Lamanya Perjalanan *Commuter* 123
GAMBAR 4.13 : Analisis Penggunaan Moda Kendaraan *Commuter* 126
GAMBAR 4.14 : Analisis Keluhan Perjalanan *Commuter* 129
GAMBAR 4.15 : Bagan Alur Pikir Pengembangan Landasan Ekonomi Di Kotabaru BSD 135
GAMBAR 4.16 : Investasi Perusahaan Asing Di Kotabaru BSD 138
GAMBAR 4.17 : Kemandirian Ekonomi Kota dan Keuntungan Lokasi Kotabaru BSD 141
GAMBAR 4.18 : Strategi Pembangunan CBD Di Kotabaru BSD 144

GAMBAR 4.19 : Fungsi Perkotaan Kotabaru BSD 150
GAMBAR 4.20 : Potensi Kegiatan Ekonomi Di Kotabaru BSD 153
GAMBAR 4.21 : Pengembangan Keg. Ekonomi dan Kesempatan Kerja Potensial Di BSD 155
GAMBAR 4.22 : Bagan Alur Pikir Indentifikasi Penentuan Jenis Fasilitas Kotabaru BSD 158
GAMBAR 4.23 : Analisis Bentuk Unit Lingkungan Kemasyarakatan Di Kotabaru BSD 160
GAMBAR 4.24 : Perbandingan Luas Antar Kebutuhan Fasilitas Tahap I 167
GAMBAR 4.25 : Rasio Luas Failitas Terhadap Luas Wilayah Pengembangan Tahap I 167
GAMBAR 4.26 : Pola Aktivitas *Commuter* Penduduk BSD 170

DAFTAR LAMPIRAN

		Hal
LAMPIRAN A	: Form Kuesioner	199
LAMPIRAN B	: Hasil Perhitungan SPSS	207
LAMPIRAN C	: Rekapitulasi Kuesioner	216

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan perkotaan yang semakin pesat serta semakin tingginya angka kepadatan penduduk merupakan induk dari permasalahan yang dihadapi perkotaan. Aktifitas kota sehari-hari merupakan pekerjaan yang sangat rumit, dengan sebagian besar upaya ditujukan untuk memenuhi atau melayani kebutuhan masyarakat akan berbagai pelayanan dasar kota.

Perkembangan permukiman di perkotaan merupakan bagian dari perkembangan perkotaan secara keseluruhan yang dipengaruhi oleh perkembangan berbagai faktor seperti ekonomi, sosial, budaya, teknologi dan keadaan alam (Yudohusodo, 1991;299). Dengan semakin tingginya tingkat perkembangan permukiman kota, maka tingkat pemenuhan akan kebutuhan fisik maupun non fisik kota akan semakin meningkat.

Perkembangan kota-kota besar telah mendapat perhatian dari aktor pembangunan, perhatian ini meluas karena terjadinya berbagai permasalahan di dalan kota-kota besar sebagai akibat pertumbuhan kota yang tidak terkendali, seperti muncul dan berkembangnya daerah kumuh dan perumahan liar, penyediaan sarana dan prasarana, kemacetan lalu lintas, pencemaran lingkungan kota, pelayanan umum kota yang kurang dapat memenuhi kebutuhan masyarakatnya, serta pengangguran.

Perkembangan kota-kota besar ini ditandai oleh tingginya laju pertumbuhan penduduk dan intensitas pembangunan yang tinggi. Tingginya laju pertumbuhan penduduk di kota-kota besar sebagian dipengaruhi oleh arus urbanisasi yang terus menerus. Penyebab urbanisasi sangat konpleks dan dapat berbeda-beda antar individu atau kelompok masyarakat. Namun secara umum ada dua kelompok faktor penyebab urbanisasi, yaitu :

1. Faktor pendorong *(Push-factor)* dari daerah asal para urbanisan yang dapat berupa kurangnya lapangan kerja, kemiskinan, dan fasilitas-fasilitas yang kurang memenuhi kebutuhan penduduknya.
2. Faktor penarik *(Pull-factor)* dari daerah tujuan urbanisasi yang berupa ketersediaan lapangan kerja yang beragam dan fasilitas perkotaan yang lengkap dan menarik.

Pada kebanyakan kota-kota besar, urbanisasi yang terjadi nengandung kedua faktor penyebab tersebut. Kedua faktor itu menunjukkan adanya ketimpangan pembangunan antara desa dengan kota, khususnya kota besar. Ketimpangan ini juga terjadi antara kota besar dengan kota menengah dan kota kecil, walaupun disparitasnya tidak sebesar antara kota dengan desa.

Sebagai usaha untuk mengatasi permasalahan tersebut, Pemerintah Indonesia telah menempuh berbagai kebijaksanaan dan kegiatan, di antaranya adalah pembangunan kotabaru. Gagasan kotabaru ini sebenarnya dipelopori oleh Sir Ebenezer Howard dalam konsep *Garden Cities,* dan merupakan reaksi Howard atas keadaan kota London yang padat dan menurun kualitas lingkungannnya sebagai akibat dari tingginya arus urbanisasi atau migrasi penduduk pedesaan untuk mencari pekerjaan di kota metropolitan London (Osborn, 1946 dalam Djoko Sujarto). Howard mengemukakan perlunya kebijaksanaan untuk membatasi dan mendesentralisasi perkembangan fisik kota London ke daerah pinggirannya pada jarak tertentu, yang diwujudkan dalam *Garden Cities.* Kotabaru pertama yang sukses dibangun dan berkembang di negara ini adalah Letehworth Garden City (1903), setelah itu pada tahun 1919 Welwyn Garden City (Osborn, 1977 dalam Djoko Sujarto). Keduanya merupakan kotabaru di sekitar London.

Pengertian kotabaru tidak terlepas dari *Garden Cities* yang merupakan konsep pertamanya, pengertian yang disepakati oleh Howard dan *Garden Cities and Town Planning Association* pada tahun 1919 adalah :

> *A garden city is a town designed for healthy living and industry; of a size that makes possible a full measure of a social life, but not larger; surrounded by a rural belt; the whole of the land being in public ownership or held in trust for the community* (Osborn, 1977 dalam Djoko Sujarto).

Kotabaru yang dimaksud adalah kotabaru yang dapat memenuhi kebutuhan akan fasilitas-fasilitas perkotaan dan lapangan kerja bagi warganya. Ada tiga prinsip dasar kotabaru yang dikemukakan oleh *New Town Committee* dan berlanjut dalam *New Town Act* tahun 1946. Ketiga prinsip itu adalah desentralisasi kota-kota yang padat, pembentukan permukiman yang mandiri, dan yang seimbang untuk tempat tinggal maupun bekerja (Golany, 1976 dalam Djoko Sujarto). Prinsip ini kemudian dipegang dalam pembangunan kota-kotabaru selanjutnya di Inggris.

Pembangunan kotabaru merupakan salah satu alternatif pemecahan masalah, yang akhir-akhir ini coba ditawarkan oleh para investor. Keterbatasan dana dan tenaga pemerintah maupun masyarakat dalam pembiayaan pembangunan sarana dan prasarana perumahan memberikan peluang bagi pemilik modal besar menjadi mitra pemerintah dalam pembangunan kotabaru ini. Secara umum konsep pembangunan kotabaru adalah konsep pembangunan lingkungan perumahan dalam skala luas/besar yang mampu menyediakan unsur-unsur perkotaan secara lengkap dan utuh dengan tujuan utama untuk mengurangi konsentrasi kegiatan di pusat kota (Sujarto, 1997;17). Sehingga diharapkan keberadaan kawasan permukiman baru ini nantinya (dalam jangka panjang) akan dapat menjadi kota mandiri yang keberadaannya tidak menjadi beban tambahan bagi pusat kota terutama dalam hal penyediaan sarana dan prasarana perkotaan.

Secara umum pembangunan kotabaru akan memberikan pengaruh baik positif maupun negatif bagi pemerintah dan masyarakat. Pemerataan penduduk, peningkatan pendapatan pemerintah daerah melalui pajak dan retribusi daerah, perluasan lapangan usaha dan kerja merupakan beberapa dampak positif dari keberadaannya. Selain itu juga penyediaan sarana dan prasarana perkotaan akan dapat mengurangi beban pemerintah daerah, karena seperti kita ketahui bahwa kemampuan pemerintah daerah dalam usaha penyediaan sarana dan prasarana umum sangatlah rendah, dari dampak positif tersebut diharapkan bahwa kotabaru tersebut akan dapat menjadi pusat pertumbuhan baru sehingga dapat memberikan *"multiplier effect"* yang positif bagi daerah-daerah sekitarnya. Disamping itu dampak negatif yang ditimbulkan juga cukup banyak antara lain masalah konversi lahan pertanian menjadi non pertanian, transportasi, pelayanan sarana dan prasarana.

Di Indonesia, khususnya di Jabotebek untuk mengantisipasi perkembangan Kota Jakarta pemerintah mengeluarkan kebijakan tentang pengembangan wilayah Jabodetabek melalui Instruksi Presiden No. 13 tahun 1976. Salah satu ketetapan dalam konsep pengembangan wilayah Jabodetabek tersebut adalah pengembangan kotabaru-kotabaru atau lebih umum lagi disebut permukiman skala besar. Tujuan pembangunan kotabaru-kotabaru tersebut adalah untuk mendekonsentrasikan tekanan-tekanan pertumbuhan dari Kota Jakarta ke sub-sub pusat tingkat kedua, yaitu kotabaru-kotabaru tersebut. Sub-sub pusat ini berlaku sebagai sembrani tandingan *(counter magnet)* dari kota induk mereka. Terealisasinya fungsi sembrani tandingan bagi Kota Jakarta, maka

hendaknya kotabaru-kotabaru di wilayah Jabodetabek dapat dikembangkan sebagai kotabaru yang ideal. Beberapa idealisme kotabaru menurut Muhammad Danisworo (1995):

1. Desentralisasi dan revitalisasi urbanisme
2. Kontek pengembangan regional, yang berarti pengembangan kotabaru merupakan kordinasi sistem permukiman yang terpadu dan bukan pengembangan individual yang terisolasi
3. Memiliki kemandirian, baik dalam lapangan kerja, infrastruktur, sosial, ekonomi, transportasi dan sebagainya.
4. Adanya keseimbangan sosial:
   - Jumlah lapangan kerja yang menunjang jumlah penduduk
   - Struktur lapangan kerja tidak tergantung pada satu jenis industri
   - Keseimbangan kelas sosial.

Menurut Tommy Firman (1989), tujuan pengembangan kotabaru-kotabaru ini adalah untuk membantu mengurangi penumpukan kegiatan sosial ekonomi dan kepadatan penduduk yang tinggi di kota-kota besar. Tujuan lainnya adalah memperluas peranan kota-kota kecil tertentu dalam kegiatan industri, perdagangan, pelayanan dan agroindustri agar dapat menyerap tenaga kerja semaksimal mungkin serta menjamin bahwa terdapat tingkat yang layak dalam penyediaan prasarana fisik untuk menampung pertumbuhan penduduk di dalam kota-kota tersebut.

Secara lebih jelas di Jabodetabek, beberapa kotabaru dibangun sebagai suatu cara untuk membatasi pertumbuhan kota metropolitan Jakarta dan sekaligus mengembangkan daerah sekitarnya. Melalui usaha ini diharapkan permasalahan di Kota Jakarta dapat berkurang, serta tercapai peningkatan efisiensi dan pemerataan pembangunan di dalam pengembangan wilayah Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi (Jabodetabek) yang telah tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Jabodetabek.

Permukiman skala besar yang biasa disebut kotabaru tersebut selain sebagai upaya mencari lokasi baru dengan harga lahan yang relatif lebih murah juga merupakan langkah untuk "menghidupkan" daerah pinggir kota, dengan pengembangan permukiman baru tersebut diharapkan laju urbanisasi dapat dikurangi. Selain itu dapat

mengurangi beban pelayanan kota induk, sekaligus dapat menjadi pusat kegiatan baru dengan adanya dukungan kegiatan-kegiatan ekonomi.

Kotabaru yang akan di kembangkan di wilayah Jabodetebek oleh para pengembang *(developer)*, umumnya dilakukan pada lokasi di pinggiran Kota Jakarta dengan pola menyebar sesuai dengan aksesibilitasnya ke Kota Jakarta. Perkembangan kotabaru di sekitar Kota Jakarta menunjukkan angka yang sangat signifikan seperti terlihat pada Tabel I.1.

TABEL I.1
PERKEMBANGAN KOTABARU DI BODETABEK

BOGOR			DEPOK		
Nama Kotabaru	Tahun	Luas (Ha)	Nama Kotabaru	Tahun	Luas (Ha)
Rancamaya	1992	550	Pesona Depok Estate	1992	350
Royal Sentul	1993	2.000	Pesona Khayangan	1997	300
Kota Citra Indah	1996	1.200	Kota Kembang Depok Raya	1997	1200
Lido Lakes Resort	1994	1.700			
Jonggol	1998	30.000			
TANGERANG			**BEKASI**		
Nama Kotabaru	Tahun	Luas (Ha)	Nama Kotabaru	Tahun	Luas (Ha)
Bumi Serpong Damai	1989	6.000	Lippo Cikarang	1992	5.000
Tiga Raksa	1990	3.000	Kota Legenda	1994	2.000
Citra Raya	1994	2.500	Cikarang Baru	1991	5.400
Bintaro Jaya	1992	1.700			
Gading Serpong	1993	1.000			
Pantai Indah Kapuk	1990	800			
Lippo Karawaci	1992	1.500			
Alam Sutra	1993	700			
Perumahan Moderen	1991	770			

Sumber : Pusat Data Properti Indonesia, 1999

Fenomena perkembangan kotabaru sebagai pusat pertumbuhan wilayah menjadi sangat penting untuk diprioritaskan agar mampu menjadi motor dan pusat kegiatan serta pelayanan bagi wilayah-wilayah disekitarnya. Kotabaru yang secara defenitif dilengkapi dengan pusat kegiatan ekonomi dan aktivitas sosial masyarakat diharapkan mampu memberikan efek terhadap wilayah pengaruhnya.

Kebutuhan akan kotabaru saat ini bukan hanya untuk mengatasi masalah-masalah kota induknya, tetapi juga untuk menunjang pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah pinggiran untuk mencapai keseimbangan antara wilayah pusat dan wilayah pinggiran sehingga perkembangan kotabaru saat ini sangat dibutuhkan dalam arti menjadi sebuah kotabaru yang mandiri.

Konsepsi kotabaru mandiri yang ingin dikembangkan adalah kotabaru yang tidak tergantung sepenuhnya pada kota induknya. Salah satu upaya untuk mencapai kemandirian tersebut adalah perlunya kondisi keseimbangan dalam aktivitas sosial-ekonomi perkotaan. Hal inilah yang sangat perlu dikaji tingkat kemandirian kotabaru BSD terhadap kondisi wilayah pengaruhnya.

Pembangunan kotabaru merupakan bagian dari skenario jangka panjang pembangunan daerah perkotan, dengan maksud untuk menciptakan alternatif pusat-pusat pertumbuhan dalam daerah terpilih yang strategis. Penyediaan perumahan dan kesempatan kerja di tempat sebagaimana kotabaru BSD diharapkan dapat membuat kotabaru ini menjadi menarik sehingga dapat berperan meringankan beban Kota Jakarta.

Kotabaru-kotabaru yang berkembang di wilayah Jabodetabek dapat dikatakan bahwa Kotabaru BSD sebagai wujud kotabaru yang paling baik dibandingkan dengan kotabaru lainnya karena telah menuju pada konsep kotabaru mandiri. Namun demikian, bila berpedoman pada konsep awalnya, Kotabaru BSD belum dapat dikatakan sebagai kota mandiri. Dilihat dari tingkat penyediaan lapangan pekerjaan seharusnya untuk mewujudkan kota mandiri harus disertai dengan penyediaan lapangan pekerjaan bagi penduduknya. Tetapi kenyataan, penduduk kotabaru BSD masih bekerja di Kota Jakarta dan sebaliknya tidak sedikit penduduk Kota Jakarta yang bekerja di Kotabaru BSD. Padahal Kotabaru BSD sudah membuka lapangan pekerjaan berupa pusat-pusat bisnis di BSD dan kawasan industri, tetapi karena kebanyakan penduduk BSD sudah bekerja menetap di Jakarta maka lapangan pekerjaan yang telah disediakan tersebut justru menyerap tenaga kerja yang berasal dari luar kawasan kotabaru BSD.

Kotabaru BSD sejak awal pembangunannya banyak mendapat respon dan kritikan dari berbagai kalangan, baik dalam bentuk penelitian maupun respon dalam media cetak, penelitian-penelitian yang pernah dilakukan antara lain tentang dampak pengembangan kotabaru BSD terhadap wilayah pengaruhnya, hasil penelitian tersebut melihat seberapa besar kontribusi kotabaru BSD terhadap wilayah sekitarnya. Penelitian lainnya adalah peranan kotabaru BSD dalam menerima masyarakat berpenghasilan rendah, hasil penelitian tersebut melihat daya tampung kotabaru BSD dalam mengatisipasi dan menerima masyarakat luar kotabaru BSD. Penelitian lain adalah perkembangan kotabaru BSD di tinjau dari aspek pembiyaan daerah, hasil penelitian tersebut melihat kontribusi kotabaru BSD dalam peran serta pembangunan daerah.

Penelitian lain tentang kotabaru BSD dalam pelayanan sarana angkutan umum, hasil penelitian memperlihatkan belum siapnya kotabaru BSD dalam menyediakan sarana yang layak dalam memenuhi kebutuhan penduduknya maupun masyarakat sekitarnya, dan masih banyak lagi penelitian-penelitian yang lain mengenai kotabaru BSD.

Beranjak dari segala permasalahan yang diuraikan di atas dan dengan memperhatikan kepentingan pengembangan wilayah Jabodetabek pada umumnya serta pengembangan kotabaru BSD pada khususnya, maka perlu dilakukan usaha-usaha untuk memperbesar tingkat kemandirian atau menekan tingkat ketergantungan kotabaru BSD terhadap Kota Jakarta. Langkah ini juga perlu disiapkan dan dilakukan pada kota-kotabaru lainnya yang akan dan sudah dibangun, khususnya dalam wilayah Jabodetabek, terlebih lagi bagi kotabaru yang sejak semula ditetapkan untuk menjadi kotabaru mandiri *(Selfcountained Newtown).*

1.2 Rumusan Masalah

Dari uraian di atas terlihat bahwa permasalahan pokok dalam pengembangan kotabaru-kotabaru di wilayah Jabodetabek adalah pembangunan kotabaru yang belum direncanakan secara komprehensif dengan memperhatikan skala pembangunan secara lebih luas menyangkut sistem kota-kota di Jabodetabek. Kotabaru-kotabaru yang dikembangkan selama ini cenderung hanya memperhatikan lingkup pembangunan lokalnya saja. Selain itu kotabaru yang dikembangkan lebih ditujukan sebagai kota tempat tinggal yang kurang memperhatikan aspek kemandirian kota, sehingga mengakibatkan semakin meningkatnya ketergantungan terhadap Kota Jakarta..

Ketergantungan kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) terhadap kota induknya (Kota Jakarta) menimbulkan permasalahan baru dan tidak memecahkan beberapa permasalahan yang sebelumnya ada. Permasalahan itu berupa beban berat Kota Jakarta dalam menyediakan pelayanan unum atau fasilitas-fasilitas perkotaan bagi penduduknya dan para pendatang, kemacetan lalu lintas akibat tingginya arus penglaju *(commuter),* pemborosan bahan bakar untuk transportasi, pemborosan waktu dan biaya perjalanan yang merupakan *social cost,* dan pengangguran sebagai akibat masuknya tenaga kerja dari Bodetabek yang lama kelamaan dapat makin melampaui daya tampung lapangan kerja di Kota Jakarta.

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan di atas, beberapa permasalahan yang dapat ditemui berkaitan dengan tema yang diangkat antara lain adalah:

a. Permasalahan pola pergerakan *commuter* penduduk BSD.

   Kurang siapnya Bumi Serpong Damai (BSD) sebagai kotabaru yang mandiri, dalam artian beragam lapangan pekerjaan dan fasilitas yang ada di BSD kurang dioptimalkan oleh penduduk yang tinggal di BSD. Oleh karena itu, kemudian muncul kesan yang menyatakan bahwa BSD merupakan kawasan permukiman *commuter*.

b. Permasalahan jenis lapangan kerja dan pemenuhan lapangan kerja bagi penduduk BSD. Kurang siapnya kotabaru BSD sebagai kotabaru yang mandiri terlihat dengan ketersediaan dan jenis lapangan pekerjaan yang di sediakan oleh kotabaru tersebut serta kesempatan kerja yang dipergunakan oleh penduduk BSD. Namun kondisi saat ini masih banyak penduduk BSD yang bekerja di luar kotabaru BSD dikarenakan belum tersedianya lapangan pekerjaan yang layak.

c. Permasalahan pemenuhan kebutuhan fasilitas Kotabaru BSD bagi penduduknya. Ketersedian dan pelayanan fasilitas di kotabaru BSD secara kuantitas dan kualitas harus diimbangi dengan kemudahan pencapaian ke fasilitas umum tersebut, jangan hanya didasarkan pada standar perencanaan fasilitas kota saja, tetapi harus juga berdasarkan karakteristik peduduk kotabaru tersebut. Kondisi tersebut memberikan dampak pada penduduk Kotabaru BSD yang masih memenuhi kebutuhan sehari-harinya di kota induknya (Jakarta)

Pembangunan Kotabaru BSD ini berfungsi sebagai penyangga Kota Jakarta dan kutub pertumbuhan baru bagi wilayah sekitarnya yang artinya kotabaru BSD yang mempunyai konsep kota mandiri diharapkan dapat mengurangi beban masalah kota induknya. Berbagai kritikan terhadap eksistensi Kotabaru BSD terus berkembang sementara itu pembangunanya tetap berjalan, maka dari itu yang menjadi daya tarik dalam penelitian ini dan yang membedakan penelitian-penelitian sebelumnya adalah mengkaji prospek kotabaru BSD terhadap Kota Jakarta ditinjau dari aspek pola pergerakan *commuter*, landasan ekonomi kota dan kebutuhan fasilitas kota. Aspek tersebut juga merupakan bagian dari kriteria kemandirian suatu kotabaru yang tertuang di dalam teori dan kebijakan yang ada.

Maka secara umum yang menjadi *research question* bagi studi ini adalah *Bagaimanakah prospek kemandirian kotabaru BSD terhadap Kota Jakarta, agar tujuan dari pembangunan kotabaru BSD dapat tercapai secara efektif dan juga dapat mengurangi beban kota induknya?* Pertanyaan inilah yang menantang untuk secara jujur dan berani menjawab apakah kotabaru masih efektif untuk terus dikembangkan.

1.3 Tujuan, Sasaran dan Manfaat

1.3.1 Tujuan

Berdasarkan latar belakang serta rumusan permasalahan diatas maka tujuan dari studi ini adalah mengkaji prospek kemandirian kotabaru BSD terhadap Kota Jakarta di tinjau dari aspek pola pergerakan *commuter*, landasan ekonomi kota dan kebutuhan penyediaan faslitas kota.

1.3.2 Sasaran

Untuk mencapai tujuan tersebut maka sasaran yang dilakukan adalah sebagai berikut:

a. Mengkaji perkembangan kota, fungsi dan peran kota, tipologi, potensi, karakteristik kotabaru, kriteria kemandirian kotabaru.
b. Mengidentifikasi fenomena pengembangan kotabaru-kotabaru di Indonesia dan Bodetabek serta melihat kebijakan-kebijakan yang mendukung dalam pembangunan kotabaru.
c. Mengkaji perkembangan perkotaan di Jabodetabek dan karakteristik perkembangan kotabaru BSD
d. Menganalisis sistem aktivitas dan pola penggunaan ruang kotabaru BSD
e. Menganalisis karakteristik pola pergerakan *commuter* penduduk BSD.
f. Menganalisis landasan ekonomi kota dan kesempatan kerja potensial di kotabaru BSD
g. Menganalisis pemenuhan kebutuhan fasilitas kotabaru BSD bagi penduduknya.
h. Merumuskan kondisi kemandirian kotabaru BSD terhadap Kota Jakarta
i. Merumuskan prospek kemandirian kotabaru BSD terhadap Kota Jakarta.
j. Menyusun kesimpulan dan rekomendasi dari hasil penelitian yang telah dilakukan.

1.3.3 Manfaat

Manfaat studi dan manfaat pengembangan ilmu yang ingin dicapai melalui studi ini adalah:

a. Memberikan masukan bagi aktor pembangunan maupun pelaksanaan pembangunan kotabaru lainnya di wilayah Jabodetabek pada umumnya dengan menyertakan usaha-usaha untuk meningkatkan kualitas kotabaru tersebut, yaitu dalam hal kemandirian dan fungsinya sebagai pusat pertumbuhan bagi wilayah di sekitarnya.
b. Memberikan rekomendasi dalam pengembangan kotabaru BSD menuju kota mandiri sehingga dapat dilakukan tindakan antisipatif supaya tujuan semula dari pembangunan kotabaru BSD dapat tercapai secara ideal.

1.4 Ruang Lingkup

Untuk memperjelas lingkup studi yang dimaksudkan dalam tujuan studi, maka ruang lingkup yang menjadi batasan analisis dapat dibedakan dalam ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah, seperti yang diuraikan sebagai berikut:

1.4.1 Ruang Lingkup Materi

Studi ini dilatarbelakangi oleh fenomena perkembangan kotabaru BSD dilihat dari segi internal kotabaru yaitu kemandirian kotabaru BSD dan segi eksternal kotabaru yaitu dalam konteks pengembangan regional. Pada dasarnya kedua segi ini merupakan kriteria perkembangan kotabaru yang ideal, lebih khusus lagi pendekatan kajian kemandirian kotabaru BSD dalam studi ini dibatasi pada tiga aspek, yaitu :

a. Karakteristik pola pergerakan commuter penduduk BSD.

Pada bagian ini hanya akan dijelaskan besaran prosentase penduduk BSD yang melakukan ulang alik terhadap jumlah total penduduknya.

b. Tingkat pemenuhan lapangan kerja.

Aspek-aspek yang akan dibahas di sini adalah perkembangan tingkat penyerapan tenaga kerja BSD oleh lapangan kerja di kotanya sendiri dan tingkat penyerapan oleh setiap jenis lapangan kerja yang ada di BSD.

Selain keragaman, hal yang akan dibahas dalam menggambarkan perkembangan sektor-sektor atau lapangan kerja di BSD adalah jenis lapangan kerja yang berkembang, pergeseran lapangan kerja yang ada dan keberadaan sektor basis di kotabaru BSD.

c. *Pemenuhan kebutuhan fasilitas Kotabaru BSD bagi penduduknya.*

Pembahasan pada bagian ini di batasi pada gambaran perkembangan jenis dan jumlah fasilitas yang ada di BSD dengan yang seharusnya tersedia menurut standar kota.

d. *Prospek kemandirian kotabaru BSD terhadap Kota Jakarta.*

Pada bagian ini akan diuraikan perkiraan tingkat kemandirian Kotabaru BSD dengan menganalisisnya:

- Pertama, prospek peningkatan penyerapan tenaga kerja di BSD dengan menghitung lapangan kerja yang diperkirakan akan berkembang di BSD dengan daya tampung tenaga kerja BSD.
- Kedua, prospek peningkatan pelayanan fasilitas di BSD, yaitu tingkat pemenuhan fasilitas Kotabaru BSD bagi penduduknya dicari dengan membandingkan jumlah dari setiap jenis fasilitas yang tersedia di BSD terhadap standar fasilitas perkotaan menurut SK MenPU Nomor 640/KPTS/1986 dan PerMendagri Nomor 1/1987. Maka perkembangan tingkat pemenuhan masing-masing fasilitas akan diketahui fasilitas-fasilitas yang masih kurang tersedia di Kotabaru BSD.
- Ketiga adalah tingkat *commuter* penduduk BSD. Faktor ini dipengaruhi oleh kedua faktor sebelumnya. Jika tingkat penyerapan tenaga kerja dan tingkat pelayanan fasilitas perkotaan berprospek baik, maka tingkat *commuter* penduduk BSD akan menurun, dan sebaliknya.

Walaupun studi ini membahas kemandirian kotabaru, perlu diingat bahwa pada dasarnya tidak ada kota yang sama sekali mandiri dalam arti tidak mempunyai interaksi atau tidak saling tergantung sama sekali dengan wilayah sekitarnya.

Kemandirian yang dibicarakan selalu ada batasannya, masalahnya adalah menetapkan batas tingkat kemandirian untuk mengukur apakah suatu kotabaru sudah dapat dikatakan mandiri, karena belum ada penelitian yang menghasilkan standar atau batas kuantitatif yang dapat digunakan untuk menilai kemandirian kotabaru di Indonesia, maka dalam studi ini tidak dilakukan perbandingan terhadap batas kemandirian secara kuantitatif, tetapi dibatasi pada penilaian perkembangan dan prospek kemandirian saja.

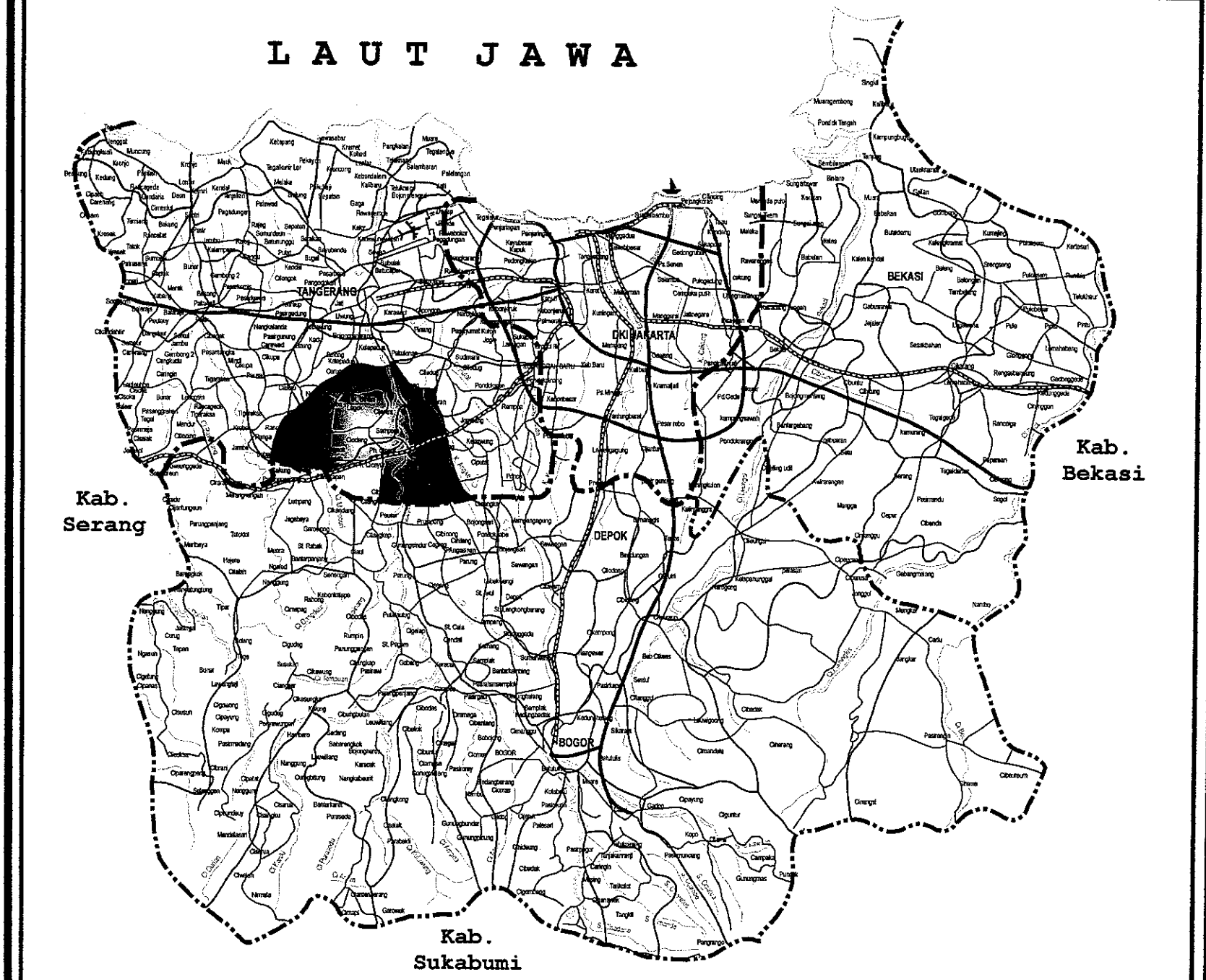
1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

Untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan di atas, dalam studi ini ditetapkan wilayah studi ini adalah Kotabaru Bumi Serpong Damai yang terletak di Wilayah Jabodetabek, tepatnya di bagian Barat Kota Jakarta, yaitu Kecamatan Serpong dan Kecamatan Legok, Kabupaten Tangerang, Propinsi Banten.

Pemilihan lokasi studi di Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) berdasarkan pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut:

a. Kotabaru BSD merupakan salah satu kotabaru pertama di wilayah Jabodetabek yang telah berdiri selama lebih dari 15 tahun, dan merupakan kotabaru generasi III yang pertama sehingga dapat memberikan suatu fenomena yang lebih lengkap berkaitan dengan perkembangan kotabaru di wilayah Jabodetabek (dalam konteks eksternal kotabaru).
b. Luas rencana pengembangan Kotabaru BSD ini cukup besar sebagai sebuah kotabaru (6.000 Ha) sehingga tidak hanya sebagai permukiman skala besar.
c. Kotabaru BSD memiliki arah sebagai kota yang mandiri, dalam arti ada upaya untuk menyediakan berbagai macam pemenuhan kebutuhan penduduk agar penghuninya dapat menggunakannya tanpa harus ke tempat lain atau ke kota induknya.

Secara lebih jelas terlihat pada peta-peta administrasi pada berikut ini.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian
Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD)
Terhadap Kota Jakarta

PETA

Orientasi Kotabaru BSD
Terhadap Jabodetabek

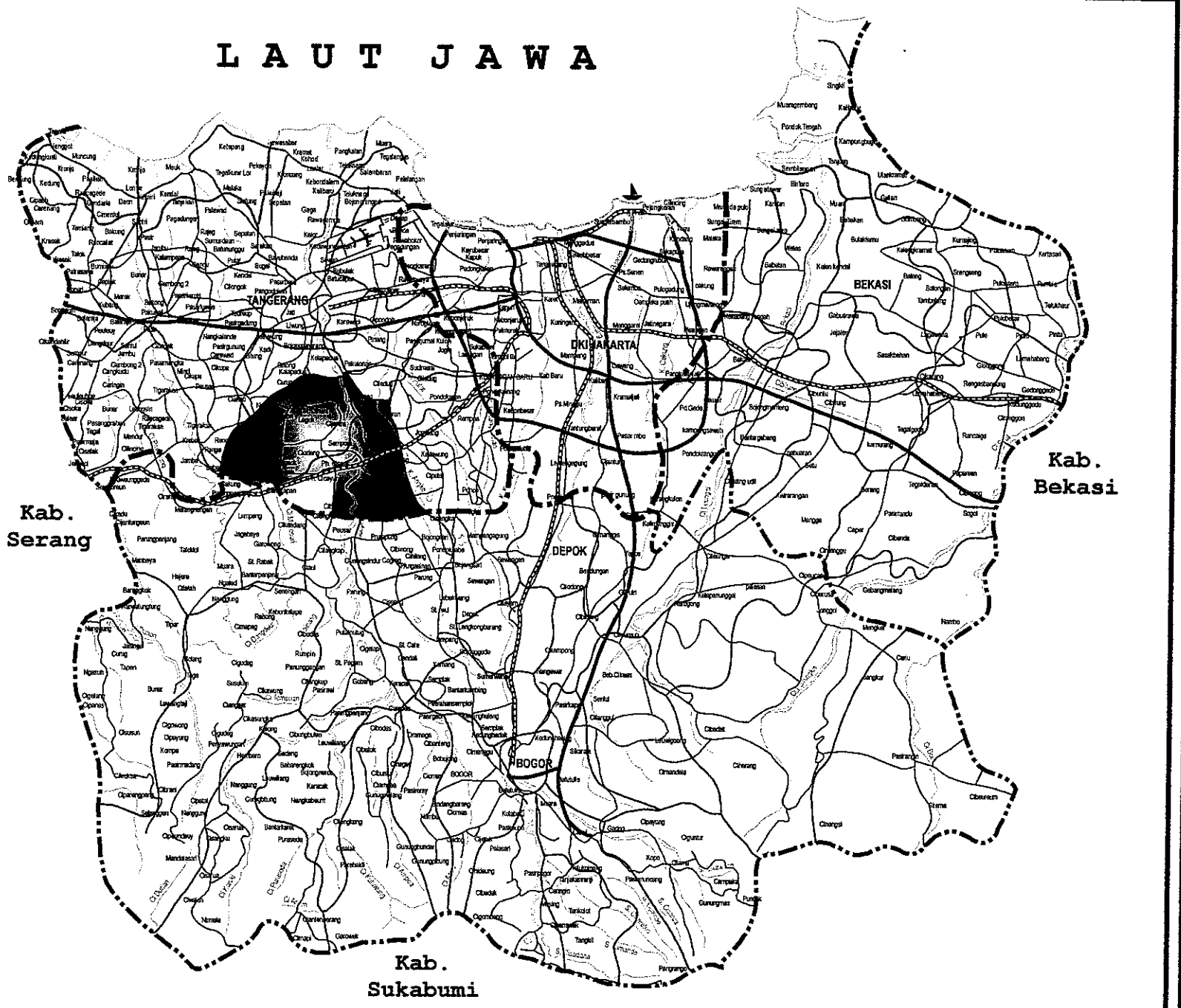
LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Wilayah Studi

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20 Km

NOMOR	
Halaman	GAMBAR
13	L1

SUMBER :
RTRW JABOTABEK 2000



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian
Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD)
Terhadap Kota Jakarta

PETA

Orientasi Kotabaru BSD
Terhadap Jabodetabek

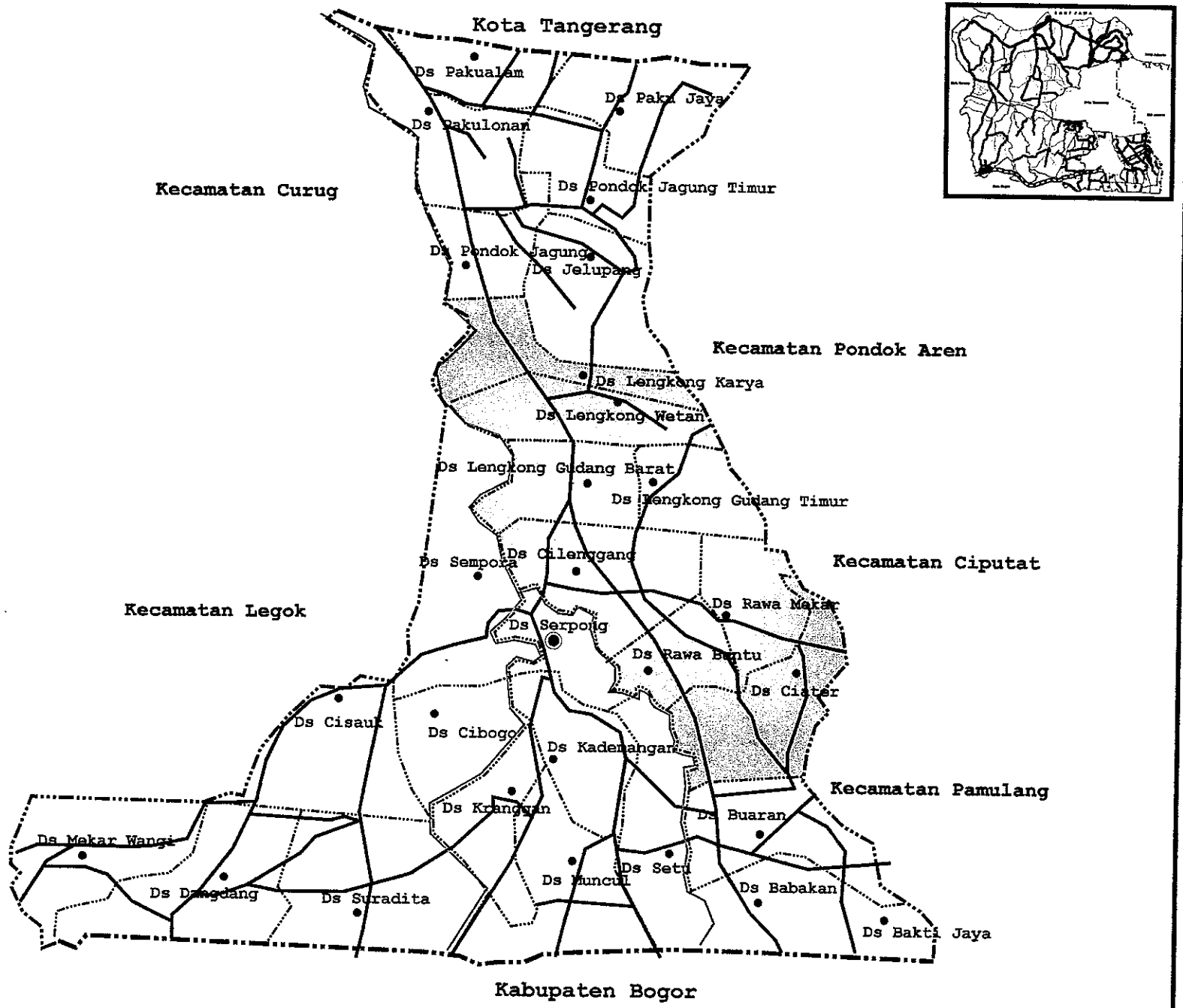
LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Wilayah Studi

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20 Km

NOMOR	
Halaman	GAMBAR
13	I.1

SUMBER :
RTRW JABOTABEK 2000



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian
Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD)
Terhadap Kota Jakarta

PETA

Orientasi Kotabaru BSD
Terhadap Kecamatan Serpong

LEGENDA :

- Batas Kota / Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Sungai
- Jalan
- Ibu Kota Kecamatan
- Desa
- Kotabaru BSD

UTARA	SKALA
N W E S	0 2,5 5 10 Km

NOMOR	
Halaman	Gambar
15	13

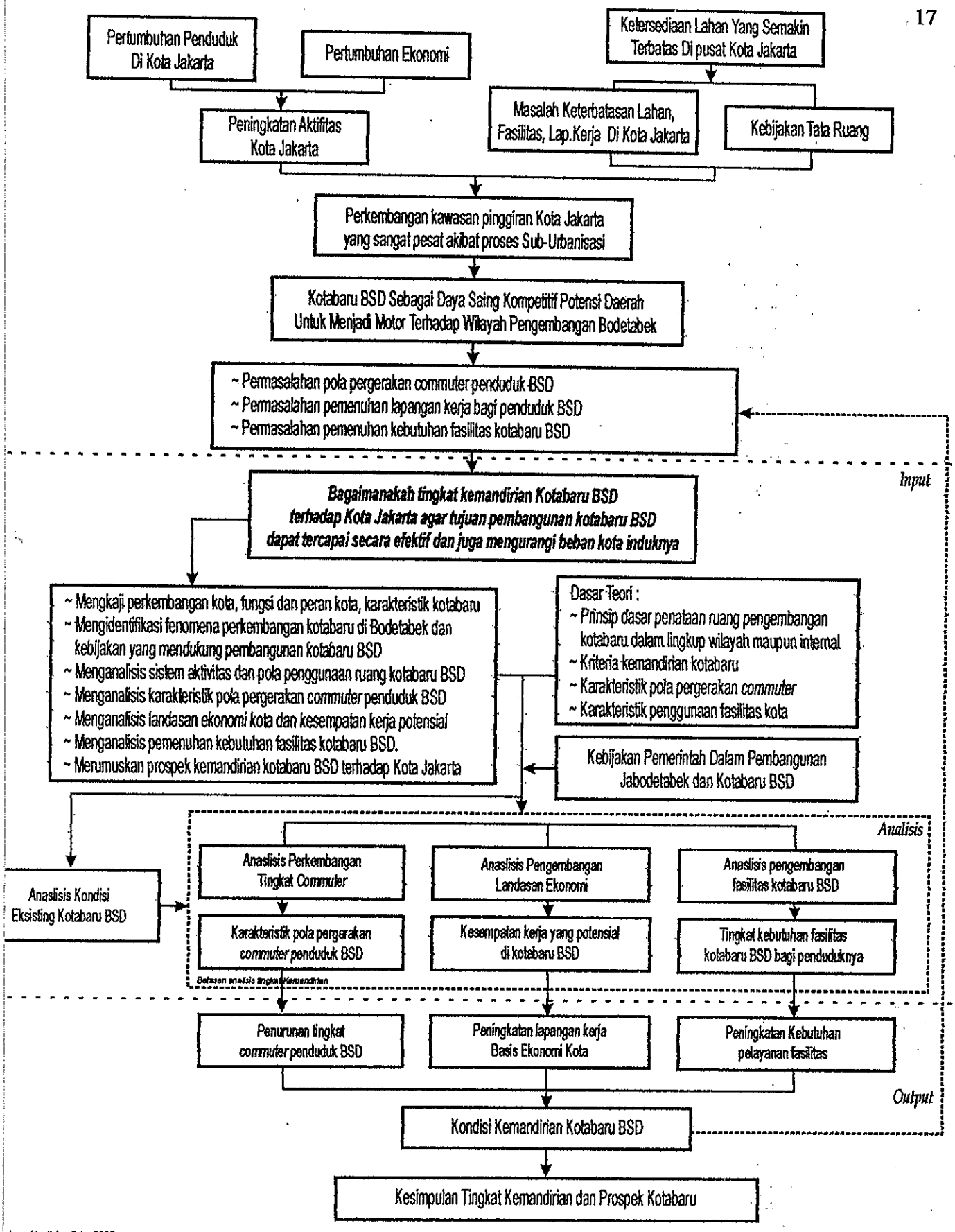
SUMBER :
Kecamatan Serpong, 2005

1.5 Kerangka Pemikiran

Secara ringkas kerangka pemikiran studi ini dijelaskan pada Gambar I.4. Awalnya dari kerangka pemikiran ini berawal dari adanya pertumbuhan penduduk yang sangat pesat bahkan meningkat sangat tajam sehingga sering disebut ledakan penduduk. Ledakan penduduk ini juga mengakibatkan hubungan timbal balik dengan tuntutan pertumbuhan ekonomi yang berlangsung di dalam kota.

Ledakan penduduk perkotaan dan dampak aktivitas ekonomi ini mengakibatkan peningkatan kebutuhan permukiman dan aktivitas pelayanan kota. Akibatnya kota juga mengalami pembangunan dengan segala kekurangannya. Tahap pemikiran selanjutnya yaitu pembahasan mengenai pembentukan kotabaru dan pembangunannya yang sudah di langsungkan di Indonesia

Sebagai studi kasus dalam hal ini dipilih Kotabaru Bumi Serpong Damai yang terletak di wilayah Barat Kota Jakarta, dari banyak aspek yang terkait kajian kemandirian merupakan hal yang terpenting dalam pengembangan kotabaru. Temuan-temuan yang diperoleh dari perhitungan dan analisis tentang prospek kemandirian kotabaru tersebut dengan menggunakan metode diskriptif dan metode kuantitatif yang diuraikan lebih dalam pada metodologi studi dalam bab ini, hasil akhir dari studi ini akan menjadi bahan masukan bagi kajian regional dari pembangunan kotabaru BSD dengan kotabaru-kotabaru lainnya. Selanjutnya hasil yang diperoleh dapat dijadikan masukan dan rekomendasi bagi pengembangan kotabaru di Jabodetabek selanjutnya.



mber: *Hasil Analisis, 2005*

GAMBAR I.4
KERANGKA PEMIKIRAN STUDI

1.6 Metodologi Studi

1.6.1 Konsep Pendekatan Studi

Sebagai upaya mengembangkan studi agar mendapat penyelesaian atas permasalahan yang timbul dalam perkembangan kemandirian kotabaru BSD terhadap Kota Jakarta. Pendekatan ini gunanya untuk memberi batasan sudut pandang terhadap materi yang akan di analisis. Sehingga perlu dilakukan beberapa pendekatan teknik analisis, dimana pendekatan yang digunakan adalah :

1.6.1.1 Pendekatan Keruangan

Pendekatan ini dilakukan dengan melihat keterkaitan wilayah studi, dalam hal ini adalah Kotabaru BSD dengan kota induknya yaitu Kota Jakarta. Pendekatan ini perlu dilakukan mengingat Kota Jakarta merupakan tujuan utama pergerakan dari para *commuter* yang berasal dari BSD.

1.6.1.2 Pendekatan *Demand-Supply*

Pendekatan ini dilakukan dengan melihat keterkaitan antara kebutuhan fasilitas umum yang di sediakan dan keragaman lapangan pekerjaan yang ada di Kotabaru BSD, dalam hal ini adalah mengenai permintaan *(demand)* dan penyediaan *(supply)*, yang masuk ke dalam definisi *demand* di sini adalah kebutuhan masyarakat akan tingkat pelayanan fasilitas, sedangkan penyediaan lapangan pekerjaan dianggap sebagai *supply*.

1.6.1.3 Pendekatan Analisis Kualitatf dan Kuantitif

Konsep pendekatan analisis yang dipakai dalam studi ini dibagi menjadi dua jenis pendekatan yaitu:

A. Pendekatan kualitatif terbagi atas:

- Deskriptif, yaitu metode analisis dengan cara melihat keadaan obyek penelitian melalui uraian, pengertian atau penjelasan terhadap analisis yang bersifat terukur maupun tidak terukur.
- Normatif, yaitu metode analisis terhadap keadaan obyek yang seharusnya mengikuti suatu aturan atau pedoman ideal tertentu. Adapun aturan baku tersebut merupakan standar yang ditetapkan oleh pemerintah sebagai landasan hukum.

B. Pendekatan kuantitatif

Merupakan teknik-teknik yang digunakan untuk menganalisis informasi kuantitatif (data yang dapat diukur, diuji, dan diinformasikan dalam bentuk seperti persamaan, tabel dan sebagainya).

1.6.2 Metode Analisis

Tahap analisis ini merupakan tahapan untuk mencapai tujuan, yang di dalamnya memuat pendekatan-pendekatan perhitungan yang dipergunakan. Metode analisis yang digunakan dalam studi ini meliputi:

1.6.2.1 Metode Diskriptif

Metode Deskriptif yaitu metode penelitian yang digunakan dalam mengumpulkan informasi tentang keadaan yang sedang berlangsung pada saat itu. Tujuan dari metode ini adalah untuk menggambarkan suatu keadaan yang ada pada saat penelitian dilakukan dan memeriksa sebab akibat melalui identifikasi dari gejala yang ada dari permasalahan. Metode ini dapat digunakan secara luas sehingga dapat membantu kita dalam melakukan identifikasi atas variabel yang ada. Pada metode penelitian ini ada dua kriteria dalam suatu sistem pengelompokan untuk menjadikan informasi tersebut cocok dengan yang lainnya.

- Informasi deskriptif dapat langsung difokuskan pada satu pokok teoritis.
- Informasi deskriptif membolehkan perluasan konsep-konsep suatu perspektif teoritis yang ada pada temuan yang membuktikan kebenaran peramalan yang dibuat dalam teori.
- Informasi deskriptif dapat menggarisbawahi aspek-aspek metodologis yang penting dari kumpulan dan penafsiran data.

Dalam metode ini dijelaskan langkah-langkah pembahasan semua hasil studi dan proses analisis yang akan ditempuh untuk sampai kepada tujuan studi. Analisis yang dilakukan dengan menggunakan indikator-indikator sebagai berikut:

A. Analisis Perkembangan Tingkat Kemandirian Kotabaru BSD.

Ada tiga aspek yang akan di analisis untuk manggambarkan perkembangan tingkat kemandirian Kotabaru BSD.

1. ***Analisis karakteristik pola pergerakan commuter penduduk BSD.***

   Jika persentase jumlah penduduk BSD yang melakukan *commuter* terhadap jumlah total penduduknya semakin besar maka dikatakan tingkat *commuter* penduduk BSD semakin besar pula. Artinya ketergantungan Kotabaru BSD (terhadap kota induknya) semakin tinggi, atau kemandiriannya kecil dan sebaliknya.

   Analisis ini mendapat *input* dari variabel karakteristik pergerakan *commuter*, yaitu asal-tujuan pergerakan, waktu perjalanan, pemilihan moda angkutan, alasan penggunaan moda angkutan, dan frekuensi penggunaan moda angkutan. *Output* dari analisis ini adalah karakteristik pola pergerakan *commuter*.

2. ***Analisis pemenuhan lapangan kerja.***

   Lapangan kerja yang beragam dan sektor-sektor ekonomi yang berkembang akan memperkuat struktur ekonomi kota, terutama berkembangnya sektor ekononi basis. Jika lapangan kerja di BSD makin berkembang, dan ada sektor ekonomi basis yang merangsang tumbuhnya lapangan kerja di BSD sehingga perekonomian kota dan penyerapan tenaga kerja lokal meningkat, maka kemandirian Kotabaru BSD dalam hal ini juga dikatakan meningkat.

3. ***Analisis pemenuhan fasilitas Kotabaru BSD bagi penduduknya.***

   Tingkat pemenuhan fasilitas Kotabaru BSD bagi penduduknya dicari dengan membandingkan jumlah dari setiap jenis fasilitas yang tersedia di BSD terhadap standar fasilitas perkotaan menurut SK MenPU Nomor 20/KPTS/1986 tentang Pedoman Teknik Pembangunan Perumahan Sederhana Tidak Bersusun dan PerMendagri Nomor 1/1987 tentang Penyerahan Prasarana Lingkungan, Utilitas Umum, dan Fasilitas Sosial Perumahan kepada Pemerintah Daerah. Maka perkembangan tingkat pemenuhan masing-masing fasilitas akan diketahui fasilitas-fasilitas yang masih kurang tersedia di Kotabaru BSD.

Perkembangan tingkat pemenuhan lapangan kerja, jumlah dan jenis lapangan kerja, dan perkembangan tingkat pelayanan fasilitas secara bersama-sama menpengaruhi tingkat laju *commuter* penduduk BSD. Jika perkembangan ketiga hal di atas semakin tinggi dan tingkat laju *commuter* menurun, maka perkembangan tingkat kemandirian kotabaru BSD telah semakin baik, dan sebaliknya.

B. Prospek Kemandirian Kotabaru BSD.

Bagian yang akan dibahas pada bab terahir studi ini, yaitu :

1. ***Kesimpulan perkembangan dan permasalahan kemandirian Kotabaru BSD, serta prospek perkembangannya.***

   Bagian ini berisi inti kesimpulan dari seluruh hasil bahasan mengenai perkembangan kemandirian Kotabaru BSD, permasalahan dalam perkembangannya, dan prospek perkembangan kotabaru BSD, serta perbandingan terhadap rencana peran kotabaru BSD terhadap Kota Jakarta.

2. ***Prospek kemandirian kotabaru BSD terhadap Kota Jakarta.***

   Pada bagian ini akan diuraikan perkiraan kemandirian Kotabaru BSD dengan langkah-langkah analisis sebagai berikut:

- Pertama, prospek peningkatan penyerapan tenaga kerja di BSD dengan membandingkan lapangan kerja yang diperkirakan akan berkembang di BSD dengan keadaan tenaga kerja BSD.
- Kedua, prospek peningkatan pelayanan fasilitas di BSD, yaitu dengan menelaah rencana atau program pengembang untuk meningkatkan penyediaan atau pelayanan fasilitas perkotaan di BSD dan faktor-faktor yang menpengaruhi preferensi penduduk BSD dalam memilih lokasi fasilitas yang akan digunakan. Jika ada kesesuaian antara *supply* lapangan kerja yang akan berkembang (dan fasilitas yang akan dikembangkan) dengan *demand* lapangan kerja (dan fasilitas), maka penyerapan tenaga kerja BSD dan tingkat pelayanan fasilitas di BSD dapat semakin meningkat, dan sebaliknya.
- Ketiga adalah tingkat *commuter* penduduk BSD. Faktor ini dipengaruhi oleh kedua faktor sebelumnya. Jika tingkat penyerapan tenaga kerja dan tingkat pelayanan fasilitas perkotaan berprospek baik, maka tingkat *commuter* penduduk BSD akan menurun, dan sebaliknya.

1.6.2.2 <u>Metode Kuantitatif</u>

Merupakan teknik-teknik yang digunakan untuk menganalisis informasi kuantitatif (data yang dapat diukur, diuji, dan diinformasikan dalam bentuk seperti persamaan, tabel dan sebagainya). Analisis yang dilakukan dalam metode ini adalah:

A. Analisis perkembangan tingkat commuter.

Analisis ini merupakan analisis mengenai pergerakan yang dilakukan oleh *commuter* dalam melakukan aktifitas hariannya. Pada analisis ini akan bergantung pada keterhubungan antara variabel-variabel dari komposisi karakteristik pola perjalanan dan juga dari komposisi karakteristik pergerakan *commuter (bangkitan perjalanan).*

Dalam analisis ini metode yang dipergunakan adalah metode *cross classified (cross tabulation).* Metode *cross classified* merupakan metode yang menggunakan uji statistik untuk mengidentifikasikan dan mengetahui korelasi antara dua variabel. Dimana apabila terdapat hubungan antar keduanya, maka terdapat juga tingkat ketergantungan yang saling mempengaruhi yaitu perubahan pada variabel yang satu ikut mengubah variabel yang lain. Hipotesis awal yang digunakan pada tahap perhitungan *crosstabs* adalah adanya keterkaitan antara variabel pada baris dan kolom.

Untuk menganalisa hasil perhitungan secara keseluruhan, terlebih dahulu perlu dilakukan uji statistik melalui :

- *Uji Chi-Square Pearson*

Uji *Chi Square Pearson* dilakukan untuk melihat keterhubungan antar variabel yang di-*crosstab*-kan. Hipotesis awal dapat ditentukan untuk diterima atau tidak setelah melalui hasil uji statistik *Pearson* ini.

Nilai α menentukan diterima atau tidaknya H_0. Jika harga signifikasi yang dihasilkan kurang dari harga alpha maka hipotesis ditolak.

Nilai α telah ditetapkan sebesar 0,05 dan dengan derajat kebebasan yang didapat dapat dicari hasilnya melalui tabel H. Nilai Pearson *chi-square* dapat dilihat pada daftar *chi-square test* dari *output* SPSS. Kemudian kita lihat *value* dan df dari nilai *Pearson chi-square* tersebut.

a. Jika value lebih besar dari nilai tabel, maka H_0 ditolak dan ada keterkaitan antara variabel yang diuji.
b. Jika value lebih kecil daripada nilai tabel, maka H_0 diterima sehingga tidak ada keterkaitan antara variabel yang diuji.

- *Contingency Coefficient*

Perhitungan *contingency coefficient* dilakukan untuk mengetahui seberapa besar atau kuat hubungan antar variabel tersebut. Harga *contingency coefficient* yang didapat dari *output* SPSS pada daftar *Symmetric Measure* menunjukkan tingkat

keterkaitan antar variabel yang diuji. Bila pada uji *Chi-Square* pearson hipotesis ditolak maka kita lihat keterkaitan antar variabel dengan *value contingency coefficient* ini. Tetapi bila hipotesis diterima kita tidak perlu melihat tingkat keterkaitannya karena kedua variabel yang diuji tidak memiliki keterkaitan.

- *Lambda*

Perhitungan lambda dilakukan untuk mengetahui apakah variabel kolom/baris saling mempengaruhi. Nilai *value* lambda dapat dilihat pada daftar *Symmetric Measure* dari *output* SPSS. Nilai lambda ini terdapat antara interval 0 sampai 1.

a. Jika harga lambda sama dengan atau mendekati 0 menunjukkan bahwa variabel atau kategori-kategori yang ada pada baris (walau ada hubunganya dengan variabel kolom) tidak dapat memprediksi variabel kolom atau dengan kata lain yang dapat mempengaruhi variabel kolom tidak hanya faktor yang diuji tetapi terdapat faktor-faktor lain yang juga mempengaruhi.
b. Jika harga lambda sama dengan atau mendekati satu 1 dapat disimpulkan bahwa variabel baris dapat memprediksi variabel kolom atau dengan kata lain yang dapat mempengaruhi variabel kolom hanyalah variabel baris.

- *Spearman Correlation (range –1 dan +1)*

Lihat nilai *Spearman Correlation* pada daftar *Syimmetric measure* dari *output* SPSS.

a. Jika value mendekati -1 maka peningkatan variabel I akan mengurangi variabel II.
b. Jika value mendekati +1 maka peningkatan variabel I akan sejalan dengan peningkatan variabel II.

Prinsip metode tabulasi silang yang akan dilakukan dalam studi ini adalah sebagai berikut:

- Menentukan jumlah sampel dan metode *sampling* sebagai awal pelaksanaan survei.
- Menentukan variabel-variabel penentu yang akan digunakan dalam metode analisis.
- Melakukan pengumpulan data dan kompilasi data.
- Menentukan hipotesis dan tingkat signifikansi yang akan digunakan dalam analisis.
- Mengoperasikan analisis ini dengan menggunakan pasangan variabel yang telah ditentukan dengan program komputer SPSS.
- Melakukan analisis terhadap hasil yang diperoleh.

Untuk mengetahui variabel yang digunakan dalam teknik analisis dapat dilihat pada Tabel I.2 berikut ini.

TABEL I.2
PENGUKURAN VARIABEL UNTUK ANALISIS PERGERAKAN COMMUTER

No	Variabel Karakteristik Pergerakan *Commuter*	
	Variabel	**Keterangan**
	Bangkitan Perjalanan	
1	Maksud perjalanan	▪ Bekerja ▪ Belajar ▪ Belanja ▪ Lainnya
2	Penghasilan	▪ Kurang Rp. 2,5 juta ▪ Rp. 2,5 – 5 juta ▪ Lebih Rp. 5 juta
3	Pemilikan kendaraan	▪ Satu ▪ Dua ▪ Lebih dari dua
4	Jarak dari lokasi aktifitas	▪ 10 – 20 km ▪ 20 – 30 km ▪ Lebih 30 km
5	Jauh perjalanan	▪ 10 – 20 km ▪ 20 – 30 km ▪ Lebih 30 km
6	Moda perjalanan	▪ Pribadi ▪ Angkutan umum
7	Waktu	▪ Pagi (pukul, 06.00-9.00) ▪ Siang (pukul. 09.00-14.00) ▪ Sore (pukul. 15.00-19.00) ▪ Malam (pukul. > 19.00)
	Pola Perjalanan	
8	Asal-tujuan pergerakan	▪ Jakarta ▪ Bukan Jakarta
9	Waktu perjalanan	▪ 1 – 2 jam ▪ 2 – 3 jam ▪ Lebih 3 jam
10	Pemilihan moda angkutan	▪ Pribadi ▪ Bus ▪ Angkutan Kota
11	Alasan penggunaan moda angkutan	▪ Murah ▪ Cepat ▪ Aman ▪ Nyaman ▪ Lainnya
12	Frekuensi penggunaan moda angkutan (dalam 1 minggu)	▪ 1 - 2 kali ▪ 3 – 4 kali ▪ 5 – 6 kali

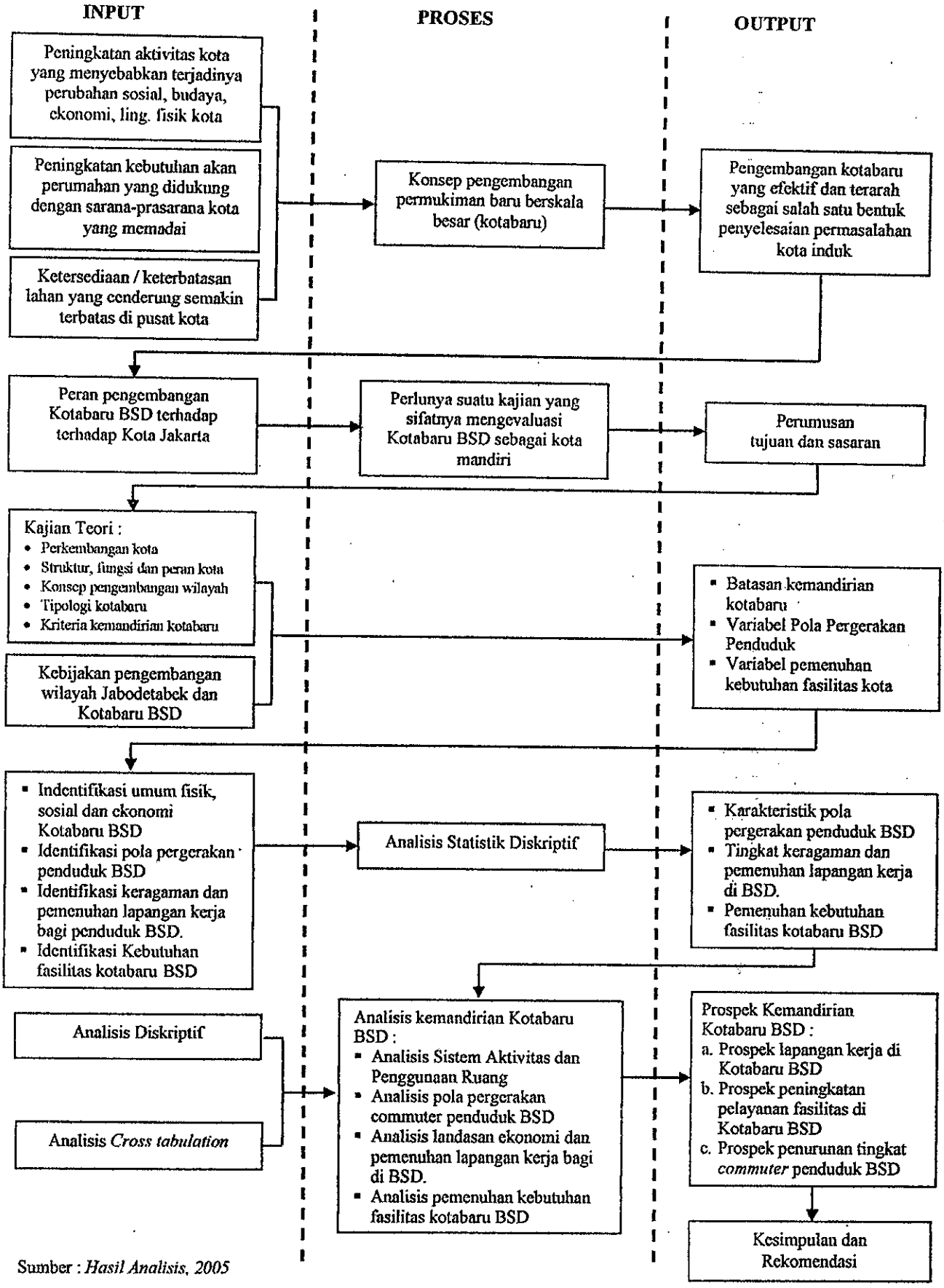
Sumber: *Tamin 1997 dan Warpani, 1990*

B. ***Analisis pemenuhan lapangan kerja dan pelayanan fasilitas kota bagi penduduk BSD.***

Penggunaan metode deskriptif pada analisis ini nantinya akan dilakukan dengan cara mendeskripsikan data-data mengenai jumlah dan jenis fasilitas dan lapangan kerja yang berhasil dikumpulkan dari survei yang dilakukan. Data-data yang dibutuhkan dalam analisis ini diantaranya adalah jumlah fasilitas kota dan jenis lapangan kerja yang tersedia oleh kotabaru BSD. Hasil dari analisis ini nantinya dikomparasikan dengan standarisasi kebutuhan fasilitas kota yang di keluarkan oleh MenPU Nomor 20/KPTS/1986 tentang Pedoman Teknik Pembangunan Perumahan Sederhana Tidak Bersusun dan PerMendagri Nomor 1/1987 tentang Penyerahan Prasarana Lingkungan, Utilitas Umum, dan Fasilitas Sosial Perumahan kepada Pemerintah Daerah serta mempertimbangan persepsi dan preferensi masyarakat mengenai fasilitas kota apa yang dibutuhkan dan keragaman lapangan kerja yang terdapat di Bumi Serpong Damai, kemudian akan didapatkan penilaian terhadap tingkat pelayanan fasilitas kota dan tingkat keragaman lapangan kerja di wilayah studi, setelah sebelumnya mendapat masukan dari persepsi dan preferensi masyarakat.

Selain dilakukan dengan menggunakan teknik analisis kuantitatif *(crosstabs)*, variabel bangkitan pergerakan dan variabel karakteristik pergerakan juga merupakan komponen dari analisis yang dilakukan secara deskriptif yaitu analisis produksi perjalanan dengan analisis sebaran pergerakan, analisis deskriptif ini juga dilakukan guna memperkuat hasil yang didapatkan pada perhitungan dengan menggunakan metode *crosstabs*.

Secara lengkap, kerangka analisis yang dilakukan dalam proses penelitian dapat dilihat pada gambar I.5 Tahapan Analisis berikut ini :



Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

GAMBAR I.5
TAHAPAN ANALISIS

1.7 Sistematika Pembahasan

BAB I Pendahuluan

Bab ini berisikan latar belakang studi, perumusan masalah, tujuan, sasaran dan maksud, ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi, kerangka pemikiran, metode penelititan secara kualitatif maupun kuantitatif dan sistematika pembahasan.

BAB II Kajian Teori Perkembangan Kota Dan Pengembangan Kotabaru Mandiri

Dalam bab ini akan dijabarkan mengenai teori yang berhubungan dengan perkembangan kota baik di lihat secara potensi, fungsi dan peranan kota, mengenai pengertian kotabaru, konsep, kategori, jenis karakteristik kotabaru dan kebijaksanaan pengembangan perkotaan serta sintesis teori.

BAB III Tinjauan Perkembangan Perkotaan Di Jabodetabek Dan Karakteristik Perkembangan Kotabaru BSD

Dalam bab ini membahas mengenai pengembangan kotabaru yang ada di Indonesia dan arahan kebijakan Pemerintah terhadap pengembangan kotabaru serta menjelaskan gambaran umum wilayah studi yang meliputi Jabodetabek sebagai wilayah makro dan kotabaru BSD sebagai obyek wilayah mikro studi. Lingkup tinjauan yang dimaksud adalah gambaran terhadap kondisi eksisting Kabupaten Tangerang dan kotabaru BSD berdasarkan tujuan, sasaran, konsep dan potensi serta tahapan pembangunan Kotabaru BSD.

BAB IV Analisis Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD)

Dalam bab ini berisi mengenai kajian terhadap proses hasil analisis yang dilakukan, untuk menghasilkan tujuan studi yang akan diharapkan, analisis sistem aktivitas dan penggunaan ruang kotabaru BSD, analisis pola pergerakan *commuter* penduduk BSD, analisis pengembangan landasan ekonomi, analisis kebutuhan fasilitas kota, prospek kemandirian kotabaru BSD dan analisis pengembangan rekomendasi.

BAB V Penutup

Bab terakhir dalam proses penulisan laporan tesis ini, di dalam bab ini berisi kesimpulan kajian kemandirian kotabaru BSD secara keseluruhan dan rekomendasi terhadap hasil penelitian.

BAB II
KAJIAN TEORI PERKEMBANGAN KOTA DAN PENGEMBANGAN KOTABARU MANDIRI

2.1 Perkembangan Kota

Perkembangan suatu kota dapat diindikasikan dari pertambahan jumlah penduduk dan perkembangan perekonomiannya. Pertambahan penduduk alami maupun migrasi dan perkembangan kegiatan usaha penduduk mengakibatkan semakin meningkatnya kebutuhan berbagai fasilitas dan sarana pelayanannya seperti perumahan, pelayanan sosial, dsb (Sujarto, 1990).

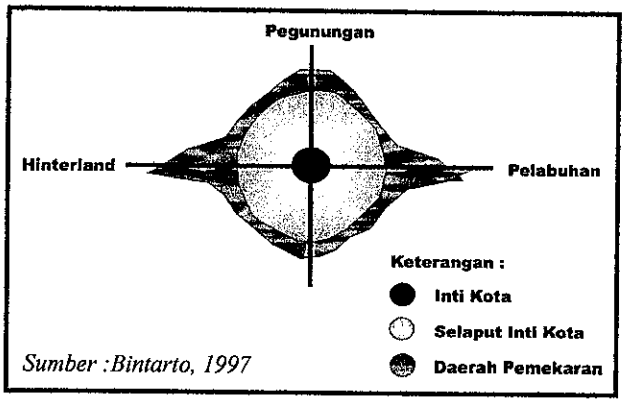
Pertumbuhan dan perkembangan kota umumnya sampai pada kesimpulan bahwa perubahan yang terjadi dalam kota karena ledakan penduduk. Pertambahan penduduk dengan sendirinya akan menuntut peningkatan pelayanan kebutuhan atau seperti perumahan (Sujarto, 1990).

Perkembangan kota secara fisik dapat dilihat dari perkembangan wilayah terbangunnya, terutama perkembangan perumahan yang menguasai hampir tiga perempat daerah terbangun kota (Herlianto dalam Sujarto, 1993). Berbagai pola perkembangan kota, sebenarnya mengikuti pola jaringan transportasi seperti pola pita, radial maupun konsentrik radial. Jadi bisa dikatakan perkembangan perumahan dan jaringan transportasi memegang peranan penting dalam perkembangan kota.

Perkembangan kota juga dipengaruhi kondisi topografi seperti perbukitan, lautan dan rintangan alam lainnya yang dapat menghentikan laju perkembangan kota. Daerah dengan potensi ekonomi yang baik akan mempunyai daya tarik kuat untuk berkembang.

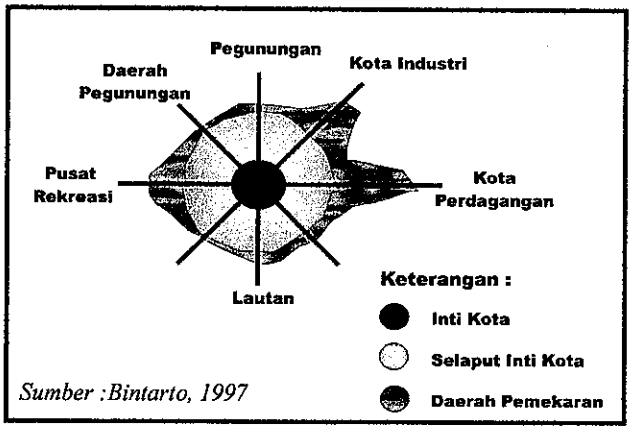
Dilihat dari potensi perkembangan sekitarnya, menurut Bintarto (1989) ada 3 jenis perkembangan, yakni:

1. Daya tarik dari luar kota, terutama daerah dengan kegiatan ekonomi yang menonjol seperti di sekitar pelabuhan eksport import dan sekitar hinterland yang subur. Harga tanah di sekitar jalur ini akan lebih tinggi daripada harga tanah disekitar pegunungan.



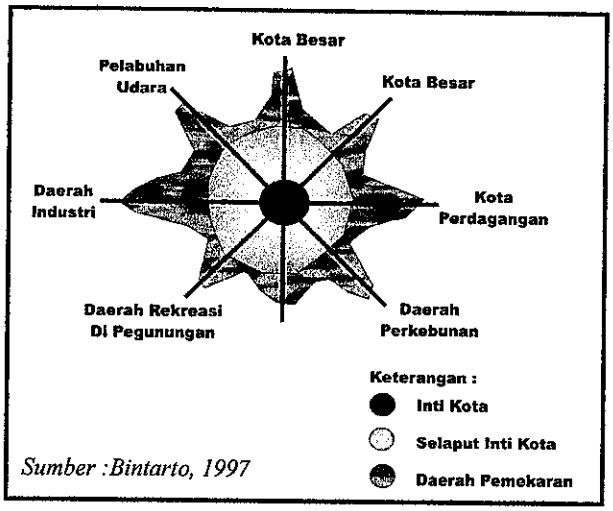
GAMBAR II.1
ARAH PERKEMBANGAN KOTA TIPE I

2. Kota yang mempunyai pusat-pusat industri dan kota dagang, mempunyai daya tarik di sektor-sektor tersebut. Disamping itu daerah-daerah di sekitar pusat rekreasi tidak kalah menarik. Daerah sekitar pegunungan dan laut merupakan daerah lemah. Namun tidak berarti bahwa daerah ini tidak mampu menarik penduduk untuk bermukim. Murahnya harga tanah, mampu menarik penduduk untuk bermukim.



GAMBAR II.2
ARAH PERKEMBANGAN KOTA TIPE II

3. Perkembangan kota ke segala arah, akan semakin mempercepat perkembangan kota, menjadi kota besar atau kota metropolitan.



GAMBAR II.3
ARAH PERKEMBANGAN KOTA TIPE III

Menurut Burgess, perkembangan kota atau pemekaran kota bermula dari pusat aslinya. Akibat pertambahan penduduk secara bertahap, kota-kota meluas ke wilayah-wilayah tepi (Daldjoeni, 1987).

Proses berkembangnya kota ke arah luar dan perubahan struktur guna tanah, tidak lepas dari daya sentrifugal dan daya sentripetal pada kota. Daya sentripetal merupakan daya yang mendorong pergerakan penduduk ke dalam kota, sehingga terjadi berbagai pemusatan kegiatan dalam kota. Sedangkan daya sentrifugal merupakan daya dorong ke arah luar berbagai kegiatan usaha, sehingga terjadi dispersi kegiatan manusia dan relokasi sektor-sektor dan zona-zona kota.

Daya sentrifugal yang mendorong perkembangan kota ke arah luar dapat diidentifikasikan sebagai berikut (Daldjoeni, 1987):

1. Adanya gangguan yang berulang seperti kemacetan lalu lintas, polusi dan kebisingan, menjadikan penduduk kota merasa kurang nyaman bertempat tinggal dan bekerja di kota.
2. Industri modern di kota memerlukan tanah yang relatif kosong di pinggiran kota, dimana memungkinkan pemukiman yang tidak ada penghuninya, kelancaran lalu lintas dan kemudahan parkir.
3. Harga tanah jauh lebih murah, jika dibandingkan dengan di tengah kota.
4. Di pusat kota sulit memperluas bangunan kecuali dengan biaya yang sangat mahal

5. Perumahan dalam kota umumnya serba sempit, kuno dan kumuh, sebaliknya perumahan di pinggiran kota dapat diusahakan luas, sehat dan model mutakhir.
6. Sebagian penduduk kota berkeinginan secara naluri untuk menghuni wilayah pinggiran yang terasa alami.

Daya tarik daerah pinggiran, akan mendorong perkembangan daerah pinggiran kota, terutama perkembangan pemukimannya. Lebih lanjut tinjauan perkembangan daerah pinggiran akan dilihat dari segi geografis, yakni dari zona-zona perkembangan kota dan tinjauan dari sisi *human behavior* yakni tingkah laku atau pertimbangan yang mendasari para pelaku untuk bermukim ke arah pinggiran kota.

2.1.1 Potensi Perkembangan Kota

Kriteria untuk mengetahui kemampuan perkembangan suatu kota adalah dari potensi yang memiliki, di antara potensi tersebut yang sangat berperan adalah kedudukan kota dalam konstelasi regional. Kota yang memiliki lokasi geografis yang strategis dan mempunyai daerah belakang yang kuat dalam arti ekonomi, cenderung lebih cepat berkembang daripada kota yang terisolir. Perkembangan kota juga tergantung pada kemampuan untuk menciptakan dan menarik sumberdaya produktif dari luar yang dibutuhkan oleh pasar regional, nasional dan internasional. Menurut Karyoedi (1987: 5) potensi perkembangan kota dapat dikelompokkan ke dalam tiga faktor adalah:

a. Faktor yang merupakan modal dasar, yaitu lahan dalam kota, sumber dana dan penduduk kota.
b. Faktor penunjang yang merupakan fungsi primer, yaitu kegiatan industri dan jasa komersial yang menjadi daya tarik bagi tenaga kerja dan mendukung pemanfaatan SDA wilayah sekitar.
c. Faktor penunjang yang merupakan fungsi sekunder atau faktor pembentuk struktur internal kota, yaitu prasarana kota, lingkungan perumahan, fasilitas pelayanan umum dan tenaga kerja

Richardson yang dikutip oleh Sujarto (1993) menjelaskan, bahwa perkembangan kota di suatu wilayah atau negara ditentukan oleh tingkat pertumbuhan populasi, investasi modal dan tingkat kemajuan teknologi.

Potensi perkembangan kota yang banyak dibahas dewasa ini ialah semakin besarnya daya tarik kota akibat akumulasi kegiatan ekonomi seperti industri dan jasa. Kota-kota besar dan kecil seringkali cepat bertambah luas bersamaan dengan meluasnya kegiatan manufakturing, kenyataan ini menunjukan bahwa kota-kota tersebut merupakan pasar tenaga kerja yang memberikan keuntungan aglomerasi (Richardson yang dikutip oleh Sujarto, 1993). Perkembangan kegiatan ekonomi makro dan aglomerasi ekonomi menyebabkan kota memiliki tingkat produktivitas dan efisiensi yang lebih tinggi dibandingkan dengan lokasi lainnya.

Perkembangan ekonomi yang ditunjang oleh teknologi transportasi telah memperpendek waktu tempuh antar lokasi dan pada gilirannya mendorong perkembangan kota. Keadaan ini telah dibuktikan dalam perkembangan kota-kota kuno, bahwa perdagangan dan transportasi merupakan faktor penting dalam menentukan perkembangan kota. (Firman 1991: 68) mengungkapkan bahwa perkembangan kota sangat dipengaruhi oleh kebijakan ekonomi dengan kota lain perkembangan kota pada dasarnya adalah wujud fisik perkembangan ekonomi.

Menurut Sagala yang dikutip oleh Sujarto (1990) untuk dapat berkembangnya kota dalam hubungannya dengan perkembangan wilayah, maka fungsi kota sebagai pusat kegiatan ekonomi dan pemerintahan harus sejalan. Selanjutnya kemampuan kota dalam menyediakan sarana dan prasarana perkotaan menjadi bagian penting untuk mempertahankan momentum perkembangan kota. Bintarto (1977: 36) mengindikasikan, bahwa kelangsungan dan kelestarian kota harus didukung oleh sarana dan prasana yang cukup memadai sesuai dengan kebutuhan warga.

2.1.2 Fungsi dan Peranan Kota

Fungsi dan peranan kota dapat diartikan dan diterjemahkan sesuai dengan potensi dan aktivitasnya. Sebagai ilustrasi (Mc. GEE 1971: 50) mengemukakan bahwa suatu kota dapat mempunyai fungsi yang sangat kompleks seperti pusat pemerintahan, kegiatan perdagangan, industri, sosial dan budaya. Fungsi dan peranan kota tidak terlepas dari kenyataan bahwa kota merupakan lokasi yang efisien dan efektif untuk kegiatan-kegiatan produktif, sehubungan keberadaan berbagai fasilitas, infrastruktur dan lembaga yang dapat menunjang aktivitas seluruh penduduk suatu kota. Fungsi dan peranan kota tidak saja melayani penduduk suatu kota yang bersangkutan saja, akan

tetapi juga penduduk di daerah sekitarnya. Kota sering diinterprestasikan sebagai faktor pengembang wilayah karena memiliki keterkaitan fungsional yang saling menunjang dengan wilayah sekitarnya. Hubungan tersebut dimungkinkan karena spesialis kegiatan di kota yang menjurus pada kegiatan nonpertanian. Friedman yang dikutip oleh Sujarto (1993) melukiskan bahwa kota membutuhkan bahan mentah, makanan dan tenaga kerja dari daerah belakangnya, sebaliknya daerah belakangnya membutuhkan kota sebagai tempat pemasaran, pusat produksi, penyediaan fasilitas dan jasa. Gambaran yang sama dikemukakan oleh Karyoedi (1987: 2) sebagai berikut:

a. Kota berperan sebagai pusat kegiatan ekonomi wilayah.
b. Kota sebagai pusat pelayanan umum bagi penduduk kota dan wilayah disekitarya.
c. Kota sebagai pusat administrasi pemerintahan, yaitu berperan sebagai pusat kelembagaan dan informasi bagi wilayah sekitarnya
d. Kota berperan sebagai pusat pemasaran hasil bumi, pengembangan sumber daya alam ke arah produksi komersial, tempat melakukan proses kegiatan industri pengolahan dan peningkatan produksi.

Dari uraian dan gambaran tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa kota memiliki fungsi internal dan eksternal. Fungsi internal kota adalah untuk memenuhi kebutuhan yang seimbang bagi seluruh penduduk kota, guna menunjang kehidupan kota sebagai satu kesatuan permukiman dalam hubungan yang integral. Fungsi eksternal kota adalah untuk melayani daerah belakangnya sesuai dengan kedudukan kota tersebut dalam strategi pengembangan wilayah. Fungsi intemal dan eksternal kota di Indonesia digambarkan oleh (Budihardjo 1997: 65) ke dalam 4 (empat) fungsi dasar antara lain:

1. Sebagai wahana pelayanan daerah belakang;
2. Pusat perhubungan antar kota;
3. Tempat pengolahan industri dan;
4. Sub pusat permukiman.

Dari keempat fungsi kota tersebut, ternyata fungsi kota terhadap daerah belakangnya lebih menonjol dari fungsi lainnya. (Pamudji dalam Budihardjo 1997: 67) menjelaskan bahwa kebanyakan kota-kota di Indonesia lebih berfungsi sebagai daerah

pemasaran hasil-hasil pertanian daerah pedalaman sekitarnya daripada berfungsi sebagai tempat kegiatan-kegiatan perburuhan dan jasa.

2.1.3 Upaya Pemecahan Masalah Kota Di Negara Berkembang

Ada tiga upaya pendekatan pemecahan masalah kota yang kini dikembangkan di negara-negara berkembang, yakni (Djoko Sujarto, 1992: 11)

1. ***Intensifikasi***, diartikan sebagai ruang kota yang ada dirampatkan (diintensifkan) sehingga dapat mengakomodasikan setiap perubahan dan perkembangan. Peremajaan kota merupakan salah satu bentuk penyelesaian masalah kota secara intensif ini.
2. ***Eksentifikasi***, diartikan sebagai ruang kota ditambah dengan memperluas wilayah kota. Sebagai upaya penyelesaian kekurangan ruang.

   Kota-kota yang telah melaksanakan perluasan wilayah administratif kotanya antara lain Jakarta (1968), Semarang (1975) memperluas wilayah administratif kotanya hampir 9 kali lipat dari luas semula, Medan (1975), Bandung (1985) memperluas wilayah kotanya dari 8096 Ha menjadi 17.500 Ha, demikian juga dengan Makassar yang memperluas wilayah kotanya dan berubah nama menjadi Ujung Pandang.
3. ***Pembangunan Kotabaru***, yaitu suatu pengembangan lingkungan lengkap berskala besar yang sudah dapat dikategorikan sebagai kota.

Pada teori yang lebih makro khususnya mengenai pengembangan wilayah yang melihat peranan kota didalamnya, melihat bahwa pada dasarnya atas dua pendekatan (Rahman Panetto,1993), yaitu:

1. Homogenitas Region (Daerah Homogen)

Pendekatan ini lebih menekankan penetapan *planning unit* (unit perencanaan) dengan dasar homogenitas. Variabel-variabel yang digunakan antara lain meliputi, tingkat pertumbuhan ekonomi, penyebaran penduduk, curah hujan dan faktor-faktor produksi yang dimiliki, misalnya tanah dan tingkat keterampilan tenaga kerja. Pada metode penentuan *planning unit* ini peranan kota dalam proses pengembangan wilayah tidak mendapat perhatian, sebab yang menjadi perhatian utama adalah adanya karakteristik yang relatif sama dalam wilayah tersebut.

2. Polarized Region (Daerah Pusaran)

Berbeda dengan pola pendekatan daerah homogen, dalam pendekatan daerah-daerah pusaran ini peranan kota lebih ditonjolkan dalam proses pembangunan ekonomi disuatu daerah. Atas dasar ini, maka muncul berbagai konsep dan implementasi peran perkotaan atau metropolitan dalam pelaksanaan kegiatan ekonomi. Dalam hubungan ini dikenal adanya:

a. Kota atau ibu kota suatu daerah yang berperan sebagai priphery center.

Konsep ini lebih banyak diinplementasikan pada wilayah-wilayah jajahan, dimana kota hanya dijadikan sebagai tempat penampungan hasil-hasil produksi wilayah pendukungnya *(hinterland).* Produksi ini nantinya diangkut ke negara penjajah. Peranan kota yang demikian ini, menyebabkan perkembangannya sangat lamban dan situasi ini mengakibatkan tidak terlalu dibutuhkan banyak dana untuk membiayai pengembangannya. Tugas Pemerintah Kota terbatas pada pengadaan gudang-gudang penampungan dan fasilitas penunjangnya, termasuk transportasi.

b. Kota Yang Berperan Sebagai Transito.

Konsep ini agak mirip dengsn konsep yang disebutkan pertama tadi, dalam hal sebagai tempat transit barang-barang yang diperdagangkan. Perbedaannya adalah bahwa usahawan setempat dikota yanq dijadikan transito ini lebih aktif dan memerlukan perenranaan tata ruang yang memadai dan dapat menunjang efektifitas serta efisiensi pengembangan ekonomi. Hal ini penting sebuah kota sebagai transito sangat ditentukan masa depan pengembangan dan aktivitasnya oleh penciptaan efektifitas serta efisiensi yang tinggi.

c. Kota Sebagai Pusat Pertumbuhan (Growth Point).

Dalam konsep ini kota menjadi pusat perhatian pengembangan dan pembangunan berbagai aspek kegiatan, termasuk kegiatan ekonomi. Daerah *hinterland*nya kurang mendapat perhatian. Pengembangan pusat perbelanjaan, kawasan industri, tempat rekreasi dan pendidikan menjadi sangat penting untuk melayani kebutuhan aktifitas ekonomi masyarakat yang berdiam di kota atau metropolitan.

Dalam hal ini, sumber utama pendapatan pemerintahan kota dan sasaran pengeluarannya lebih terfokus kepada kota itu sendiri serta kurang terkait dengan pertimbangan penyediaan fasilitas dalam rangka pengembangan *hinterland*nya.

d. Kota Sebagai Pusat Pengembangan (Growth Center).

Kota dalam pola pendekatan ini lebih terfokus pengembangannya dalam keterkaitannya dengan pengembangan ekonomi diwilayah-wilayah *"hinterland"* atau daerah pendukungnya. Tujuannya disamping untuk tujuan terciptanya interaksi ekonomi antara *"hinterland"* dengan kota tempat pusarannya, juga untuk mencegah terciptanya urbanisasi yang tinggi.

Untuk model pengembangan ini yang perlu diperhatikan adalah penyesuaian dengan tingkatan peranan dari fungsi kota yang diembannya. Dengan demikian dikenal adanya tingkatan-tingkatan atau jenjang fungsi kota sebagai pusat pengembangan, yaitu dikenal dengan:

1. Pusat Pengembangan Tingkat I
2. Pusat Pengembangan Tingkat II
3. Pusat Pengembangan Tingkat III

2.2 Pengertian Kotabaru

Untuk dapat memahami kotabaru tersebut terlebih dahulu akan diuraikan mengenai hal-hal yang berkaitan dengan kotabaru. Banyak pendapat mengenai kota yang dikemukakan oleh beberapa ahli di bidang ilmu yang berbeda-beda. Tetapi secara umum kota dapat diartikan sebagai suatu sistem jaringan kehidupan manusia yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan diwarnai dengan strata sosial ekonomi yang heterogen dan coraknya materialistis (Daljoeni, 1987: 105). Pengertian ini ditarik dari suatu keadaan yang terjadi di lingkungan kota. Kota merupakan pusat konsentrasi penduduk beserta aktivitasnya. Komposisi penduduk di suatu wilayah tidak dapat dipukul rata. Ada penduduk berpendapatan tinggi, menengah, dan ada penduduk dengan tingkat ekonominya rendah. Dari strata ini semakin menambah kompleksitas kehidupan kota, karena masing-masing golongan mempunyai karakter dan gaya hidup yang tidak sama. Kekompleksan seperti ini menjadi suatu ciri tersendiri bagi suatu kota yang jarang ditemui di wilayah lainnya, pedesaan misalnya yang cenderung mempunyai tingkat homogenitas yang tinggi.

Pertumbuhan penduduk dan perkembangan aktivitas kota terus meningkat, sementara lahan di kota tetap dalam kondisi yang sama sebelum para urban itu datang. Padahal sesuai hukum alam bahwa setiap satu kelahiran membutuhkan suatu ruang

baru. Keadaan yang demikian dengan sendirinya akan mengakibatkan suatu ketidakseimbangan antara kebutuhan dengan penyedia. Baik itu penyedia lahan, maupun sarana dan fasilitas-fasilitas yang lainnya. Karena disamping lahan, manusia juga membutuhkan suatu sarana dan fasilitas-fasilitas lain. Mempertimbangkan kondisi semacam itu, banyak ahli yang mencoba merumuskan suatu gagasan yang diperkirakan dapat mengatasi masalah tersebut. Para ahli tersebut mencoba mencari solusi untuk mengurangi beban kota induk yang semakin berat. Dengan mempertimbangkan berbagai hal, maka kotabaru dianggap sebagai upaya untuk mengurangi beban kota induk.

Pengembangan kotabaru ini diharapkan mampu mengalihkan beberapa kegiatan ke kota induk. Diawali dengan fenomena tersebut, mulailah bermunculan definisi mengenai kotabaru dilihat dari berbagai segi berdasarkan disiplin ilmu yang berbeda-beda. *Corden* dalam Jurnal PWK No. 9 (1993) mengatakan bahwa hakekatnya seluruh kota pada suatu waktu akan memiliki suatu kategori, sebagai sesuatu yang baru namun tidak seluruhnya direncanakan dan dibangun sebagai suatu unit kesatuan dan dikontrol oleh badan tersendiri. *Corden* yang dikutip oleh Sujarto dalam Jurnal PWK No. 9 (1993) mengartikan kotabaru sebagai "*Suatu komunitas dengan ukuran populasi terbatas, direncanakan dibawah suatu pengusaha atau agen pengembang langsung sebagai satu unit besar yang terdiri dari perumahan, pelayanan rekreasi, tempat kerja yang cukup untuk meningkatkan kondisi sosial dan ekonomi penduduk yang beragam*". Dari pengertian *Corden* ini mengandung arti bahwa kotabaru sengaja dibentuk untuk menjadi wilayah yang mempunyai wilayah posisi yang sama dengan kota-kota pada umumnya, diharapkan kotabaru mampu menampung aktivitas seperti di kota yang sudah lama terbentuk. Bedanya, kota terdahulu tidak merencanakan jumlah penduduk kotanya terlebih dahulu, karena kegiatan dan jumlah penduduk kota muncul dengan sendirinya, tumbuh dengan berkembang secara sporadis. Sedangkan untuk kotabaru, jumlah penduduknya sudah dibatasi sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Pembatasan jumlah penduduk ini bertujuan untuk menghindari adanya kepadatan kota, karena pihak pengembang akan memperkirakan jumlah penduduk yang memungkinkan untuk dapat ditampung di wilayah baru tersebut dengan pertimbangan luasan lahan yang dimiliki.

Pengertian kotabaru yang dikemukakan oleh *Llyod Rodwin.* Menurut pendapatnya yang dikutip dari Sujarto dalam Jurnal PWK No. 9 (1993), kotabaru adalah *kota yang sengaja didirikan dan dikembangkan secara lengkap atau kota-kota lainnya yang telah tumbuh dan berkembang terlebih dahulu.* Hal ini mengandung arti bahwa kotabaru tidak harus menempati suatu wilayah yang baru, tetapi juga bisa saja menempati wilayah yang sama dengan kota terdahulu. Munculnya kotabaru dengan cara meningkatkan kualitasnya dengan mengembangkan kegiatan-kegiatan yang mempunyai potensi, seperti: industri, perdagangan, atau mengoptimalkan sumber daya yang dimiliki dapat memunculkan suatu wilayah baru dengan karakteristik baru, sehingga wilayah tersebut pada akhirnya disebut sebagai kotabaru.

Di samping pengertian-pengertian di atas, berkembang juga pengertian kotabaru yang berasal dari *Urban Land Institute* (ULI), Amerika Serikat yang dikutip dari Sujarto dalam Jurnal PWK No. 9 (1993). Menuru *ULI,* kotabaru merupakan suatu proyek pembangunan lahan yang luasnya mampu menyediakan unsur-unsur lengkap yang mencakup perumahan, perdagangan, dan industri yang secara keseluruhan dapat memberikan kesempatan hidup dan bekerja di dalam lingkungan tersebut, suatu spektrum jenis dan harga rumah lengkap, ruang terbuka bagi kegiatan pasif dan aktif yang permanen dan ruang terbuka yang melindungi kawasan tempat tinggal dan dampak kegiatan industri, pengendalian dari kegiatan estetika yang kuat, pengadaan biaya dan investasi yang cukup besar untuk keperluan pembangunan awal.

Sedangkan menurut *Advisory Commission On Intergovernmental Relation* yang dikutip dari Sujarto dalam Jurnal PWK No. 9 (1993) memberikan pengertian tentang kotabaru sebagai berikut:

- Memungkinkan untuk menunjang berbagai jenis rumah tinggal dan kegiatan ekonomi sebagai lapangan kerja bagi penduduk di dalam lingkungan itu sendiri.
- Dikelilingi oleh jalur hijau yang menghubungkan secara langsung dari wilayah pertanian di sekitarnya juga sebagai pembatas perkembangan kota dari segi jumlah penduduk dan luas wilayahnya.
- Dengan mempertimbangkan kendala dan limitasi yang ada dapat menentukan suatu proporsi yang peruntukan lahan yang sesuai untuk kegiatan industri, perdagangan, perumahan, fasilitas, dan utilitas umum, serta ruang terbuka pada proses perencanaannya.

Dari berbagai pendapat mengenai pengertian kotabaru di atas, dapat disimpulkan bahwa pada intinya kotabaru itu merupakan:

- Suatu hasil perencanaan yang menyeluruh dan utuh dalam rangka membentuk suatu komunitas baru pada suatu lahan, baik dengan membuka lahan baru atau berupa suatu wilayah yang sudah berpenghuni.
- Dalam komunitas tersebut manusia dapat melakukan aktivitas hidupnya karena lingkungan tempat tinggalnya sudah menyediakan berbagai fasilitas yang dibutuhkan, baik fasilitas umum maupun fasilitas sosial lainnya.
- Di samping itu juga perlu adanya penyediaan lapangan pekerjaan bagi penduduk kotabaru tersebut.

2.3 Sejarah dan Perkembangan Kotabaru

Kotabaru sebenarnya bukan fenomena yang baru muncul. Pertumbuhan kotabaru pertama kali muncul di Eropa pada awal abad ke-20 diawali oleh Ebenezer Howard yang merencanakan *Garden City*. Selanjutnya setelah masa Ebenezer Howard, pertumbuhan kotabaru di Eropa menjadi ramai kembali pada masa sesudah perang dunia II. Kota-kotabaru dibangun untuk memenuhi kebutuhan perumahan yang hancur akibat perang. Kotabaru tersebar mulai dari Inggris, Belanda, Finlandia, Jerman, dan lain-lain (Siti Sutriah Nurzaman, PWK No. 9, 1993).

Dari tinjauan historis diketahui bahwa perkembangan kotabaru sangat beragam. Proses evolusi kotabaru sangat dipengaruhi dan ditentukan oleh faktor peradaban dan kebudayaan, teknologi, tuntutan kebutuhan komunikasi. Tahapan evolusi kotabaru dapat dibagi menjadi:

a. Kotabaru Masa Silam dan Masa Pra Revolusi Industri

Menurut Gideon Golany motivasi pembangunan kotabaru pada masa sebelum revolusi industri, terutama dilandaskan pada prestise kekuasaan dan sosio politis, kepentingan militer untuk mempertahankan teritorial yang baru dikuasai pertukaran barang, atau pembukaan wilayah frontir untuk penghunian baru oleh para imigran (Djoko Sujarto, Jurnal PWK No.9, 1993). Kotabaru dapat dicontohkan pada masa ini adalah kota-kota yang terdapat di sepanjang Mediterania sampai ke kota-kota yang didirikan oleh bangsa Romawi di Mesopotamia dan Afrika Utara.

b. Kotabaru Masa Revolusi Industri

Pertumbuhan dan perkembangan kota secara cepat terjadi semenjak tahun 1840, hal ini disebabkan karena dampak industrialisasi yang mula-mula terjadi di Britania Raya. Semenjak revolusi industri tersebut, di daratan Eropa banyak industri-industri dibangun di pusat kota, namun karena terbatasnya lahan dan kemampuan pusat kota dalam menampung kegiatan industrinya di daerah pinggiran. Sejak masa inilah perkembangan kota terjadi secara pesat, karena penempatan industri pada suatu lokasi baru, kaum industrialis yang philotropic selalu memberikan fasilitas permukiman dan prasarana bagi para pekerjanya. Fenomena tersebut dan menyebabkan lahirnya kota-kotabaru di daerah pinggiran (Hall, 1992: 18). Menurut John Ractiffe, kotabaru pada masa ini dibagi menjadi dua jenis, yaitu :

- Kotabaru pekerja (*workers town*) berupa permukiman skala besar yang dibangun intensif, meliputi rumah gandengan di dekat/sekitar pusat perindustrian pada kota besar yang sudah tumbuh dan berkembang. Kotabaru yang dapat diambil contoh pada jenis kota ini adalah Saltaire, New Lanark dan Port Sunlight di Inggris dan Skotlandia; Kota Industri Krup di Jerman; dan Kotabaru Chaux di Perancis.
- Jenis kedua yaitu Kota Satelit (*satelite town*), yaitu kota yang didirikan untuk menempatkan pekerja tetapi tidak terletak di dalam kota yang sudah tumbuh dan berkembang sebelumnya, melainkan di lokasi sendiri yang berjarak tidak terlalu jauh dari kawasan pusat perindustrian. Kotabaru yang dapat diambil contoh dan dapat dikatakan sebagai pelopor kotabaru satelit adalah La Vesenet di sekitar Paris Perancis, Riverside, Illionis yang direncanakan seorang pelopor kotabaru. Lebih lanjut ia mengatakan karena latar belakang pembuatan kotabaru pada masa ini didasarkan pada pemenuhan salah satu kebutuhan aktivitas industri, maka penyediaan pemukiman pada skala besar tersebut sangat minim dan penyediaan fasilitas, sarana dan prasarana, kaidah estetika dan standart, bahkan kondisi yang memprihatinkan dapat dilihat di kota-kota Inggris, dengan 13 juta penduduk hidup di kamar yang ditempati lebih dari 2 orang. (Hall, 1992).

c. Kotabaru pada Masa Pasca Revolusi Industri

Pada masa pasca revolusi industri, kondisi lingkungan kota ditandai dengan peristiwa-peristiwa tingkat polusi tinggi, densitas pusat kota melampaui ambang

batas, tingkat pelayanan fasilitas dengan prasarana rendah, tingkat kesehatan masyarakat rendah dan berbagai penurunan kualitas lingkungan yang lain. Berpijak dari kenyataan di atas seorang pakar hukum kerajaan Inggris, Ebnezer Howard mencoba mencarikan paradigma pemecahan masalah. Konsep yang ditawarkan Howard untuk memecahkan masalah itu adalah pembentukan kota yang didasarkan standart-standart tertentudan kelestarian dan keasrian lingkungan, yang selanjutnya konsep ini dikenal dengan *Garden City*.

Pada awalnya oleh banyak kalangan, konsep Howard dianggap hanya sebuah pemikiran utopis, tetapi mengingat urgensinya akhirnya pemikiran tersebut dicoba untuk diterapkan di daratan Inggris. Keberhasilan dalam meningkatkan standart dan kualitas lingkungan dan kehidupan, akhirnya konsep ini menjadi sangat terkenal dan banyak diterapkan di negara-negara dunia.

Prinsip dari *Garden City* menurut Osborn adalah mengembalikan manusia pada lingkungan permukiman uyang manusiawi, mengembalikan hubungan erat antar manusia dengan lingkungan, meningkatkan kualitas kehidupan secara bermasyarakat dan ekonomis. Kotabaru yang dapat diambil contoh dari zaman ini adalah garden City di sekitar London, Lectworth Garden City, Hemel Hamstead, Harlow, Aycliffe, East Klibride, Peterlee, dan Gienrothes.

d. Kotabaru pada Masa Tahun 60-70 an

Kotabaru pada masa 60-70 an merupakan tahapan baru dalam perkembangan kotabaru. Tahap ini merupakan akibat dari lahirnya kembali kebutuhan ruang-ruang di luar pusat kota. Kotabaru pada masa ini dibangun setelah selesainya pembangunan kotabaru dalam kota (rehabilitasi akibat perang) pada tahun 40-60 an. Kotabaru pada masa ini dikenak dengan adanya *'Newtown Act'* pada tahun 1965. Undang-undang ini mengatur bahwa pembangunan kotabaru ditangani oleh pemerintah pusat. Kotabaru yang dapat diambil contoh pada masa ini antara lain adalah Kota Corby dan Cumberlaud (Inggris); Skelmersdale, Livingstone, Telford, Redditch, Runcorn, Washington New Town dan masih banyak lagi.

Untuk selanjutnya pada dekade awal 1960-an motivasi utama untuk upaya menunjang pengembangan kegiatan usaha atau kegiatan seperti eksploitasi sumber daya alam, pengembangan industri atau kegiatan khusus seperti instalasi militer, instalasi pengairan atau pusat pemerintahan baru. Ebenezer Howard lebih

memperhatikan pada fisik daripada perubahan struktur utama kota. Konsep *Garden city* yang dikemukakan Howard yang sesuai dengan kasus kotabaru (akibat *Extended Urban Area*) merupakan penggabungan antara keuntungan karakteristik desa dan kota dan menghilangkan kerugiannya. Kota yang dimaksudkan didesain untuk kehidupan yang sehat dan berjalan, wilayah dikelilingi jalur hijau (Peter Hall, 1992: 26).

Konsep kotabaru dalam perjalanan sejarahnya sangat menarik banyak negara, baik dari negara liberal kapital (kapitalis) maupun sosial komunis. Kotabaru tekah terlibat sebagai alat yang tidak hanya menyediakan lahan kerja tetapi juga digunakan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan stabilitas penduduk dalam ketertinggalan perekonomian daerah atau wilayah terutama mengurangi beban urbanisasi pusat kota-kota besar. (Corel Corden, 1977: 16).

Untuk lebih jelasnya perkembangan dan latar belakang pengembangan kotabaru di dunia dapat dilihat pada Tabel II.1 di bawah ini :

TABEL II.1
PROSES EVOLUSI DAN MOTIVASI
PENGEMBANGAN KOTABARU DI DUNIA

Masa Pengembangan Kotabaru	Proses Evolusi Kotabaru	Motivasi Pengembangan Kotabaru
Kotabaru Masa Pra Revolusi Industri	Invasi → Penguasaan → Eksploitasi Sumber daya Alam Migrasi → Kolonial → Eksploitasi Sumber Daya Alam	▪ Prestise kekuasaan pemerintahan ▪ Pertahanan Tanah Jajahan ▪ Kolonisasi ▪ Eksploitasi Sumber Daya Alam ▪ Migrasi
Kotabaru Masa Revolusi Industri	Perkembangan teknologi → Industrialisasi Besar-besaran → Urbanisasi → Ekonomi Kapitalistik → Peningkatan Produktivitas → Eksploitasi Sumber Daya Alam dan Manusia	▪ Industrialisasi ▪ Urbanisasi ▪ Kapitalisme ▪ Hubungan Ekonomi Antar Bangsa ▪ Eksploitasi Sumber Daya Alam dan Manusia secara intensif

Bersambung...

Lanjutan Tabel II.1

Masa Pengembangan Kotabaru	Proses Evolusi Kotabaru	Motivasi Pengembangan Kotabaru
Kotabaru Pada Masa Pasca Revolusi Industri	Industrialisasi dan Urbanisasi ↓ Degradasi kualitas kehidupan di kota Industri ↓ Mengembalikan kehidupan yang Layak dan Manusiawi	Meningkatkan kualitas kehidupan yang manusiawi dengan landasan ▪ Pembatasan kepadatan penduduk. ▪ Pembentukan lingkungan Layak yang mandiri. ▪ Pembentukan lingkungan yang layak. ▪ Keserasian lingkungan sosial dan lingkungan fisik ▪ Pengendalian penggunaan
Kotabaru Masa Kini	Urbanisasi dan Industrialisasi ↓ Perkembangan Metropolis dan Wilayah Metropolitan ↓ Degradasi Kualitas Kehidupan Kota Besar ↓ Perkembangan Kota Secara Sporadis dan Kontinu ↓ Menghambat Arus Urbanisasi dan Memperbaiki Kualitas Kehidupan	▪ Keseimbangan kota-desa ▪ Pemerataan Pembangunan ▪ Menghambat Urbanisasi dan memperbaiki kehidupan di dalam kota ▪ Pemecahan masalah permukiman dan perumahan ▪ Pembangunan kota yang berwawasan lingkungan

Sumber : *Seminar & Lokakarya Nasional Manajemen Pembangunan Kotabaru di Indonesia, Jurnal PWK No.9, 1993*

2.4 Tipologi Pengembangan Kotabaru

Salah satu alternatif dari berbagai pendekatan komprehensif di dalam menghadapi permasalahan perkotaan, yang ditempuh negara industri maju dan negara–negara yang sedang berkembang, termasuk Indonesia ini adalah dengan membangun kotabaru.

Menurut Soegijoko dan Tjahjati (1997: 448), berdasarkan permasalahan, kebutuhan dan perkembangannya, maka kotabaru modern yang dikembangkan pada umumnya ada tiga jenis. *Pertama* kotabaru yang dikembangkan sebagai suatu upaya penyelesaian masalah perkotaan dan internal yang berupa program rehabilitasi, peningkatan kualitas lingkungan, atau peremajaan bagian kota berskala besar yang sudah tumbuh dan berkembang. *Kedua* suatu pembangunan skala besar dari suatu kota kecil sehingga memiliki kelengkapan setara kota. *Ketiga* Pembangunan secara desentralisasi melalui pengembangan permukiman baru setara kota, baik yang khusus menyediakan perumahan yang umumnya berlokasi di wilayah pinggiran kota maupun pada lokasi yang berjarak dekat dengan kota induk atau suatu permukiman baru yang mandiri pada suatu wilayah yang sama sekali baru dibuka.

Soegijoko dan Tjahjati (1997: 450), secara fungsional berdasarkan ketiga jenis kotabaru dapat diidentifikasikan dalam dua kategori berikut ini:

1. **Kotabaru Penunjang** *(Dependent Newtown)*, yaitu suatu kotabaru yang relatif memiliki kekuatan ekonominya sendiri. Jadi, secara ekonomis dan fisik masih bergantung pada fungsi kota induknya. Oleh karena ketergantungan ekonomisnya kepada kota induk ini maka suatu kotabaru penunjang pada umumnya hanya berfungsi sebagai tempat tinggal; penduduknya pada umumnya berpenglaju untuk bekerja di kota induk atau kota besar lainnya. Demikian pula untuk memenuhi kebutuhan kehidupannya masih tergantung dari berbagai fungsi pelayanan yang ada di kota induknya. Termasuk dalam kategori kotabaru penunjang ini adalah kota satelit, kotabaru dalam kota, kawasan permukiman skala besar di dalam wilayah kota ataupun di wilayah pinggiran kota yang berbatasan langsung dengan kota induk. Kotabaru penunjang umumnya berlokasi pada jarak yang relatif dekat, yaitu antara 20 sampai 40 kilometer dari kota induknya.
2. **Kotabaru Mandiri** *(Selfcountained Newtown)*, yaitu suatu kotabaru yang secara ekonomis dan secara fisik memiliki kemandirian, yaitu tidak tergantung dari kota lainnya. Penduduk kotabaru mandiri bermukim dan berkiprah dalam kegiatan kehidupannya di dalam kota itu sendiri dan tidak bersifat penglaju ke kota lain. Kotabaru mandiri secara menyeluruh dapat memenuhi kebutuhan dan berkembang secara mandiri. Karena fungsinya suatu kotabaru yang mandiri juga mampu berperan sebagai pusat pembangunan dari suatu wilayah. Termasuk dalam kategori kotabaru mandiri ini adalah kotabaru umum, kotabaru industri, kotabaru perusahaan (pertambangan, perkebunan, pengolahan sumber daya alam), kotabaru pusat pemerintahan, kotabaru instalasi khusus (pusat penelitian dan pembangunan, instalasi militer dan kotabaru universitas). Kotabaru mandiri umumnya berlokasi jauh dari kota lainnya yaitu lebih dari 40 kilometer atau umumnya 60 kilometer atau lebih.

TABEL II.2
PENGERTIAN DAN KATEGORISASI KOTABARU

Kategori Kotabaru	Jenis Kotabaru	Karakteristik Kotabaru
Kotabaru Penunjang, yaitu suatu kotabaru yang merupakan bagian, baik secara fungsional maupun fisik dari kota utama. Ketergantungan fungsional kepada kota utama besar.	**Kotabaru Satelit dan Kotabaru Satelit Khusus**	**Tujuan Pembangunannya;** 1. Untuk memecahkan masalah perumahan di kota besar atau suatu kota induk. 2. Untuk menyebarkan penduduk kota. 3. Untuk membangun perumahan, khususnya seperti perumahan dengan standar tinggi (perumahan mewah). 4. Merupakan arahan pembangunan kota induk. 5. Untuk menempatkan kegiatan fungsional kota yang khusus yang karena kebutuhan lokasi dan luas lahannya lokasi yang khusus, seperti kampus (universitas), kota pelabuhan, dan resor rekreasi kota. **Lokasi;** 1. Di wilayah pinggiran kota (*fringe areas*) dari suatu kota besar atau kota induk. 2. Berbatasan langsung dengan kota induk atau pada suatu wilayah samapai 40 kilometer dari kota induk dan terpisah oleh suatu jalur hijau. **Fungsi sosial-ekonomi kotabaru;** 1. Pada umumnya penduduk sebagai penglaju (*commuters*) yang bekerja di kota induk. 2. Karena fungsi utamanya sebagai perumahan (*dormitory newtown*) atau kegiatan khusus yang merupakan bagian dari fungsi kota induk dan adanya ketergantungan fungsional pada kota lainnya. **Sifat fisik;** 1. Secara tata ruang merupakan bagian wilayah kota dengan diperuntukkan sebagai kawasan perumahan, wilayah untuk perluasan kota dan RTH kota. 2. Tidak memiliki suatu identitas fisik khusus.
	Kotabaru Dalam Kota	**Tujuan Pembangunannya;** 1. Sebagai suatu peremajaan kota berskala besar 2. Meningkatkan vitalitas wilayah, kualitas atau intensitas suatu bagian internal kota. **Lokasi;** 1. Di dalam kota, pada suatu kawasan yang telah yumbuh dan berkembang di bagian wilayah pusat kota. 2. Di suatu bagian wilayah pinggiran kota bagian dalam. **Fungsi sosial-ekonomi kotabaru;** 1. Sebagai suatu pusat kegiatan kota dengan perumahan terbatas (perdagangan, perkantoran) 2. Suatu perumahan kota dengan pelayanan kebutuhan dari pusat pelayanan kota itu sendiri. **Sifat fisik kotabaru dalam kota;** 1. Dapat menjadi salah satu identitas fisik dari kota itu, atau tidak memiliki identitas khusus karena sudah merupakan bagian wilayah kota. 2. Merupakan bagian wilayah kota yang peruntukannya bagi fungsi kota sebagaimana direncanakan.
Kotabaru Mandiri, yaitu suatu kotabaru yang secara fungsioal berdiri sendiri dan secara fisik tidak terkait kepada kota lain. Kotabaru mandiri memenuhi kebutuhannya sendiri dan berkembang atas kemampuan sendiri.-- Pembangunan suatu kota mandiri umumnya dikaitkan dengan suatu upaya pembangunan wilayah yang dibangun dari suatu kota kecil atau desa yang telah ada atau dibangun pada suatu wilayah yang sama sekali baru.	**Kotabaru Umum**	**Tujuan Pembangunannya;** 1. Sebagai pusat pemerintahan suatu daerah (propinsi, Kabupaten, Kecamatan) baru. 2. Sebagai suatu usaha mengembangkan suatu pusat pertumbuhan baru bagi suatu wilayah baru (*frontier region*) atau wilayah terbelakang. 3. Meningkatkan fungsi dan peranan kota kecil yang telah ada. **Lokasi;** 1. Pada suatu kota yang telah ada atau pada suatu wilayah baru sama sekali. 2. Berlokasi lebih dari 40 km atau umumnya sekitar 60 km dari suatu kota induk. 3. Berlokasi relatif sentris terhadap suatu wilayah yang dipusatinya. 4. Pada suatu wilayah metropolitan, tetapi secara fisik tidak merupakan bagian dari kota induk. **Fungsi sosial-ekonomis kotabaru;** 1. Secara ekonomis memiliki potensi yang mampu menunjang kehidupannya sendiri. 2. Memiliki kemampuan berfungsi sebagai pusat pembangunan bagi wilayah sekitarnya. 3. Memiliki kemampuan ekonomis yang dapat berfungsi sebagai daya tarik bagi penduduk sekitarnya sehingga dapat berperan counter magnet di dalam suatu wilayah metropolitan tertentu. **Sifat fisik kotabaru;** 1. Secara spasial memliki sistem dan bentuk kota yang spesifik sesuai dengan fisik dan geografisnya. 2. Memiliki identitas fisik kota sendiri sebagai kota pusat pemerintahan.

Bersambung . . .

Sambungan Tabel II.2

Kategori Kotabaru	Jenis Kotabaru	Karakteristik Kotabaru
	Kota Perusahaan	**Tujuan Pembangunannya;** 1. Untuk menunjang suatu kegiatan usaha tertentu, yaitu untuk menempatkan kegiatan usaha dan menempatkan pekerjanya. 2. Dalam kaitan kebijaksanaan pembangunan umumnya juga ditujukan untuk menjadi suatu pusat pembangunan suatu wilayah baru (*frontier region*) atau wilayah suatu terbelakang. **Lokasi;** 1. Pada suatu wilayah baru. 2. Berlokasi lebih dari 60 km dari kota lainnya 3. Pada suatu wilayah yang strategis dari segi sarana perhubungan regional lainnya (industri, pelabuhan, kota, dan lain-lain). 4. Pada lokasi yang dekat dengan bahan baku. 5. Pada suatu wilayah metropolitan dari suatu kota besar, tetapi secara fisik tidak merupakan bagian dari kota induk. **Fungsi sosial-ekonomis kotabaru;** 1. Memiliki fungsi kegiatan ekonomis tertentu, seperti kegiatan industri, eksploitasi dan pengolahan sumber daya alam (pertambangan, kehutanan, kepariwisataan dan energi). 2. Secara ekonimis memiliki potensi yang mampu menunjang kehidupannya sendiri, terutama pada sektor kegiatan itu. 3. Memiliki kemampuan berfungsi sebagai pusat pembangunan bagi wilayah sekitarnya. 4. Memiliki kemampuan ekonomis yang dapat berfungsi sebagai daya tarik bagi penduduk sekitarnya sehingga dapat berperan sebagai counter magnet di dalam suatu wilayah metropolitan tertentu. **Sifat fisik kotabaru;** 1. Secara spasial memiliki sistem dan bentuk kota yang spesifik sesuai dengan sifat fisik & geografisnya. Memiliki identitas fisik kota sendiri sebagai kota perusahaan (industri, pertambangan, kehutanan, kepariwisataan, dan energi).
	Kotabaru Khusus Mandiri	**Tujuan Pembangunannya;** 1. Untuk menunjang suatu kegiatan khusus tertentu dan penempatan berbagai unsur penunjangnya. 2. Dalam kaitan kebijaksanaan pembangunan juga ditujukan untuk menjadi suatu pusat pembangunan suatu wilayah baru (*frontier region*). **Lokasi;** 1. Pada suatu wilayah baru atau suatu kota kecil. 2. Berlokasi lebih dari 40 km atau umumnya sekitar 60 km dari kota lainnya. 3. Pada suatu wilayah yang strategis dari segi prasarana perhubungan regional dengan fungsi-fungsi kegiatan regional lainnya (industri, pelabuhan, dan kota). 4. Pada suatu wilayah metropolitan dari suatu kota besar, tetapi tidak merupakan bagian dari kota induk. **Fungsi sosial-ekonomis kotabaru;** 1. Memiliki fungsi kegiatan khusus tertentu, seperti instalasi pusat penelitian dan pembangunan, instalasi militer, kampus (universitas), resor kepariwisataan, dan permukiman transmigrasi. 2. Secara ekonomis memiliki potensi yang mampu menunjang kehidupannya sendiri, terutama dalam sektor kegiatan itu. 3. Memiliki kemampuan sebagai pusat pembangunan wilayah sekitarnya. 4. Memliki kemampuan ekonomis yang dapat berfungsi sebagai daya tarik bagi penduduk sekitarnya sehingga dapat merupakan counter magnet. **Sifat fisik kotabaru;** 1. Secara spasial memiliki sistem dan bentuk yang spesifik sesuai dengan fungsi kotabaru. 2. Memiliki identitas fisik kota sendiri sebagai kota khusus (instalasi penelitian dan pembangunan, instalasi percobaan, instalasi militer, kampus / universitas, resor, kepariwisataan, dan transmigrasi).

Sumber: *Sujarto, 1995*

Dalam hubungannya dengan kemandirian kotabaru, Perloff dan Sanberg (1973) dalam Sujarto menyebutkan ada tiga kriteria yang dapat dijadikan tolak ukur yaitu:

1. Jumlah penglaju ulak-alik yang minimal.
2. Tingkat lapangan kerja yang memenuhi kebutuhan lapangan kerja bagi penduduknya.
3. Keragaman lapangan kerja yang ada di kota tersebut.

Kriteria atau ciri kemandirian kotabaru yang lebih komprensif dikemukakan oleh A.A. Ogivly sebagai berikut (Golany, 1976 dalam Sujarto), yang mengatakan bahwa kemadirian kotabaru bukan hanya didasarkan semata-mata pada penyediaan lapangan kerja yang beragam oleh kota tersebut, tetapi juga penyediaan fasilitas-fasilitas perkotaan yang dibutuhkkan oleh seluruh warga.

Sebagai bahan pertimbangan, perlu diketahui bahwa pada dasarnya tidak ada kota yang sama sekali mandiri dalam arti tidak mempunyai interaksi atau tidak saling tergantung sama sekali dengan daerah luarnya. Kemandirian yang dibicarakan selalu ada batasnya, masalahnya adalah menetapkan batas tingkat kemandirian untuk mengukur apakah suatu kotabaru sudah dapat dikatakan mandiri. Batas yang seragam dan tetap tidak dapat diperoleh, seperti dikatakan Golany (1976: dalam Sujarto)

> *Since complete self-containenment cannot exist, the degree of independence is the important economic characteristic of a new town. The ideal degree, which has become a controversial subject, differs among cultures depending on consumer standards in each society.*

Karena belum ada studi yang menghasilkan standar atau batasan kuantitatif yang dapat digunakan untuk menilai kemandirian kotabaru-kotabaru di Indonesia, maka dalam studi ini tidak dilakukan perbandingan terhadap batas kemandirian secara kuantitatif, tetapi dibatasi pada penilaian perkembangan dan prospek kemandirian kotabaru tersebut secara kualitatif.

2.5 Prinsip-prinsip Dasar Penataan Ruang Pengembangan Kotabaru

Pengembangan kotabaru ini menjadi suatu cara pemecahan masalah perkotaan dan pengembangan wilayah maka dasar-dasar kebijaksanaan pengembangan perkotaan perlu menjadi dasar di dalam perencanaan kotabaru tersebut. Salah satu dari kebijaksanaan umum pengembangan perkotaan ini adalah bahwa pengembangan kota mengacu kepada Rencana Umum Tata Ruang. Hal ini esensial karena pentaan ruang

pada hakikatnya merupakan suatu dasar di dalam memanfaatkan ruang serta mengendalikan ruang.

Pengembangan kotabaru pada dasarnya akan dapat merupakan salah satu alternatif di dalam usaha memecahkan masalah perkotaan di Indonesia. Oleh karena itu, pengembangan kotabaru akan merupakan salah satu eksponen dalam kebijaksanaan pembangunan perkotaan.

Apabila kotabaru ini benar-benar akan dipakai sebagai salah satu upaya untuk memecahkan masalah perkotaan itu maka dengan sendirinya pula pengembangan kotabaru perlu dilandaskan kepada tujuan pembangunan kota sebagaimana yang diharapkan di dalam GBHN tentang kebijaksanaan umum pembangunan perkotaan, yaitu sebagai berikut :

> *Pembangunan perkotaan ditingkatkan dan diselenggarakan secara berencana dan terpadu dengan memperhatikan rencana umum tata ruang, dalam wawasan sistem perkotaan serta internal kota dengan memperhatikan pertimbangan tentang kependudukan, lingkungan kerja serta kegiatan ekonomi dan kegiatan sosial lainnya agar terwujud pengelolaan perkotaan yang efisien dan tercipta lingkungan yang sehat, aman dan nyaman.*

Kebijakan pembangunan perkotaan ini salah satunya menekankan bahwa pembangunan kota mengacu kepada rencana umum tata ruang. Hal ini esensial karena penataan ruang pada hakikatnya merupakan suatu dasar di dalam memanfaatkan ruang dan mengendalikan pemanfaatan ruang.

Pengembangan kotabaru dengan sendirinya juga harus didasarkan kepada esensi karena penataan ruang kotabaru akan merupakan upaya untuk mewujudkan tata ruang yang terencana, dengan memperhatikan keadaan lingkungan alam, lingkungan binaan, lingkungan masyarakat, interaksi antar lingkungan, tahapan dan pengelolaan pembangunan, dan pembinaan kemampuan kelembagaan serta sumber daya manusia yang ada dan tersedia, berdasarkan kesatuan wilayah.

Pengembangan kotabaru telah mengalami perkembangan sejalan dengan perkembangan tuntutan, motivasi dan dinamika pembangunan perkotaan. Keuntungan dan biaya yang berkaitan dengan suatu kotabaru tertentu akan bergantung pada sebagimana kotabaru itu dibangun, dimana kotabaru itu dibangun dan kepada siapa yang akan menghuni serta apa yang akan dibangun dalam kotabaru itu.

Kepentingan pengembangan kotabaru yang berkembang pada dekade terakhir ini dapat berupa suatu kotabaru yang memiliki kepentingan untuk menempatkan pekerjaan perusahaan itu, seperti pertambahan, industri, pengolahan kehutanan, instalasi militer,

instalasi percobaan, penelitian dan pembangunan, pengolahan sumber energi; dapat berupa suatu kotabaru yang menyediakan perumahan bagi penduduk golongan menengah ke atas atau golongan berpendapatan tinggi saja dengan menyediakan fasilitasnya secara khusus untuk memenuhi kebutuhannya yang eksklusif, dapat pula berupa kotabaru umum yang menempatkan penduduk dari berbagai lapisan masyarakat sebagai suatu kota umum atau sebagai suatu pusat administrasi pemerintahan daerah (kecamatan atau kabupaten atau kota).

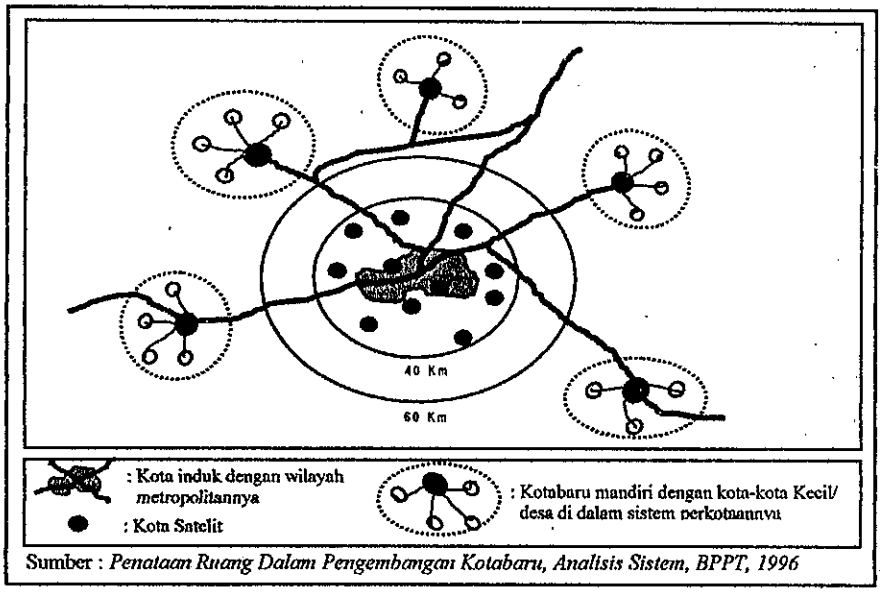
Berdasarkan arah, sasaran dan kebijaksanaan pembangunan perkotaan ini maka penataan ruang pengembangan kotabaru di Indonesia seyogianya mengacu kepada prinsip-prinsip dasar berikut ini.

2.5.1 Lingkup Pengembangan Wilayah

1. Pengembangan kotabaru yang didasarkan kepada suatu sistem perkotaan. Sistem perkotaan ini pada dasarnya telah menjadi pertimbangan di dalam RTRW (suatu wilayah metropolitan dari suatu kota besar atau suatu wilayah daerah kabupaten). Pengembangan kotabaru yang didasarkan kepada pembangunan sistem perkotaan ini dimaksudkan untuk memantapkan fungsi kota dan keterkaitannya secara fungsional serta spasial agar dapat berfungsi optimal dalam penyediaan pelayanan sosial dan ekonomi dalam kota serta untuk wilayah sekitarnya dalam jenjang cakupan nasional, regional, lokal atau suatu kegiatan strategis dalam mengembangkan suatu wilayah baru. Suatu kotabaru yang fungsi utamanya perumahan untuk memenuhi kebutuhan perumahan bagi suatu kota lokasinya di dalam wilayah kota, di wilayah pinggiran bagian dalam atau luar atau pada lingkar wilayah yang tidak lebih dari 40 kilometer dari suatu kota induk. Kotabaru yang dikembangkan akan merupakan suatu kota satelit dari suatu kota induk. Untuk kotabaru mandiri yang mempunyai fungsi ekonomi tertentu (industri, pertambahan, kehutanan, perkebunan, pengolahan energi) atau fungsi khusus, seperti instalasi penelitian dan pembangunan, instalasi percobaan, instalasi militer, dan kampus perguruan tinggi lokasinya pada lingkar wilayah yang jaraknya lebih dari 40 kilometer dari kota lainnya.
2. Pengembangan kotabaru berdasarkan suatu pembangunan kota berlanjut, yaitu pengembangan kotabaru didasarkan kepada penyeimbangan lingkungan alam. Hal ini didasarkan pada pertimbangan mengenai wilayah lindung dan wilayah yang

dapat dibudidayakan sebagai suatu kawasan permukiman kota. Berdasarkan pertimbangan ini, pengembangan kotabaru pada lingkup wilayah harus mendasarkan kepada kelayakannya pada wilayah yang bukan kawasan lindung. Kawasan lindung ini termasuk semua kawasan yang ditetapkan dengan fungsi utama melindungi kelestarian lingkungan hidup yang mencakup sumber daya alam, sumber daya binaan dan unsur-unsur bernilai sejarah serta budaya bangsa guna kepentingan pembangunan berkelanjutan.

3. Pengembangan kotabaru perlu memperhatikan dan mempertimbangkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) daerah yang bersangkutan serta pemanfaatan penggunaan lahan yang efisien dan terkendali oleh pemerintah. Penetapan wilayah perencanaan kotabaru secara fungsional perlu disesuaikan dengan penetapan suatu fungsi wilayah sebagaimana yang digariskan di dalam rencana tata ruang wilayah (wilayah metropolitan dari suatu kota besar atau suatu wilayah daerah kabupaten), yaitu yang terwujud di dalam peruntukan lahan wilayah.
4. Meningkatkan sumber daya manusia, yaitu bahwa dalam pengembangan kotabaru, khususnya kotabaru mandiri maka pengembangan kotabaru harus merupakan suatu usaha untuk dapat meningkatkan kemanfaatan sumber daya manusia yang berada di sekitarnya serta dapat meningkatkan nilai ekonomis kota dan wilayah sekitarnya dari segi pembangunan lapangan kerja dan kegiatan usaha.



Sumber : *Penataan Ruang Dalam Pengembangan Kotabaru, Analisis Sistem, BPPT, 1996*

GAMBAR II.4
PERKEMBANGAN KOTABARU DALAM SISTEM PERKOTAAN

2.5.2 Lingkup Internal Kotabaru

Pembangunan suatu kotabaru pada hakikatnya merupakan suatu pembangunan permukiman berskala besar. Berdasarkan hakikat itu maka pengembangan kotabaru di Indonesia akan mengacu kepada dasar-dasar kebijaksanaan pembangunan permukiman yang secara eksplisit telah diarahkan di dalam kebijaksanaan pembangunan perumahan dan permukiman.

Dari pengertian tentang perumahan dan permukiman serta dari arah, sasaran dan kebijaksanaan pembangunan di atas dapat dijabarkan "prinsip dasar pembangunan perumahan dan permukiman", yaitu pembangunan perumahan dan permukiman perlu didasarkan kepada prinsip sebagai berikut.

1. Bahwa kotabaru merupakan suatu permukiman, yaitu suatu lingkungan tempat perikehidupan dan penghidupan. Kotabaru sebagai permukiman merupakan bagian dari suatu lingkungan hidup yang berada di luar kawasan lindung, baik yang berupa kawasan perkotaan maupun perdesaan. Kotabaru berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal dan tempat kegiatan usaha serta kerja yang mendukung kehidupan penghidupan yang juga bertujuan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan tempat tinggal yang secara kuantitas dan kualitas memadai.
2. Tatanan kotabaru memungkinkan untuk dapat meningkatkan kualitas kehidupan keluarga dan masyarakat serta menciptakan suasana kerukunan hidup keluarga dan kesetiakawanan sosial masyarakat. Suatu kotabaru sebagai suatu permukiman yang utuh bukanlah untuk suatu kelompok masyarakat dari golongan tertentu saja, tetapi untuk segala golongan. Di Indonesia dimana keragaman kelompok masyarakat dari segi sosial-ekonomi dan sosial-budaya masih menjadi ciri kehidupan lingkungan, khususnya di perkotaan. Di dalam pola masyarakat yang masih berbaur antara berbagai golongan sosial-ekonomi maka untuk mencapai tujuan dan kebijaksanaan ini, suatu pola pembauran antara berbagai golongan masyarakat perlu diterapkan di dalam pembangunan perumahan dalam permukiman suatu kotabaru. Konsepsi hunian berimbang untuk perumahan golongan pendapatan tinggi, menengah dan golongan pendapatan rendah seyogianya tidaklah merupakan suatu pola yang satu sama lain terpisah dalam lokasi yang berjauhan sehingga tidak menimbulkan terbentuknya "kelompok tersendiri" (*exclusive enclave*) yang sifatnya eksklusif dan terpisah dari lingkungan lainnya yang lebih besar. Penerapan "konsepsi hunian

berimbang" ini akan merupakan perwujudan dari suatu kenyataan bahwa tuntutan kebutuhan akan perumahan dari kelompok masyarakat berpendapatan rendah merupakan proporsi yang besar. Di dalam pembangunan perumahan dan permukiman secara kuantitas dan kualitas pemenuhan kebutuhan ini perlu dikembangkan secara memadai.

Pembangunan suatu kotabaru berlandaskan kepada renana tata ruang dan keterkaitan serta keterpaduannya dengan lingkungan sosial di sekitarnya. Oleh karena itu, untuk mencapai peran yang berfungsi secara optimal, pengembangan kotabaru didasarkan kepada RTRW kabupaten atau kotamadya daerah tingkat II yang secara sistematis telah mempertimbangkan mengenai peruntukan berbagai komponen aktivitas perkotaan. Mengembangkan suatu lingkungan kotabaru yang berdasarkan suatu rencana tata ruang. Rencana tata ruang ini meliputi RTRW kota yang menggambarkan secara struktural pola tata ruang kota dan peruntukan sesuai dengan fungsi kotabaru yang akan dikembangkan. RTRW kota ini dirinci dalam beberapa RTRW kawasan fungsional dari bagian-bagian wilayah dan rencana fungsional di dalamnya yang sesuai fungsi utama kotabaru yang akan dikembangkan. Selanjutnya RTRW kawasan fungsional ini dirinci lagi menjadi "Rencana Teknik Ruang Kota"-nya yang berupa rencana tapak (*site plan*) yang mengandung gambaran tentang tata bangunan, tata jaringan, tata lanskap dan penyelesaian permukaan lahan yang dibangun. Sebagai arahan pelaksanaan fisik rencana teknik ruang kota ini masing-masing unsurnya dijabarkan menjadi rancang kota (*urban design*), rancang arsitektur, rancang rekayasa dan tata lingkungan.

3. Pengembangan suatu kotabaru yang berkualitas didasarkan kepada suatu pembangunan yang berkelanjutan, yaitu sebagai lingkungan tempat hidup yang dikembangkan di luar kawasan lindung. Oleh karena itu, di dalam mengembangkan kawasan permukiman perlu mempertimbangkan aspek pengelolaan kawasan lindung. Dengan demikian, keberadaan permukiman kotabaru itu dapat amat dari bencana alam dan selanjutnya juga akan tidak menimbulkan gangguan terhadap keseimbangan ekosistem, khususnya wilayah konservasi tangkapan air, bantaran sungai dan wilayah rawan bencana alam dan wilayah produktif pertanian. Hal ini juga akan memberikan kenyamanan dalam kesatuan dengan lingkungan alami.

4. Permukiman kotabaru dikembangkan dengan dilengkapi prasarana dan sarana yang memadai sehingga merupakan suatu lingkungan yang seutuhnya. Kemandirian suatu kawasan permukiman, yaitu yang secara mandiri dapat melayani berbagai kebutuhannya dan dapat merupakan tempat dimana masyarakat dapat bekerja dapat diciptakan dengan mengembangkan kelengkapan prasarana, sarana serta tempat bekerja di tempat yang sama. Untuk itu, fasilitas sosial dan fasilitas umum serta kemungkinan pengembangan kegiatan usaha dan kerja akan merupakan hal yang sangat esensial di dalam pembangunan kawasan permukiman, khususnya permukiman baru. Kelengkapan komponen permukiman ini meliputi unsur sarana tempat tinggal dari berbagai golongan; sarana pelayanan sosial dan pelayanan umum; prasarana lingkungan, seperti jalan, utilitas umum (air bersih, sanitasi lingkungan, drainase, jalur pemeliharaan, listrik, telepon, sarana penunjang pelayanan perangkutan seperti terminal dan pemberhentian angkutan umum).
5. Membentuk suatu lingkungan kotabaru dengan pola rancang kota yang dapat memberikan kenyamanan, kesehatan, keamanan dan keserasian lingkungan sosial ataupun fisik bagi penduduknya. Sebagaimana dikemukakan, kotabaru yang dikembangkan akan mengakomodasikan berbagai unsur perkotaan yang tipikal kota Indonesia.

2.6 Karakteristik Pola Perjalanan *Commuter*

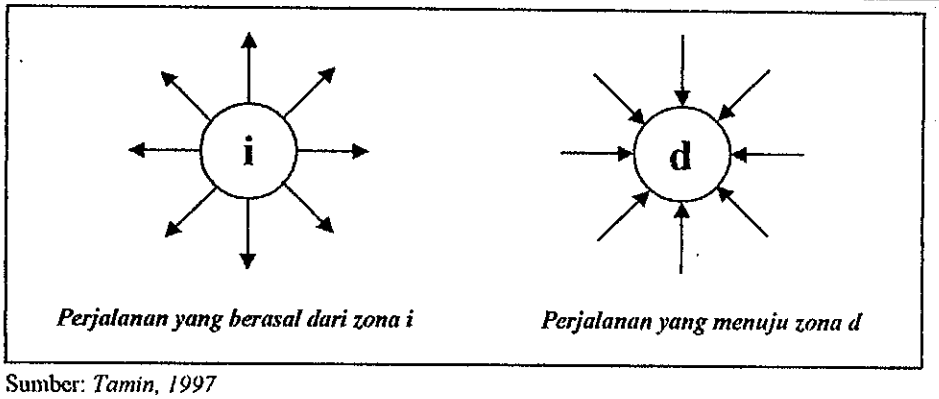
Pola perjalanan yang terjadi antara dua kawasan atau dua kota diakibatkan oleh adanya bangkitan dan tarikan perjalanan. Bangkitan perjalanan/pergerakan adalah banyaknya perjalanan yang ditimbulkan oleh suatu zona atau daerah per satuan waktu. Jumlah perjalanan bergantung pada kegiatankota karena penyebab perjalanan adalah adanya kebutuhan manusia untuk melakukan kegiatan berhubungan dan mengangkut barang kebutuhannya (Warpani, 1990).

Tujuan dasar tahap bangkitan pergerakan adalah menghasilkan model hubungan yang mengaitkan tata guna lahan dengan jumlah pergerakan yang menuju ke suatu zona atau jumlah pergerakan yang meninggalkan suatu zona. Zona asal dan tujuan pergerakan biasanya juga menggunakan istilah *trip end.*

Bangkitan lalu lintas ini berhubungan dengan penentuan jumlah perjalanan keseluruhan yang dibangkitkan oleh sebuah zona. Bangkitan lalu lintas ini terdiri dari:

a. Lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi atau produksi perjalanan *(Trip Production)*
b. Lalu lintas yang menuju ke suatu lokasi atau tarikan perjalanan *(Trip Attraction)*

Hal ini sesuai dengan pernyataan Meyer dan Miller yang menyatakan bahwa bangkitan perjalanan pada intinya terbagi menjadi dua yaitu produksi perjalanan dan tarikan perjalanan. (Meyer dan Miller, 1984:246) Bangkitan dan tarikan perjalanan secara diagramatis dapat dilihat pada Gambar II.5



Sumber: *Tamin, 1997*

GAMBAR II.5
BANGKITAN DAN TARIKAN PERJALANAN

Model ini sangat dibutuhkan apabila efek tata guna lahan dan pemilikan pergerakan terhadap besarnya bangkitan dan tarikan pergerakan berubah sebagai fungsi waktu. Tahapan bangkitan pergerakan ini meramalkan jumlah pergerakan yang akan dilakukan oleh seseorang pada setiap zona asal dengan menggunakan data rinci mengenai tingkat bangkitan pergerakan, atribut sosial ekonomi, serta tata guna lahan.

Dalam melakukan kegiatannya seseorang tidak akan terlepas melakukan perjalanan. Menurut Tamin, perjalanan dapat dibedakan menjadi tiga macam, yaitu:

a. Berdasarkan Tujuan Pergerakan

Pada prakteknya, sering dijumpai bahwa model pergerakan yang lebih baik dapat diperoleh dengan emmodel secara terpisah pergerakan yang mempunyai tujuan berbeda. Dalam kasus pergerakan berbasis rumah tangga, lima kategori tujuan pergerakan yang sering digunakan adalah:

- Pergerakan ke tempat kerja
- Pergerakan dengan tujuan pendidikan (sekolah)
- Pergerakan ke tempat belanja
- Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi
- Lain-lain

b. Berdasarkan Waktu

Pegerakan biasanya dikelompokkan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan pada jam tidak sibuk. Proporsi pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan pergerakan sangat fluktuatif atau bervariasi sepanjang hari.

c. Berdasarkan Jenis Orang

Hal ini merupakan salah satu jenis pengelompokan yang penting karena perilaku pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh atribut sosio-ekonomi. Atribut yang dimaksud adalah:

- Tingkat pendapatan: biasanya terdapat tiga tingkatan pendapatan yang berbeda di Indonesia, yaitu tinggi, menengah, dan rendah ;
- Tingkat pemilikan: biasanya terdapat empat tingkat, yaitu 0, 1, 2, atau lebih dari dua (+2) kendaraan per rumah tangga;
- Ukuran dan struktur rumah tangga.

Terdapat sepuluh faktor yang menjadi peubah penentu bangkitan lalu lintas (Martin, B, dalam Warpani, 1990:111) dan semuanya sangat mempengaruhi volume lalu lintas serta penggunaan sarana perangkutan yang tersedia. Kesepuluh peubah itu adalah:

a. Maksud Perjalanan

Maksud perjalanan merupakan ciri khas sosial perjalanan. Sekelompok orang yang melakukan perjalanan bersama-sama (misalnya dalam satu orang yang melakukan perjalanan bersamaan) bisa jadi mempunyai satu tujuan yang sama, tetapi maksud mereka mungkin berbeda, misalnya hendak bekerja, berbelanja,atau berwisata.

b. Penghasilan Keluarga

Penghasilan merupakan ciri khas lain yang terkait dengan perjalanan seseorang. Peubah ini kuntinyu walaupun terdapat beberapa golongan penghasilan. Penghasilan berkaitan erat sekali dengan pemilikan kendaraan.

c. Pemilikan Kendaraan

Ciri khas sosial yang ketiga ini pun merupakan peubah kontinyu. Pemilikan kendaraan umumnya erat sekali kaitannya dengan kerapatan penduduk, penghasailan keluarga, dan jarak dari pusat kegiatan kota.

d. Guna Lahan di Tempat Asal

Faktor ini merupakan ciri khas pertama dari serangkaian ciri khas fisik, karena guna lahan di tempat asal tidak sama, maka peubah ini tidak kontinyu, walaupun kerapatan penggunaan lahan bersifat kontinyu. Mempelajari tata guna lahan adalah cara untuk mempelajari lalu lintas sebagai akibat adanya kegiatan, selama hal tersebut terukur, konstan, dan dapat diramalkan.

e. Jarak dari Pusat Kegiatan Kota

Faktor jarak ini merupakan peubah kontinyu yang berlaku bagi lalu lintas orang maupun kendaraan. Faktor ini juga berkaitan erat dengan kerapatan penduduk dan pemilikan kendaraan.

f. Jauh Perjalanan

Jauh perjalanan merupakan ciri khas alami yang lain. Peubah ini pun kontinyu dan bergantung pada macam sarana (moda) perjalanan. Faktor ini sangat perlu diperhatikan dalam mengatur peruntukan lahan dan cenderung meminimumkan jarak serta menekan biaya lalu lintas orang maupun kendaraan.

g. Moda Perjalanan

Moda perjalanan dapat dikatakan sisi lain dari maksud perjalanan yang sering pula digunakan untuk mengelompokkan macam perjalanan. Peubah ini tergolong ciri khas fisik, tidak kontinyu, dan merupakan fungsi dari peubah yang lain.

h. Penggunaan Kendaraan

Peubah ini merupakan fungsi tujuan perjalanan, penghasilan, pemilikan kendaraan, dan jarak ke pusat kegiatan kota. Penggunaan kendaraan dinyatakan dengan jumlah orang per kendaraan.

2.7 Karakteristik Penggunaan Fasilitas dan Pertimbangan Pendistribusiannya

Ada beberapa pengertian yang berkenaan dengan fasilitas. Menurut Djoko Sujarto, fasilitas dapat diartikan sebagai suatu aktivitas ataupun materi yang berfungsi melayani kebutuhan individu atau kelompok individu di dalam suatu lingkungan

kehidupan. Sekalipun aktivitas atau materi tersebut satu sama lain mempunyai kaitan, namun secara sistematis dapat dibagi ke dalam dua kelompok besar yaitu Fasilitas Sosial dan Fasilitas Fisik. Fasilitas sosial dapat diartikan sebagai aktivitas atau materi yang dapat melayani kebutuhan masyarakat akan kebutuhan yang bersifat memberi kepuasan sosial, mental dan spiritual; diantaranya adalah fasilitas pendidikan, fasilitas peribadatan, fasilitas kesehatan, fasilitas kemasyarakatan, fasilitas rekreasi dan olahraga dan tempat pemakaman. Fasilitas fisik adalah aktivitas atau materi yang dapat melayani kebutuhan masyarakat akan kebutuhan fisik, yaitu termasuk utilitas umum seperti: air minum, sanitasi lingkungan, sistim drainase, gas, listrik; fasilitas terminal jalan raya dan terminal, dan fasilitas rumah (Sujarto, 1989:170,171).

Fasilitas Sosial dan Infrastrutur Kota, dijelaskan pengertian lain tentang fasilitas. Fasilitas sosial dan infrastruktur kota secara bersama sering disebut sebagai *fasilitas umum (urban public facilities)*. Fasilitas sosial meliputi fasilitas kesehatan dan pendidikan, fasilitas peribadatan, kantor pos, kantor polisi, pemadam kebakaran dan sebagainya. Infrastruktur kota meliputi gas, air, listrik, telpon, sewerage dan drainase, pembuangan sampah dan jalan. Jadi yang dimaksud dengan fasilitas umum kota tersebut adalah komponen-komponen kota yang fungsi utamanya adalah penyediaan pelayanan yang sepenuhnya adalah tanggung jawab pemerintah atau bersama-sama dengan pihak swasta.

SK MenPU Nomor 20/KPTS/1986 tentang Pedoman Teknik Pembangunan Perumahan Sederhana Tidak Bersusun dan PerMendagri Nomor 1/1987 tentang Penyerahan Prasarana Lingkungan, Utilitas Umum, dan Fasilitas Sosial Perumahan kepada Pemerintah Daerah, keduanya memberikan pengertian yang pada dasamya tidak jauh berbeda dengan kedua pengertian sebelumnya. Kedua keputusan menteri ini menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan prasarana lingkungan adaiah kelengkapan lingkungan yang meliputi antara lain: jalan, saluran pembuangan air limbah, dan saluran pembuangan air hujan. Utilitas umum adalah bangunan-bangunan yang dibutuhkan dalam sistem pelayanan lingkungan yang diselenggarakan oleh instansi pemerintah dan terdiri dari antara lain: janngan air bersih, listrik, gas, telpon, terminal angkutan umum, kebersihan, pemadam kebakaran. Sedangkan fasilitas sosial adalah fasilitas yang dibutuhkan masyarakat dalam lingkungan permukunan yang meliputi antara lain: pendidikan, kesehatan, perbelanjaan dan niaga, pemerintahan dan pelayanan umum,

peribadatan, rekreasi dan kebudayaan, olah raga dan lapangan terbuka, serta pemakaman umum.

Sebagai catatan, yang menjadi bahan kajian di sini dibatasi ke dalam fasilitas sosial saja. Pertimbangannya adalah fasilitas lainnya (prasarana lingkungan dan utilitas umum) dianggap telah dapat memenuhi kebutuhan penduduk di BSD secara merata. Hal ini telah dibuktikan dari survey lapangan ke fasilitas-fasilitas tersebut juga. Pertimbangan lainnya yaitu fasilitas sosial dalam pengadaannya sering menimbulkan masalah-masalah yang menarik untuk dikaji.

Di dalam proses penenfuan dan pendistribusian pusat-pusat pelayanan, maka faktor pengembangan dari pusat-pusat tersebut akan merupakan dasar pertimbangan yang 'penting. Djoko Sujarto (1989:178,179) mengemukakan setidaknya ada dua faktor yang sangat berpengaruh di dalam penentuan dan pendistribusian pusat pelayanan yaitu faktor manusia; yang akan mempergunakan pusat-pusat pelayanan tersebut dan faktor lingkungan di mana manusia tersebut melaksanakan kegiatan kehidupannya.

a. Faktor manusia temtama menyangkut pertimbangan-pertimbangan mengenai jumlah penduduk yang akan mempergunakan pelayanan tersebut, kepadatan penduduk, perkembangan penduduk, status sosial ekonomi masyarakat, nilai-nilai, potensi masyarakat dan pola kebudayaan.
b. Faktor lingkungan terutama akan menyangkut pertimbangan mengenai skala lingkungan dalam arti fungsi dan peranan sosial ekonominya, jaringan pergerakan, letak geografis lingkungan sifat keterpusatan lingkungan.

Pada dasamya kedua faktor pertimbangan dalam penentuan dan pendistribusian pusat-pusat pelayanan (fasilitas) di atas, diakomodasikan dalam bentuk standar perencanaan fasilitas. Sekalipun namanya standar yaitu suatu norma-norma tertentu, namun di dalam usaha pemakaiannya, maka standar harus disesuaikan dengan kondisi dan situasi setempat yang tidak sama di bagian suatu daerah. Namun demikian biasanya ada standar-standar umum yang secara ilmiah mendalam secara empins.

Pada hakekatnya suatu standar untuk perencanaan pusat pelayanan sosial akan menyangkut aspek-aspek sebagai berikut:

1. Sistim penentuan satuan (unit) sosial yang dipakai dalam perencanaan lingkungan tertentu.

2. Jarak capai maksimum yang dipakai untuk setiap unit sosial sesuai dengan daya capai maksimum yang dapat ditempuh oleh setiap konsumen. Hal ini berkaitan dengan jangkanan pelayanan suatu fasilitas dan kemudahan pencapaian ke fasilitas dalam unit sosial tersebut.
3. Luas ruangan untuk suatu jumlah penduduk atau jumlah KK (Kepala Keluarga) untuk suatu daerah perencanaan yang akan diterapkan sebagai unit jumlah penduduk yang paling optimum.
4. Macam-macam komponen yang akan mengisi setiap tingkatan pusat pelayanan sosial tertentu sesuai dengan kebutuhan yang perlu ada pada setiap macam pusat. Hal ini berkaitan dengan kelengkapan dan ketersediaan fasilitas secara kuantitas maupun kualitas.

2.8 Sintesis Teori

Studi kepustakaan yang akan dikemukakan diatas di maksudkan untuk dapat mengungkapkan hakekat dan perwatakan umum dari kotabaru yang dikenal sampai saat ini. Pengungkapkan hakekat dan perwatakan umum tersebut ditelusuri melalui tinjauan tentang perkembangan kota, pengertian kotabaru, proses perkembangannya dalam sistem perkotaan sampai dengan prinsip dasar pengembangan kotabaru.

Definisi Kotabaru :

1. Kotabaru adalah kota yang direncanakan, dibangun dan dikembangkan pada saat suatu atau beberapa kota lainnya yang direncanakan dan dibangun sebelumnya telah tumbuh dan berkembang.
2. Kota lengkap yang ditentukan, direncanakan, dibangun dan dikembangkan pada suatu wilayah di mana belum terdapat konsentrasi penduduk.
3. Kota lengkap yang direncanakan dan dibangun dalam rangka meningkatkan kemampuan dan fungsi pemukiman atau kota kecil yang telah ada di sekitar kota induk untuk membantu pengembangan wilayah sekitar kota induk atau mengurangi beban kota induk.
4. 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.

5. Kotabaru juga dapat berupa suatu lingkungan permukiman berskala besar yang direncanakan dan dibangun untuk mengatasi masalah kekurangan perumahan di suatu kota besar. Secara fungsional kotabaru demikian masih banyak bergantung pada peran dan fungsi kota induknya, dari segi jarak lokasinya berdekatan dengan kota induknya. Kotabaru ini dikatakan juga sebagai kota satelit dari kota induk tersebut.

Kotabaru Mandiri :

Sumbangan pemikiran yang besar dari Howard terhadap kotabaru ini adalah konsep dasar bahwa bagian-bagian kota merupakan suatu organik yang berkaitan satu sama lain dan memiliki suatu keterbatasan fungsional terhadap pertumbuhan dari setiap unsur dalam kaitannya dengan pertkembangan kota secara komprehensif. Empat prinsip yang menjadi dasar di dalam konsep kotabaru dari Ebenezer Howard ini yaitu :

1. Pembatasan jumlah penduduk dan luas wilayah kota.
2. Penumbuhan kota dalam kolonisasi baru.
3. Keragaman dan kesepadanan kesempatan ekonomi dan kesejahteraan sosial.
4. Pengendalian lahan untuk kepentingan umum

Kotabaru Mandiri, yaitu suatu kotabaru yang secara fungsioal berdiri sendiri dan secara fisik tidak terkait kepada kota lain. Kotabaru mandiri memenuhi kebutuhannya sendiri dan berkembang atas kemampuan sendiri. Pembangunan suatu kota mandiri umumnya dikaitkan dengan suatu upaya pembangunan wilayah yang dibangun dari suatu kota kecil atau desa yang telah ada atau dibangun pada suatu wilayah yang sama sekali baru.

Batasan Kemandirian Kotabaru :

Kemandiriaan kotabaru merupakan salah satu prinsip dasar Ebenezer Howard, kotabaru mandiri dapat dipandang dari berbagai segi dan setiap segi atau cara pandang memiliki kriteria kemandiriannya masing-masing. Perloff dan Sanberg menyebutkan ada tiga kriteria yang dapat dijadikan tolak ukur yaitu:

1. Jumlah penglaju ulak-alik yang minimal.
2. Tingkat lapangan kerja yang memenuhi kebutuhan lapangan kerja bagi penduduknya.
3. Keragaman lapangan kerja yang ada di kota tersebut.

Idealisme kotabaru yang di jadikan kriteria kemandirian kotabaru menurut M.Danisworo:

1. Desentralisasi dan revitalisasi urbanisme
2. Konteks pengembangan regional, yang berarti pengembangan kotabaru merupakan kordinasi sistem permukiman yang terpadu dan bukan pengembangan individual yang terisolasi
3. Memiliki kemandirian, baik dalam lapangan kerja, infrastruktur, sosial, ekonomi, transportasi dan sebagainya.
4. Adanya keseimbangan sosial:
   - Jumlah lapangan kerja yang menunjang jumlah penduduk
   - Struktur lapangan kerja tidak tergantung pada satu jenis industri
   - Keseimbangan kelas sosial.

Penataan Ruang Kotabaru

Dilihat dari fungsi dan statusnya, kotabaru dapat berupa kota penunjang dan kota mandiri. Yang dimaksud dengan kota mandiri adalah kota yang secara ekonomis maupun fisik telah memiliki kemandirian dan mampu berkembang dan biasanya terletak pada kawasan yang strategis perkembangannya, untuk mencapai-nya, dalam wawasan tata ruang pengembangan kotabaru perlu didasarkan kepada dua pertimbangan. *Pertama*, dalam lingkup eksternal perwilayahan yaitu mengembangkan kotabaru dalam kerangka pembangunan sistem perkotaan yang secara hierarkis dapat menjadi pusat-pusat pembangunan wilayah. Upaya ini didasarkan kepada Rencana Tata Ruang Wilayah yang telah disepakati dan dengan memperhatikan berbagai kendala lingkungan sebagai acuan pembangunan wilayah kabupaten atau kota yang bersangkutan.

Kedua, dalam lingkup internal kotabaru, yaitu pengembangan kotabaru dalam tatanan ruang diarahkan kepada upaya membentuk suatu lingkungan permukiman seutuhnya dalam arti sebagai lingkungan yang merupakan bagian dari suatu kota untuk kotabaru penunjang dan sebagai kotabaru seutuhnya yang dapat memenuhi kebutuhan serta berkembang dengan potensi yang dimiliki bagi kotabaru mandiri.

Pengembangan kotabaru perlu memperhatikan dan mempertimbangkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) daerah yang bersangkutan serta pemanfaatan penggunaan lahan yang efisien dan terkendali oleh pemerintah. Penetapan wilayah perencanaan

kotabaru secara fungsional perlu disesuaikan dengan penetapan suatu fungsi wilayah sebagaimana yang digariskan di dalam rencana tata ruang wilayah (wilayah metropolitan dari suatu kota besar atau suatu wilayah daerah kabupaten), yaitu yang terwujud di dalam peruntukan lahan wilayah.

Pengembangan kotabaru mandiri yang didasarkan kepada pembangunan sistem perkotaan ini dimaksudkan untuk memantapkan fungsi kota dan keterkaitannya secara fungsional serta spasial agar dapat berfungsi optimal dalam penyediaan pelayanan sosial dan ekonomi dalam kota serta untuk wilayah sekitarnya.

TABEL II.3
RINGKASAN KATEGORISASI KOTABARU

Sifat Kota	Jenis Kotabaru	Fungsi Kota	Dasar Pengembangan Kota	Letak Geografis
Mandiri	1. Kota Umum	Pusat Pemerintahan	▪ Dikembangkan pada lahan kososng ▪ Dikembangkan dari kota yang telah ada	Pada wilayah baru berjarak 60 km dari kota besar atau menengah
	2. Kota perusahaan	▪ Kota Industri ▪ Kota Tambak ▪ Kota Usaha Hutan	▪ Dikembangkan pada lahan kosong ▪ Dikembangkan pada lahan permukiman kota yang berdekatan dengan kegiatan usaha yang akan dikembangkan ▪ Terpisah oleh wilayah bukan kota	▪ Pada wilayah lahan kosong atau pada permukiman atau kota kecil yang telah tumbuh dan berkembang ▪ Pada umumnya berjarak 60 km dari kotabesar
	3. Kota Khusus	▪ Instalasi Militer ▪ Instalasi Ketenagaan ▪ Pusat pemilihan dan percontohan ▪ Rekreasi, permukiman khusus	▪ Dikembangkan pada wilayah kosong ▪ Dikembangkan dari lahan permukiman atau kota kecil yang telah ada	▪ Pada wilayah kota kecil yang telah ada ▪ Berjarak >60 km dari kota besar atau kota menengah
Penunjang	1. Kota Satelit	▪ Perusahaan / Permukiman lengkap ▪ Permukiman Khusus	Dikembangkan pada lahan kosong min. 100 ha dipinggiran kota	▪ Wilayah pinggiran luar kota ▪ Berjarak 20 km dari kota induk ▪ Terpisah oleh suatu jalur hijau
	2. Kotabaru Metropolitan	Perumahan berskala besar yang lengkap tetapi kegiatan kerja sebagian besar penduduknya di kota induk	Peningkatan dan pengembangan permukiman atau kota kecil yang sudah ada disekitar wilayah metropolitan	

Sumber : *Hasil Ringkasan, 2005.*

TABEL II.4
VARIABEL PENGUKUR TINGKAT KEMANDIRIAN SUATU KOTABARU

No.	Kajian Teori	Keterangan/Variabel	Sumber
Kriteria Kemandirian Kotabaru			
1.	Kriteria Kemandirian Kotabaru	1. Minimnya jumlah *commuter*. 2. Lapangan kerja terpenuhi bagi penduduknya. 3. Keragaman lapangan kerja.	Perloff dan Sanberg
2.	Kriteria Kemandirian Kotabaru	1. Desentralisasi dan revitalisasi urbanisme 2. Pengembangan kotabaru yang terpadu dan bukan pengembangan individual yang terisolasi 3. Memiliki kemandirian : ▪ Lapangan kerja, ▪ Infrastruktur, sosial, ▪ Ekonomi, ▪ Transportasi. 4. Adanya keseimbangan sosial: ▪ Jumlah lapangan kerja menunjang jumlah penduduk ▪ Lapangan kerja yang ada beragam. ▪ Keseimbangan kelas sosial.	M. Danisworo
Karakteristik Pergerakan Commuter			
3.	Pola Perjalanan	Terdapat 3 variabel utama, yaitu: 1. Berdasarkan tujuan pergerakan ▪ Tempat kerja ▪ Pendidikan ▪ Belanja ▪ Lain-lain 2. Berdasarkan waktu 3. Berdasarkan jenis orang ▪ Tingkat pendapatan ▪ Kepemilikan kendaraan ▪ Struktur rumah tangga	Tamin, 1997
4.	Bangkitan Perjalanan	Terdapat 7 variabel: 1. Maksud perjalanan 2. Penghasilan keluarga 3. Pemilikan kendaraan 4. Jarak dari pusat kegiatan kota 5. Jauh perjalanan 6. Moda perjalanan 7. Penggunaan kendaraan	Warpani, 1990
Kebutuhan Pelayanan Fasilitas Kota			
5.	Fasilitas Umum	▪ Pendidikan (TK, SD, SLTP, SMU/SMK, PT) ▪ Kesehatan (Rumah Sakit, Puskesmas, Apotik, dll) ▪ Peribadatan (Masjid, Gereja, Lainnya) ▪ Pemerintah dan Pusat Budaya (Kantor Kel, Kec, dll) ▪ Pelayanan Umum (Kantor Pos, Telepon, Listrik, dll) ▪ Rekreasi dan Olahraga (Taman kota, Tenis, Stadion, dll)	SK MenPU Nomor 20/KPTS/1986 dan PerMendagri Nomor 1/1987
6.	Fasilitas Komersial dan Bisnis	Niaga dan Perbankan ▪ Pasar (Tradisional, Supermarket, eceran,dll) ▪ Mall ▪ Pertokoan (Ruko, Warung, dll) ▪ Perkantoran (Bank, Kantor Swasta, EH, dll) ▪ Hiburan (Bioskop, Hotel, Kafe, dll)	

Sumber: *Hasil Ringkasan, 2005*

BAB III
TINJAUAN PERKEMBANGAN PERKOTAAN DI JABODETABEK DAN KARAKTERISTIK PERKEMBANGAN KOTABARU BSD

3.1 Pengembangan Kotabaru di Indonesia

Pengembangan kotabaru memerlukan suatu volume pembangunan yang sangat besar menyangkut kebutuhan lahan, penyediaan prasarana dan sarana kota. Hal ini dengan sendirinya akan menuntut suatu biaya ekonomi yang besar pula. Pembangunan kota oleh pemerintah sebagaimana dilakukan pada masa lalu tidak mungkin lagi. Ketika peluang terbuka bagi sektor swasta untuk turut di dalam pembangunan pengadaan perumahan maka peranan sektor swasta ini semakin besar di dalam pengembangan kotabaru.

Dengan melihat kepada idealisme pembangunan suatu kotabaru sebagaimana diungkapkan, maka sebelum kita dapat melihat prospek kotabaru di masa datang di Indonesia perlu bertanya dahulu apakah sudah ada landasan prinsipil bersama di dalam merespons perkembangan kotabaru ini dari berbagai pihak. Konflik kepentingan publik dan kepentingan komersial tampaknya yang sekarang ada telah menyebabkan tidak sesuainya tujuan pembangunan kota sebagaimana diharapkan di dalam kebijaksanaan pembangunan perkotaan dengan pembangunan kota yang dilihat dari segi komersial. Dari pengalaman di negara-negara maju dan negara-negara sedang berkembang menunjukkan bahwa pengembangan kotabaru dalam banyak hal dapat menjadi alternatif untuk memecahkan masalah perkotaan. Sementara itu, di lain pihak dengan semakin meningkat kemampuan daya beli segolongan masyarakat, permukiman berskala besar dengan jenis perumahan eksklusif juga telah mendorong bisnis properti. Maka apabila kita akan memilih pengembangan kotabaru sebagai salah satu pemecahan masalah perkotaan dalam arti seutuhnya perlu ada kesamaan paradigma di dalam merespons pentingnya pengembangan kotabaru untuk upaya memecahkan masalah perkotaan itu.

Pada dekade terakhir ini kotabaru telah berkembang dengan sasaran dan tujuan yang berbeda dan dengan berbagai prinsip dan pendekatan perencanaan. Berbagai masalah dan keberhasilan telah dialami oleh kotabaru-kotabaru itu. Dari tinjauan tentang pengembangan kotabaru di Asia Selatan dan Tenggara menunjukkan bahwa

telah banyak pengembangan kotabaru secara keseluruhan yang tidak koheren dengan kebijaksanaan pembangunan perkotaan. Hal ini sering berakibat kepada suatu ketidaksesuaian (*mismatch*) antara kesempatan lapangan kerja dan pelayanan kebutuhan fasilitas sosial dengan perkembangan penduduk. Pada akhirnya, kotabaru ini masih tetap tergantung itu. Ulang-alik ke tempat bekerja dan ke tempat fasilitas pelayanan dari kotabaru ke kota induk sering menyebabkan tekanan pada perangkutan yang kenyataannya hampir selalu tertinggal dari perkembangan baru yang terjadi. Hal lain yang sangat penting bahwa sering kotabaru ini karena tujuannya lebih kepada suatu bisnis properti maka tidak mencapai tujuan sebagai suatu pembangunan kota yang ditujukan untuk meningkatkan perkembangan suatu wilayah. Bahkan untuk beberapa permukiman yang setara dengan kotabaru tidak dihuni secara efektif karena pemilik rumah hanya tinggal di kotabaru pada saat tertentu, sementara mereka masih menetap di kota induk.

Apabila kebijaksanaan pembangunan perkotaan sebagaimana yang diharapkan di dalam pembangunan akan diwujudkan melalui pembangunan yang terjadi saat ini pengembangan kotabaru di masa datang perlu dilandasi oleh prinsip-prinsip sebagai berikut.

1. Pemerintah daerah melalui berbagai perangkat, seperti peraturan perundangan, kebijaksanaan lahan, RTRW dan perizinan perlu mengendalikan dan mengawasi perkembangan permukiman yang telah tumbuh dan berkembang sampai saat ini dengan tetap memperhatikan penyederhanaan dalam prosedurnya. Dalam suasana deregulasi di berbagai bidang pembangunan maka penerapan berbagai perangkat pengaturan semata-mata untuk meluruskan jalannya pengembangan kotabaru ke arah pembangunan kota berlanjut dengan tetap tidak menghambat pengembangan kotabaru sebagai salah satu bentuk perwujudan pembangunan wilayah.
2. Pengendalian dan pengawasan ini dimaksudkan untuk menjaga agar tidak semakin meluasnya suatu perkembangan acak wilayah terbangun di wilayah sekitar kota besar (*urban sprawl*) yang dapat menyebabkan inefisiensi dalam pemanfaatan lahan, pemanfaatan sumber daya alam dan pelestarian lingkungan. Penerapan teknologi maju di dalam pengembangan kotabaru perlu pula disesuaikan dengan perkembangan wilayah sekitar sehingga keserasian sosial juga dapat tercapai dan tidak mempertajam kesenjangan sosial-ekonomi wilayah.

3. Mengingat pola sosial dan ekonomi masyarakat masih akan berkembang dalam proporsi sebagaimana sekarang ini maka integrasi sosial-ekonomi di dalam pembentukan permukiman baru sebagai upaya pemerataan pembangunan adalah esensial. Dalam hubungan ini, penerapan pola permukiman berimbang merupakan hal yang penting di dalam pembangunan permukiman baru.
4. Diperlukan adanya suatu sistem dan mekanisme pengelolaan kotabaru sehingga secara ekonomis dan secara sosial dapat memfungsikan peranan kotabaru.
5. Di dalam upaya pemerataan pembangunan wilayah maka pengembangan kotabaru yang mandiri dalam arti seutuhnya akan sangat esensial, yaitu pengembangan kotabaru di wilayah yang belum berkembang dengan cara meningkatkan fungsi kota-kota kecil yang telah ada atau permukiman transmigrasi.

Kemitraan sektor politik dan swasta yang menguntungkan untuk kedua belah pihak akan merupakan mekanisme yang penting di dalam pengembangan kotabaru.

3.2 Perkembangan Kotabaru di Wilayah Bodetabek

Sesuai dengan ruang lingkup wilayah pengamatan dalam studi ini yaitu kotabaru Bumi Serpong Damai Kabupaten Tangerang (wilayah Barat Kota Jakarta), maka gambaran umum yang disajikan di bawah ini akan diawali dengan menjelaskan perkembangan pembangunan perkotaan di Jabodetabek, perkembangan pembangunan kotabaru-kotabaru di Jabodetabek, dan kebijaksanaan tata ruang di wilayah Barat Bodetabek (Kab. Tangerang). Di samping itu pula gambaran umum Kotabaru BSD sebagai salah satu kotabaru di Kabupaten Tangerang yang merupakan wilayah studi.

Perkembangan kotabaru modern di Indonesia telah terjadi melalui suatu rangkaian generasi yang disadan atau tidak memiliki motivasi yang berbeda. Menurut perkembangannya kotabaru di Indonesia ini dapat dibagi dalam tiga generasi (Sujarto, 2002: 18)

1. Kotabaru Generasi Pertama, yaitu kotabaru yang dibangun pada masa kolonial yaitu sebelum Perang Dunia Kedua.
2. Kotabaru Generasi Kedua, dibangun dan dikembangkan pada masa awal kemerdekaan, yaitu antara dekade 1950-an sampai dengan dekade 1960-an.
3. Kotabaru Generasi Ketiga, yaitu kotabaru yang dibangun pada masa Repelita, khususnya sejak Repelita IV.

Kebijaksanaan Pembangunan Perumahan pada Repelita IV (1984-1989) merupakan tahapan pengembangan kawasan permukiman. Di dalam Kebijaksanaan Perumahan dan Permukiman pada Repelita IV salah satu aspek yang ditekankan adalah peran sektor swasta di dalam usaha pembangunan perumahan, yang penting pada masa Repelita IV ini adalah dikembangkannya pembangunan permukiman berskala besar atau Kotabaru. Usaha pembangunan permukiman berskala besar atau kotabaru ini tidak hanya ditekankan kepada usaha peningkatan pemenuhan kebutuhan perumahan bagi penduduk kota besar saja tetapi juga dikaitkan dengan usaha pengembangan wilayah sekitarnya agar dapat turut menikmati hasil pembangunan permukiman baru tersebut. Pada kebijaksanaan ini ditekankan pula bahwa pengembangan permukiman baru di suatu wilayah bukan hanya ditujukan kepada usaha menanggulangi kekurangan perumahan di kota-kota besar tetapi juga dikaitkan dengan usaha pengembangan pusat pertumbuhan baru.

Maka pada Repelita IV telah digariskan sebagai salah satu kebijaksanaan Pembangunan Perumahan dan Permukinan yaitu bahwa: pemerintah akan memprakarsai pembangunan yang terencana berupa kawasan permukiman baru dan di tempat-tempat tertentu juga merintis pembangunan kotaru yang berdikari. Pembangunan kotabaru ini terutama diperluan di daerah-daerah yang mengalami pertumbuhan pesat. (Bab 18, Perumahan dan Permukiman, Rencana Pembangunan Lima tahun Keempat 1984/1985-1988/1989).

Dalam kebijakan pengembangan wilayah Jabodetabek, usaha pemecahan masalah pesatnya pertumbuhan penduduk yang tidak diimbangi oleh kemampuan dalam penyediaan prasarana dan sarana, sosial, ekonomi dilakukan dengan mengarahkan perkembangan pusat pertumbuhan baru di Bodetabek untuk menjadi alternatif pusat permukiman baru serta mengurangi tekanan penduduk di Kota Jakarta.

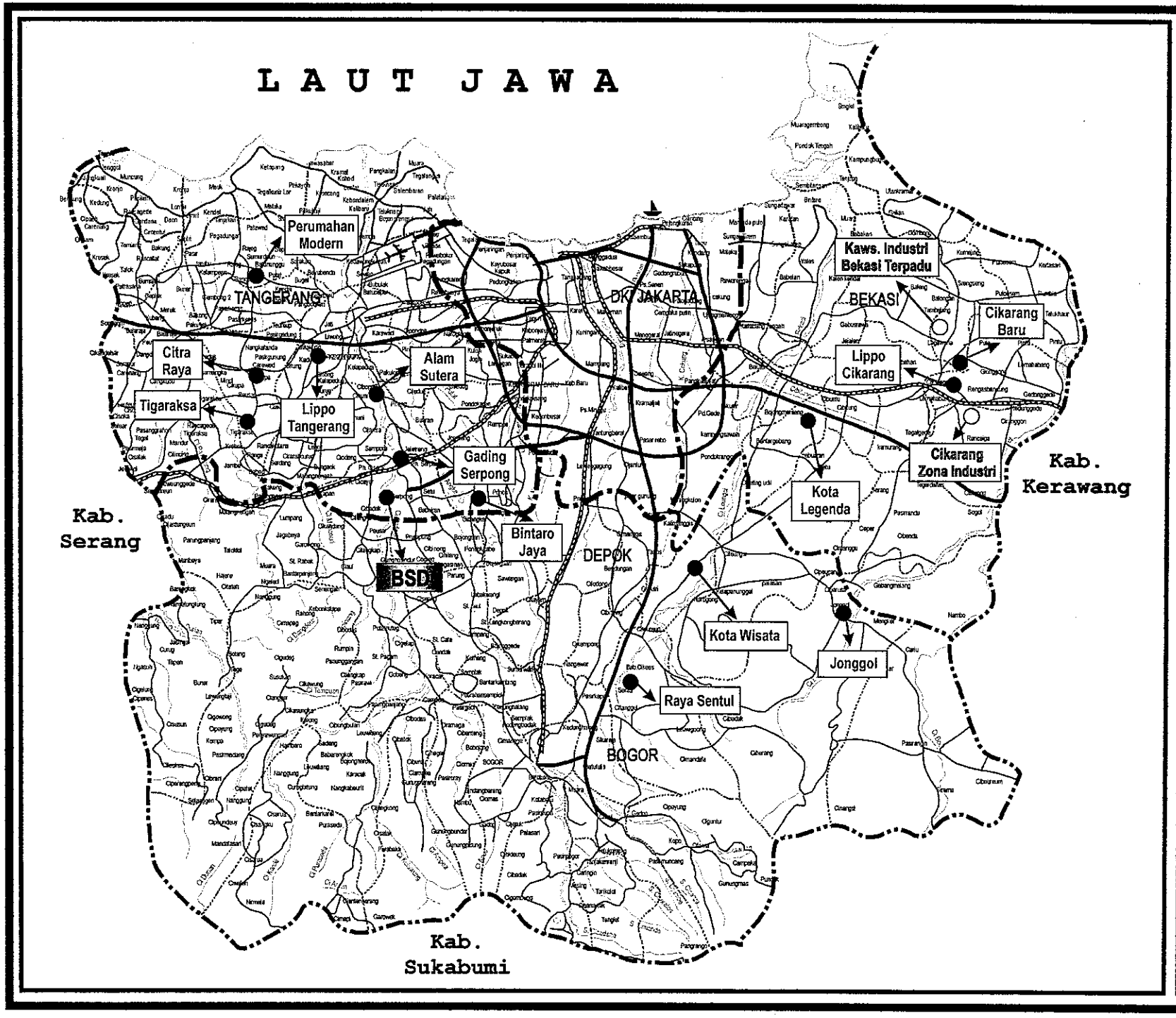
Sebagai penerapan dari kebijaksanaan pembangunan tersebut, kemudian dilakukan pengembangan kotabaru-kotabaru atau lebih umum lagi disebut permukiman skala besar (luas lahan di atas 500 Ha), terutama di wilayah Jabodetabek. Sampai saat ini, setidak-tidaknya telah terdapat delapan kotabaru di Kabupaten Tangerang, satu kotabaru di Kota Tangerang, lima kotabaru di Kabupaten Bogor, dan tiga kotabaru di Kota Depok serta Kabupaten Bekasi. Data mengenai kotabaru-kotabaru di wilayah Bodetabek dilihat dalam Tabel III.1 dan Gambar III.1.

TABEL III.1
KOTABARU-KOTABARU DI WILAYAH BODETABEK

No	Lokasi	Nama	Luas(ha)	Persentase Pembangunan
1	Tangerang	Bumi Serpong Damai	6.000	31, 6 %
		Tiga Raksa	3.000	6,88 %
		Citra Raya	2.500	7,50 %
		Bintaro Jaya	1.700	25,54 %
		Gading Serpong	1.000	8,00 %
		Pantai Indah Kapuk	800	10,00 %
		Lippo Karawaci	1.500	22,22 %
		Alam Sutra	700	12,00 %
2	Bogor	Rancamaya	550	16,00 %
		Royal Sentul	2.000	18,50 %
		Kota Citra Indah	1.200	1,20 %
		Lido Lakes Resort	1.700	7,0 %
		Jonggol	30.000	0 %
3	Depok	Pesona Depok Estate	350	49,0 %
		Pesona Khayangan	300	100,00 %
		Kota Kembang Depok Raya	1200	87,0 %
4	Bekasi	Lippo Cikarang	5.000	2,0 %
		Kota Legenda	2.000	3,41 %
		Cikarang Baru	5.400	2,50 %

Sumber : Pusat Data Properti Indonesia dan BKSP Jabodetabek, 1999

Di Bodetabek sendiri saat ini telah terdapat kurang lebih 20 permukiman skala besar yang dibangun di atas lahan lebih dari 500 Ha. Dari keseluruhan kotabaru di wilayah Bodetabek tersebut, sebagian besar hanya berfungsi sebagai permukiman skala besar saja, dalam arti bahwa penyediaan fasilitas bagi penghuninya belum mencukupi sehingga penghuninya cenderung memanfaatkan fasilitas yang tersedia di kota induk (Kota Jakarta). Kondisi tersebut dilatarbelakangi kenyataan bahwa pada beberapa perumahan skala besar yang dibangun oleh swasta, lebih dari 80% belum secara efektif ditempati oleh pemiliknya, yang umumnya memiliki rumah lain di Kota Jakarta.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Persebaran Kotabaru Di Jabodetabek

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Kawasan Perumahan
- Kawasan Industri

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20 Km

NOMOR	
Halaman	Gambar
70	HL1

SUMBER :
RTRW JABOTABEK 2009

3.3 Pengembangan Wilayah Jabodetabek

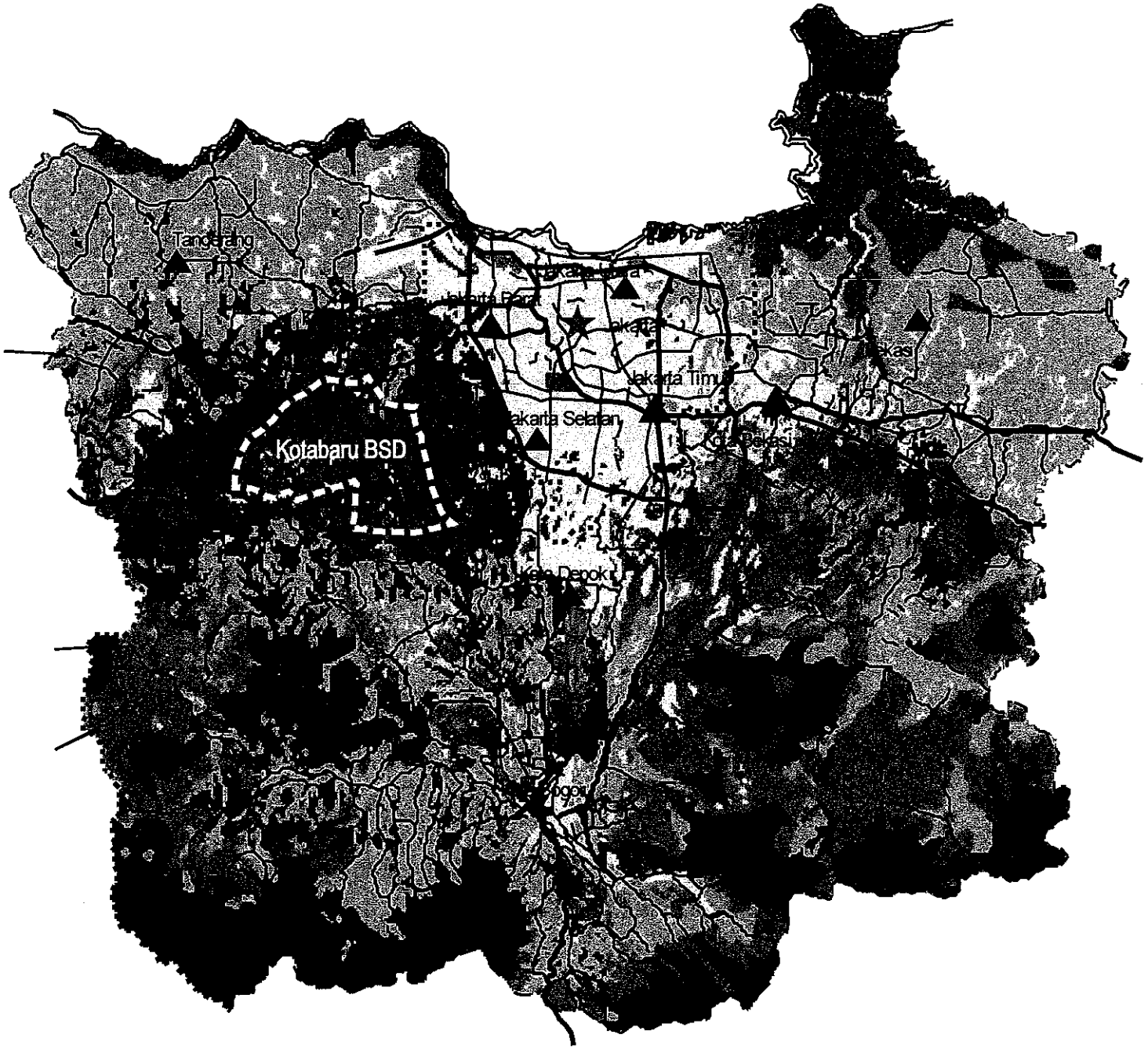
Program implementasi Jabotabek telah menjadi proyek nasional. Hal ini dituangkan dalam Instruksi Presiden (INPRES), dan sebuah Badan Kerja Sama Pembangunan (BKSP JABOTABEK), yang telah dibentuk terdiri dari unsur Pemda Jawa Barat dan DKI Jakarta serta Pemerintah Pusat, dengan pemusatan perhatian kepada pembangunan daerah dan pembangunan kota. Pelaksanaan konsep Jabotabek adalah bagian dari kebijaksanaan pembangunan daerah dan pembangunan perkotaan, seperti digariskan dalam Repelita IV.

Pencapaian suatu sistem wilayah yang berimbang berarti pembangunan suatu sistem kota-kota yang memungkinkan terjadinya hubungan yang saling menguntungkan di antara kota-kota tersebut dan antara kota dengan wilayah sekitarnya. Dalam konteks Jabodetabek, diarahkan pembangunan kota-kota ukuran menengah dan kecil di dalam wilayah Metropolitan, yang diharapkan dapat mengurangi tekanan urbanisasi ke Jakarta, melalui penciptaan pusat-pusat kegiatan sebagai alternatif.

Rencana pengembangan Jabodetabek menekankan pada pola pertumbuhan sepanjang poros Timur-Barat dengan Bekasi dan Tangerang sebagai pusat sub wilayah utama sedangkan kota-kota kecil seperti Depok dan Serpong diidentifikasikan sebagai pusat sub-urban utama.

3.4 Kebijaksanaan Tata Ruang di Kabupaten Tangerang

Sebagaimana diketahui, Kabupaten Tangerang merupakan salah satu penyangga ibukota negara, yang fungsinya antara lain adalah untuk menampung limpahan penduduk, industri, dan perdagangan dari DKI Jakarta. Selain dari itu, Kabupaten Tangerang banyak menampung arus pencari kerja dari berbagai daerah, seiring dengan pesatnya perluasan pangan kerja maupun kesempatan berusaha pada sektor industri, perdagangan, dan sektor-sektor lainnya. Perkembangan tersebut telah menyebabkan laju pertumbuhan penduduk Kabupaten Tangerang meningkat dengan pesat, yaitu rata-rata 5,16% per tahun pada periode 1981-1990. Jumlah penduduk Kabupaten Tangerang berdasarkan hasil sensus tahun 1990 telah mencapai 1.843.149 jiwa dan berdasarkan registrasi tahun 1993 mencapai 606.760 jiwa.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

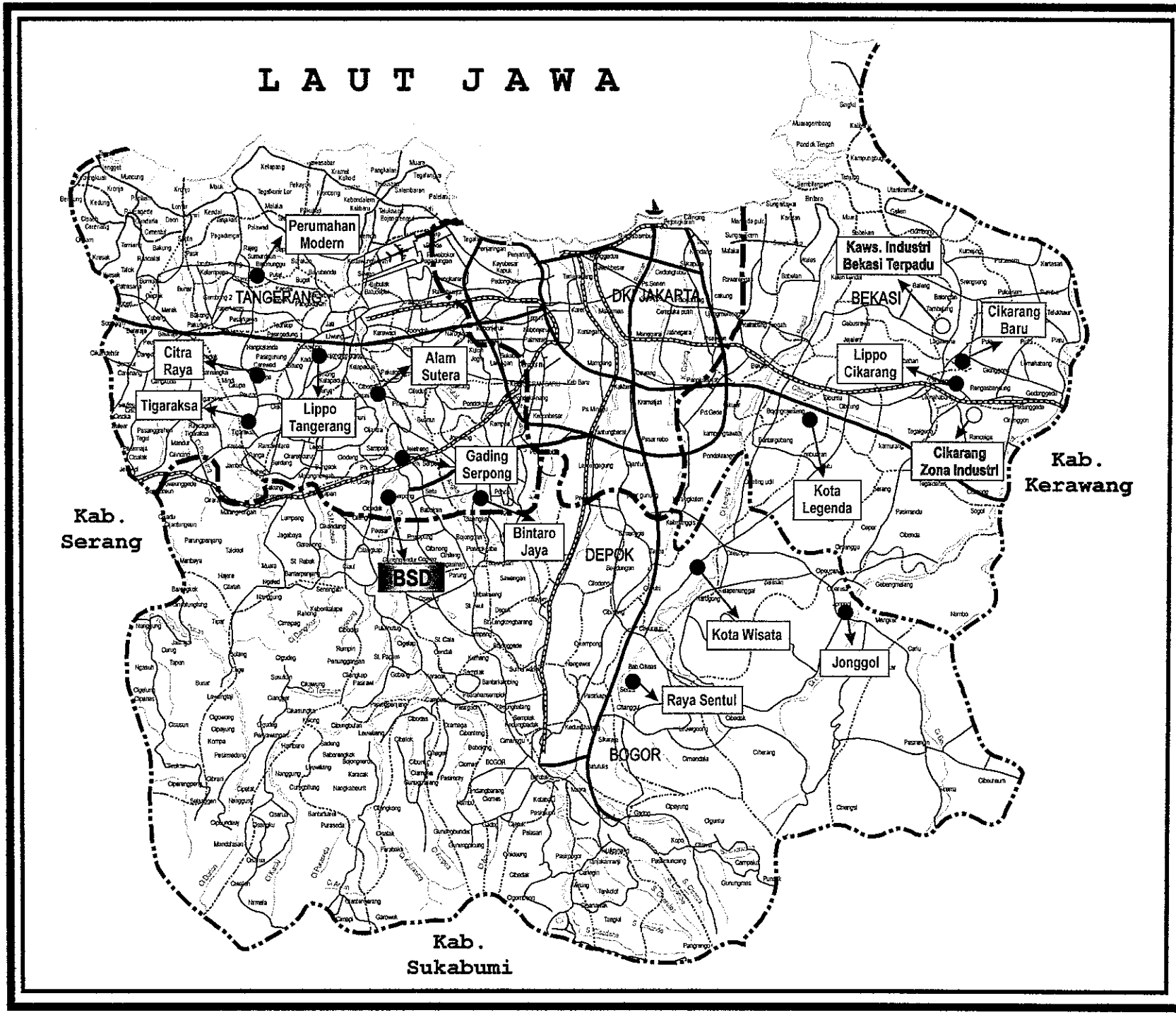
Tata Guna Lahan Jabodetabek

LEGENDA :

- Garis Pantai
- Batas Kab/kota
- Batas Propinsi
- Jalan Lokal Primer
- Jalan Kolektor
- Jalan Arteri Primer
- Jalan Tol
- Ibukota Negara
- Ibukota Kab/Kota
- Kawasan Hutan
- Pemukiman
- Perkebunan / Kebun Campura
- Rawa
- Sawah dua kali panen
- Sawah satu kali panen
- Sungai/Genangan/Danau
- Tambak
- Tanah Tandur/Batuan/Pasir
- Tegalan

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20Km
	NOMOR
	Halaman: 72 — Gambar: III.2

SUMBER :
MPWK - UNDIP, 2005



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Persebaran Kotabaru Di Jabodetabek

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Kawasan Perumahan
- Kawasan Industri

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20 Kms

NOMOR	
Halaman	Gambar
70	III.1

SUMBER :
RTRW JABOTABEK 2000

Sebagai konsekuensi pertumbuhan penduduk dan tenaga kerja tersebut, maka kebutuhan perumahan dan permukiman di Kabupaten Tangerang meningkat pesat. Hal ini menumbuhkan minat para developer untuk membangun perumahan baik dari yang skala kecil sampai perumahan skala besar (kotabaru). Wilayah Kabupaten Tangerang yang menjadi tumpuan minat para developer maupun perorangan yaitu daerah yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta yang meliputi Kecamatan Ciputat, Pamulang, Pondok Aren, Serpong, Teluknaga dan Kosambi, terkecuali untuk Kecamatan Tigaraksa yang lokasinya agak ke arah barat dimana di Tigaraksa ini juga dipersiapkan untuk sebagai Ibukota kabupaten.

Sejak dikeluarkannya Inpres No. 13 tahun 1976 tentang keharusan Kabupaten Tangerang mempersiapkan diri untuk menampung limpahan penduduk dan kegiatannya dari DKI Jakarta, maka pemerintan Kabupaten Tangerang sudah mulai menata wilayahnya agan berbagai kebijaksanaan penataan ruang, antara lain:

1. Untuk kecamatan-kecamatan yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta diarahkan untuk mengembangkan permukiman dengan fasilitas pendukungnya.
2. Untuk kecamatan-kecamatan di bagian tengah Kabupaten Tangerang diarahkan untuk menampung kegiatan industri.

Kebijaksanaan Tata Ruang Tangerang adalah sebagai berikut:

1. Struktur Tata Ruang

Wilayah Kabupaten Tangerang setelah dikurangi Kota Tangerang memiliki luas wilayah 111.038 Ha yang dibagi ke dalam 6 (enam) pembantu bupati dan 19 (sembilan belas) kecamatan. Untuk penyebaran dan keseimbangan perkembangan pembangunan di wilayah Kabupaten Tangerang, maka ditentukan 3 simpul pertumbuhan (tiga simpul pusat kegiatan pembangunan) meliputi:

- Pusat pertumbuhan Teluknaga, membawahi wilayah utara Kabupaten Tangerang dengan fungsi utamanya sebagai pusat kegiatan pertanian dan pariwisata, dan berfungsi pula sebagai filter keluar masuknya barang dan manusia dan dan ke Kota Jakarta.
- Pusat pertumbuhan Serpong membawahl wilayah bagian selatan Kabupaten Tangerang yang berfungsi sebagai pusat kegiatan permukiman perkotaan dan sebagai pintu gerbang dari dan ke wilayah DKI Jakarta.

- Pusat pertumbuhan Balaraja membawahi wilayah tengah dan barat Kabupaten Tangerang, berfungsi sebagai pusat kegiatan industri, perdagangan dan jasa serta sebagai pintu gerbang masuknya arus barang dan jasa ke wilayah Kabupaten Tangerang.

2. ***Dalam mendukung fungsi dan setiap pusat kegiatan tersebut diatas, maka disusun arahan tata ruang atau arahan pemanfaatan lahan sebagai berikut:***

- Wilayah paling utara Kabupaten Tangerang diarahkan untuk pengembangan pariwisata pantai, pertambakan dan perikanan lainnya.
- Wilayah disebelah utara jalan tol Jakarta-Merak diarahkan untuk pertanian lahan basah dan permukiman.
- Wilayah tengah diarahkan untuk pengembangan industri permukiman dan kegiatan pertanian lainnya.
- Wilayah selatan diarahkan untuk pengembangan pertanian lahan kering dan konservasi.

Jadi berdasarkan kebijaksanaan tata ruang Kabupaten Tangerang ini, pengembangan kotabaru-kotabaru di wilayah Kabupaten Tangerang dilakukan. Salah satu dari delapan kotabaru yang terdapat di Kabupaten Tangerang adalah Kotabaru Bumi Serpong Damai yang menjadi wilayah studi kasus dalam penelitian ini.

3.5 Kebijakan Pengembangan Permukiman Di Kabupaten Tangerang

Dalam lingkup kontelasi wilayah Jabodetabek, Kabupaten Tangerang merupakan bagian dari sistem perwilayahan Bodetabek dengan fungsi *buffer area* kota Jakarta. Pengembangan Bodetabek tersebut terkait dengan upaya mencegah Jakarta sebagai kota *primare* sehingga diharapkan setiap pelaksanaan pembangunan Bodetabek dapat terpadu dengan kota Jakarta. Berdasarkan pada kebijakan tersebut, maka arahan utama fungsi pengembangan Bodetabek diharapkan mampu mempercepat tingkat pertumbuhan ekonomi wilayah dengan mengoptimalkan fungsi pusat-pusat pertumbuhan. Hal ini dengan memfokuskan pada penyediaan infrastruktur yang dapat mempengaruhi perkembangan sektor lainnya yang saling mendukung. Dengan konsep tersebut prioritas investasi diharapkan di kutub pertumbuhan baru yang mampu merangsang penduduk untuk menetap di kutub pertumbuhan baru tersebut dengan segala kebutuhan yang terpenuhi. Berdasarkan pada arahan kebijakan makro Bodetabek

tersebut, maka untuk sektor pengembangan kebijakan permukiman di wilayah Bodetabek diharapkan bahwa setiap pengembang diwajibkan untuk menyediakan sarana dan prasarana sosial ekonomi, mengusahakan tercapainya tingkat permukiman yang nyaman dan berwawasan lingkungan, dan integrasi perencanaan pusat pertumbuhan permukiman dengan rencana administrasi pemerintah daerah.

Dari paparan tersebut, dikaitkan dengan arahan pengembangan sektoral permukiman di Kabupaten Tangerang maka beberapa *point* penting bagi prioritas kebijakan pengembangan sektor permukiman/ perumahan di Kabupaten Tangerang adalah:

- Pembangunan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dan penduduk limpahan DKI Jakarta, disesuiakan dengan rencana tata ruang dan dilengkapi dengan sarana dan prasarana kota.
- Pengembangan RSS dan RS untuk masyarakat berpenghasilan rendah dan pengembangan perumahan vertikal untuk mengatasi keterbatasan lahan.
- Pengembangan program perbaikan kampung dan lingkungan kumuh.
- Dengan dasar arahan pengembangan permukiman/perumahan tersebut, maka ditetapkan prioritas sistem perwilayahan untuk mengakomodasi upaya pengembangan permukiman di Kabupaten Tangerang dengan menentukan tiga pusat pertumbuhan utama yakni:
- Pusat pertumbuhan Serpong di bagian Selatan yang menunjukkan perkembangan pesat sebagai daerah permukiman. Orientasi perkembangan kota Serpong ini lebih cenderung ke Jakarta selatan dan Bogor.
- Pusat pertumbuhan Balaraja di bagian barat yang menunjukkan perkembangan sebagai kawasan industri dan permukiman dengan orientasi kota Tangerang
- Pusat pertumbuhan Teluknaga di bagian utara yang dibutuhkan untuk pemacu pertumbuhan dan penyeimbang pertumbuhan antar wilayah di Kabupaten Tangerang

3.6 Kebijaksanaan Pengembangan Kotabaru Bumi Serpong Damai

Pembangunan Kotabaru Bumi Serpong Damai tidak terlepas dari Konsep pengembangan Jabotabek (Inpres No. 13 Tahun 1976) yang menekankan perlunya pengembangan kotabaru-kotabaru sebagai alternatif pusat-pusat pertumbuhan di wilayah Bodetabek. Pengembangan kotabaru pusat pertumbuhan ini diarahkan untuk

menjadi 'magnet tandingan' Kota Jakarta, yang dalam perkembangannya diharapkan dapat mengurangi arus urbanisasi, juga diharapkan dapat menarik sebagian penduduk Kota Jakarta untuk pindah dan tinggal di pusat-pusat pertumbuhan tersebut. Dengan demikian, diharapkan laju pertumbuhan penduduk Kota Jakarta dapat dikurangi sekaligus permasalahan kota induk dapat ditanggulangi. Dalam Konsep Pengembangan Jabodetabek tersebut, Kota Serpong akan dikembangkan sebagai salah satu sub pusat pertumbuhan di wilayah Jabodetabek bagian barat. Lokasinya yag strategis dan pencapaian yang baik dengan pusat-pusat kegiatan utama menyebabkan Kota Serpong sebagai calon yang ideal untuk dikembangkan sebagai pusat pertumbuhan yang utama.

Dalam Pola Dasar Pengembangan Kabupaten Tangerang yang disahkan melalui Perda Kabupaten Tangerang No. 2 Tahun 1985, Kota Serpong ditetapkan sebagai pusat pengembangan guna untuk Wilayah Pengembangan V yang berfungsi sebagai kawasan permukiman, termasuk perumahan, pemerintahan, pendidikan, perkantoran, dan perniagaan.

Berdasarkan pada Kebijaksanaan-kebijaksanaan tersebut maka direncanakan pembangunan suatu kotabaru di Kecamatan Serpong yaitu Kotabaru Bumi Serpong Damai yang diarahkan untuk menampung limpahan permintaan akan kawasan permukiman baru dari Kota Jakarta, disamping permintaan di Kabupaten Tangerang sendiri. Usaha ini merupakan rencana pihak swasta Indonesia dalam rangka berperan serta aktif di dalam penyediaan kawasan permukiman yang terencana secara terpadu.

3.7 Tinjauan Kondisi Eksisting Kotabaru BSD

3.7.1 Landasan Pengembangan Kotabaru BSD

PT. Bumi Serpong Damai merupakan sebuah konsorsium yang terdiri atas 10 perusahaan developer swasta dan didirikan pada tanggal 16 Januari 1984 di Jakarta.

Prastudi Kotabaru Bumi Serpong Damai

Sebagai langkah awal perencanaan pengembangan kota mandiri BSD, disusun sebuah studi mengenai perencanaan kotabaru BSD yaitu berupa Prastudi Kotabaru BSD oleh sebuah konsultan yang terdiri atas Pacific Consultants International, yaitu sebuah grup konsultan PT. Perentjana Djaja dan PT. Akronin. Studi ini diselesaikan pada tahun 1985 dan diserahkan pada semua instansi pemerintah yang terkait dalam pembangunan kota sebagai suatu usulan bagi pengembangan kotabaru BSD.

Instruksi Presiden Nomor 13 Tahun 1976

Sebagai tanggapan atas rencana pengembangan kotabaru ini, disusun suatu Arahan Perencanaan dan Kerangka Acuan Pengembangan Kota Serpong oleh Tim Perencanaan Pembangunan Wilayah Jabodetabek (Tim Inpres 13/76) yang diselesaikan pada bulan Juli 1986.

Rencana Umum Tata Ruang Perkotaan (RUTRP) Serpong

Mengacu pada Arahan Perencanaan dan Kerangka Acuan Pengembangan Kota Serpong, sesuai kewenangannya (Kepmen. PU no.640/KPTS/1986 dan Permendagri 2/87) Pemerintah Pusat cq. Ditjen. Cipta Karya melaksanakan pembuatan RUTRP Serpong yang merupakan suatu kesepakatan inter-departemen mengenai pengembangan perkotaan Serpong.

Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) Serpong

RUTRP Serpong selanjutnya menjadi dasar bagi Pemda Kabupaten Tangerang, sesuai kewenangannya, melaksanakan pembuatan Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) Serpong yang merupakan rencana pemanfaatan ruang di Serpong. RUTRK Serpong diselesaikan pada tahun 1989.

3.7.2 Tujuan dan Sasaran Pembangunan BSD

3.7.2.1 Tujuan Pembangunan Kotabaru BSD

Tujuan pembangunan Kotabaru BSD secara singkat dapat disarikan sebagai berikut:

1. Membangun sebuah kotabaru swasembada yang dapat menjadi alternatif tempat bermukim yang menarik dalam wilayah metropolitan Jabodetabek, sehingga dapat mengurangi tekanan urbanisasi dari Jawa Barat, Banten, dan DKI Jakarta.
2. Membuat wahana kerjasama yang baik antara pemerintah dan swasta dalam pembangunan kotabaru, terutama dalam berbagai tingkatan administrasi pemerintahan, baik dalam perencanaan, pengadaan maupun pemeliharaan jaringan prasarana dan fasilitas-fasilitas umum perkotaan.
3. Mengusahakan suatu proyek pembangunan kota yang secara ekonomis layak, melalui pemanfaatan optimal berbagai sumber daya dari pemerintah dan swasta.

4. Membentuk suatu kotabaru yang dapat memberikan citra kota abad 21, melalui penciptaan kualitas lingkungan hidup yang nyaman, namun berada dalam batas-batas jangkauan daya beli masyarakat pada umumnya.
5. Tercapainya suatu proyek kotabaru yang kaya dengan gagasan-gagasan yang kreatif sehingga mampu bersaing pada kondisi pasar yang semakin ketat.

3.7.2.2 Sasaran Pembangunan Kotabaru BSD

1. Berdirinya suatu kotabaru yang swasembada, melalui:
   - Penyediaan suatu pusat administrasi wilayah, fungsi ekonomi dan sosial dalam Wilayah Jabodetabek, khususnya di Kabupaten Tangerang.
   - Pembinaan fungsi-fungsi kota secara bertahap (permukiman, perdagangan, industri, pemerintahan, rekreasi, kesehatan, pendidikan, kebudayaan, dll) untuk membentuk suatu basis ekonomi dan kesempatan kerja dalam skala lokal dan regional.
   - Penyediaan berbagai prasarana/sarana dan fasilitas umum perkotaan, penyediaan jaringan transortasi jalan dan kereta api, serta jaringan komunikasi yang efisien, yang menghubungkan Kotabaru BSD dengan Jakarta, tangerang, dan pusat-pusat kegiatan lainnya di Wilayah Jabodetabek.
2. Dukungan penuh dari pemerintah, melalui:
   - Pembentukan suatu badan penasehat antar departemen, termasuk perwakilan seluruh instansi yang berkaitan dengan pembangunan kota.
   - Koordinasi fungsional dari lemabga-lembaga pemerintah, baik sektoral maupun lokal, yang berwenang dalam penyediaan sistem prasarana di daerah perkotaan.
   - Pembentukan suatu Badan Pengelola Kotabaru yang semi otonom, yang dapat menangani seluruh kegiatan perencanaan, pengadaan dan pengelolaan.
   - Kesepakatan pemerintah untuk menanamkan investasi dan proyek-proyek pemerintah yang berkaitan dengan pengembangan kotabaru.
3. Proyek kotabaru yang secara ekonomis layak, melalui:
   - Pencapaian suatu tingkat pengembalian investasi yang tinggi setelah 20 tahun.
   - Pengelolaan yang efisien atas nilai tambah lahan.
   - Peningkatan kemampuan untuk memanfaatkan potensi sumber daya pemerintah dan swasta dengan efisien dan efektif.

- Semangat kewiraswastaan yang seimbang antara tanggung jawab sosial dan kelayakan ekonomis dalam proyek pembangunan kota.

4. Pembentukan kota abad 21, melalui:
   - penciptaan standar-standar lingkungan yang lebih baik dalam hal penyediaan prasarana/sarana perkotaan (air bersih, pembuangan limbah, listrik, drainase, dll.) dengan kualitas dan biaya yang dapat dipertanggung-jawabkan.
   - Penciptaan lingkungan permukiman kota yang secara ekologis serasi, melalui pemanfaatan potensi tapak dan mengurangi dampak lingkungan yang negatif dari pembangunan kota.
   - Penciptaan suatu kota ilmu pengetahuan dan teknologi, melalui pengintegrasian PUSPITEK (Pusat Pengembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi) dan menstimulir pengembangan industri yang berorientasi ke teknologi canggih untuk mengisi zona industri Kabupaten Tangerang.
5. Pembentukan Kotabaru Inovatif, melalui:
   - Pembangunan lingkungan permukiman dan sistem sirkulasi internal yang terencana dengan baik.
   - Penyusunan standar-standar perencanaan kota dan pola permukiman yang lebih baik dan efisien.
   - Memasyarakatkan pengertian tentang kota beru.
   - Peningkatan keseimbangan sosial dalam permukiman untuk mencapai hubungan manusiawi yang harmonis.

3.7.3 Konsep Pengembangan Kotabaru BSD

Untuk mencapai tujuan dan sasaran tersebut maka beberapa konsep yang dijabarkan dalam pembangunan Kotabaru Bumi Serpong Damai meliputi:

1. Adanya suatu pendekatan perencanaan yang luwes untuk mengantisipasi perubahan keadaan yang terus menerus.
2. Pendekatan yang inovatif dalam rancangan kota, serta mencoba memperbaiki ketidakseimbangan dalam distribusi dan jangkauan ke fasilitas pelayanan kota.
3. Sistem perkotaan yang efisien dan efektif dirancang untuk mengoptimasikan investasi dalam prasarana perkotaan, pengoperasian dan pengelolaan.
4. Basis ekonomi kota yang beragam, untuk mencapai suatu tingkat yang mandiri,

suatu basis ekonomi yang lokal dan ekspor yang kuat harus dikembangkan.

5. Suatu basis perpajakan yang mendukung pencapaian suatu tingkat mandiri terutama dalam penyediaan dan pemeliharaan fasilitas pelayanan kota.
6. Suatu masyarakat yang secara sosial seimbang dengan cara melibatkan seluruh anggota masyarakat yang telah ada dan sektor informal, dalam pembangunan kotabaru.
7. Dukungan investasi pembangunan kota. Suatu perpaduan antara kemampuan pemerintah dan sektor swasta diharapkan dapat memberikan momentum untuk meningkatkan investasi dalam proyek-proyek pembangunan kota.

Sebagai arahan dalam perencanaan fisik, maka dalam pembangunan dan pengembangannya Kotabaru BSD membutuhkan beberapa kebijaksanaan yang diturunkan dari lima tujuan pokok sebagaimana diuraikan sebagai berikut:

1. Kota swasembada yang merupakan salah satu pusat kegiatan di Wilayah Jabodetabek, ayitu dengan menyediakan jalan dan fasilitas kereta api penghubung langsung yang memadai antara tapak BSD dengan Jakarta.
2. Sistem transportasi yang efektif guna meningkatkan potensi pengembangan yang ada, yaitu dengan menyediakan jaringan jalan yang menjangkau semua bagian tapak dengan hirarki yang jelas dan kapasitas tampung yang memadai.
3. Kotabaru yang diharapkan dapat menjadi suatu model dari masyarakat abad 21, yaitu dengan merencanakan suatu kawasan permukiman beserta sarana dan prasarana yang dibutuhkan oleh masyarakat dari berbagai lapisan.
4. Kesesuaian lingkungan dan identitas kota yang khas, yaitu melalui perencanaan yang memanfaatkan potensi alam guna mendapatkan nilai amenity dan identitas kota yang khas serta memadukannya dengan ekosistem setempat.
5. Pengelolaan pembangunan yang efisien, diwujudkan oleh adanya kerjasama dan koordinasi yang erat, efisien, dan efektif antar instansi pemerintah bersama dengan perangkat pemerintah kotabaru.

3.7.4 Potensi Lokasi Kotabaru BSD

Dalam sistem kota-kota menurut pengembangan wilayah Jabodetabek, Kota Serpong mempunyai keterkaitan yang erat dengan kota-kota lain di sekitarnya, seperti DKI Jakarta, Bogor, Tangerang dan daerah produksi pertanian di belakangnya.

Lokasi Kotabaru BSD dinilai cukup strategis karena mudah dicapai, baik dari Jakarta maupun dari Tangerang. Pencapaian ini adalah mutlak, mengingat perlunya interaksi yang padat antara kotabaru dengan kota-kota besar di dekatnya, baik dalam aspek ekonomi, sosial, politik, maupun dalam aspek budaya.

Dalam lingkup wilayah metropolitan Jabodetabek, Kotabaru BSD letaknya strategis dan dekat dengan hampir seluruh pusat kegiatan. Adapun jarak Kotabaru BSD ke kota-kota dapat di lihat pada Tabel III. 2 dan Gambar III. 3:

TABEL III.2
JARAK KOTABARU BSD DENGAN KOTA-KOTA SEKITARNYA

Rute	Perkiraan Jarak (km)	Arah
Serpong – Jakarta (Monas)	25	Timur Laut
Serpong – Tangerang	17	Utara
Serpong – Bogor	53	Tenggara
Serpong – Balaraja	20	Barat Laut
Serpong – Ciputat	10	Timur
Serpong – Ciledug	12	Timur Laut
Serpong – Curug	12	Barat Laut
Serpong – Parung	20	Tenggara
Serpong – PUSPIPTEK	5	Selatan
Serpong – Jalan Tol Jakarta-Merak	9	Utara
Serpong – Bandara Soekarno Hatta	17	Utara

Sumber: *PT. BSD, 2005*

3.7.5 Tahapan Pembangunan Kotabaru BSD

Tahapan pembangunan di BSD selama 25 tahun terbagi menjadi 4 tahap, yaitu:

- Tahap I (1989–1991), pembangunan perumahan beserta jaringan infrastruktur, pembuatan jaringan jalan yang menghubungkan Jakarta dengan Serpong, merintis kerjasama dengan pemerintah, BUMN, dan pihak lain.
- Tahap II (1992–1998), penyelesaian pembangunan jalan arteri Jakarta–Serpong, pengembangan *Central Business District (CBD)*, pemindahan beberapa fungsi pemerintahan ke dalam lingkungan BSD, dan pembangunan lembaga pendidikan tinggi, riset, serta kawasan industri modern.
- Tahap III (1999–2005), kehidupan sektor bisnis dan komersial sudah lebih mantap sehingga CBD mulai terwujud dengan nyata.
- Tahap IV (2005-2010), telah memiliki peran yang lebih dominan dengan Wilayah Jabodetabek, serta memiliki dinamika pertumbuhan sendiri.

3.8 Permasalahan Perkotaan dan Kemandirian Kotabaru BSD

Sejalan dengan selalu meningkatnya jumlah penduduk perkotaan serta meningkatnya tuntutan kebutuhan kehidupan dalam aspek-aspek politik, ekonomi, sosial, budaya dan teknologi telah mengakibatkan meningkatnya kegiatan penduduk perkotaan. Meningkatnya jumlah penduduk perkotaan maupun kegiatannya yang telah mengakibatkan meningkatnya kebutuhan ruang perkotaan yang besar. Oleh karena ketersediaan ruang di dalam kota tetap dan terbatas, maka meningkatnya kebutuhan ruang untuk tempat tinggal selalu akan mengambil ruang di daerah pinggiran kota, hal tersebut menggambarkan sebuah kota besar yang tidak mampu lagi menampung banyaknya jumlah penduduk yang ada di kota tersebut.

Peningkatan jumlah penduduk di wilayah kota timbul karena kesalahpahaman orang desa dalam menafsirkan kehidupan kota. Kota dianggap sebagai tempat yang dapat mengubah kehidupannya menjadi lebih baik bila dibandingkan hidup di desa. Bila perpindahan semacam itu terus berlangsung tentu akan semakin meningkatkan urbanisasi, berarti penambahan penduduk kota semakin tinggi. Berdasarkan tinjauan data statistik yang dimuat dalam media, penduduk perkotaan di Indonesia telah bertambah hampir dua puluh kali lipat selama tujuh puluh tahun. Dari hanya 2,88 juta di tahun 1920, meningkat lagi menjadi 4,03 juta jiwa di tahun 1930. Kemudian meningkat menjadi 14,36 juta jiwa di tahun 1961, dan menjadi 20,38 juta di tahun 1971 (atau 20 %), serta 30,56 juta (atau 22 %). Angka ini kembali meningkat menjadi 55,5 juta jiwa (atau 33 %) pada tahun 1990, dan sekitar 65 juta jiwa (atau 35 %) pada tahun 1993. Diperkirakan pada akhir PJP II tahun 2018 jumlah penduduk perkotaan di Indonesia akan mencapai 155 juta jiwa atau sekitar 60 % dari total penduduk. Gambaran ini menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk perkotaan berjalan dengan pesat dan tingkat urbanisasi akan semakin meningkat pula.

Transformasi ekonomi dan spasial yang menunjukkan perkembangan wilayah perkotaan secara fisik dapat dilihat dari semakin meluasnya batas wilayah perkotaan dan juga tumbuhnya wilayah perkotaan baru di sekitar kota induk sehingga membentuk suatu wilayah *megaurban*. Kecenderungan tumbuh dan semakin berkembangnya beberapa kota metropolitan maupun kota besar diikuti dengan tumbuhnya kota-kota kecil di sekitar kota metropolitan atau kota induk. Hal ini disebabkan oleh tingginya tingkat migrasi kota di metropolitan maupun kota besar, sedangkan lahan di perkotaan

untuk menampung pertambahan penduduk dan perkembangan wilayah di sekitar kota metropolitan atau kota besar meliputi daerah pedesaan dan kota-kota menengah atau kecil. "Menyebarnya perkembangan ke daerah-daerah pinggiran ini ditandai dengan semakin berkembangnya kota-kota kecil di sekitar kota metropolitan dan juga dengan tumbuhnya kota-kota baru yang pada dasarnya merupakan suatu kawasan permukiman skala besar, akan tetapi kota-kota kecil ini bukan merupakan kota yang mandiri yang dapat menyediakan lapangan pekerjaan serta melayani kebutuhan fasilitas perkotaan bagi penduduk di wilayahnya dan tidak tergantung pada lapangan kerja dan fasilitas perkotaan di kota induknya".

Kota Jakarta merupakan kota metropolitan dengan beragam aktifitas yang tentunya melibatkan banyak sekali individu dalam sistem yang berlaku di dalamnya. Berbagai macam jenis kegiatan dan fasilitas yang terdapat di kota Jakarta menjadi salah satu penarik bagi penduduk yang tidak berasal dari Kota Jakarta untuk mencoba mengadu nasib dengan tujuan untuk mendapatkan sesuatu yang lebih baik dari yang didapatkan di daerah asalnya. Semakin meningkatnya jumlah penduduk Kota Jakarta merupakan tekanan berat bagi Pemerintah Kota Jakarta dalam memenuhi tuntutan kebutuhan penduduknya, seperti perumahan, air bersih, listrik dan sarana dasar permukiman lainnya. Semakin menipisnya lokasi hunian di Kota Jakarta membuat para pekerja dari Kota Jakarta mencari lokasi hunian baru yang terletak tidak jauh dari Kota Jakarta. Oleh karena itu, wilayah Bodetabek menjadi alternatif untuk dijadikan kawasan hunian baru bagi para pekerja dari Kota Jakarta. Salah satunya adalah Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) yang terletak di Kabupaten Tangerang, Propinsi Banten.

Kawasan perkotaan saat ini telah menjadi sangat luas dengan penyebaran sampai ke daerah *sub urban*. Karakteristik-karakteristik dasar pergerakan dalam kota juga ikut mengalami perubahan seiring dengan makin jauhnya jarak perjalanan harian masyarakat dari tempat pemukiman ke pusat kegiatan di pusat kota. Keadaan ini menyebabkan munculnya para *commuter*. Mereka tinggal di daerah *sub urban* dan bekerja di pusat kota, pada pagi hari mereka berbondong-bondong ke pusat kota dan sore harinya kembali ke tempat tinggal mereka di daerah *sub urban*.

Berdasarkan penelitian mengenai kotabaru yang telah dilakukan menghasilkan beberapa temuan yang cukup menarik. Pada beberapa perumahan skala besar yang dibangun oleh pihak swasta, lebih dari 80 % belum secara efektif ditempati oleh

pemiliknya, yang umumnya memiliki aktifitas lain di Jakarta, tingkat hunian efektif dari suatu perumahan berskala besar di wilayah pinggiran Jakarta hanya menunjukkan tidak lebih dari 10 %. Selain itu, lebih dari 70 % dari penduduk yang tinggal di perumahan skala besar di wilayah sekitar Kota Jakarta termasuk ke dalam golongan penglaju karena masih bekerja di Kota Jakarta. Keadaan ini juga telah menambah kompleksitas permasalahan lalu lintas dan perangkutan karena penduduk yang tinggal di kota-kotabaru sekitar Jakarta sebagian besar masih sebagai penglaju. Suatu penelitian pada 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.

Belum siapnya kerangka perencanaan pengembangan perkotaan dan kota yang integral dalam arti pengembangan kotabaru yang seyogyanya ditempatkan sebagai bagian dari suatu kebijaksanaan pengembangan wilayah dan kota yang menyeluruh yang secara spasial diarahkan berdasarkan suatu Rencana Tata Ruang Wilayah. Sementara menanggapi masalah sifat mandiri untuk sebuah kotabaru mereka menambahkan bahwa mobilisasi dan pemanfaatan peluang perekonomian dan sosial yang menguntungkan untuk berbagai pihak pada kotabaru yang direncanakan sehingga dapat dikembangkan sifat kemandirian (*self containing* dan *self sufficiency*) kotabaru tersebut, misalnya untuk kotabaru mandiri hendaknya tidak dimulai dengan membangun perumahan tetapi kegiatan kerja dan fasilitas kota yang kemudian dapat memacu kebutuhan akan perumahan bagi pekerja penglaju atau pekerja lokal untuk menetap di tempat dimana mereka bakerja.

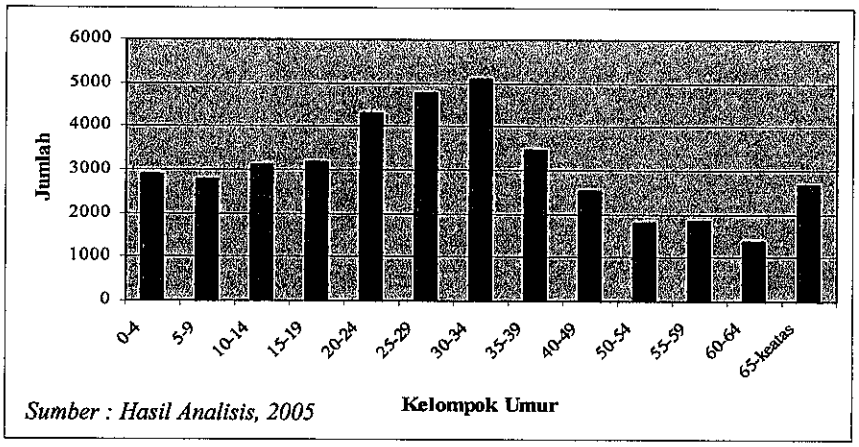
BAB IV
ANALISIS KEMANDIRIAN KOTABARU BUMI SERPONG DAMAI (BSD)

4.1 Analisis Kondisi Eksisting Kotabaru BSD

4.1.1 Analisis Karakteristik Kependudukan

Pembangunan kotabaru BSD dimulai tahun 1989 dengan luas keseluruhan 6000 Ha. Pembangunan kotabaru ini sendiri direncanakan selesai secara keseluruhan pada tahun 2015 dengan perkiraan jumlah penduduk 600.000 jiwa.

Mayoritas golongan usia muda lebih mendominasi di kotabaru BSD disebabkan oleh banyaknya pasangan muda usia yang memilih untuk tinggal di kotabaru BSD tersebut. Usia produktif yang mayoritas penghuni kotabaru BSD mencapai 50,65% dari total keseluruhan penduduknya, sementara usia anak-anak mencapai 30,02%. Golongan usia tidak produktif 19,33%. Dari perbandingan ini terlihat karateristik penghuni kotabaru BSD lebih besar dipengaruhi oleh pasangan usia muda.



Sumber : Hasil Analisis, 2005

GAMBAR IV.1
GRAFIK JUMLAH PENDUDUK KOTABARU BSD MENURUT KELOMPOK UMUR TAHUN 2004

Jika dibandingan dengan keseluruhan penduduk kota Serpong, penduduk kotabaru BSD terus mengalami pertambahan, total penduduk kota Serpong 36,59%

tinggal di kotabaru BSD. Penduduk tersebut berada di 8 desa wilayah perencanaan yang dikembangkan oleh pihak pengembang BSD.

4.1.2 Analisis Penggunaan Lahan

Luas lahan yang telah dikembangkan sejak awal pembangunan kotabaru BSD pada tahun 1989 sampai tahun 2004 mencapai ± 1466 Ha. Luas tersebut termasuk lahan yang pengembangannya baru sampai tahap pematangan dan termasuk juga lahan yang masih dalam tahap pembangunan seperti sebagian perumahan, rumah sakit, teknopark dan lain-lain.

Guna lahan yang telah dikembangkan di Kotabaru BSD meliputi berbagai kegiatan guna lahan dengan proporsi terbesar pada guna lahan permukiman yaitu 61,5% dari luas total yang dikembangkan. Selain itu dikembangkan pula guna lahan lainnya seperti Central Bussines Distrik (CBD), Kawasan Industri, pendidikan dan kesehatan, serta kawasan cadangan yang seseluruhannya akan mencapai 29,5% dari luas yang dikembangkan. Sedangkan fungsi-fungsi untuk penggunaan umum seperti taman-taman, ruang terbuka, jalan utama, prasarana dan kolam-kolam pengendali banjir akan mencapai 9,0%. Mengenai data perkembangan guna lahan kotabaru BSD dari tahun 1989 sampai dengan 2000 digambarkan pada Tabel IV.1

TABEL IV.1
RENCANA TATA GUNA LAHAN KOTABARU BSD

No	Guna lahan	Area (Ha)	Net Ratio (Ha)	Gross Ratio (%)	Keterangan
1.	*I. Area Pengembangan*				
	Perumahan				1. Termasuk sekitar 37% untuk jalan lingkungan dan ruang terbuka
	• Rumah Besar	863 [1]	14,4	12,3	2. Termasuk sekitar 35% untuk jalan lingkungan dan ruang terbuka
	• Rumah Menengah	1.275 [2]	21,2	18,2	
	• Rumah Kecil	2.197	25,9	22,2	
	Subjumlah	*3.690*	*61,5*	*52,1*	
2.	**Non Perumahan**				
	•Central Business District	285 [3]	4,8	4,1	3. Termasuk 35% ruang terbuka dan "public amenity"
	•Sub Center & Mixed Use	245 [3][4]	4,1	3,6	4. "Sub-Centre disini sudah termasuk pusat-pusat lingkungan
	•Industri	260 [5]	4,3	3,7	5. Termasuk sekitar 30% untuk jalan lingkungan dan ruang terbuka
	•Rekreasi	380	6,3	5,4	
	•Pendidikan & Kelembagaan	150	2,5	2,2	
	•Rumah Sakit	65	1,1	0,9	
	•Area Cadangan	385	6,4	5,5	
	Subjumlah	*1.770*	*9,5*	*25,5*	

Bersambung...

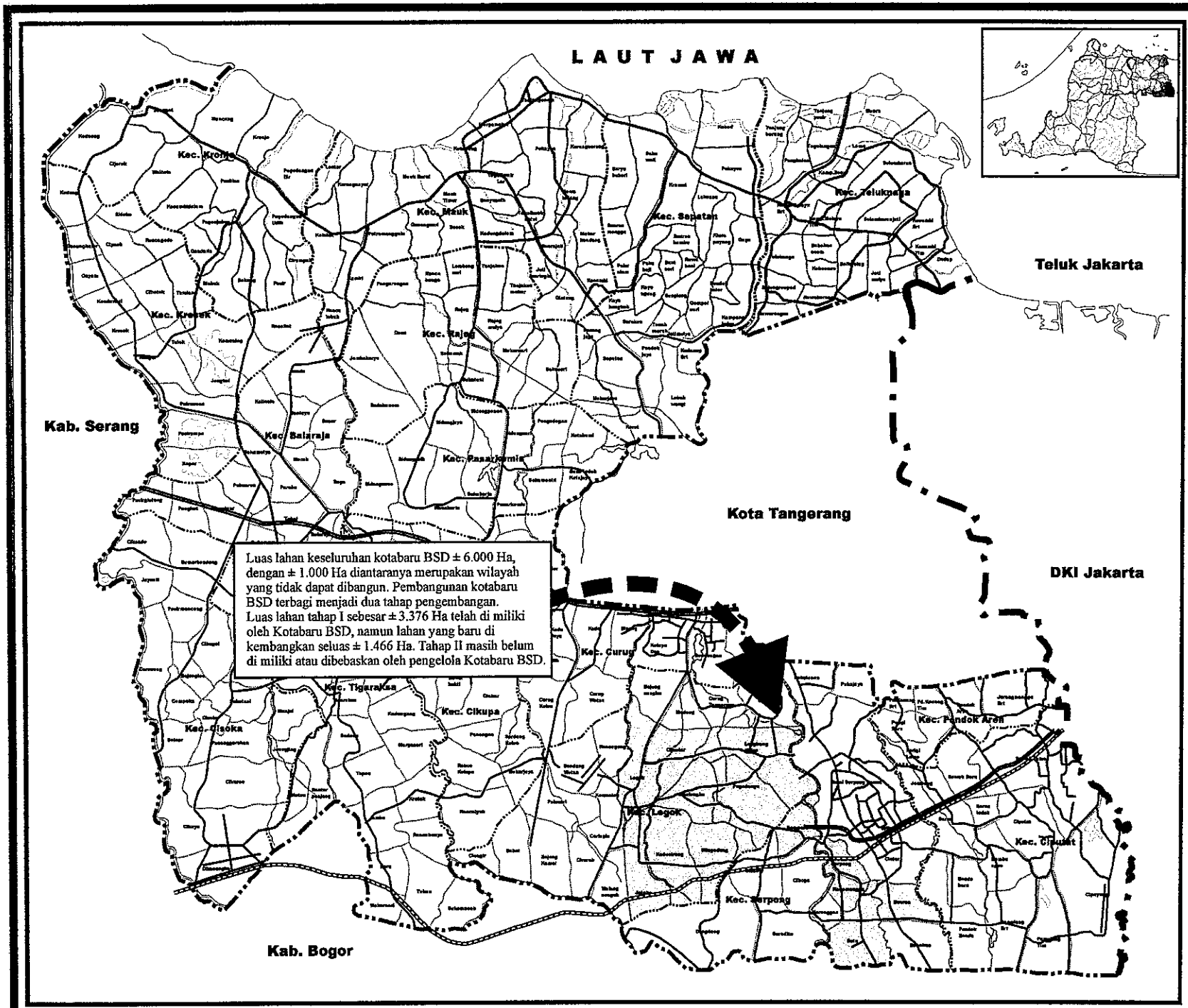
Sambungan Tabel IV.1

No	Guna lahan	Area (Ha)	Net Ratio (Ha)	Gross Ratio (%)	Keterangan
3.	**UMUM**				6. Tidak termasuk ruang terbuka, taman didaerah perumahan, komersial, industri dan rekreasi
	• Taman & Ruang Terbuka	225 [6) 7)]	3,8	3,2	
	• Jalan Utama	150	2,5	2,1	
	• Pengelohan Air Limbah & Kolam Pengendali Banjir	165	2,7	2,4	7. Tidak termasuk jalan-jalan lingkungan, perumahan, komersial dan industri
	Subjumlah	*540*	*9,0*	*7,7*	
	Jumlah	**6000**	**100**	**85,7**	
	II. Area Tak Dikembangkan				
1.	Daerah Sempadan Sungai	215	-	3,1	
2.	Daerah Hijau Kabel Listrik Tegangan	155	-	2,2	
3.	Tinggi	310	-	4,4	
4.	Daerah Hijau Pipa Gas	140	-	2,0	
5.	Serpong Lama & Permukiman yang telah	140	-	2,0	
6.	ada	40	-	0,6	
	Kebun Kelapa Sawit				
	Markas Intelstrat				
	Jumlah	**1000**	**-**	**14,3**	
	Jumlah Seluruhnya	**7000**	**100**	**100**	

Sumber : *Preliminary Master Plan Report BSD, 2000*

Luas total lahan keseluruhan kotabaru BSD baik yang telah dikembangkan maupun yang akan dikembangkan ± 6000 Ha, terutama terdiri atas kebun karet, kelapa sawit, sawah, penambangan pasir dan kelompok-kelompok permukiman yang tersebar luas. Luas total yang akan dikembangkan adalah ± 6000 Ha, dengan ± 1000 Ha diantaranya merupakan wilayah yang tidak dapat dibangun, sungai, lembah sungai, tegangan tinggi, jalur pipa gas dan lain-lain. Namun pada saat ini proyek Bumi Serpong Damai baru memiliki lahan yang telah dikembangkan ± 1466 Ha, sisanya masih belum dimiliki atau dibebaskan oleh pengelola kotabaru BSD.

Masalah pembebasan lahan untuk pengembangan kotabaru adalah gejala yang terjadi dimana-mana, terutama apabila belum adanya peraturan-peraturan yang mendukungnya. Hampir tidak dapat dihindarkan terjadinya kantong-kantong lahan yang tidak dapat dibebaskan dan seringkali berakibat pada hambatan-hambatan sosial dan teknis. Lahan yang belum dibebaskan oleh pihak pengembang kotabaru BSD dapat terlihat pada Gambar IV.2 dan tata guna lahan eksisting tahap I pada Gambar IV.2 berikut ini:



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian
Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD)
Terhadap Kota Jakarta

PETA

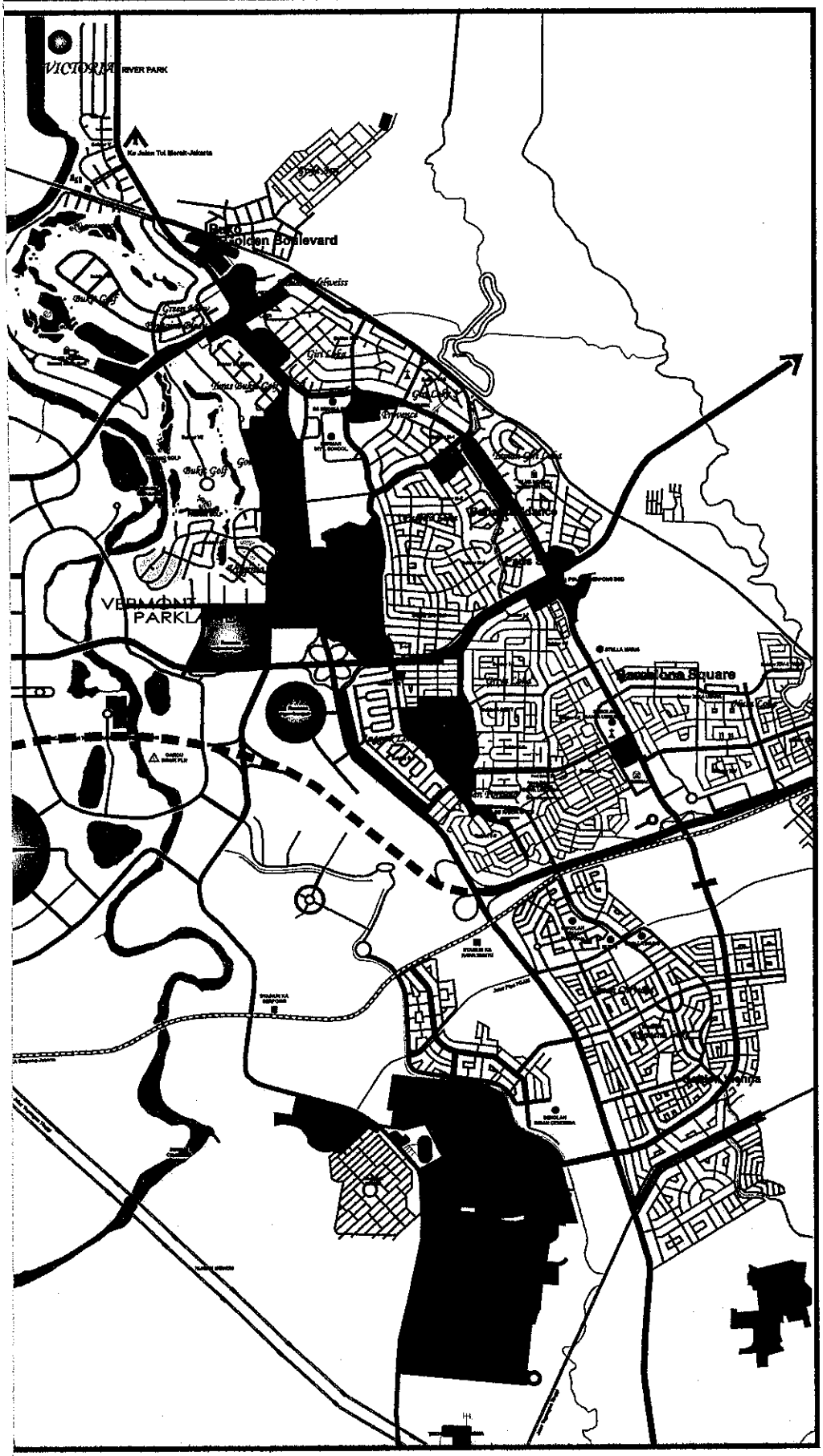
Kondisi Kepemilikan
Lahan Kotabaru BSD

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lahan Yang Telah Di kembangkan (± 1.466 Ha)
- Lahan Yang Belum Dikembangkan (± 4.534 Ha)

UTARA	SKALA
N W E S	0 0,5 1 2 Km
	NOMOR: Halaman 89; Gambar IV.2

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian
Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD)
Terhadap Kota Jakarta

PETA

Tata Guna Lahan Eksisting Tahap I
Kotabaru BSD

LEGENDA :

- Jalan Lokal
- Jalan Lingkungan
- Jalan Tol
- Rencana Pengembangan Jalan Tol
- Rel Kereta Api
- Sungai
- Jalur Tegangan Tinggi
- Permukiman
- Rumah Toko (Ruko)
- CBD / Komersial
- Rencana CBD
- Kompleks Industri
- PDAM
- Ruang Terbuka / Taman
- Kawasan yang akan Di kembangkan

UTARA	SKALA	
N W E S	0 1,25 2,5 5 Km	
	NOMOR	
	Halaman	Gambar
	90	IV.3

SUMBER :
PT. BSD, 2005

Realisasi pembangunan secara kumulatif sampai tahun 2004 yang berisi tentang pengadaan hunian, pengadaan prasarana, pengadaan utilitas umum, pengadaan fasilitas sosial, pengadaan fasilitas transportasi umum dan pengadaan berbagai fasilitas lainnya, dapat dilihat pada Tabel IV.2 dan Gambar IV.4.

TABEL IV.2
REALISASI PEMBANGUNAN KOTABARU BSD SAMPAI TAHUN 2004

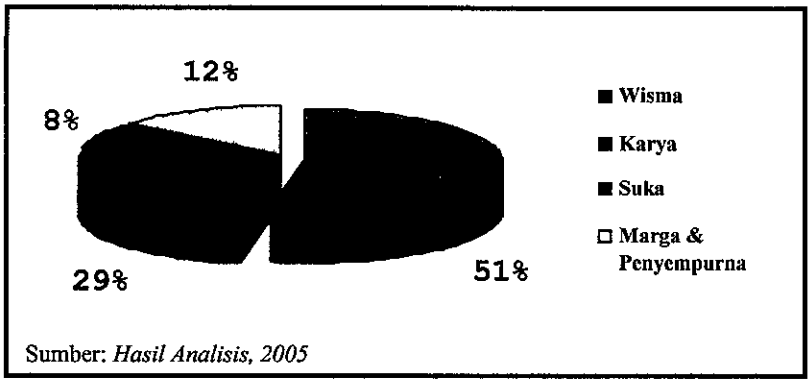
No	Unsur Pembangunan	Jenis	Jumlah
1	Wisma	Rumah Besar	1.164 unit (8,20%)
		Rumah Menengah	3.958 unit(27,28%)
		Rumah Kecil	13.441 unit(64,52%)
2	Karya	Kantor Pajak	1 unit (6000 m^2)
		Kantor PLN	1 unit (5000 m^2)
		Kantor Dipenda	1 unit (6.557 m^2)
		STO PT Telkom	1 unit (3000 m^2)
		Kantor Dantel	1 unit
		Kantor Pelayanan Telkom	1 unit
		Kantor Perwakilan Kecamatan Serpong	1 unit
		Kantor Perwakilan kecamatan Legok	1 unit
		Kantor Pembantu Bupati Wilayah Serpong	1 unit
		Wisma BSD	1 unit
		Ruang Pamer	7 unit
		Taman Tekno BSD	200 Ha
		German dan Swiss Centre	15.000 m^2
		Bank	28 unit
		Pasar Tradisional	1 unit
		Pusat Pembelajaan	2 unit
		Pertokoan	1115 unit
		Ruko Sentra Onderdil	47 unit
		Rumah makan restoran	58 unit
3	Suka	Masjid	19 unit
		Gereja	2 unit
		Kelompok Bermain	20 unit
		SD Negeri	5 unit
		SMP Negeri	3 unit
		SMU Negeri	2 unit
		Sekolah Swasta	10 unit
		Sekolah Asing	2 unit
		Klinik Bersalin	4 unit
		Praktek Dokter	29 unit
		Rumah Sakit	1 unit
		Bioskop	4 unit
4	Marga	Jalan	369,34 Km
		Jalan Tol Jakarta–Serpong	10,2 Km
		Drainase Utama	43,68 Km
		Saluran Air Hujan	359,82 Km
		Jembatan	22 unit
		Jembatan Penyeberangan	1 unit
		Halte	11 unit
		Overpass Tol	1 unit
		Jaringan listrik	145,57 Km
		Lampu jalan	5.846 unit
		Gardu listik	63 unit

Bersambung...

Sambungan Tabel IV.2

No	Unsur Pembangunan	Jenis	Jumlah
		Jaringan air bersih	262,69 Km
		Pusat pengolahan air bersih	6 unit
		STO	1 unit
		Jaringan telepon	16.101 ss
		Mobil Pemadam kebakaran	1 unit
		Hidrant	283 unit
		Rumah sentral parabola	5 unit
		Terminal Angkutan kota	1320 m^2
		SPBU	2 unit
		Dipo Bis PPD	283 unit
5	Penyempurna	Penghijauan	4.600.000 m
		Hutan Kota	25.000 m^2
		Usaha Daur Ulang & Produksi Kompos	10.000 m^2
		Insenator	1 unit
		Bumi Pembibitan	20.000 m^2
		Instalasi Pengolahan Air Limbah	6 unit
		Taman Jajan Kaki lima Organisasi Sosial	3 unit

Sumber: *PT. BSD, 2005*



Sumber: *Hasil Analisis, 2005*

GAMBAR IV.4
PROSENTASE REALISASI PEMBANGUNAN
KOTABARU BSD SAMPAI TAHUN 2004

4.1.3 Analisis Fungsi Kotabaru BSD

Dalam arahan kebijakan pengembangan kotabaru BSD diarahkan pada prioritas fungsi kawasan pemukiman, sedangkan untuk fungsi industri diarahkan dalam bentuk industri berteknologi tinggi yang bersifat *non polutif* dan diselaraskan dengan keberadaan kawasan Puspitek sebagai pusat penelitian dan teknologi. Sistem kebijakan perkotaan, Kota Serpong dengan luas 15.302,6 Ha diarahkan menjadi pusat pertumbuhan utama dengan wilayah pelayanan meliputi Kecamatan Serpong, Ciputat, Pamulang, Pondok Aren, Legok dan Curug. Arahan kebijakan tersebut, maka untuk perencanaan ke depan, Kota Serpong diupayakan memiliki sarana dan prasarana,

transportasi, telekomunikasi dan kawasan perdagangan dengan skala pelayanan sebagai pusat pertumbuhan di wilayah sekitarnya.

Melihat prospek pengembangannya, Kotabaru BSD lebih difokuskan pada fungsi penggunaan lahan kawasan permukiman dan industri ringan perkotaan. Hal ini didukung oleh adanya interaksi ruang yang kuat antara Serpong-Jakarta dengan volume kendaraan yang padat serta perkembangan non pertanian yang tinggi. Fungsi kotabaru BSD adalah:

1. Pusat Permukiman yang didasarkan pada potensi urbanisasi dan industrialisasi yang tinggi sehingga kotabaru BSD sebagai daerah *hinterland* Kota Jakarta disiapkan sebagai penyangganya.
2. Pusat perdagangan dan jasa yang didasarkan pada fungsi CBD sebagai kompleks perkantoran dan jasa perdagangan.
3. Pusat penelitian yang direalisasikan dengan berdirinya pembangunan Puspitek.

Sementara itu, Fungsi kotabaru BSD tersebut, maka beberapa kebijakan yang dialokasikan dalam penyebaran kegiatan yang ada yakni:

1. Kegiatan berskala regional dibagian timur dengan orientasi fungsi ruang sebagai kawasan industri non polutif, kompleks Puspitek, CBD, Sarana pendidikan tinggi. Terminal, stasiun KA, fasilitas rekreasi dan olah raga.
2. Kegiatan berskala regional dibagian barat dengan orientasi sebagai penunjang pertanian dan insutri pengolahan, fasilitas kesehatan, dan stasiun bis.
3. Kegiatan berskala lokal di tiap BWK yang berfokus pada penyediaan fasilitas sklala sub pusat, perdagangan eceran dan perumahan.

4.1.4 Analisis Fisik dan Perencanaan

Lokasi geografis kotabaru BSD dinilai cukup strategis karena mudah dicapai, baik dari Jakarta maupun dari Tangerang. Pencapaian ini adalah mutlak, mengingat perlunya interaksi yang padat antara kotabaru dengan kota-kota besar di sekitarnya, baik dalam aspek ekonomi, sosial, politik, maupun dalam aspek budaya. Untuk menunjang pengembangan kotabaru BSD tersebut, maka beberapa pertimbangan yang bisa menjadi landasan untuk pengembangan kotabaru BSD adalah:

1. Letak geografis kotabaru BSD yang strategis, karena mudah dicapai baik dari Jakarta maupun dari Tangerang. Kemudahan pencapaian ini adalah mutlak

mengingat perlunya interaksi yang padat antara kotabaru dengan kota–kota besar didekatnya baik dari aspek ekonomi, budaya maupun aspek sosial.

2. Jarak Ideal, pada umumnya kotabaru berjarak antara 20-30 km dari kota pusat yang terdekat. Kotabaru BSD memiliki jarak yang sangat mendukung yakni:
   - 25 km dari Jakarta (Monas)
   - 17 km dari Tangerang
   - 17 km dari Bandara soekarno Hatta
   - 53 km dari Bogor
3. Landasan perekonomian yang ada, yakni dengan tumbuhnya beberapa proyek pengembangan seperti Puspitek, Lapan, ITI, dan kawasan industri manufaktur di Tangerang yang akan sangat bermanfaat dalam pengembangan kotabaru BSD.

4.1.4.1 Pembangunan Kotabaru BSD

Kotabaru Bumi Serpong Damai dirancang sebagai kotabaru mandiri yang terletak sebelah barat daya Kota Jakarta. Luas total Kotabaru Bumi Serpong Damai adalah 6000 Ha, sedangkan luas yang dikembangkan adalah 6000 Ha meliputi 19 desa pada dua kecamatan yaitu Kecamatan Serpong dan Legok. Desa-desa yang termasuk dalam wilayah pengembangan kotabaru BSD dapat dilihat pada Tabel IV.3 berikut ini:

TABEL IV.3
DESA-DESA YANG TERMASUK PENGEMBANGAN KOTABARU BSD

No	Tahap Pembangunan	Kecamatan	Nama Desa	Luas Wilayah (Ha)
1	Wilayah Pembangunan Tahap I	Serpong	Lengkong Gudang Timur	520
			Lengkong Gudang Wetan	542,57
			Rawa Buntu	270
			Rawa Mekar Jaya	270
			Ciater	426
			Lengkong Wetan	250,25
			Serpong	198
			Buaran	377
			Sampora	363,4
			Kademangan	217,9
			Setu	335,07
		Sub Jumlah		***3770,19***
2	Wilayah Pembangunan Tahap II	Legok	Situgadung	275
			Kadusirang	363,75
			Cicalengka	224
			Pagedangan	490
			Lengkong Kulon	585,6
			Jatake	210,45
			Cijantra	221
			Legok	265
			Cisauk	484,74
		Sub Jumlah		***3119,54***

Sumber : *PT. BSD, 2005*

Rencana pengembangan Kotabaru BSD meliputi berbagai kegiatan guna lahan dengan proporsi terbesar pada guna lahan permukiman yaitu 61,5% dari luas total yang dikembangkan. Selain itu dikembangkan pula guna lahan lainnya seperti *Central Bussines Distrik* (CBD), Kawasan Industri, pendidikan dan kesehatan, serta kawasan cadangan yang seseluruhannya akan mencapai 29,5% dari luas yang dikembangkan. Sedangkan fungsi-fungsi untuk penggunaan umum seperti taman-taman, ruang terbuka, jalan utama, prasarana dan kolam-kolam pengendali banjir akan mencapai 9,0%.

B. Rencana Konseptual BSD

Arahan kebijaksanaan seperti telah disebutkan sebelumnya, maka rencana konsepsual yang untuk pembangunan kotabaru BSD adalah sebagai berikut:

1. Struktur Inti Kota

   Dalam garis besarnya, ada tiga kemungkinan struktur inti kota, yaitu: inti yang memusat, inti yang memanjang, serta inti yang terkumpul secara intesif. Setelah dikaji terhadap aspek-aspek transportasi, pusat kota, tata guna lahan, dan lain-lain, maka dipilih struktur kota dengan inti yang memusat.

GAMBAR IV.5
STRUKTUR INTI KOTABARU BSD

2. Central Business District (CBD)

   Central Business District (CBD) yang diharapkan dapat berperan pada tingkat regional, akan memiliki fungsi-fungsi perbelanjaan, perkantoran, pemerintahan, hiburan, aktivitas seni budaya, aktifitas keagamaan, serta aktifitas- aktifitas lainnya. Pusat kotabaru ini akan terletak pada pertemuan jalur-jalur transportasi utama,

bersebelahan dengan kota lama Serpong yang masih memiliki nilai-nilai sejarah yang perlu dipertahankan.

3. Rencana Tata Guna Lahan

Penyusunan rencana tata guna lahan yang diusulkan bagi kotabaru BSD perlu memperhatikan kaitan antara potensi dari setiap bagian tapak dengan fungsi-fungsi yang akan diletakkan, sebagaimana berikut ini:

- CBD diletakkan pada lokasi yang potensial atau strategis untuk tumbuh menjadi pusat kegiatan kota, yaitu pada pertemuan jalan-jalan arteri, serta menjangkau salah satu stasiun kereta api.
- Perumahan mewah diletakkan pada lokasi yang memiliki kekayaan visual, merupakan bagian dari tata hijau kota yang tidak jauh dari CBD, serta berorientasi ke jalan tol Jakarta–Merak.
- Perumahan sederhana dan PERUMNAS, diletakkan pada lokasi yang terjangkau oleh jalur kereta api Jakarta Serpong, berorientasi ke kawasan industri Balaraja, PUSPITEK, dan daerah pertanian.
- Perumahan menengah terletak di dekat jalan-jalan arteri dan kolektor utama, serta diantara perumahan mewah dan sederhana.

4.1.5 Analisis Lingkungan Perumahan

Pembangunan perumahan yang dikembangkan oleh deveploer BSD tidak saja tertumpu pada perumahan mewah yang hanya memberi kesan eksklusive, namun konsep 1:3:6 bagi pengembangan kawasan perumahan menjadi bagian dari rencana mewujudkan sebuah kota yang terencana. Indikasi ini terlihat dari pembangunan perumahan skala kecil yang lebih banyak sehingga semua golongan ekonomi dapat tinggal di kotabaru BSD. Mengenai perkembangan pembangunan rumah yang telah dilakukan oleh developer BSD dapat di lihat pada Tabel IV.4

TABEL IV.4
PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN RUMAH
DI KOTABARU BSD TAHUN 1995-2004 ***(Dalam Unit)***

No	Tahun	Rumah Besar	Rumah Menengah	Rumah Kecil
1	2004	1164	3958	13441
2	2003	1160	3915	12449
3	2002	1152	3875	11450
4	2001	1149	3837	10560
5	2000	1146	3800	9710
6	1999	1144	3765	8961
7	1998	1142	3740	8586
8	1997	1142	3716	8212
9	1996	1140	3615	8125
10	1995	1000	3500	8000

Sumber: *PT. BSD, 2005*

Berdasarkan data tersebut diatas, ada kecenderungan bahwa penyediaan rumah oleh pihak pengelola kotabaru BSD meningkat setiap tahunnya, namun pada tahun 1998-2000 mengalami sedikit penurunan di karenakan daya beli masyarakat menurun yang didukung juga dengan kondisi perekonomian Indonesia pada saat itu mengalami krisis yang akhirnya berdampak pula pada developer-developer yang mengembangkan lahannya disekitar kota-kota besar, tetapi kondisi perekonomian Indonesia akhir-akhir ini relatif mulai sedikit membaik.

Aspek pengelolaan lingkungan perumahan, kotabaru BSD menerapkan konsep peduli lingkungan dengan penggunaan sistem daur ulang limbah sampah yang diberi nama Kompos. Hal ini terlihat dari kepedulian pihak pengembang BSD untuk mengolah kembali sisa limbah sampah secara mandiri. Pengelolaan limbah tersebut memberikan arti yang cukup luas kalau dilihat dari segi ekonomi dan lingkunagn seperti menambah pendapatan daerah, melibatkan tenaga kerja yang cukup banyak dan bisa menjadi pupuk untuk mengelola tanaman yang ada di kotabaru BSD. Sehingga tidak menimbulkan masalah baru terhadap wilayah sekitarnya. Hal ini di dukung juga dengan upaya dalam pemeliharaan kualitas lingkungan dengan penghijauan hutan kota pada lahan 460 Ha dari total pengembangan kotabaru BSD.

4.2 Analisis Perkembangan Tingkat *Commuter*

Dalam analisis ini metode yang dipergunakan adalah metode *cross classified* (*cross tabulation*). Metode *cross classified* merupakan metode yang menggunakan uji statistik untuk mengidentifikasikan dan mengetahui korelasi antara dua variabel. Dimana apabila terdapat hubungan antar keduanya, maka terdapat juga tingkat ketergantungan yang saling mempengaruhi yaitu perubahan pada variabel yang satu ikut mengubah variabel yang lain. Hipotesis awal yang digunakan pada tahap perhitungan *crosstabs* adalah adanya keterkaitan antara variabel pada baris dan kolom.

Pada analisis dibawah ini, secara keseluruhan jika persentase jumlah penduduk BSD yang melakukan *commuter* terhadap jumlah total penduduknya semakin besar maka dikatakan tingkat *commuter* penduduk BSD semakin besar pula. Artinya ketergantungan Kotabaru BSD (terhadap kota induknya) semakin tinggi, atau kemandiriannya kecil dan sebaliknya.

Analisis ini merupakan analisis mengenai pergerakan yang dilakukan oleh *commuter* dalam melakukan aktifitas hariannya. Pada analisis ini akan bergantung pada keterhubungan antara variabel-variabel dari komposisi karakteristik produksi perjalanan dan juga dari komposisi karakteristik pergerakan *commuter*. Variabel yang akan digunakan dalam analisis ini adalah pertama dengan mengetahui kondisi *commuter* yang terjadi, hal tersebut dapat dilihat dari tujuan pergerakan, waktu perjalanan, dan karakteristik orang yang melakukan *commuter*. Analisis yang kedua adalah dengan melihat karakteristik *commuter* yang meliputi pemilihan moda angkutan, alasan penggunaan moda angkutan, lamanya perjalanan dan frekuensi penggunaan moda angkutan. Output dari analisis ini adalah karakteristik pola pergerakan commuter.

Untuk lebih lengkapnya gambaran kondisi *commuter* yang terjadi di wilayah Bumi Serpong Damai dari hasil survei selama penelitian, akan dibahas secara mendalam dibawah ini:

4.2.1 Analisis Kemandirian Kotabaru Berdasarkan Pola Perjalanan *Commuter*

4.2.1.1 <u>Analisis Tujuan Pergerakan</u>

Analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui hubungan antara variabel aktivitas utama penduduk Kotabaru BSD dengan wilayah tujuan pergerakan, hubungan antara variabel tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

TABEL IV.5
AKTIVITAS UTAMA DENGAN WILAYAH TUJUAN

Aktivitas	Wilayah			Total
	Jakarta	Tangerang	Bekasi	
Bekerja	72	8	4	84
	85,7%	9,5%	4%	100%
Belajar	8	8		16
	50%	50%		100%
Total	80	16	4	100
	80%	16%	4%	100%

CHI-SQUARE TESTS

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16,667	2	,000
Likelihood Ratio	13,740	2	,001
Linear-by-Linear Association	7,333	1	,007
N of Valid Cases	100		

SYMMETRIC MEASURES

	Value	Asymp. Std. Error	Approx. T	Approx. Sig.
Contingency Coefficient	,378			,000

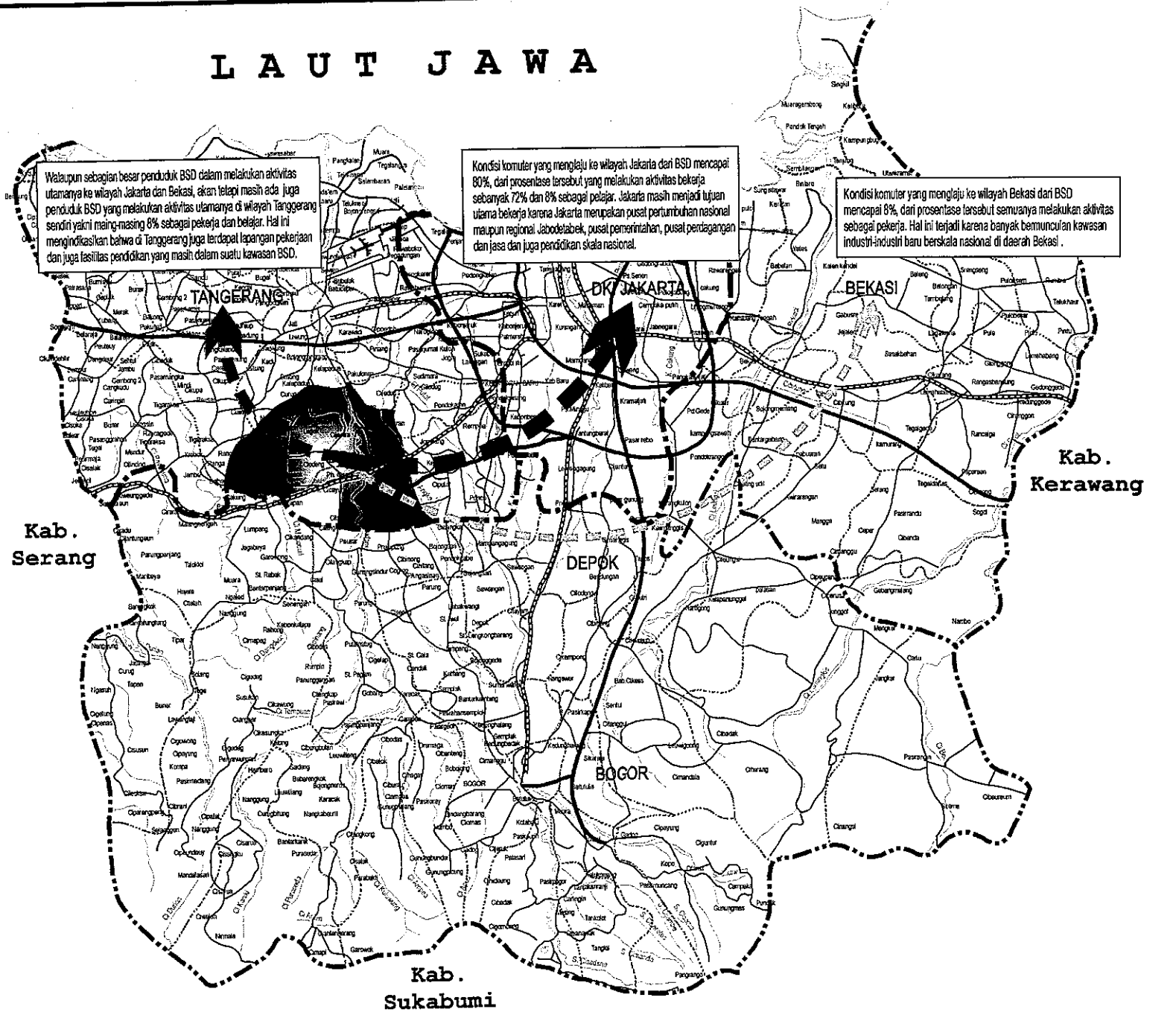
Sumber: *Hasil Analisis, 2005*

Tabel diatas merupakan *output* dari analisis perhitungan SPSS. Sebelum layak untuk dianalisis lebih lanjut, tabel tersebut harus dilakukan uji ketergantungan terlebih dahulu. Uji ketergantungan tersebut adalah dengan melakukan; pertama dengan berdasarkan probabilitas, yaitu dengan melihat hasil perhitungan *Asymp,Sig*, nilai *Asymp,Sig* diatas menghasilkan angka 0,000 (lebih kecil dari 0,05). Hal tersebut menunjukan bahwa antara variabel aktivitas utama dengan tujuan wilayah pergerakan terdapat keterkaitan antara keduanya. Yang kedua dengan berdasarkan *uji chisquare*, dalam melakukan uji *chi square*, nilai uji *chi square* dari tabel menghasilkan 16,667, sedangkan *chi square* hitung setelah melalui proses perhitungan manual (diketahui tingkat signifikasi: α 5% dan derajat kebebasan (df); 2) didapat 5,9915 (konstan), hal ini berarti 16,667>5,9915 atau chi square hitung>chi square tabel maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara variabel aktivitas utama dengan tujuan wilayah pergerakan. Sedangkan untuk melihat seberapa erat hubungan antara keduanya adalah dengan melihat perhitungan *Syimmetric measures*, seperti yang terlihat dari tabel diatas nilai

contingent cooefeciency yang dihasilkan adalah sebesar 0,378 (mendekati 1 atau -1), yang berarti bahwa keterkaitan antara kedua variabel tersebut yang kurang erat.

Penduduk BSD dilihat dari aktivitas utama dan wilayah tujuan pergerakan aktivitas utama menurut responden dalam penelitian ini dapat digambarkan seperti pada tabel diatas. Pada tabel hubungan antara aktivitas utama tersebut yang paling dominan adalah aktivitas bekerja yang mencapai sekitar 84% dan sekitar 16% lainnya mempunyai aktivitas sebagai pelajar. Dari prosentase keseluruhan yang bekerja, wilayah tujuan pergerakan bekerja atau tempat orang BSD yang bekerja, nampak bahwa sebagian besar atau sekitar 85% nya bekerja di wilayah DKI Jakarta, 4% di wilayah Bekasi dan sisanya 9% bekerja di wilayah Tangerang. Sedangkan dari sekitar 16% yang teridentifikasi melakukan aktivitas sebagai pelajar atau mahasiswa, hampir sebanding sekitar 50% yang melakukan kegiatan aktivitas belajar mereka antara Tangerang dan Jakarta, lebih jelasnya dapat di lihat pada Gambar IV.6.

Memperhatikan penjelasan tabel tersebut diatas, yang terlihat dominan bahwa pergerakan tujuan (*commuter*) untuk masyarakat perumahan Bumi Serpong Damai (BSD) atau komuting adalah ke wilayah DKI Jakarta dibanding kota besar lain didekatnya seperti Bekasi, Bogor dan Tangerang sendiri. Pada umumnya, para *commuter* mempunyai tujuan untuk bekerja dan hanya sebagian kecil saja yang belajar. Hal tersebut mengindikasikan ada daya tarik yang luar biasa dari wilayah DKI Jakarta sebagai pusat pertumbuhan nasional maupun sebagai pusat pertumbuhan regional wilayah Jabodetabek. Keberadaan Jakarta memang tak bisa dipungkiri untuk setiap orang di Indonesia termasuk masyarakat BSD untuk datang entah itu bekerja, belajar ataupun sekedar untuk berbelanja ataupun rekreasi, karena di Jakarta semua kegiatan ekonomi, pusat pemerintahan dan pusat perdagangan dan jasa ada disitu, wajar jika para *commuter* BSD yang pergerakannya ke Kota Jakarta hasil responden lebih dari diatas rata-rata yakni mencapai 80%. Sebagai kota Metropolitan, Jakarta mempunyai standar ekonomi dan *life style* yang tinggi dibanding daerah lain di Indonesia, Jakarta juga menawarkan sarana dan prasarana hiburan yang lengkap untuk pelancong ataupun sekedar untuk *having fun* dan dengan iming-iming gaji yang menarik bagi para angkatan pekerja, sangat pantas bila setiap orang ingin bekerja di Jakarta, hal inilah mungkin salah satu alasan *commuter* dari BSD Tangerang ke wilayah DKI Jakarta begitu tinggi.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Analisis Tujuan Pergerakan Komuter

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Kotabaru BSD

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20 Km

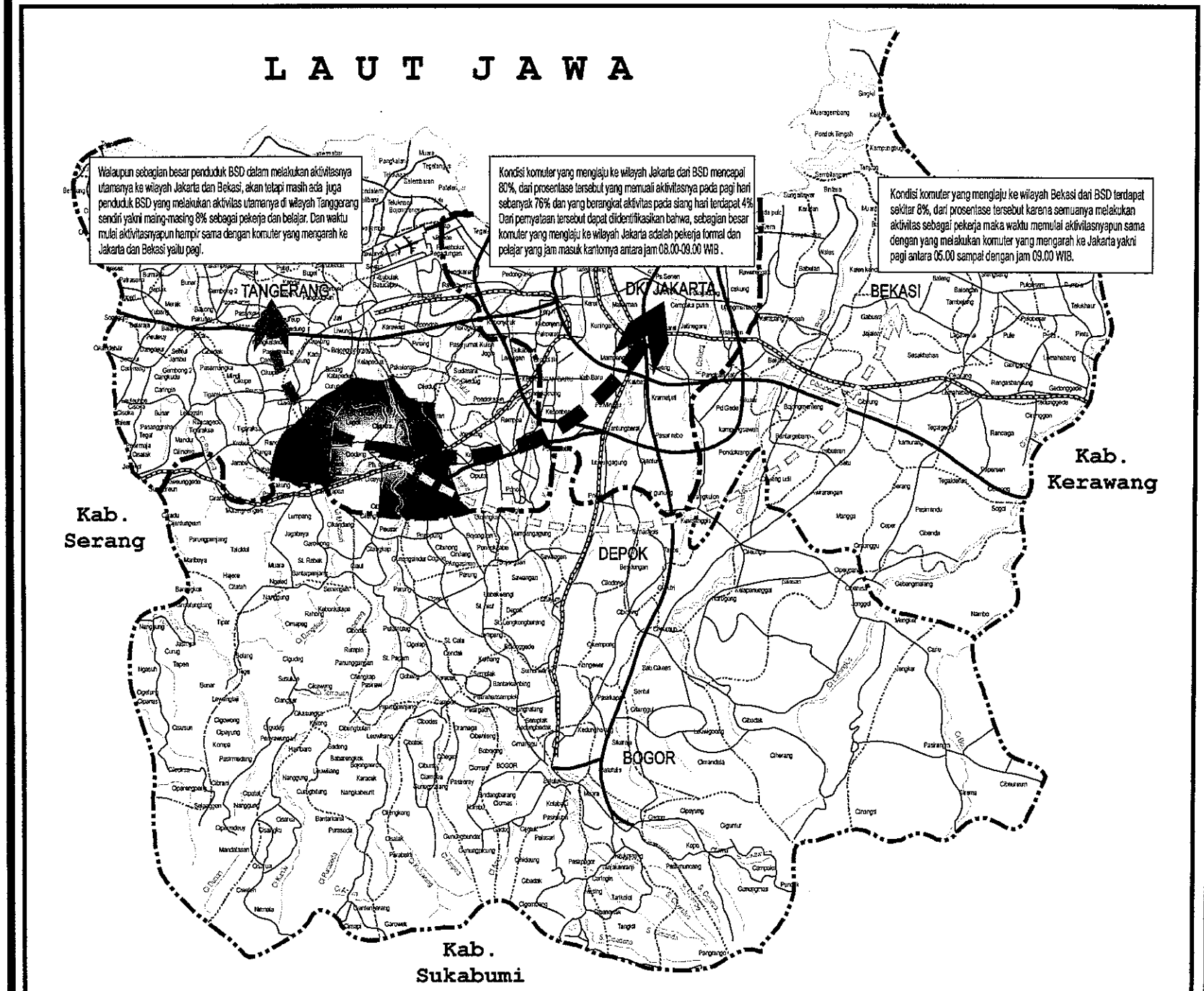
NOMOR	
Halaman	Gambar
101	IV.6

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005

sedangkan *chi square* hitung setelah melalui proses perhitungan manual (diketahui tingkat signifikasi: α 5% dan derajat kebebasan (df); 3) didapat 7,8147 (konstan), hal ini berarti 10,714>7,8147 atau *chi square* hitung>*chi square* tabel maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara variabel pekerjaan dengan waktu memulai aktivitas. Sedangkan untuk melihat seberapa erat hubungan antara keduanya adalah dengan melihat perhitungan *Syimmetric measures*, seperti yang terlihat dari tabel diatas nilai *contingent cooefeciency* yang dihasilkan adalah sebesar 0,311 (mendekati 1 atau -1), yang berarti bahwa keterkaitan antara kedua variabel tersebut yang kurang erat.

Penduduk BSD dilihat dari jenis pekerjaan dan waktu memulai aktivitasnya menurut responden dalam penelitian ini dapat digambarkan seperti pada tabel diatas. Pada tabel hubungan antara jenis pekerjaan dan waktu mulai aktivitasnya atau waktu berangkat ke tempat aktivitas adalah hampir semua menjawab pagi. Agar supaya kuisioner yang diserahkan kepada masyarakat tidak bias, dalam penelitian ini dibatasi rentang waktunya, pagi antara jam 5.00 - 9.00, siang antara jam 10.00 - 14.00 dan sore antara jam 16.00 - 19.00 dan malam diatas jam 20.00. dari jawaban responden yang bekerja atau yang pelajar dan mahasiswa hampir sekitar 96% menjawab pagi, sedangkan sisanya sekitar 4% menjawab siang, lebih jelasnya dapat di lihat pada Gambar IV.7.

Pergerakan *commuter* BSD yang mengarah ke Kota Jakarta untuk bekerja yang sangat tinggi, mempengaruhi waktu memulai aktivitas secara keseluruhan dari hasil responden. Sederhananya, bekerja merupakan proses pengerahan segala sumber daya yang dimiliki demi mencapai tujuan yang diinginkan, ada yang terikat sama waktu dan ada yang tidak. Dari hasil responden teridentifikasi yang bekerja mempunyai jenis pekerjaan dari mulai PNS/TNI/Polri, karyawan swasta, tenaga ahli/profesional ataupun sebagai pelajar/mahasiswa memulai aktivitasnya di pagi hari, hal tersebut mengindikasikan bahwa waktu mulai bekerja atau belajar yang melakukan *commuter* ke Kota Jakarta adalah pekerja atau pelajar formal, seperti kita ketahui bahwa waktu resmi untuk bekerja adalah jam 9.00 pagi sampai dengan jam 05.00 sore. Dengan tingginya jawaban reponden mengenai waktu memulai aktivitasnya pada pagi hari berarti bahwa sebagian besar komuting yang melakukan *commuter* ke Kota Jakarta maupun Bekasi adalah pekerja formal.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Analisis Waktu Mulai Pergerakan Komuter

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Kotabaru BSD

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20 Km
	NOMOR: Halaman 104 / Gambar IV.7

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005

B. Waktu Selesai Aktivitas

Analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui hubungan antara variabel jenis pekerjaan dengan waktu selesai melakukan aktivitas, hubungan antara variabel tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

TABEL IV.7
PEKERJAAN DENGAN WAKTU SELESAI AKTIVITAS

Pekerjaan	Selesai		Total
	Sore	Malam	
PNS/TNI/Polri	24		24
	100,0%		100,0%
Karyawan Swasta	40		40
	100,0%		100,0%
Tenaga Ahli/Profesional	24	4	28
	85,7%	14,3%	100,0%
Pelajar/Mahasiswa	8		8
	100,0%		100,0%
Total	96	4	100
	96,0%	4,0%	100,0%

CHI-SQUARE TESTS

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10,714	3	,013
Likelihood Ratio	10,622	3	,014
Linear-by-Linear Association	1,841	1	,175
N of Valid Cases	100		

SYMMETRIC MEASURES

	Value	Asymp. Std. Error	Approx. T	Approx. Sig.
Contingency Coefficient	,311			,013

Sumber: *Hasil Analisis, 2005*

Tabel diatas merupakan *output* dari analisis perhitungan SPSS. Sebelum layak untuk dianalisis lebih lanjut, tabel tersebut harus dilakukan uji ketergantungan terlebih dahulu. Uji ketergantungan tersebut adalah dengan melakukan; pertama dengan berdasarkan probabilitas, yaitu dengan melihat hasil perhitungan *Asymp,Sig,* nilai *Asymp,Sig* diatas menghasilkan angka 0,013 (lebih kecil dari 0,05). Hal tersebut menunjukan bahwa antara variabel pekerjaan dengan waktu selesai melakukan aktivitas terdapat keterkaitan antara keduanya. Yang kedua dengan berdasarkan *uji chisquare,* dalam melakukan uji *chi square,* nilai uji *chi square* dari tabel menghasilkan 10,714, sedangkan *chi square* hitung setelah melalui proses perhitungan manual (diketahui

tingkat signifikasi: α 5% dan derajat kebebasan (df); 3) didapat 7,8147 (konstan), hal ini berarti 10,714>7,8147 atau chi square hitung>chi square tabel maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara variabel pekerjaan dengan waktu selesai melakukan aktivitas. Sedangkan untuk melihat seberapa erat hubungan antara keduanya adalah dengan melihat perhitungan *Syimmetric measures*, seperti yang terlihat dari tabel diatas nilai *contingent cooefeciency* yang dihasilkan adalah sebesar 0,311 (mendekati 1 atau -1), yang berarti bahwa keterkaitan antara kedua variabel tersebut yang kurang erat.

Penduduk BSD dilihat dari jenis pekerjaan dan waktu selesai melakukan aktivitasnya menurut responden dalam penelitian ini dapat digambarkan seperti pada tabel diatas. Pada tabel hubungan antara jenis pekerjaan dan waktu selesai melakukan aktivitasnya atau waktu pulang ke rumah di BSD dari tempat aktivitas adalah hampir semua menjawab sore. Agar supaya kuisioner yang diserahkan kepada masyarakat tidak bias, dalam penelitian ini dibatasi rentang waktunya, pagi antara jam 5.00- jam 9.00, siang antara jam 10.00 – jam 14.00 dan sore antara jam 16.00- jam 19.00 dan malam diatas jam 20.00. dari jawaban responden yang bekerja atau yang pelajar dan mahasiswa hampir sekitar 96% menjawab sore, sedangkan sisanya sekitar 4% menjawab malam.

Berangkat dari asumsi yang sama dengan waktu memulai aktivitas bahwa pergerakan *commuter* BSD yang mengarah ke Kota Jakarta untuk tujuan bekerja yang sangat tinggi, mempengaruhi nilai waktu menyelesaikan aktivitas secara keseluruhan dari hasil responden. Sederhananya, bekerja merupakan proses pengerahan segala sumber daya yang dimiliki demi mencapai tujuan yang diinginkan, ada yang terikat sama waktu dan ada yang tidak. Dari hasil responden teridentifikasi yang bekerja mempunyai jenis pekerjaan dari mulai PNS/TNI/Polri, karyawan swasta, tenaga ahli/profesional ataupun sebagai pelajar/mahasiswa menyelesaikan aktivitasnya pada sore hari, hal tersebut mengindikasikan bahwa waktu selesai bekerja atau belajar yang melakukan *commuter* dari Kota Jakarta adalah pekerja atau pelajar formal, seperti kita ketahui bahwa waktu resmi untuk bekerja adalah jam 9.00 pagi sampai dengan jam 05.00 sore. Dengan tingginya jawaban responden yang menyelesaikan aktivitasnya pada sore hari berarti bahwa sebagian besar komuting yang melakukan *commuter* dari Kota Jakarta maupun Bekasi adalah merupakan pekerja formal.

C. Frekuensi Melakukan Aktivitas

Analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui hubungan antara variabel aktivitas utama yang dilakukan penduduk BSD dengan frekunesi melakukan aktivitas utama, hubungan antara variabel tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

TABEL IV.8
AKTIVITAS DENGAN FREKUENSI AKTIVITAS

Aktvitas	Frekuensi		Total
	3-4 hari	5-6 hari	
Bekerja		84	84
		100,0%	100,0%
Belajar	8	8	16
	50,0%	50,0%	100,0%
Total	8	92	100
	8,0%	92,0%	100,0%

CHI-SQUARE TESTS

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	45,652	1	,000
Continuity Correction	39,111	1	,000
Likelihood Ratio	33,573	1	,000
Linear-by-Linear Association	45,196	1	,000
N of Valid Cases	100		

SYMMETRIC MEASURES

	Value	Asymp. Std. Error	Approx. T	Approx. Sig.
Contingency Coefficient	,560			,000

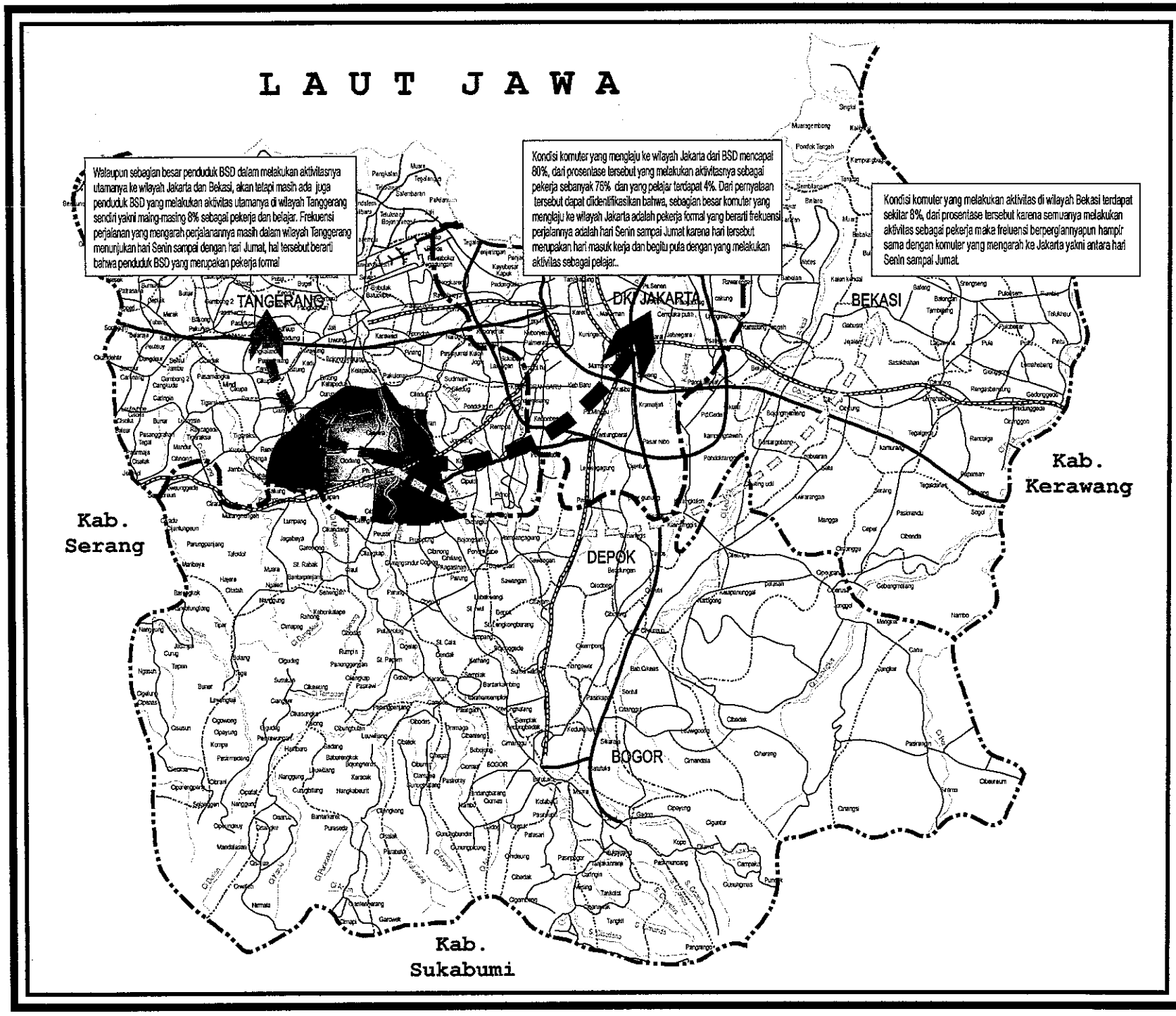
Sumber: *Hasil Analisis, 2005*

Tabel diatas merupakan *output* dari analisis perhitungan SPSS. Sebelum layak untuk dianalisis lebih lanjut, tabel tersebut harus dilakukan uji ketergantungan terlebih dahulu. Uji ketergantungan tersebut adalah dengan melakukan; pertama dengan berdasarkan probabilitas, yaitu dengan melihat hasil perhitungan *Asymp,Sig,* nilai *Asymp,Sig* diatas menghasilkan angka 0,000 (lebih kecil dari 0,05). Hal tersebut menunjukan bahwa antara variabel aktivitas utama dengan frekunesi melakukan aktivitas utama terdapat keterkaitan antara keduanya. Yang kedua dengan berdasarkan uji *chisquare,* dalam melakukan uji *chi square,* nilai uji *chi square* dari tabel menghasilkan 45,652, sedangkan *chi square* hitung setelah melalui proses perhitungan manual (diketahui tingkat signifikasi: α 5% dan derajat kebebasan (df); 1) didapat 3,8415 (konstan), hal ini berarti 45,652>3,8415 atau chi square hitung>chi square tabel

maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara variabel aktivitas utama dengan frekunesi melakukan aktivitas utama. Sedangkan untuk melihat seberapa erat hubungan antara keduanya adalah dengan melihat perhitungan *Syimmetric measures*, seperti yang terlihat dari tabel diatas nilai *contingent cooefeciency* yang dihasilkan adalah sebesar 0,560 (mendekati 1 atau -1), yang berarti bahwa keterkaitan antara kedua variabel tersebut erat.

Penduduk BSD dilihat dari aktivitas rutin dengan frekuensi aktivitas rutin dalam satu minggu menurut responden dalam penelitian ini secara diagramatis dapat digambarkan seperti pada tabel diatas. Pada tabel hubungan aktivitas rutin dengan frekuensi aktivitas atau seberapa sering penduduk BSD melakukan aktivitas menunjukan bahwa 100% responden yang bekerja menjawab 5-6 hari dalam satu minggu. Sedangkan yang melekukan aktivitas sebagai pelajar dan mahasiswa 50% menjawab 3-4 hari dalam satu minggu yang bersangkutan kesekolah atau ke kampus dan sekitar 50% lagi menjawab 5-6 hari untuk pergi ke tempat aktivitas utama yaitu kampus atau sekolah, lebih jelasnya dapat di lihat pada Gambar IV.8.

Pergerakan *commuter* BSD yang mengarah ke Kota Jakarta ataupun Bekasi untuk bekerja yang sangat tinggi, mempengaruhi frekuensi pergi dan pulang secara keseluruhan dari hasil responden. Sederhananya, bekerja merupakan proses pengerahan segala sumber daya yang dimiliki demi mencapai tujuan yang diinginkan, ada yang terikat sama waktu dan ada yang tidak. Dari hasil responden teridentifikasi yang bekerja mempunyai jenis pekerjaan dari mulai PNS/TNI/Polri, karyawan swasta, tenaga ahli/profesional ataupun sebagai pelajar/mahasiswa menyelesaikan aktivitasnya pada sore hari, hal tersebut mengindikasikan bahwa waktu selesai bekerja atau belajar yang melakukan *commuter* dari Kota Jakarta adalah pekerja atau pelajar formal, seperti kita ketahui bahwa waktu resmi untuk bekerja dalam satu minggu adalah 5 hari, Senin sampai Jum'at. Dengan tingginya jawaban responden yang menjawab keseringan berpergian ketempat aktivitas utama adalah 5 -6 hari dalam satu minggu berarti bahwa sebagian besar komuting yang melakukan *commuter* dari maupun ke Kota Jakarta maupun Bekasi adalah sebagian besar merupakan pekerja formal.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Analisis Frekuensi Pergerakan Komuter

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Kotabaru BSD

UTARA	SKALA
N, W, E, S	0 5 10 20 Km

NOMOR	
Halaman	Gambar
109	IV.8

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005

4.2.1.3 Analisis Berdasarkan Karakteristik Responden

A. Pekerjaan

Analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui hubungan antara variabel wilayah tujuan pergerakan penduduk BSD dengan pekerjaan utama, hubungan antara variabel tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

TABEL IV.9
WILAYAH DENGAN PEKERJAAN

Wilayah	Pekerjaan				Total
	PNS/TNI/Polri	Kary. Swasta	Tenaga Ahli/ Profesional	Pelajar/ Mahasiswa	
Jakarta	20	28	24	8	80
	25,0%	35,0%	30,0%	10,0%	100,0%
Tangerang	4	12			16
	25,0%	75,0%			100,0%
Bekasi			4		4
			100,0%		100,0%
Total	24	40	28	8	100
	24,0%	40,0%	28,0%	8,0%	100,0%

CHI-SQUARE TESTS

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	22,000	6	,001
Likelihood Ratio	26,634	6	,000
Linear-by-Linear Association	,732	1	,392
N of Valid Cases	100		

SYMMETRIC MEASURES

	Value	Asymp. Std. Error	Approx. T	Approx. Sig.
Contingency Coefficient	,425			,001

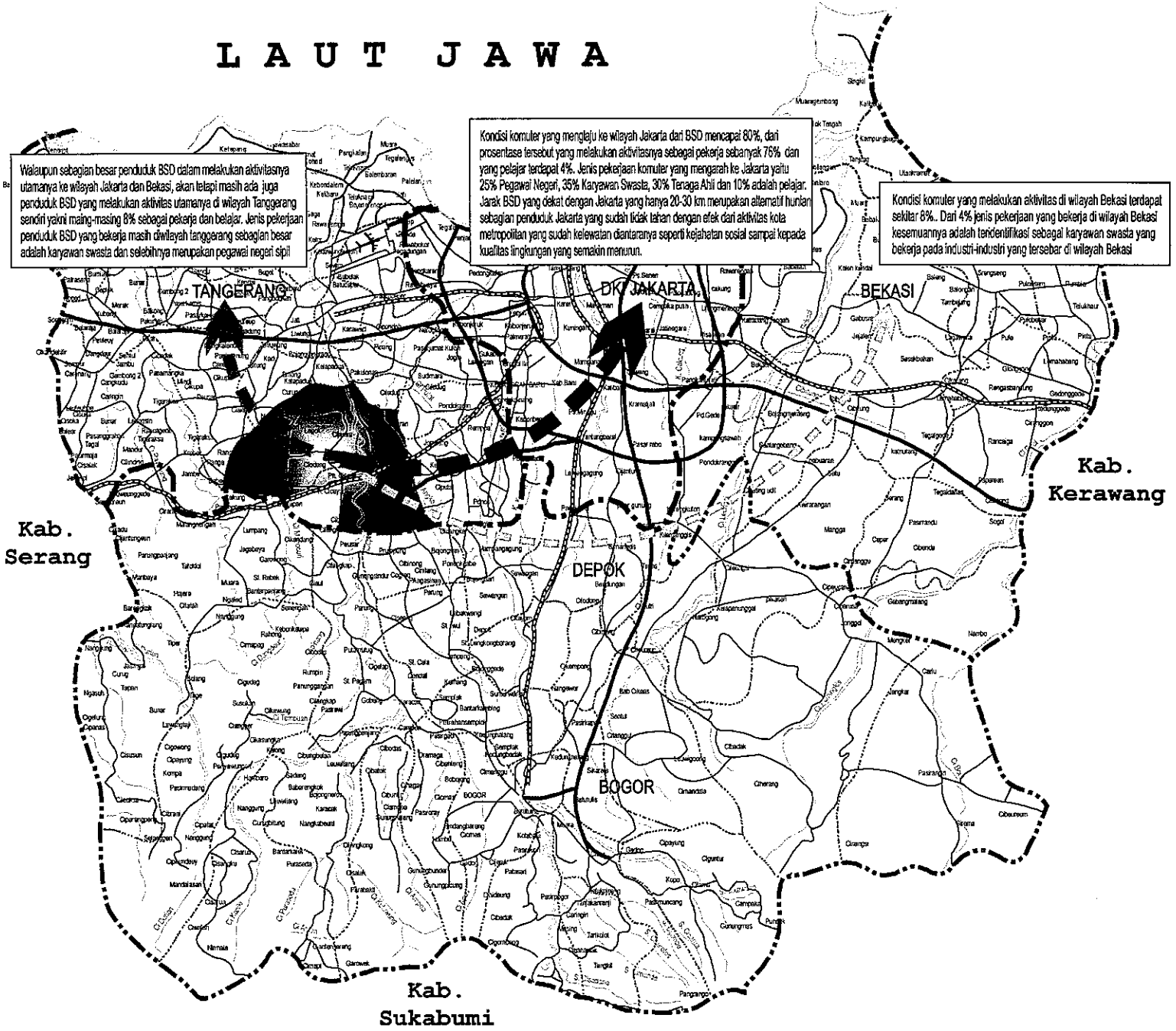
Sumber: *Hasil Analisis, 2005*

Tabel diatas merupakan *output* dari analisis perhitungan SPSS. Sebelum layak untuk dianalisis lebih lanjut, tabel tersebut harus dilakukan uji ketergantungan terlebih dahulu. Uji ketergantungan tersebut adalah dengan melakukan; pertama dengan berdasarkan probabilitas, yaitu dengan melihat hasil perhitungan *Asymp,Sig,* nilai *Asymp,Sig* diatas menghasilkan angka 0,001 (lebih kecil dari 0,05). Hal tersebut menunjukan bahwa antara variabel wilayah tujuan pergerakan dengan pekerjaan utama terdapat keterkaitan antara keduanya. Yang kedua dengan berdasarkan uji *chisquare,* dalam melakukan uji *chi square,* nilai uji *chi square* dari tabel menghasilkan 22,000 sedangkan *chi square* hitung setelah melalui proses perhitungan manual (diketahui

tingkat signifikasi: α 5% dan derajat kebebasan (df); 6) didapat 12,5916 (konstan), hal ini berarti 22,000>12,5916 atau chi square hitung>chi square tabel maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara variabel wilayah tujuan pergerakan dengan pekerjaan utama. Sedangkan untuk melihat seberapa erat hubungan antara keduanya adalah dengan melihat perhitungan *Syimmetric measures*, seperti yang terlihat dari tabel diatas nilai *contingent cooefeciency* yang dihasilkan adalah sebesar 0,425 (mendekati 1 atau -1), yang berarti bahwa keterkaitan antara kedua variabel tersebut kurang erat.

Penduduk BSD dilihat dari wilayah tujuan pergerakan dengan jenis pekerjaan menurut responden dalam penelitian ini secara diagramatis dapat digambarkan seperti pada tabel diatas. Pada tabel wilayah dengan jenis pekerjaan nampak jelas terlihat bahwa penduduk BSD mempunyaa jenis pekerjaan yang beragam, akan tetapi menurut wilayah tujuan pergerakannya didominasi oleh Kota Jakarta. Dalam tabel menunjukan yang tujuan pergerakannya ke Kota Jakarta adalah sekitar 80%, dari prosentase tersebut yang berprofesi sebagai PNS/TNI/POLRI sebanyak 25%, karyawan swasta sebanyak 35%, tenaga ahli/profesional sebanyak 24% dan sisanya sekitar 8% adalah mahasiswa dan pelajar. Dari wilayah tujuan pergerakan yang masih di wilayah Tangerang terdapat sekitar 16% penduduk BSD dilihat dari jenis pekerjaan, dari prosentase 16% menunjukan yang berprofesi sebagai PNS/TNI/POLRI sebanyak 25%, dan karyawan swasta sebanyak 75% sisanya. Dari yang melakukan tujuan pergerakan ke Bekasi, hampir semuanya adalah berprofesi sebagai tenaga ahli/ profesional sebanyak 4 orang, lebih jelasnya dapat di lihat pada Gambar IV.9.

Pergerakan komuting yang melakukan *commuter* telah teridentifikasi sebagaian besar adalah para pekerja dan ada sebagian kecil pejalar dan mahasiswa. Pada tabel tersebut mengindikasikan para *commuter* yang bergerak ke Kota Jakarta maupun Bekasi berdasarkan pekerjaan. Keberadaan Jakarta sebagai pusat pertumbuhan wilayah nasional maupun regional semakin lama semakin padat penduduknya dengan berbagai macam aktivitasnya menyebabkan meningkatnya kejahatan sosial dan makin menurunya kualitas lingkungan Kota Jakarta menyebabkan sebagai penduduk Jakarta pindah ke kota yang ada di dekatnya dengan tidak meninggalkan pekerjaannya di Jakarta. Kotabaru BSD yang berjarak sekitar 20-30 km dari pusat kota Jakarta menjadi alternatif untuk menghindari dari dampak negatif dari perkembangan sebuah kota metropolitan, hal tersebut bukan saja berlaku di Tangerang saja, fenomena tersebut juga



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Analisis Jenis Pekerjaan Komuter

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Kotabaru BSD

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20Km
	NOMOR
	Halaman: 112 / Gambar: IV.9

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005

terjadi diwilayah Bekasi Bogor dan Depok. Pindah ke pinggiran kota besar juga dapat disebut juga *trend* atau biasa dalam kehidupan kota metropolitan dinegara lain, semakin tinggi status dalam pekerjaan semakin jauh tempat tinggalnya di pinggiran kota induk, tentunya dengan tidak mengabaikan jarak, waktu dan biaya.

B. Tingkat Pendapatan

Analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui hubungan antara variabel pekerjaan utama dengan penghasilan, hubungan antara variabel tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

TABEL IV.10
PEKERJAAN DENGAN PENGHASILAN

Pekerjaan	Penghasilan			Total
	< Rp 2.500.000	Rp 2.500.000-Rp 5.000.000	Rp 5.000.000-Rp 10.000.000	
PNS/TNI/Polri		16	8	24
		66,7%	33,3%	100,0%
Karyawan Swasta	12	20	8	40
	30,0%	50,0%	20,0%	100,0%
Tenaga Ahli/Profesional			28	28
			100,0%	100,0%
Pelajar/Mahasiswa	8			8
	100,0%			100,0%
Total	20	36	44	100
	20,0%	36,0%	44,0%	100,0%

CHI-SQUARE TESTS

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	88,741	6	,000
Likelihood Ratio	97,258	6	,000
Linear-by-Linear Association	1,682	1	,195
N of Valid Cases	100		

SYMMETRIC MEASURES

	Value	Asymp. Std. Error	Approx. T	Approx. Sig.
Contingency Coefficient	,686			,000

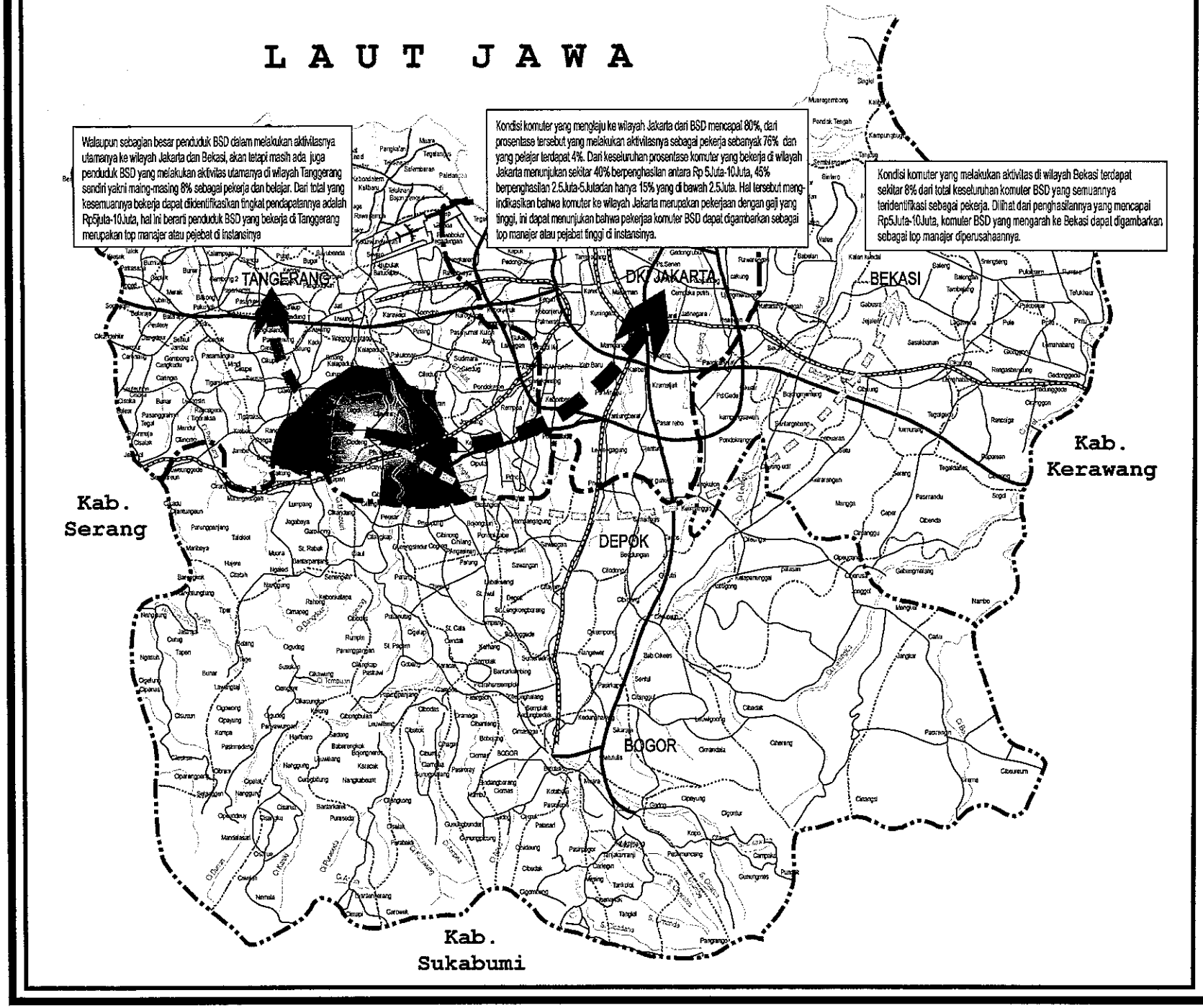
Sumber: *Hasil Analisis, 2005*

Tabel diatas merupakan *output* dari analisis perhitungan SPSS. Sebelum layak untuk dianalisis lebih lanjut, tabel tersebut harus dilakukan uji ketergantungan terlebih dahulu. Uji ketergantungan tersebut adalah dengan melakukan; pertama dengan berdasarkan probabilitas, yaitu dengan melihat hasil perhitungan *Asymp,Sig,* nilai

Asymp,Sig diatas menghasilkan angka 0,000 (lebih kecil dari 0,05). Hal tersebut menunjukan bahwa antara variabel pekerjaan utama dengan penghasilan terdapat keterkaitan antara keduanya. Yang kedua dengan berdasarkan uji *chisquare,* dalam melakukan uji *chi square,* nilai uji *chi square* dari tabel menghasilkan 88,741 sedangkan *chi square* hitung setelah melalui proses perhitungan manual (diketahui tingkat signifikasi: α 5% dan derajat kebebasan (df); 6) didapat 12,5916 (konstan), hal ini berarti 88,741>12,5916 atau chi square hitung>chi square tabel maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara variabel pekerjaan utama dengan penghasilan. Sedangkan untuk melihat seberapa erat hubungan antara keduanya adalah dengan melihat perhitungan *Syimmetric measures*, seperti yang terlihat dari tabel diatas nilai *contingent cooefeciency* yang dihasilkan adalah sebesar 0,686 (mendekati 1 atau -1), yang berarti bahwa keterkaitan antara kedua variabel tersebut sangat erat.

Penduduk BSD dilihat dari jenis pekerjaan dengan penghasilannya menurut responden dalam penelitian ini secara diagramatis dapat digambarkan seperti pada tabel diatas. Pada tabel pekerjaan dengan penghasilan menunjukan bahwa penduduk BSD yang mempunyai penghasilan antara Rp 5.000.000 – Rp 10.000.000 sebanyak 44%, dari prosentase tersebut terdapat 8% yang berprofesi sebagai PNS/TNI/POLRI, 8% berprofesi sebagai karyawan swasta dan sisanya atau sekitar 28% berprofesi sebagai tenaga ahli/profesional. Sedangakan yang berpenghsilan antara Rp 2.500.000 – Rp 5.000.000 ada sekitar 36%, dari prosentase tersebut terdapat 16% yang berprofesi sebagai PNS/TNI/POLRI dan 20% yang berprofesi sebagai karyawan swasta. Selanjutnya yang berpenghasilan dibawah Rp 2.500.000 terdapat 20%, dari prosentase tersebut 12% adalah yang berprofesi sebagai karyawan swasta dan 8% nya sebagai mahasiswa atau pelajar, lebih jelasnya dapat di lihat pada Gambar IV.10.

Penghasilan seseorang sangat dipengaruhi oleh jenis pekerjaanya, terlihat dalam penjelasan diatas, bahwa tenaga ahli/profesional mendapatkan gaji yang lebih besar dari pada pegawai negeri rata-rata dan karyawan swasta rata-rata yang mencapai Rp 10 juta setiap bulannya. Pada bagian lain nampak PNS/TNI/Polri atau karyawan swasta ada yang mencapai 10 juta, hal tersebut dapat diidentifikasikan bahwa yang bersangkutan sangat mungkin menduduki top manajer pada perusahaan swasta dan pejabat setingkat eselon 1 dan 2 dalam pemerintahan untuk yang bekerja sebagai PNS/TNI/Polri. Di sisi



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Analisis Tingkat Pendapatan Komuter

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Kotabaru BSD

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20Km
	NOMOR
	Halaman: 115 / Gambar: IV.10

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005

lain juga, terdapat pekerja yang mendapatkan gaji kurang dari Rp 2.500.000 setiap bulannya, dari jawaban responden dengan pertanyaan berbeda, dapat diidentifikasikan bahwa responden tersebut mewakili mahasiswa dan pelajar serta karyawan swasta yang berstatus dalam keluarga masih sebagai anak, yang berarti juga bahwa karyawan swasta tersebut masih baru dalam pekerjaannya.

C. Analisis Struktur Keluarga

Analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui hubungan antara variabel wilayah tujuan pergerakan dengan status dalam keluarga, hubungan antara variabel tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

TABEL IV.11
WILAYAH DENGAN STATUS KELUARGA

Wilayah	Keluarga			Total
	Ayah	Ibu	Anak	
Jakarta	44	24	12	80
	55,0%	30,0%	15,0%	100,0%
Tangerang	4	4	8	16
	25,0%	25,0%	50,0%	100,0%
Bekasi	4			4
	100,0%			100,0%
Total	52	28	20	100
	52,0%	28,0%	20,0%	100,0%

CHI-SQUARE TESTS

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,440	4	,006
Likelihood Ratio	14,470	4	,006
Linear-by-Linear Association	2,020	1	,155
N of Valid Cases	100		

SYMMETRIC MEASURES

	Value	Asymp. Std. Error	Approx. T	Approx. Sig.
Contingency Coefficient	,355			,006

Sumber: *Hasil Analisis, 2005*

Tabel diatas merupakan *output* dari analisis perhitungan SPSS. Sebelum layak untuk dianalisis lebih lanjut, tabel tersebut harus dilakukan uji ketergantungan terlebih dahulu. Uji ketergantungan tersebut adalah dengan melakukan; pertama dengan berdasarkan probabilitas, yaitu dengan melihat hasil perhitungan *Asymp,Sig,* nilai *Asymp,Sig* diatas menghasilkan angka 0,006 (lebih kecil dari 0,05). Hal tersebut

menunjukan bahwa antara variabel wilayah tujuan pergerakan dengan status dalam keluarga terdapat keterkaitan antara keduanya. Yang kedua dengan berdasarkan uji *chisquare*, dalam melakukan uji *chi square*, nilai uji *chi square* dari tabel menghasilkan 14,440 sedangkan *chi square* hitung setelah melalui proses perhitungan manual (diketahui tingkat signifikasi: α 5% dan derajat kebebasan (df); 4) didapat 9,4877 (konstan), hal ini berarti 14,440>9,4877 atau chi square hitung>chi square tabel maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara variabel wilayah tujuan pergerakan dengan status dalam keluarga. Sedangkan untuk melihat seberapa erat hubungan antara keduanya adalah dengan melihat perhitungan *Syimmetric measures*, seperti yang terlihat dari tabel diatas nilai *contingent cooefeciency* yang dihasilkan adalah sebesar 0,355 (mendekati 1 atau -1), yang berarti bahwa keterkaitan antara kedua variabel tersebut kurang erat.

Penduduk BSD dilihat dari wilayah tujuan pergerakan dengan status dalam keluarga menurut responden dalam penelitian ini secara diagramatis dapat digambarkan seperti pada tabel diatas. Pada tabel wilayah tujuan dengan status keluarga bahwa yang tujuan wilayahnya ke Jakarta didominasi oleh kepala keluarga atau ayah yang mencapai 55%, selanjutnya ibu ada sebanyak 30% dan sisanya sebesar 15% sebagai anak dalam kelaurga. Sedangkan yang mempunyai aktivitas tujuan masih dalam wilayah Tangerang dengan komposisi sebagai ayah sebesar 25%, sebagai ibu rumah tangga sebanyak 25% dan sisanya sebesar 50% sebagai anak. Terakhir, yang mempunyai tujuan wilayah pergerakan ke arah Bekasi adalah didominsi oleh kepala keluarga atau sebagai ayah.

Pergerakan *commuter* yang terjadi di kotabaru BSD dengan tujuan Kota Jakarta dan Bekasi sangat tinggi, yakni mencapai 85% dari total responden secara keseluruhan. Sebagian besar komuting adalah bekerja dan selebihnya adalah pelajar dan mahasiswa. *Commuter* yang bekerja didominasi oleh oleh laki-laki, hal tersebut mengindikasikan bahwa angkatan kerja penduduk BSD yang bekerja di wilayah DKI Jakarta lebih banyak berstatus ayah atau kepala keluarga dibanding dengan perempuan. Laki-laki selalu mempunyai tanggung jawab yang besar dalam status rumah tangga, sehingga secara tidak langsung laki-laki selalu identik dengan melindungi keluarga sampai kepada mencari nafkah. Lain halnya dengan perempuan, kaum ibu biasanya mengurusi rumah tangga di rumah, mengurus anak, menyekolahkan anak sampai urusan arisan dan lain sebagainya. Akan tetapi ada juga fenomena angkatan kerja wanita atau kaum ibu rumah

tangga di wilayah BSD yang melakukan *commuter* dan bekerja di Kota Jakarta, hal tersebut terjadi karena ada kesamaan gender dalam jenis pekerjaan seperti era demokrasi sekarang ini, ataupun pekerjaan yang dikhususkan hanya untuk kaum wanita.

4.2.2 Analisis Kemandirian Kotabaru Berdasarkan Karakteristik *Commuter*

4.2.2.1 Analisis Penggunaan Kendaraan

Analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui hubungan antara variabel wilayah tujuan pergerakan dengan kendaraan (moda) yang digunakan, hubungan antara variabel tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

TABEL IV.12
WILAYAH DENGAN KENDARAAN

Wilayah	Kendaran			Total
	Mobil pribadi	Bus/minibus	Angkutan kota	
Jakarta	64	12	4	80
	80,0%	15,0%	5,0%	100,0%
Tangerang	8		8	16
	50,0%		50,0%	100,0%
Bekasi	4			4
	100,0%			100,0%
Total	76	12	12	100
	76,0%	12,0%	12,0%	100,0%

CHI-SQUARE TESTS

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	27,895	4	,000
Likelihood Ratio	23,247	4	,000
Linear-by-Linear Association	3,450	1	,063
N of Valid Cases	100		

SYMMETRIC MEASURES

	Value	Asymp. Std. Error	Approx. T	Approx. Sig.
Contingency Coefficient	,467			,000

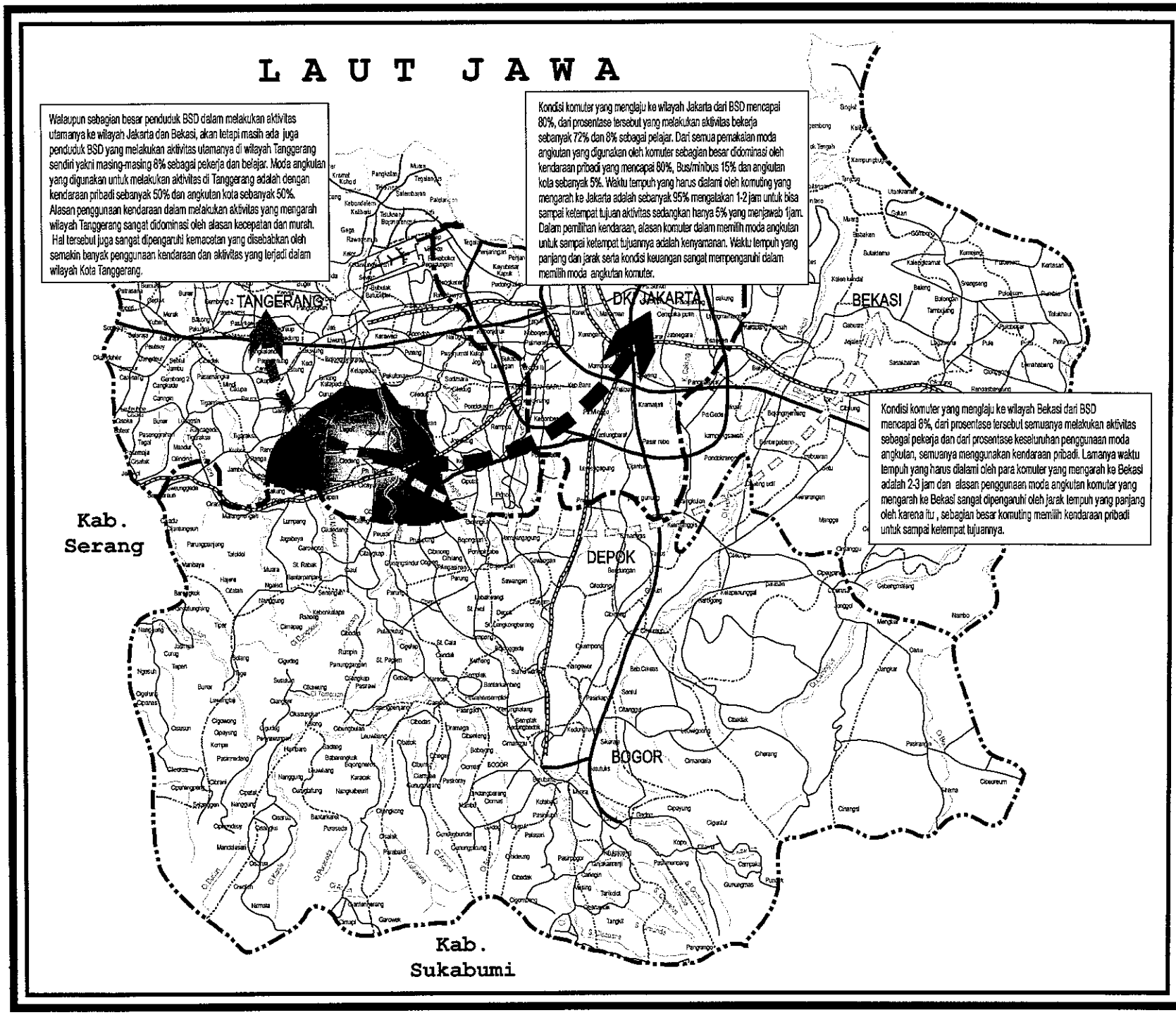
Sumber: *Hasil Analisis, 2005*

Tabel diatas merupakan *output* dari analisis perhitungan SPSS. Sebelum layak untuk dianalisis lebih lanjut, tabel tersebut harus dilakukan uji ketergantungan terlebih dahulu. Uji ketergantungan tersebut adalah dengan melakukan; pertama dengan berdasarkan probabilitas, yaitu dengan melihat hasil perhitungan *Asymp,Sig,* nilai *Asymp,Sig* diatas menghasilkan angka 0,000 (lebih kecil dari 0,05). Hal tersebut menunjukan bahwa antara variabel wilayah tujuan pergerakan dengan kendaraan

(moda) yang digunakan terdapat keterkaitan antara keduanya. Yang kedua dengan berdasarkan uji *chisquare*, dalam melakukan uji *chi square*, nilai uji *chi square* dari tabel menghasilkan 27,895 sedangkan *chi square* hitung setelah melalui proses perhitungan manual (diketahui tingkat signifikasi: α 5% dan derajat kebebasan (df); 4) didapat 9,4877 (konstan), hal ini berarti 27,895>9,4877 atau chi square hitung>chi square tabel maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara variabel wilayah tujuan pergerakan dengan kendaraan (moda) yang digunakan. Sedangkan untuk melihat seberapa erat hubungan antara keduanya adalah dengan melihat perhitungan *Syimmetric measures*, seperti yang terlihat dari tabel diatas nilai *contingent cooefeciency* yang dihasilkan adalah sebesar 0,467 (mendekati 1 atau -1), yang berarti bahwa keterkaitan antara kedua variabel tersebut kurang erat.

Penduduk BSD dilihat dari wilayah tujuan pergerakan dengan penggunaan kendaraan menurut responden dalam penelitian ini secara diagramatis dapat digambarkan seperti pada tabel diatas. Pada tabel wilayah dengan kendaraan terlihat bahwa *commuter* yang mengarah keJakarta didominasi oleh kendaraan pribadi yang mencapai 80%, sedangkan yang menggunakan bus/minibus adalah sebanyak 15% dan sisanya sekitar 5% menggunakan angkutan kota. Sedangkan tujuan aktivitasnya masih dalam wilayah Tangerang, jenis kendaraan yang digunakan dengan menggunakan mobil pribadi sebanyak 50%, selanjutnya yang menggunakan angkutan kota ada sebanyak 50%, dan tidak ada yang menjawab dengan menggunakan bus/minibus. Sedangkan *commuter* yang ke Bekasi semuanya menggunakan kendaraan pribadi sebanyak 4 orang, lebih jelasnya dapat di lihat pada Gambar IV.11.

Kondisi karakteristik *commuter* yang mengarah ke Kota Jakarta dan Bekasi dapat dilihat dengan jenis penggunaan kendaraan, dari hasil responden terlihat didominasi oleh pemakai kendaraan pribadi yang mencapai 80%. Hal tersebut menunjukan bahwa para komuting tidak selalu bergantung pada alat transportasi umum seperti yang sudah disediakan pemerintah maupun pengelola BSD sendiri dalam melaksanakan aktivitasnya di Kota Jakarta maupun Bekasi. Banyaknya penggunaan kendaraan pribadi oleh para *commuter* mungkin juga dipengaruhi oleh hadirnya berbagai variasi kendaraan yang harganya layak terjangkau, dalam iklan harian media ibu kota terpampang, dengan membayar uang muka di bawah 5 juta pun siapapun sudah membawa pulang mobil



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Analisis Alasan Penggunaan Moda Angkutan Komuter

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Kotabaru BSD

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20 Km

NOMOR	
Halaman	Gambar
120	IV.11

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005

idaman. Faktor lain dalam penggunaan kendaraan juga mungkin dipengaruhi oleh *life style* kota besar, apalagi sekarang seringkali dalam satu bulan keluar mobil dengan berbagai varian baru bersliweran di jalan-jalan ibukota.

4.2.2.2 Analisis Lamanya Perjalanan

Analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui hubungan antara variabel wilayah tujuan pergerakan dengan lamanya waktu perjalanan, hubungan antara variabel tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

TABEL IV.13
WILAYAH DENGAN LAMA PERJALANAN

Wilayah	Lama Perjalanan			Total
	<1 jam	1-2 jam	2-3 jam	
Jakarta	4	76		80
	5,0%	95,0%		100,0%
Tangerang	12	4		16
	75,0%	25,0%		100,0%
Bekasi			4	4
			100,0%	100,0%
Total	16	80	4	100
	16,0%	80,0%	4,0%	100,0%

CHI-SQUARE TESTS

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	149,000	4	,000
Likelihood Ratio	70,339	4	,000
Linear-by-Linear Association	2,987	1	,084
N of Valid Cases	100		

SYMMETRIC MEASURES

	Value	Asymp. Std. Error	Approx. T	Approx. Sig.
Contingency Coefficient	,774			,000

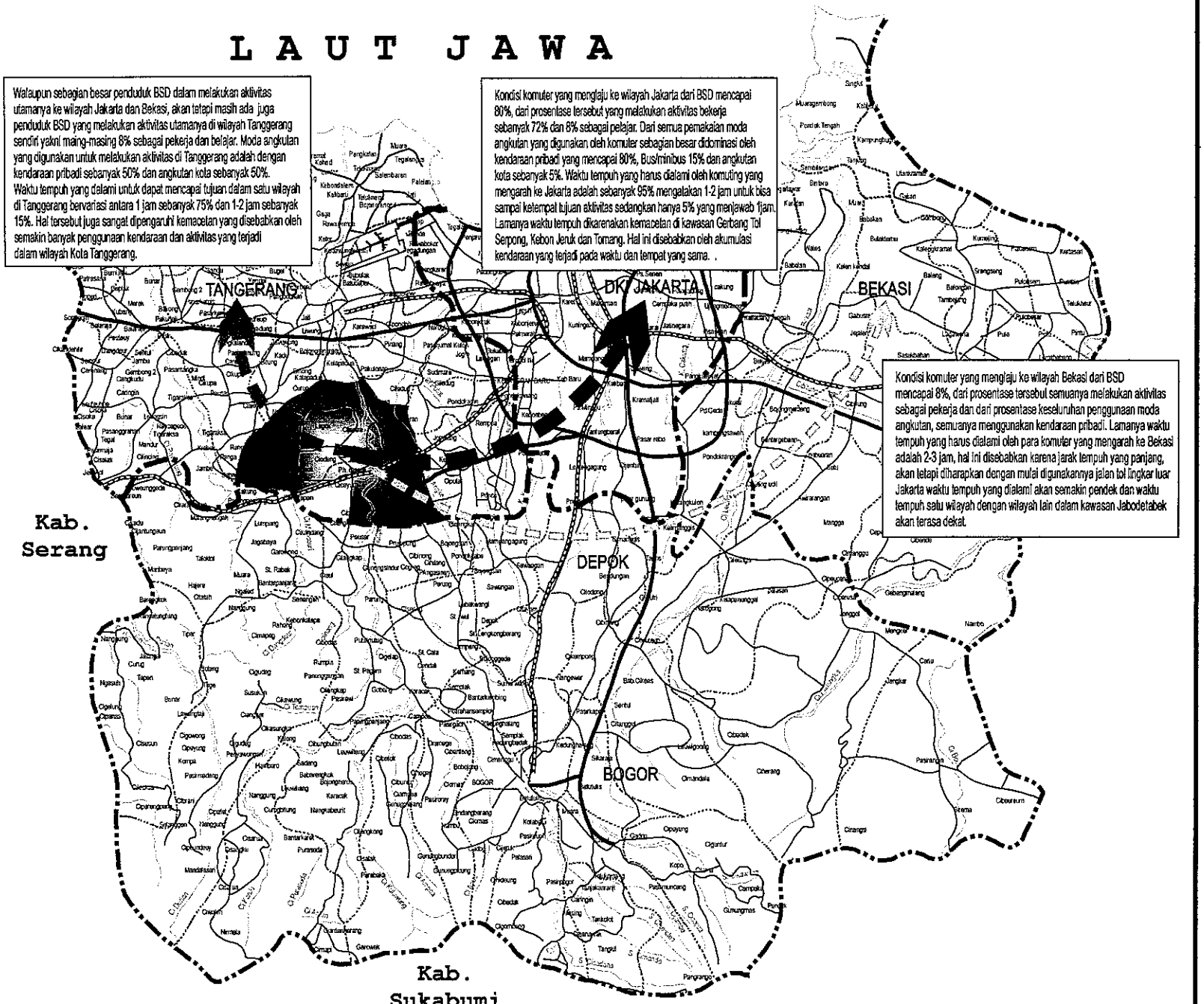
Sumber: *Hasil Analisis, 2005*

Tabel diatas merupakan *output* dari analisis perhitungan SPSS. Sebelum layak untuk dianalisis lebih lanjut, tabel tersebut harus dilakukan uji ketergantungan terlebih dahulu. Uji ketergantungan tersebut adalah dengan melakukan; pertama dengan berdasarkan probabilitas, yaitu dengan melihat hasil perhitungan *Asymp,Sig,* nilai *Asymp,Sig* diatas menghasilkan angka 0,000 (lebih kecil dari 0,05). Hal tersebut menunjukan bahwa antara variabel wilayah tujuan pergerakan dengan lamanya waktu perjalanan terdapat keterkaitan antara keduanya, yang kedua dengan berdasarkan uji

chisquare, dalam melakukan uji *chi square*, nilai uji *chi square* dari tabel menghasilkan 149,000 sedangkan *chi square* hitung setelah melalui proses perhitungan manual (diketahui tingkat signifikasi: α 5% dan derajat kebebasan (df); 4) didapat 9,4877 (konstan), hal ini berarti 149,000>9,4877 atau chi square hitung>chi square tabel maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara variabel wilayah tujuan pergerakan dengan lamanya waktu perjalanan. Sedangkan untuk melihat seberapa erat hubungan antara keduanya adalah dengan melihat perhitungan *Syimmetric measures*, seperti yang terlihat dari tabel diatas nilai *contingent cooefeciency* yang dihasilkan adalah sebesar 0,774 (mendekati 1 atau -1), yang berarti bahwa keterkaitan antara kedua variabel tersebut sangat erat.

Penduduk BSD dilihat dari wilayah tujuan pergerakan dengan lamanya perjalanan menurut responden dalam penelitian ini secara diagramatis dapat digambarkan seperti pada tabel diatas. Pada tabel wilayah dengan lama perjalanan terlihat bahwa penduduk BSD yang melakukan *commuter* ke Kota Jakarta menjawab 1-2 jam untuk sampai ke Kota Jakarta adalah sebanyak 95%, sedangkan yang menjawab kurang dari 1 jam adalah sekitar 5%. Selanjutnya yang melakukan aktivitas di dalam wilayah Tangerang yang menjawab 1-2 jam adalah sebanyak 25% dan sisanya sebanyak 75% menjawab kurang dari 1 jam untuk sampai ke wilayah aktivits rutin. Terakhir, penduduk BSD melakukan *commuter* ke wilayah Bekasi semuanya menjawab 2-3 jam yaitu sebanyak 4 orang, lebih jelasnya dapat di lihat pada Gambar IV.12.

Lamanya perjalanan merupakan salah satu faktor dominan dari fenomena *commuter* dengan tujuan Kota Jakarta maupun Bekasi dari wilayah BSD, berkumpulnya jumlah kendaraan di jalan dengan tujuan yang sama, tempat yang sama dan waktu yang hampir bersamaaan membuat berbagai macam kendaraan terkonsentrasi pada suatu tempat mengakibatkan kemacetan dan dampaknya adalah perjalanan yang bisa ditempuh dalam waktu 1 jam bisa menjadi berjam-jam karena kemacetan. Kemacetan yang terjadi di wilayah *commuter* dari BSD ke Kota Jakarta adalah merupakan hal yang setiap hari terjadi, titik-titik kemacetan biasanya disekitar pintu masuk tol Serpong, tol Kebon Jeruk maupun pada gerbang tol Tomang. Kemacetan bukan saja mempengaruhi lamanya perjalanan, akan tetapi sudah menjadi *image* sebuah kota besar seolah-olah tidak bisa dihilangkan. Kemacetan merupakan momok yang menakutkan bagi sebagian *commuter*, akan tetapi dalam jangka pendek mungkin akan dapat segera bisa



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Analisis Lamanya Perjalanan Komuter

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Kotabaru BSD

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20Km
	NOMOR: Halaman 123 / Gambar IV.12

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005

diselesaikan karena tol dalam kota (*ring road*) yang menghubungkan wilayah Serpong dalam waktu dekat bisa dipergunakan.

4.2.2.3 Analisis Alasan Penggunaan Kendaraan

Analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui hubungan antara variabel kendaraan yang digunakan (moda) dengan alasan penggunaannya, hubungan antara variabel tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

TABEL IV.14
KENDARAAN DENGAN ALASANNYA

Kendaran	Alasan			Total
	Murah	Cepat	Nyaman	
Mobil pribadi	4	4	68	76
	5,3%	5,3%	89,5%	100,0%
Bus/minibus	8		4	12
	66,7%		33,3%	100,0%
Angkutan kota	4	8		12
	33,3%	66,7%		100,0%
Total	16	12	72	100
	16,0%	12,0%	72,0%	100,0%

CHI-SQUARE TESTS

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	75,536	4	,000
Likelihood Ratio	64,043	4	,000
Linear-by-Linear Association	47,119	1	,000
N of Valid Cases	100		

SYMMETRIC MEASURES

	Value	Asymp. Std. Error	Approx. T	Approx. Sig.
Contingency Coefficient	,656			,000

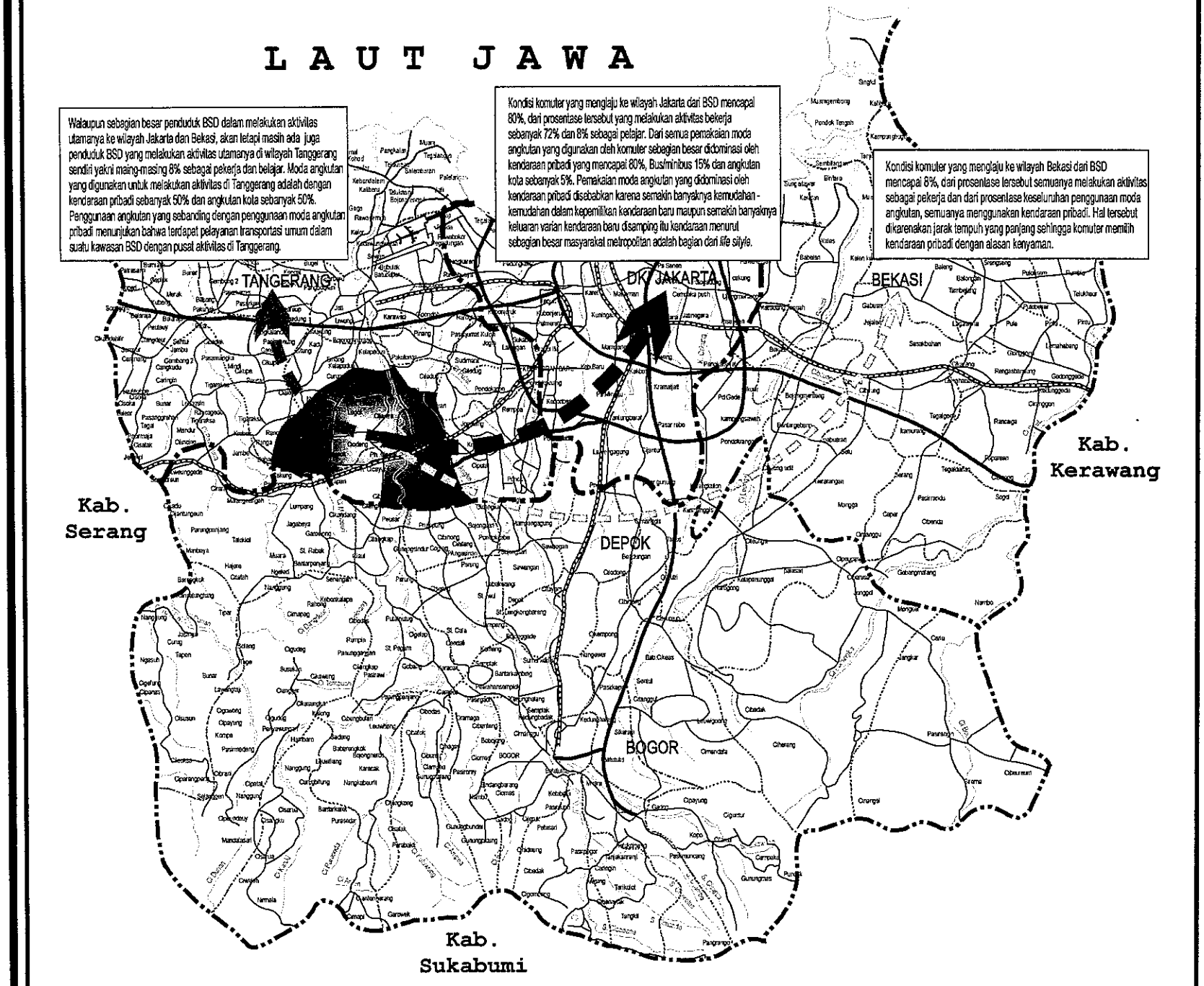
Sumber: *Hasil Analisis, 2005*

Tabel diatas merupakan *output* dari analisis perhitungan SPSS. Sebelum layak untuk dianalisis lebih lanjut, tabel tersebut harus dilakukan uji ketergantungan terlebih dahulu. Uji ketergantungan tersebut adalah dengan melakukan; pertama dengan berdasarkan probabilitas, yaitu dengan melihat hasil perhitungan *Asymp,Sig,* nilai *Asymp,Sig* diatas menghasilkan angka 0,000 (lebih kecil dari 0,05). Hal tersebut menunjukan bahwa antara variabel kendaraan yang digunakan (moda) dengan alasan penggunaannya terdapat keterkaitan antara keduanya. Yang kedua dengan berdasarkan uji *chisquare,* dalam melakukan uji *chi square,* nilai uji *chi square* dari tabel menghasilkan 75,536 sedangkan *chi square* hitung setelah melalui proses perhitungan

manual (diketahui tingkat signifikasi: α 5% dan derajat kebebasan (df); 4) didapat 9,4877 (konstan), hal ini berarti 75,536>9,4877 atau chi square hitung>chi square tabel maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara variabel kendaraan yang digunakan (moda) dengan alasan penggunaannya. Sedangkan untuk melihat seberapa erat hubungan antara keduanya adalah dengan melihat perhitungan *Syimmetric measures*, seperti yang terlihat dari tabel diatas nilai *contingent cooefeciency* yang dihasilkan adalah sebesar 0,656 (mendekati 1 atau -1), yang berarti bahwa keterkaitan antara kedua variabel tersebut sangat erat.

Penduduk BSD dilihat dari penggunaan kendaraan dengan alasannya menurut responden dalam penelitian ini secara diagramatis dapat digambarkan seperti pada tabel diatas. Pada tabel kendaraan dengan alasannya menunjukan bahwa alasan para *commuter* yang paling menonjol pada penggunaan kendaraan pribadi adalah kenyamanan yang mencapai 90%, dengan alasan cepat sebanyak 5% dan sisanya 5% dengan alasan murah. Selanjutnya pada penggunaan kendaraan bus/minibus ada sebanyak 66% yang menjawab karena murah dan selebihnya menjawab nyaman sebanyak 33%. Sedangkan untuk penggunaan angkutan kota yang menjawab untuk alasan cepat sebanyak 66% dan sisanya 33% menjawab bahwa penggunaan kendaran angkutan kota karena lebih murah, lebih jelasnya dapat di lihat pada Gambar IV.13.

Dalam kehidupan kota metropolitan yang penuh dengan tuntutan eksistensi diri, terlepas mampu tidaknya seseorang, faktor utama dalam memilih kendaraan pribadi adalah kesesuaian dengan karakteristik pribadi orang yang bersangkutan. Lain halnya dengan memilih moda angkutan untuk *commuter* ketempat tujuan aktivitas utama, segala sesuatunya perlu pertimbangan matang baik secara ekonomis maupun dari segi keamanan. Walaupun tidak banyak moda yang ditawarkan untuk penduduk BSD yang bekerja di Kota Jakarta, dari awal konsep pengembangan Kotabaru BSD adalah menawarkan kemudahan transportasi dengan keberadaanya yang dekat dengan pusat Kota Jakarta. Maka tidaklah heran apabila pengelola BSD menyediakan *shutle bus* ke Jakarta. Akan tetapi bukan itu masalahnya, adanya tuntutan status sosial dalam masyarakat kota metropolitan adalah hal yang sangat penting membuat pemakaian kendaraan bukan karena kebutuhan akan tetapi lebih kepada bagaimana kendaraan dapat menjadi rumah berjalan bagi sebagian komuting, agar selama dalam perjalanan bisa beristirahat sehingga tidak akan mengganggu aktivitas rutin lain yang lebih penting.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Analisis Penggunaan Moda Kendaraan Komuter

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Kotabaru BSD

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20 Km

NOMOR	
Halaman	Gambar
126	IV.13

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005

4.2.2.4 Analisis Keluhan Dalam Perjalanan

Analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui hubungan antara variabel kendaraan yang digunakan (moda) dengan keluhannya, hubungan antara variabel tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

TABEL IV.15
KENDARAAN DENGAN KELUHANNYA

Kendaran	Keluhan		Total
	Macet	Kendaraan Umum Penuh	
Mobil pribadi	76		76
	100,0%		100,0%
Bus/minibus	12		12
	100,0%		100,0%
Angkutan kota		12	12
		100,0%	100,0%
Total	88	12	100
	88,0%	12,0%	100,0%

CHI-SQUARE TESTS

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	100,000	2	,000
Likelihood Ratio	73,385	2	,000
Linear-by-Linear Association	55,266	1	,000
N of Valid Cases	100		

SYMMETRIC MEASURES

	Value	Asymp. Std. Error	Approx. T	Approx. Sig.
Contingency Coefficient	,707			,000

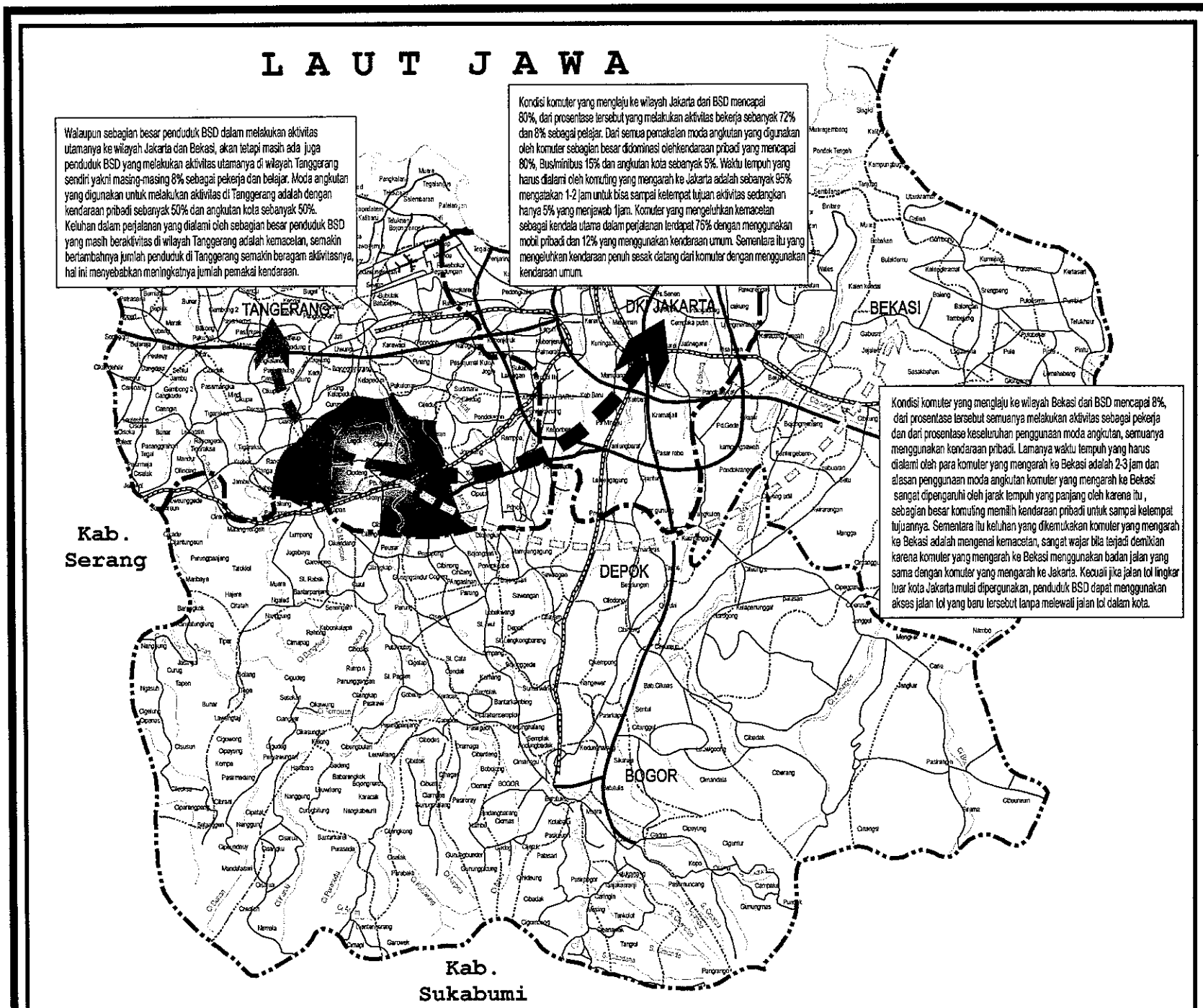
Sumber: *Hasil Analisis, 2005*

Tabel diatas merupakan *output* dari analisis perhitungan SPSS. Sebelum layak untuk dianalisis lebih lanjut, tabel tersebut harus dilakukan uji ketergantungan terlebih dahulu. Uji ketergantungan tersebut adalah dengan melakukan; pertama dengan berdasarkan probabilitas, yaitu dengan melihat hasil perhitungan *Asymp,Sig,* nilai *Asymp,Sig* diatas menghasilkan angka 0,000 (lebih kecil dari 0,05). Hal tersebut menunjukan bahwa antara variabel kendaraan yang digunakan (moda) dengan keluhannya terdapat keterkaitan antara keduanya. Yang kedua dengan berdasarkan uji *chisquare,* dalam melakukan uji *chi square,* nilai uji *chi square* dari tabel menghasilkan 100,000 sedangkan *chi square* hitung setelah melalui proses perhitungan manual (diketahui tingkat signifikasi: α 5% dan derajat kebebasan (df); 2) didapat 5,9915 (konstan), hal ini berarti 100,000>5,9915 atau chi square hitung>chi square tabel maka

dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara variabel variabel kendaraan yang digunakan (moda) dengan keluhannya. Sedangkan untuk melihat seberapa erat hubungan antara keduanya adalah dengan melihat perhitungan *Syimmetric measures*, seperti yang terlihat dari tabel diatas nilai *contingent cooefeciency* yang dihasilkan adalah sebesar 0,707 (mendekati 1 atau -1), yang berarti bahwa keterkaitan antara kedua variabel tersebut sangat erat.

Penduduk BSD dilihat dari penggunaan kendaraan dengan keluhannya menurut responden dalam penelitian ini secara diagramatis dapat digambarkan seperti pada tabel diatas. Pada tabel kendaraan dengan keluhannya memperlihatkan penggunaan moda angkutan dengan keluhan-keluhan yang dialami selama melakukan aktivitas rutin ke wilayah tujuan dan dari hasil responden hampir sekitar 88% mengeluhkan kemacetan, dari prosentase 88% tersebut dikeluhkan oleh pengguna kendaraan dengan menggunakan mobil pribadi atau 78%, yang menggunakan bus/minibus sekitar 12% yang mengeluhkan hal yang sama. Sementara yang mengeluhkan kendaraan yang penuh selama melakukan aktivitas ke wilayah tujuan pergerakan utama adalah pengguna angkutan kota sekitar 12 dari keseluruhan responden, lihat pada Gambar IV.14.

Data responden yang berhasil dihimpun mengenai keluhan *commuter* yang akan berangkat ke Kota Jakarta adalah hampir 90% mengatakan kemacetan dan hanya sebagian kecil saja yang mengatakan penuh sesak. Berangkat macet, pulang kerja macet. Itulah perjalanan yang harus dilakoni warga yang tinggal di BSD dan bekerja di Jakarta. Mereka harus merasakan kesengsaraan itu setiap hari. Pagi hari saat berangkat, kendaraan bergerak merambat dari Tangerang menuju Jakarta. Situasi sebaliknya terjadi sore hari, arus kendaraan dari Jakarta menuju Tangerang macet luar biasa. Bahkan, semakin hari kemacetan itu semakin menjadi-jadi dan disatu tititk itu-itu saja seperti pintu masuk tol Tomang, tol Kebon Jeruk dan pinti masuk tol Serpong. Selama ini Pemerintah DKI Jakarta selalu membenahi sarana fisik saja, seperti pembangunan tahap akhir tol lingkar luar Jakarta yang melewati wilayah serpong yang menghubungkan dengan pintu tol Lebak Bulus. Walaupun dari kajian ini secara keseluruhan responden yang melakukan *commuter* adalah dengan menggunakan mobil pribadi, akan tetapi secara konstekstual kalau perhatian pemerintah hanya konsentrasi pada sarana saja, tidak akan memecahkan masalah kemacetan lalu lintas *commuter* jika tidak dibarengi dengan pembenahan sistem transportasi dan pengadaan sarana transportasi massal.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Analisis Keluhan Perjalanan Komuter

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Kotabaru BSD

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20Km

NOMOR	
Halaman	Gambar
129	IV.14

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005

TABEL IV.15a
REKAPITULASI KONDISI *COMMUTER* PENDUDUK BSD

			KARAKTERISTIK *COMMUTER* BSD													
			Aktivitas utama			Jenis Pekerjaan komuter				Status Keluarga			Tingkat Pendapatan komuter			Jumlah
			Bekerja	Belajar	Belanja	Pns/Tni/Polri	Swasta	Profesional	Pelajar	ayah	Ibu	anak	< Rp 2.500.000	Rp 2.500.000-Rp. 5.000.000	Rp. 5.000.000-Rp 10.000.000	
KARAKTERISTIK KEMANDIRIAN KOTABARU BSD	Tujuan Aktivitas (wilayah)	Jakarta	72	8	-	20	28	24	8	44	24	12	12	36	32	80
			90%	*10%*		*25%*	*35%*	*30%*	*10%*	*55%*	*30%*	*15%*	*15%*	*45%*	*20%*	*100%*
		Tanggerang	8	8	-	4	12	-	-	4	4	8	8	-	8	16
			50%	*50%*		*25%*	*75%*			*25%*	*25%*	*50%*	*50%*		*50%*	*100%*
		Bekasi	4	-	-	-	-	4	-	4	-	-	-	-	4	4
			100%					*100%*		*100%*					*100%*	*100%*
	Moda Angkutan	Mobil Pribadi	76	-	-	24	24	28	-	52	20	4	-	32	44	76
			90.1%			*31.6%*	*31.6%*	*36.8%*		68.4%	26.3%	5.3%		*88.9%*	*100%*	*100%*
		Bis/minibus	4	8	-	-	4	-	8	-	4	8	8	4	-	12
			4.8%	*50%*			*33.3%*		*66.7%*	-	33.3%	66.7%	*40%*	*11%*		*100%*
		Angkutan kota	4	8	-	-	12	-	-		4	8	12	-	-	12
			4.8%	*50%*			*100%*			-	33.3%	66.7%	*60%*			*100%*
	Alasan Penggunaan Kendaraan	Murah	8	8			8		8		4	12	12	4		16
			50%	*50%*			*50%*		*50%*		*25%*	*75%*	*75%*	*25%*		*100%*
		Cepat	4	8		4	8				4	8	8		4	12
			33.3%	*66.7%*		*33.3%*	*66.7%*				33.3%	66.7%	66.7%		33.3%	*100%*
		Nyaman	72			20	24	28		52	20			32	40	72
			100%			*27.8%*	*33.3%*	*38.9%*		*72.2%*	*27.8%*			*44.4%*	*55.6%*	*100%*
	Lama Perjalanan komuter	< 1 jam	8	8	-	4	12				8	8	12	-	4	16
			50%	*50%*		*25%*	*75%*				*50%*	*50%*	*75%*		*25%*	*100%*
		1 – 2 jam	72	8	-	20	28	24	8	48	20	12	8	36	36	80
			90%	*10%*		*25%*	*35%*	*30%*	*10%*	*60%*	*25%*	*15%*	*10%*	*45%*	*45%*	*100%*
		2 – 3 jam	4	-	-			4		4			-	-	4	4
			100%					*100%*		*100%*					*100%*	*100%*
	Waktu Mulai perjalanan	Pagi (pukul,06.00-09.00)	80	16	-	24	40	24	8	48	28	20	20	30	40	96
			83.3%	*18.7%*		*100%*	*100%*	*85.7%*	*100%*	*50%*	*29.2%*	*20.8%*	*20.8%*	*37.5%*	*41.7%*	*100%*
		Siang (pukul.09.00-13.00)	4	-	-	-	-	4	-	4			-	-	4	4
			100%					*14.3%*		*100%*					*100%*	*100%*
		Sore (pukul.15.00-19.00)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Malam (pukul.19.00-24.00)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Waktu Selesai aktivitas	Pagi (pukul,06.00-09.00)				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Siang (pukul.09.00-13.00)				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Sore (pukul.15.00-19.00)	80	16		24	40	24	8	48	28	20	20	36	40	96
			83.3%	*16.7%*		*100%*	*100%*	*85,7%*	*100%*	*50%*	*29.2%*	*20.8%*	*20.8%*	*37.5%*	*41.7%*	*100%*
		Malam (pukul.19.00-24.00)	4	-	-	-	-	4	-	4	-	-	-	-	4	4
			100%					*14,3%*		*100%*					*100%*	*100%*

Bersambung...

Sambungan Tabel IV.15a

		KARAKTERISTIK *COMMUTER* BSD													
		Aktivitas utama			Jenis Pekerjaan komuter				Status Keluarga			Tingkat Pendapatan komuter			Jumlah
		Bekerja	Belajar	Belanja	Pns/Tni/Polri	Swasta	Profesional	Pelajar	ayah	Ibu	anak	< Rp 2.500.000	Rp 2.500.000- Rp. 5.000.000	Rp. 5.000.000- Rp 10.000.000	
Frekuensi perjalanan	1-2 hari	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
	3-4 hari	-	8	-	-	4	-	4	-	-	8	8			8
			50%			*50%*		*50%*			*100%*	*100%*			*100%*
	5-6 hari	84	8	-	24	36	28	4	52	28	12	12	36	44	92
		100%	*50%*		*26.1%*	*39.1%*	*30.4%*	*4.3%*	*56.6%*	*30.4%*	*13%*	*13%*	*39.1%*	*47.8%*	*100%*
Keluhan perjalanan	Macet	80	8		24	28	28	8	52	24	12	8	36	44	88
		90.1%	*9.1%*		*27.3%*	*31.8%*	*31.8%*	*9.1%*	*59.1%*	*27.3%*	*13.6%*	*9.1%*	*40.9%*	*50%*	*100%*
	Kendaraan umum/kereta api penuh sesak	4	8	-	12	-	-	-		4	8	12	-	-	12
		33.3%	*66.7%*		*100%*					*33.3%*	*66.7%*	*100%*			*100%*
	Perjalanan terlalu jauh	-	-	-		-	-	-		-	-	-	-	-	
	Biaya perjalanan mahal	-	-	-		-	-	-		-	-	-	-	-	
	Tidak ada keluhan	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Jumlah		84	16		36	28	28	8	32	28	20	20	36	44	
		100%	*100%*		*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	

Sumber : Hasil Rekapitulasi Analisis, 2005

Kemandirian kotabaru dapat dilihat dari minimnya jumlah *commuter*, tingginya kesempatan kerja bagi sebagian besar penduduknya dan keragaman lapangan pekerjaan (Perloff dan Sanberg). artinya, suatu kota dikatakan mandiri jika mampu memberikan banyak peluang pekerjaan dalam wilayah kota dan mampu menekan jumlah penglaju ulak-alik seminimal mungkin, entah untuk tujuan bekerja maupun untuk tujuan lain seperti belanja maupun belajar.

Penglaju penglaju ulak-alik yang kemudian disebut *commuter* di Bumi Serpong Damai (BSD) mempunyai karakateristik beraktivitas didominasi oleh bekerja dan hanya sebagian kecil yang belajar dan tidak ada jawaban dengan tujuan belanja. Kondisi tersebut dapat menjelaskan bahwa di BSD terdapat pusat-pusat perbelanjaan yang dapat memenuhi penduduk masyarakat BSD sehingga tidak perlu penduduk BSD keluar dari komplek perumahan untuk memenuhi kebutuhan pokok hidup sehari-hari.

Penduduk BSD yang melakukan *commuter* ke Kota Jakarta entah dengan tujuan bekerja dan belajar, akan menghabiskan waktu dalam perjalanan sebanyak 1-2 jam untuk sampai ke tempat tujuan. Sedangakan hanya sebagian kecil *commuter* yang menuju ke Bekasi akan menghabiskan waktu sebanyak 2-3 jam untuk sampai ke tempat tujuan. Keluhan yang dialami oleh sebagian besar *commuter* baik yang mengarah ke Jakarta maupun ke Bekasi hampir seragam yaitu mengenai kemacetan yang setiap hari terjadi di wilayah gerbang tol Tangerang, Kebon Jeruk, Tomang dan pada gerbang tol Taman Mini. Hal tersebut dirasakan baik oleh *commuter* dengan penggunaan moda angkutan pribadi maupun pada penggunaan moda angkutan umum seperti bis/minibus maupun angkutan kota.

Commuter BSD yang bekerja hampir merata di semua sektor pekerjaan, dari hasil survei lapangan terlihat bahwa jenis pekerjaan *commuter* meliputi 25% pada sektor PNS/TNI/POLRI, 33% di sektor swasta dan 30% profesional dan hanya 10% sebagai pelajar. Hal tersebut mengindikasikan bahwa belum banyak tersedianya lapangan pekerjaan di BSD, sehingga penduduk BSD dalam melakukan aktivitas pekerjaan lebih banyak dilakukan di Jakarta yang dapat memberikan peluang pekerjaan lebih banyak dari pada kotabaru BSD. Hal lain yang dapat disimpulkan dari kondisi *commuter* BSD yang mengarah ke Jakarta adalah *commuter* BSD merupakan pekerja formal dengan waktu kerja antara pukul 08.00 sampai dengan pukul 17.00, hal tersebut dapat dilihat

dari waktu mulai aktivitas sebagian besar *commuter* BSD adalah pagi antara pukul 06.00-09.00 dan waktu selesai melakukan aktivitas sore antara pukul 16.00-19.00.

Karakteristik yang lebih menonjol terlihat pada status dalam keluarga, yang menyebutkan bahwa *commuter* yang menuju ke Jakarta hampir sebagian besar status dalam keluarga adalah sebagai Ayah (Kepala Keluarga) yang mencapai 55%, sebagai Ibu rumah tangga mencapai 30% dan anak sebesar 15%. Dominasi Ayah sebagai kepala keluarga juga terlihat pada penggunaan moda angkutan yang lebih besar menggunakan kendaraan pribadi walaupun tidak tertutup kemungkinan bahwa dalam satu kendaraan tersebut terdapat ibu dan anak secara bersamaan sehingga faktor kenyamanan dan keefektifan lebih dipertimbangkan dalam penggunaan moda angkutan *commuter*.

Terdapat gambaran yang berbeda mengenai kondisi *commuter* di BSD, bahwa *commuter* BSD yang menuju ke Jakarta berpenghasilan rata-rata sangat tinggi dengan 45% yang mengaku berpenghasilan antara Rp 2.500.000 - Rp 5.000.000 dan 20% mengaku berpenghasilan Rp 5.000.000 - Rp. 10.000.000. Hal tersebut makin menggambarkan bahwa perumahan Bumi Serpong Damai (BSD) disamping banyak menyediakan perumahan skala menengah juga merupakan penyediaaan perumahan skala atas, apalagi terdapat image tentang BSD yang merupakan daerah permukiman *elite* di wilayah Kota Jakarta. Penghasilan *commuter* yang begitu tinggi tersebut dapat diindikasikan dengan penggunaan kendaraan para *commuter* yang sebagaian besar didominasi oleh penggunaan kendaraan pribadi dalam melakukan aktivitas utama.

Berdasarkan hasil tabel rekapitulasi terlihat bahwa kondisi *commuter* di kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Tangerang menuju Kota Jakarta maupun kota besar lain disekitarnya menunjukan jumlah yang sangat besar. *Commuter* penduduk BSD yang menuju Kota Jakarta dengan tujuan bekerja sebanyak 80% dan Bekasi sebanyak 4%, sedangkan yang belajar sebanyak 10% dari total responden. Hal tersebut menunjukan bahwa tarikan terbesar *commuter* adalah karena alasan pekerjaan. Hal tersebut sangat wajar jika melihat Jakarta merupakan pusat aktifitas perdagangan, bisnis dan juga pusat pemerintahan nasional. Sebagian besar *commuter* yang mengarah ke Jakarta dengan tujuan bekerja menggunakan kendaraan pribadi yang mencapai 90% dan yang menggunakan bus sebanyak 5% dan menggunakan angkutan kota sebanyak 5%.

Sedangkan *commuter* dengan tujuan belajar moda angkutan yang digunakan adalah dengan bus/minibus 50% dan angkutan kota sebanyak 50%. *Commuter* dengan

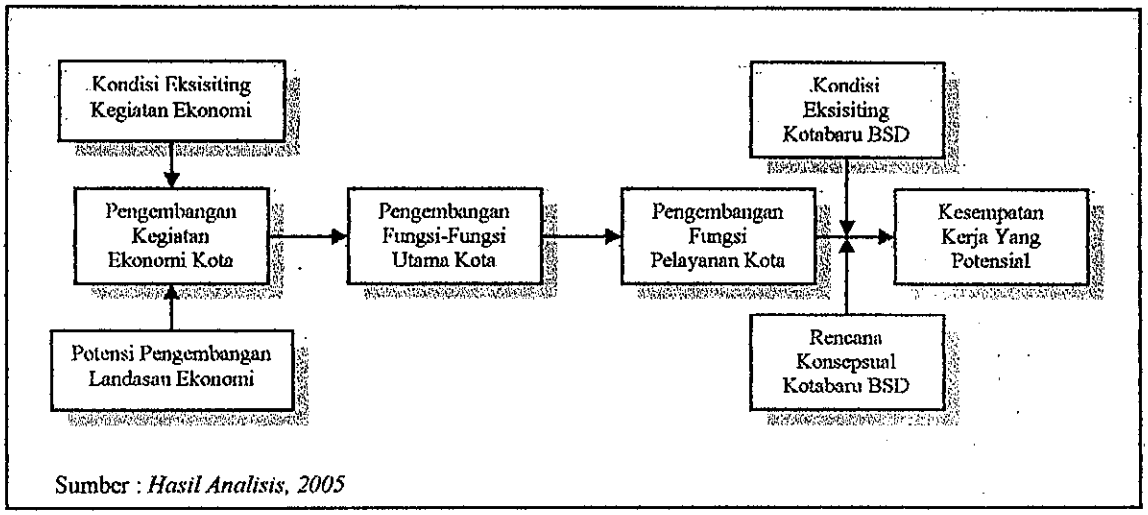
tujuan bekerja sebagian besar menggunakan kendaraan pribadi, alasan yang dikemukakan adalah tentang kenyamanan dan hanya sebagian kecil yang memilih kendaraan dengan alasan murah dan cepat, sedangkan *commuter* dengan tujuan belajar lebih memilih moda angkutan dengan alasan murah dan cepat. Hal tersebut terlihat bahwa sebagian besar *commuter* dengan tujuan belajar menggunakan kendaraan bus atau minibus dan angkutan kota sebagai moda angkutan.

Seperti disebutkan pada uraian diatas, bahwa apa yang dikemukakan oleh Perloff dan Sanberg tentang kemandirian suatu kotabaru dapat dinilai dari minimnya jumlah *commuter* ini terlihat di kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) mengingat begitu tingginya jumlah *commuter* BSD yang menuju Kota Jakarta. Begitu pula dengan yang dikatakan oleh M. Danisworo mengenai kotabaru memiliki kemandirian dalam penyediaan lapangan pekerjaan, hal tersebut tidak ditemukan dalam kotabaru BSD dikarenakan sebagian besar *commuter* penduduk BSD yang menuju Kota Jakarta dengan alasan pekerjaan.

4.3 Analisis Pengembangan Landasan Ekonomi

Pembangunan kotabaru BSD harus berkaitan dengan rencana pengembangan wilayah Jabodetabek pada umumnya dan wilayah Kabupaten Tangerang dan DKI Jakarta pada khususnya. Ketergantungan pada Kota Jakarta dan Tangerang untuk lapangan kerja maupun ekonomi lainnya akan tak terelakkan pada tahap awal ini, bila mengingat skala dan lokasi dari kotabaru BSD. Akan tetapi secara bertahap, kaitan ekonomi yang saling menguntungkan diharapkan akan tumbuh sejalan dengan meningkatnya hubungan wilayah di antara kota-kota tersebut.

Keuntungan ekonomi yang timbal balik hanya akan timbul bila landasan ekonomi setempat yang kuat dapat dikembangkan melalui optimasi pemanfaatan sumber-sumber yang ada. Pertumbuhan ekonomi lokal yang mantap akhirnya akan menumbuhkan kotabaru yang mandiri, yang berarti tersedianya lapangan kerja yang layak bagi penduduknya.



Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

GAMBAR IV.15
BAGAN ALUR PIKIR PENGEMBANGAN
LANDASAN EKONOMI DI KOTABARU BSD

4.3.1 Analisis Kondisi Eksisting Kegiatan Ekonomi

Sejak awal pembangunannya, konsep kotabaru BSD diharapkan mampu menjadi pusat pertumbuhan baru khususnya dalam lingkup Jabotabek. Sebagai daerah *hinterland* kota Jakarta serta mempercepat pertumbuhan bagian selatan Kabupaten Tangerang yang berorientasi pada fungsi permukiman dan pusat jasa perdagangan dan perkantoran Sebagai wujud untuk mencapai kota mandiri, kotabaru BSD mengarahkan pembangunan berkesinambungan yang mampu memenuhi lima aspek kota yakni wisma, karya, suka, marga, dan penyempurna yang terlihat dari pembangunan di sektor industri dan kawasan niaga terpadu (CBD) di kotabaru BSD, untuk mencapai hal tersebut, setidaknya kawasan pengembangan CBD perekonomian mengalami perkembangan yang signifikan. Banyaknya lapangan usaha baru yang dibuka di kawasan tersebut. Hal ini memberikan arti bahwa prioritas sektor ekonomi sangat penting agar kegiatan ekonomi penduduk dapat tercipta dan berkesinambungan khususnya dalam penyerapan tenaga kerja baru.

Dari gambaran data kegiatan ekonomi memperlihatkan bahwa untuk mewujudkan sebuah kota yang mapan, pendekatan investasi sangat berperan penting. Peran serta pemerintah Kabupaten Tangerang juga tampak pada upaya tersebut dengan menempatkan beberapa kantor pusat dan kantor perwakilan pemerintahan di kawasan

komersial yang menunjukkan tingginya indikasi pada bergeraknya sistem perekonomian barang dan tenaga kerja di kawasan tersebut.

Peran pemerintah Kabupaten Tangerang dalam menempatkan beberapa kantor pemerintahannya sangat positif dalam menciptakan kotabaru yang berlandaskan pada multi aktivitas baru. Beberapa kantor yang telah beroperasi adalah kantor pajak, kantor PLN, kantor pembantu Bupati, dan Kantor Pendapatan Daerah Kabupaten Tangerang. Kesemua komponen baru tersebut secara langsung akan memunculkan aktivitas baru yang mampu menciptakan peluang kesempatan kerja baru.

Dari sektor lapangan usaha yang berkembang di BSD, tarikan tenaga kerja yang teridentifikasi tampak pada sektor kegiatan perdagangan (seperti plaza BSD, ITC BSD, pasar, pusat pertokoan) dan jasa perkantoran (Bank, German Centre, dll) serta kegiatan industri *non polutif* yang berkembang di kawasan Tecnopark. Untuk jenis produksi yang dihasilkan di pusat kawasan industri adalah industri perakitan alat-alat elektronik dan rumah tangga. Sementara tarikan tenaga kerja yang bergerak di sektor perdagangan terdapat pada aktivitas di kawasan CBD BSD.

Sektor ekonomi yang berkembang di kawasan CBD BSD menunjukkan kegiatan perdagangan, jasa perkantoran, dan industri mampu menjadi tumpuan bagi terciptanya pergeseran aktivitas dominan yang sebelumnya beroritentasi pada kegiatan sektor perkebunan dan pertanian. Sebagai tujuan dasar mewujudkan kota baru mandiri, terbukanya peluang usaha yang luas bagi seluruh masyarakat adalah hal yang menjadi modal penting. Terciptanya sistem aktivitas ekonomi sebagai basis utama secara langsung akan dapat mempercepat proses kemandirian kotabaru yang tidak hanya terfokus pada penyediaan perumahan skala besar.

Dalam perkembangannya, kotabaru BSD setidaknya didukung oleh pihak investor yang terlihat dari tingginya investasi usaha yang ditanam di BSD terebut. Jika dibandingkan pada tahun 2000, investasi di BSD terus mengalami peningkatan. Namun penurunan hanya terlihat pada tahun 1998 hingga 50%. Hal ini disebabkan oleh faktor eksteral yakni terjadinya krisis moneter yang terjadi di Indonesia. Untuk lebih jelasnya, perkembangan investasi di BSD dapat dilihat pada Tabel IV.16 dibawah ini.

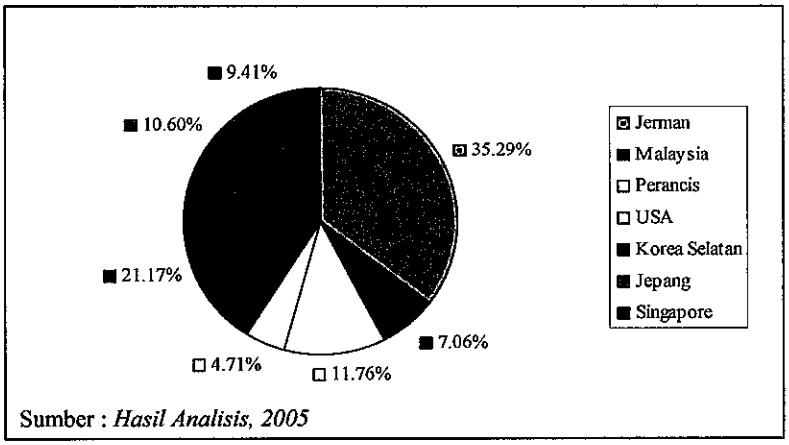
TABEL IV.16
PERKEMBANGAN INVESTASI MENURUT JENIS
DI KOTABARU BSD TAHUN 1996-2000

Tahun	Jenis Investasi (In Us $)		
	PMDN	PMA	Jumlah Investasi
1996	20, 825, 123	19, 737, 500	40, 562, 623
1997	23, 945, 000	27, 000, 038	50, 945, 038
1998	10, 975, 250	16, 272, 900	27, 248, 150
1999	31, 725, 013	30, 062, 500	61, 787, 513
2000	42, 645, 125	35, 925, 000	78, 570, 125
Total Investasi	130, 115, 510	128, 997, 938	259, 113, 448

Sumber: *PT.BSD, 2005*

Salah satu pasar investasi yang berkembang dan mampu menarik investor lokal dan luar adalah berkembangnya kegiatan industri di di kawasan Taman Teknopark dengan luas 200 Ha, areal ini cukup mampu dalam memberikan lapangan usaha bagi kegiatan industri non polutif yang kompetitif. Perkembangan investasi yang ditanam di BSD tersebut, terlihat bahwa terjadi peningkatan dari tahun 1996-2000. Investasi PMA lebih banyak beroritasi bagi pengembangan kegiatan ekonomi padat modal seperti pembangunan industri perakitan elektronik yang berkembang. Sementara untuk jenis investasi PMDA lebih berorientasi pada jenis kegiatan jasa perdagangan yang cukup prospektif dalam menjangkau pasar diwilayah pengembangan BSD.

Ditinjau dari jumlah negara asing yang menanamkan modalnya, maka, negara Jerman menjadi perusahaan terbesar asing yang ada di BSD. Dengan jumlah 15 unit perusahaan antara lain: German Centre, Sekolah German dan Swiss. Sementara itu, perusahaan asing yang juga ada di BSD ini adalah RS Medika Malaysia, Carrefour Perancis, Loote Group Korea, Gillete (USA). Untuk lebih jelasnya proporsi tersebut dapat dilihat pada Gambar IV.16 berikut ini



Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

GAMBAR IV.16
INVESTASI PERUSAHAAN ASING DI KOTABARU BSD

Disamping kegiatan industri, investasi PMDN juga terlihat berkembang dikawasan ini. Perkembangan yang cukup terlihat yakni dari banyaknya usaha baru dikawasan perkantoran dan kawasan perdagangan di CBD BSD. Untuk lebih jelasnya, perkembangan kegiatan ekonomi tersebut dapat dilihat pada Tabel IV.17 dibawah ini.

TABEL IV.17
PERKEMBANGAN KEGIATAN EKONOMI
DI KOTABARU BSD TAHUN 1995-2004 *(Dalam Unit)*

No	Tahun	Perkantoran	Bank	Pertokoan	Sentra Onderdil	Restoran	Industri
1	2004	56	28	1115	47	58	79
2	2003	47	27	840	47	55	79
3	2002	32	27	471	38	55	75
4	2001	26	23	445	34	52	74
5	2000	17	20	406	34	50	70
6	1999	15	16	396	28	45	57
7	1998	14	16	396	25	45	28
8	1997	14	18	396	-	40	14
9	1996	10	10	300	-	25	14
10	1995	-	10	285	-	25	-

Sumber: *PT. BSD, 2005*

Salah satu perusahaan asing yang cukup berkembang adalah German Centre yang bergerak dibidang jasa perusahaan. Berada dipusat CBD, kegiatan sejenis juga

berkembang oleh investor asing yang turut berperan serta dalam menciptakan dan membuka lapangan usaha dan kesempatan kerja baru bagi masyarakat.

Keseluruhan potensi yang berkembang di kawasan CBD BSD ini, secara langsung tentu saja diharapkan mampu mendukung upaya penciptaan kotabaru yang mandiri dengan penguatan pada sektor basis ekonominya.

Akhirnya kegiatan ekonomi merupakan komponen yang sangat besar dalam menjadikan suatu kotabaru menjadi mandiri terutama kemandirian dalam penyediaan lapangan kerja. Kenapa penekanan pada sektor industri dikembangkan pertama dalam suatu pengembangan kota mandiri, karena dengan demikian kesempatan pertama penduduk yang bermukim pada kotabaru tersebut adalah para pekerja yang bekerja dalam sektor industri dan penyediaan fasilitas perumahan yang dikembangkan kemudian juga diprioritaskan bagi para pekerja. Sehingga perkembangan yang berorientasi dan mempunyai keterkaitan yang erat dengan kegiatan industri dengan segala sektor pendukung yang mengikutinya.

4.3.1.1 Pengembangan Kegiatan Ekonomi Kota

Kegiatan ekonomi kotabaru BSD pada saat ini masih menunjukkan keterkaitan yang besar dengan Kota Jakarta. Keterkaitan ini tidak hanya terwujud dalam bentuk penyediaan produk pertanian tetapi juga dalam penyediaan tenaga kerja untuk luapan kegiatan industri dan jasa-jasa yang berada disepanjang koridor ekonomi Jakarta-Tangerang-Merak-Sumatera, dengan kerangka ekonomi wilayah seperti ini, pengembangan ekonomi kotabaru BSD harus diarahkan sehingga mencapai keseimbangan dalam kaitan ekonomi antara Jakarta dan wilayah Bodetabek khususnya dengan wilayah Kabupaten Tangerang.

Pengembangan ekonomi kotabaru BSD menjadi mandiri tidak akan berjalan bila hanya berupa dorongan semu dalam mengarahkan kegiatan-kegiatan industri, jasa-jasa dan komersial untuk berlokasi disuatu tempat yang sama sekali baru. Resiko yang terlihat dalam penanaman investasi memerlukan pandangan jangka panjang dan mendalam.

Kemandirian ekonomi adalah tujuan yang jangka panjang dan hanya dapat dicapai melalui proses yang berkesinambungan. Kekuatan penggerak awal harus berasal dari luar (dalam hal ini adalah Kota Jakarta atau Kota/Kabupaten Tangerang) yang

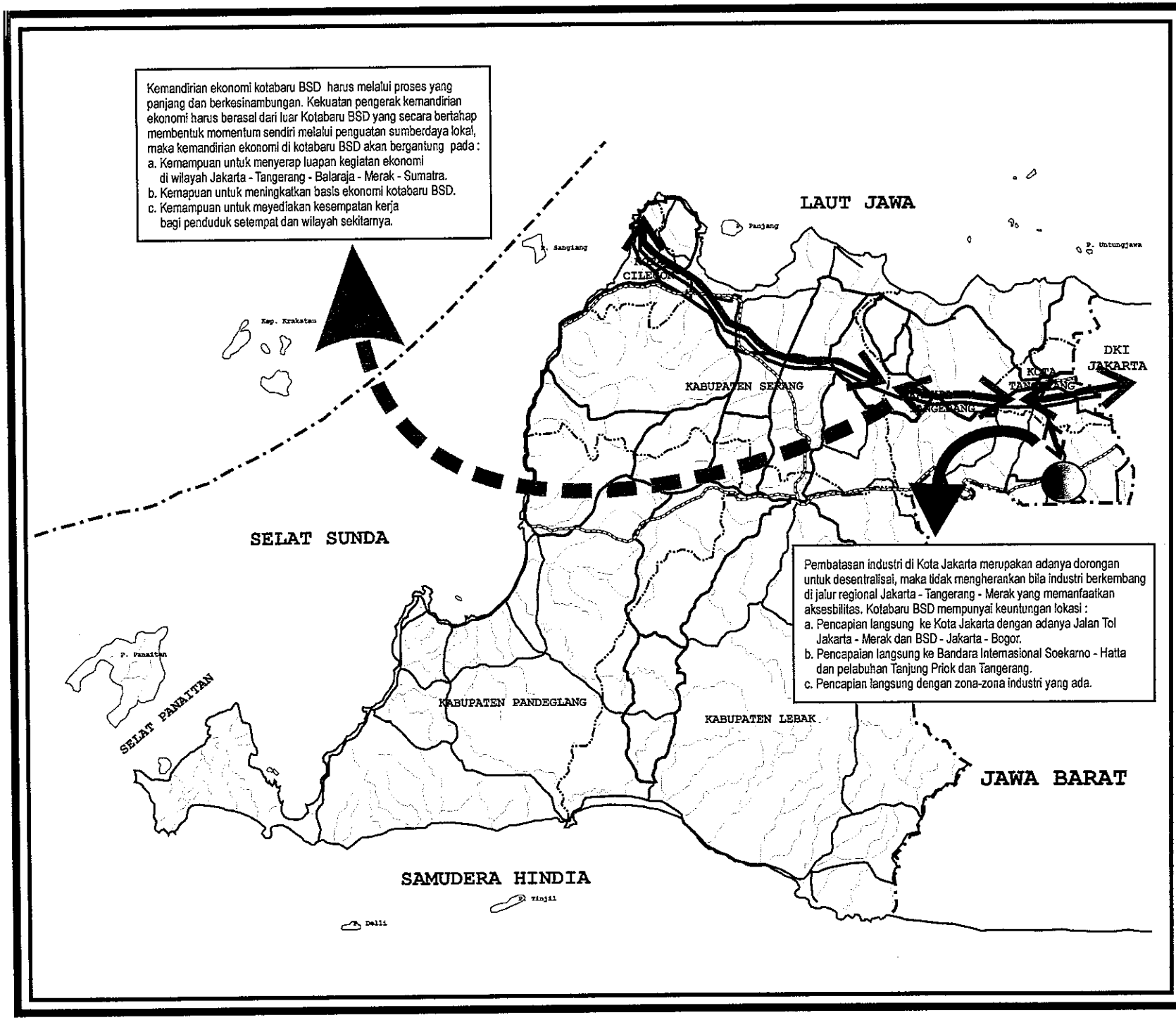
secara bertahap membentuk momentumnya sendiri melalui penguatan sumberdaya lokal. Tingkat kemandirian kotabaru BSD akan tergantung pada : (lihat Gambar IV.17)

a. Kemampuannya untuk menyerap kapasitas yang berlebihan (luapan) dari kegiatan ekonomi di Kota Jakarta dan zona Jakarta-Tangerang-Merak-Sumatera.
b. Kemampuannya untuk mencapai tingkat produksi yang mencukupi kebutuhannya sendiri yang selanjutnya juga untuk keperluan ekspor ke wilayah sekitarnya maupun ke wilayah lain di Indonesia dan luar negeri.
c. Kemampuannya untuk menyediakan kesempatan kerja bagi penduduk setempat.

4.3.1.2 Potensi Pengembangan Landasan Ekonomi

Landasan ekonomi yang mandiri dapat dicapai bilamana terdapat potensi ekonomi yaitu pasar, maka harus diciptakan iklim investasi yang menarik. Potensi untuk pengembangan landasan ekonomi kotabaru BSD adalah sebagai berikut:

a. Potensi untuk melengkapi program pembangunan wilayah di Daerah Tangerang (seperti Puspiptek, Zona Industri Tangerang, dan sebagainya) dengan mengadakan fungsi-fungsi perumahan, bisnis, jasa dan pemerintahan lokal yang mudah dicapai.
b. Potensi untuk menangkap luapan Kota Jakarta, terutama dalam pengadaan sarana perumahan dan perdagangan serta fungsi-fungsi pelayanan kota lainnya seperti rekreasi, kebudayaan dan pendidikan.
c. Potensi untuk menarik kegiatan perkotan baru (seperti penelitian dan pengembangan. pusat film/kebudayaan nasional. industri teknologi canggih. dan sebagainya). Kotabaru BSD mempunyai keuntungan-keuntungan lokasional seperti :
   - Lokasi yang strategis dan pencapaian yang baik dengan pusat-pusat kegiatan di wilayah tersebut.
   - Transportasi yang baik.
   - Adanya lahan yang cukup luas dan relatif murah untuk perluasan.
   - Jumlah penduduk yang banyak dan jangkauan pasar yang luas.
   - Tersedianya tenaga kerja trampil.
   - Prospek adanya sarana penunjang yang lengkap (seperti sekolah, rumah sakit. dan sebagainya).



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Kemandirian Ekonomi Kota dan Keuntungan Lokasi Kotabaru BSD

LEGENDA :

- Batas Pulau
- Batas Propinsi
- Batas Kota / Kabupaten
- Sungai
- Jalan Negara
- Jalan Propinsi
- Jalan Kabupaten
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Kotabaru BSD

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20Km

NOMOR	
Halaman	Gambar
141	IV.17

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005

Realisasi dari pemanfaatan potensi-potensi wilayah yang telah disebutkan akan bergantung pada besarnya investasi yang ditanam oleh pemerintah dan swasta. Upaya-upaya untuk membuat kotabaru BSD menarik secara nasional dan regional perlu banyak dilakukan sebelum mendapat dukungan baik secara bisnis maupun politis.

Ragam kegiatan yang akan diwujudkan di kotabaru akan ditentukan oleh fungsi-fungsi kota yang akan dibentuknya, dan juga oleh tingkat nilai tambah (ekonomi dan sosial) yang diperoleh dari penggunaan lahan yang berbeda-beda. Dalam kerangka analisis inilah pembahasan akan bertitik berat pada kegiatan-kegiatan perkotaan, dengan tujuan mendapatkan suatu pola tata guna lahan yang paling mendukung terbentuknya landasan ekonomi yang kuat.

4.3.2 Analisis Pengembangan Fungsi-Fungsi Kota Yang Utama

Bila melihat potensi yang dimiliki oleh kotabaru BSD, maka dapat diidentifikasi fungsi-fungsi kota yang dominan, yaitu: permukiman, komersial/bisnis, industri pengolahan dan administrasi setempat dapat diantisipasi perumahan akan merupakan faktor utama yang menentukan skala ekonomi dari beroperasinya fungsi-fungsi kota yang utama.

4.3.2.1 Bisnis dan Niaga

A. Kondisi eksisting

Pusat komersial dan bisnis dikenal sebagai Central Business District biasanya terdiri dari perkantoran pemerintah dan swasta, kompleks pertokoan, toko serba ada, bioskop, gedung pertunjukan, tempat hiburan dan berbagai fungsi penunjang lainnya.

Kawasan perdagangan di Kota Jakarta dewasa ini cenderung mulai menyebar ke luar. Pusat-pusat perniagaan, perdagangan dan perbankan terkonsentrasi di wilayah kota, sedang gedung perkantoran bertingkat banyak tumbuh di segitiga emas Kota Jakarta (Thamrin-Sudirman-Rasuna Said), sementara pusat perdagangan dan hiburan yang utama terletak di wilayah pusat kota (Glodok, Pasar Baru, Senen) dengan kekecualian Blok M yang telah tumbuh menjadi pusat perdagangan bagi Kota Jakarta Selatan. (dapat di lihat pada Gambar IV.18)

Dalam situasi demikian, pembangunan CBD yang baru di kotabaru BSD adalah pekerjaan yang benar-benar sulit (yang juga tidak mudah pada kondisi baik).

Pendekatan strategis yang kreatif diperlukan untuk menarik penanaman modal sejauh 30 km dari pusat perdagangan yang ada. Beberapa persyaratan yang harus dipenuhi oleh kotabaru BSD adalah :

- Kedekatan dengan kawasan perumahan dan pekerjaan (jangkauan pasar yang luas).
- Kemudahan pencapaian dengan pusat-pusat kegiatan yang telah ada. melalui sarana transportasi yang baik.
- Adanya kegiatan perkotaan lainnya yang menunjang.
- Adanya citra kota yang modern.

B. Strategi Pembangunan CBD

Faktor yang akan mendukung pembangunan CBD baru di kotabaru BSD yaitu :

- Harapan akan adanya pemulihan ekonomi dan pengaruhnya terhadap permintaan ruang perkantoran dan perdagangan eceran.
- Kemungkinan segera penuh sesaknya kawasan perdagangan yang telah ada.
- Kecenderungan terjadinya desentralisasi penduduk dan pusat-pusat ekonomi yang semakin besar.

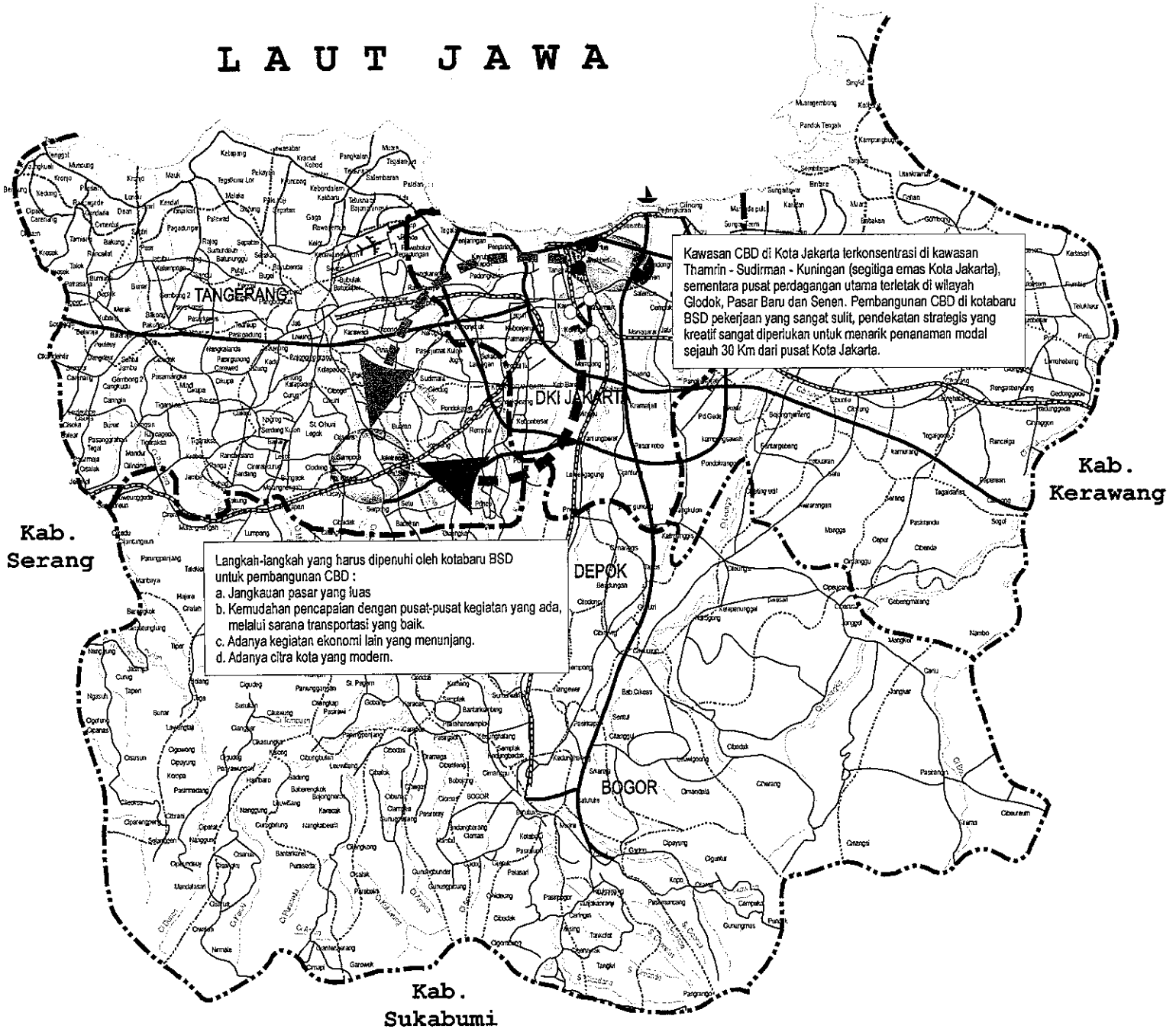
Dengan situasi yang demikian, maka strategi pembangunan CBD harus didasarkan pada analisa yang lebih mendalam, dalam hal waktu, pentahapan, dan tingkat investasi yang diperlukan.

4.3.2.2 Industri Manufaktur

A. Kondisi Eksisting

Pertumbuhan sektor manufaktur di Kabupaten Tangerang sangat pesat pada akhir-akhir ini, khususnya karena adanya luapan dari Kota Jakarta, tidak mengherankan bila perusahaan-perusahaan industri ini berlokasi di sepanjang jalan Jakarta-Tangerang-Balaraja-Merak.

Jenis dan karakteristik industri manufaktur ini merupakan pencerminan dari adanya pembatasan industri jenis tertentu di Kota Jakarta dan adanya dorongan untuk desentralisasi (karena biaya lahan yang tinggi).



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Strategi Pembangunan CBD di Kotabaru BSD

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Kotabaru BSD

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20 Km

NOMOR	
Halaman	Gambar
144	IV.18

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005

B. Skenario Industri Manufaktur Di Kotabaru BSD.

Di wilayah Jabodetabek pada saat ini terdapat lebih dari 5000 Ha (lihat Tabel IV.18) lahan untuk penggunaan industri, menurut RTRW Kota Jakarta perkiraan kebutuhan lahan industri di Kota Jakarta sendiri mencapai 5246 Ha pada tahun 2015, maka sebenarnya ada banyak lokasi bagi investasi industri selain kotabaru BSD

Kotabaru BSD memiliki beberapa keuntungan lokasional, antara lain :

- Pencapaian yang langsung dengan Kota Jakarta berikut pelabuhan fasilitas komersial dan pemerintahannya.
- Pencapaian yang langsung dengan Bandara International Soekarno-Hatta.
- Pencapaian yang langsung dengan zona industri yang telah ada maupun yang akan dibangun di Tangerang.

TABEL IV.18
KAWASAN DAN ZONA INDUSTRI DI JABOTABEK TAHUN 2000

Kawasan Industri		
No	Lokasi	Luas (Ha)
1	Pulo Gadung	570
2	Pulo Mas	350
3	Cempaka Putih	225
4	Ancol	552
5	Pluit	324
6	Sunter	190
7	Cilandak	14
Jumlah		2.225

Zona Industri		
No	Lokasi	Luas (Ha)
1	Cimanggis	450
2	Cibinong	650
3	Cileunyi	350
4	Citeureup	400
5	Kedung Halang	250
6	Ciawi	220
7	Marunda	400
8	Pulo Gadung II	215
Jumlah		2.935

Sumber : *RTRW Jabotabek, 2000*

Selain itu terdapat juga prospek untuk mengembangkan fasilitas penunjang industri di kotabaru BSD seperti perumahan, perdagangan, riset, pendidikan, kesehatan, kebudayaan, dan rekreasi. Industri yang berpotensi untuk dikembangkan di kotabaru BSD adalah :

- Berteknologi tinggi
- Berkaitan dengan industri yang berkembang di Tangerang dan Jakarta.
- Berkaitan dengan pelayanan yang diperlukan atau disediakan oleh Bandara International Soekarno-Hatta, lembaga-lembaga riset, universitas, dan lain-lain.
- Bersih dan menunjang fungsi-fungsi lain yang dibentuk oleh kotabaru BSD.

4.3.2.3 Pusat Pemerintahan

Lokasi perkantoran pemerintahan dan kegiatan yang berkaitan dengan pemerintahan bergantung pada fungsi dan status administrasi dari kota tersebut. Kota Serpong pada saat ini berstatus kota kecamatan, bersama dengan Legok, Ciledug, Ciputat, dan Balaraja. Tangerang adalah ibu kota kabupaten sekaligus kota administratif sehingga merupakan pusat pemerintahan lokal.

Kotabaru BSD telah mempunyai fungsi-fungsi perkotaan yang lebih banyak, tidak tertutup kemungkinan bahwa Kota Serpong akan ditingkatkan statusnya menjadi ibu kota kabupaten atau kota administratif, jadi dalam mempertimbangkan kotabaru BSD sebagai pusat pemerintahan, perlu pertimbangan fungsi-fungsi berikut:

- Sebagai kedudukan pemerintahan setempat (Kabupaten dan Kecamatan).
- Sebagai kota administrasi atau Badan Pengelola Kotabaru.
- Lokasi otorita Pemerintahan Pusat dan Propinsi sebagai bagian dari program desentralisasi.

4.3.3 Analisis Pengembangan Fungsi-Fungsi Pelayanan Kota

Pengembangan basis ekonomi kota bergantung pada terbentuknya fungsi-fungsi kota dan pelayanan umum yang menunjangnya seperti kesehatan, pendidikan, kebudayaan, rekreasi atau pelayanan khusus lainnya seperti penelitian dan pengembangan. Walaupun fungsi-fungsi pelayanan kota ini cenderung mengikuti dan bukannya mendahului terbentuknya permukiman kotabaru, akan tetapi dukungannya sangat besar terhadap daya tarik suatu lokasi, sehingga mendorong masuknya investasi berbagai sektor ke dalam kota.

Semakin banyaknya jumlah penduduk yang masuk, maka tingkat penggunaan maupun keragaman dari fasilitas pelayanan kota ini akan meningkat. Bila skala ekonominya sudah mulai membentuk lapangan kerja tersendiri, dan menjadi bagian yang integral dari basis ekonomi kotabaru BSD.

4.3.3.1 Rekreasi dan Hiburan

Kegiatan rekreasi dan hiburan merupakan bagian yang penting dalam gaya hidup perkotaan, minat dan kebutuhan untuk berbagai jenis kegiatan rekreasi dan

hiburan di Kota Jakarta tampaknya meningkat terus, sebanding dengan tingkat kemakmuran penduduknya.

Sebagai kota besar, Jakarta sangat kekurangan ruang terbuka dan tempat rekreasi, dari kedelapan tempat rekreasi urnum yang diamati terlihat pola yang jelas tentang kebutuhan rekreasi masyarakat Kota Jakarta, fasilitas yang paling banyak mendapat kunjungan adalah Taman Impian Jaya Ancol, Taman Mini Indonesia Indah, dan Kebun Binatang Ragunan. Fasilitas rekreasi yang lebih tradisional (dan biasanya statis) seperti museum, kurang begitu banyak menarik pengunjung.

Kecenderungan ini dapat dijelaskan dengan fakta bahwa daya tarik fasilitas rekreasi sangat ditopang oleh keragamannya, pembangunan fasilitas rekreasi yang berhasil di kotabaru BSD kiranya harus bersifat:

- Menarik bagi semua kelompok usia
- Menarik bagi semua bagian pasar
- Menarik bagi semua kelompok pendapatan
- Bervariasi, baik rekreasi yang pasif maupun aktif (konsep rekreasi total)
- Dinamis dan terus menerus berubah (lucu dan hidup)
- Lingkungan yang menarik dan cukup luas
- Mempunyai fasilitas hiburan siang dan malam hari (seperti Ancol)
- Citra yang baik (bersih, aman, mendidik, dan sebagainya)
- Pencapaian yang baik, khususnya melalui fasilitas transportasi umum.

Variasi dan kualitas lingkungan alam yang ada di sekitar kotabaru BSD merupakan kekayaan yang berharga untuk mengembangkan fasilitas rekreasi dan hiburan bagi penduduk kota maupun luar kota BSD.

Lahan rekreasi dapat berasal dari lokasi yang harganya rendah, kemudian dibangun sehingga mendukung lingkungan sekitar yang nilai tambahnya tinggi. Kawasan hijau dan perairan yang dibangun untuk keseimbangan lingkungan dapat ditata indah sehingga menjadi sarana rekreasi yang aktif (seperti golf, pacuan kuda, olah raga air, balap motor/mobil, lapangan olah raga, perkemahan dan hiking) dan juga rekreasi yang pasif (seperti studio film. kegiatan seperti disneyland, kebun binatang. sirkus, cagar budaya, tempat paristirahatan dan sebagainya).

4.3.3.2 Pusat Penelitian dan Pengembangan

Pusat Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (PUSPIPTEK) dibangun untuk menemukan, menerapkan dan mengembangkan teknologi guna menyongsong globalisasi. Kompleks Puspiptek yang berada pada jarak 5km di sebelah selatan kotabaru BSD, memiliki 12 laboratorium, dan diharapkan akan menampung sekitar 25.000-30.000 orang dengan 5.000-7.000 tenaga ahli.

Selain itu, di dalam rencana tata guna lahan kotabaru BSD juga direncanakan sebagai lokasi lembaga-lembaga penelitian yang lain seperti BATAN, LAPAN dan LIPI, sehingga secara bersama-sama akan membentuk suatu pusat riset dan pengembangan nasional, dengan Puspiptek sebagai intinya, di sekitarnya juga akan dibangun berbagai fasilitas lain sehingga mendukung terbentuknya kota ilmu pengetahuan dan teknologi.

Peluang kotabaru BSD dalam menunjang pembangunan kota ilmu pengetahuan dan teknologi harus mempunyai karakteristik:

- Adanya pusat teknologi tinggi yang akan berhubungan erat dengan laboratorium dan universitas.
- Bergantung pada adanya akumulasi fungsi-fungsi perkotaan yang telah mapan.
- Mudah berhubungan dengan pusat-pusat lain yang berlingkup nasional maupun internasional melalui jaringan transportasi dan komunikasi yang efisien,
- Berada dalam lingkungan permukiman yang berkualitas tinggi.

Bidang teknologi yang diharapkan dapat mendukung suatu kota ilmu pengetahuan dan teknologi adalah teknologi mikro, teknologi pemrosesan informasi dan teknologi terpadu. Hal ini memerlukan investasi di bidang penelitian oleh pemerintah maupun swasta bekerjasama dengan universitas dan lembaga-lembaga penelitian.

Jadi fungsi atau peranan kota Ilmu pengetahuan dan teknologi ini adalah :

- Menciptakan lingkungan yang ideal untuk mendorong kerjasama antara perusahaan swasta, universitas dan pemerintah,
- Mengumpulkan berbagai ahli dari berbagai organisasi untuk mendorong pertukaran informasi,
- Mempromosikan kegiatan litbang secara internasional dengan mengadakan sarana-sarana untuk konperensi, latihan, dan program informasi.

Industri teknologi tinggi biasanya dikategorikan sebagai industri yang tidak memiliki persyaratan lokasi tertentu bergantung pada ada atau tidaknya akumulasi fungsi-fungsi perkotaan, adapun faktor, kriteria dan hasil yang dicapai terlihat pada Tabel IV.19 dan Gambar IV. 19 berikut ini :

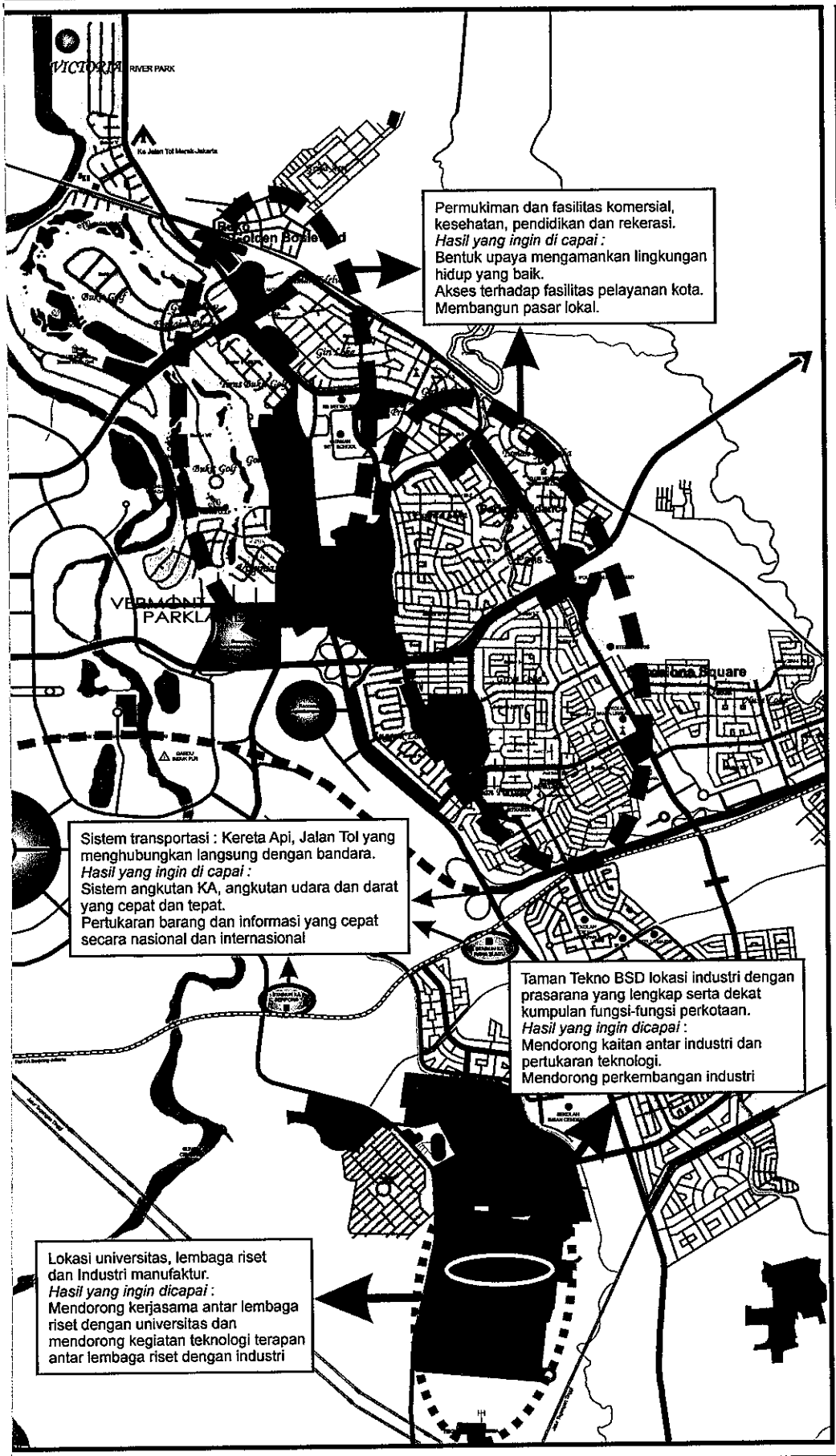
TABEL IV.19
FAKTOR DAN KRITERIA FUNGSI PERKOTAAN

Faktor	Kriteria	Output
Kumpulan pengetahuan antar disiplin	▪ Lokasi untuk universitas, lembaga riset dan industri manufaktur	▪ Untuk mendorong kerjasama antar lembaga riset dan universitas ▪ Untuk mendorong proyek teknologi terapan antar lembaga riset dan industri
Kumpulan fungsi-fungsi perkotaan	▪ Permukiman dan fasilitas komersil, kesehatan, pendidikan, kebudayaan, rekreasi kualitas yang tinggi	▪ Untuk mengamankan lingkungan hidup yang baik ▪ Akses terhadap fasilitas pelayanan kota ▪ Membangun pasar lokal
Kumpulan industri manufaktur	▪ Lokasi industri pada lahan dengan prasarana yang lengkap ▪ Dekat dengan kumpulan fungsi-fungsi perkotaan	▪ Untuk mendorong kaitan antar industri dan pertukaran teknologi ▪ Untuk mendorong perkembangan industri
Jalur transportasi cepat	▪ Sistem kereta api cepat massal yang efesien ▪ Jalan Toll ▪ Hubungan langsung dengan Bandara	▪ Sistem angkutan penumpang KA, angkutan udara dan darat yang cepat dan tepat. ▪ Pertukaran barang dan informasi yang cepat secara nasional dan internasional
Lingkungan hidup kualitas tinggi	▪ Lingkungan alam yang baik ▪ Akumulasi fungsi-fungsi perkotaan	▪ Untuk menarik akademi, rumah sakit, laboraturium dan industri yang berhubungan dengan pengembangan penelitian
Prasarana kota yang lengkap	▪ Sanitasi, drainase, listrik, air bersih, dan jaringan jalan yang memadai	▪ Menjamin lingkungan bekerja yang aman.

Sumber : *Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2005*

Terlihat bahwa kotabaru BSD memiliki banyak keuntungan lokasi untuk menarik kegiatan yang berorientasi pada teknologi tinggi yang bersama-sama dengan pusat litbang akan dapat membentuk suatu kota ilmu pengetahuan dan teknologi.

Kegiatan ekonomi utama seperti perumahan, bisnis dan komersial serta manufaktur haruslah dilengkapi dengan fungsi pelayanan kota seperti pendidikan, kesehatan dan kebudayaan, rekreasi serta hiburan, demikian pula penelitian dan pengembangan untuk menjadikan BSD sebagai tempat yang menarik untuk bertempat tinggal dan bekerja. Jumlah kesempatan kerja yang dihasilkan oleh kegiatan-kegiatan di atas akan dibahas dalam analisis potensi kesempatan kerja di bawah ini. Selama masa pembangunan kotabaru, kesempatan kerja akan tersedia cukup banyak di sektor konstruksi dan industri yang berkaitan dengannya. Setelah masa konstruksi selesai, jasa pemeliharaan dan perbaikan juga akan memberikan kesempatan kerja bagi sebagian penduduk kota.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Fungsi Perkotaan Kotabaru BSD

LEGENDA :

- Jalan Lokal
- Jalan Lingkungan
- Jalan Tol
- Rencana Pengembangan Jalan Tol
- Rel Kereta Api
- Sungai
- Jalur Tegangan Tinggi
- Permukiman
- Rumah Toko (Ruko)
- CBD / Komersial
- Rencana CBD
- Kompleks Industri
- PDAM
- Ruang Terbuka / Taman

UTARA	SKALA	
N W E S	0 1,25 2,5 5 Km	
	NOMOR	
	Halaman	Gambar
	150	IV.19

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005

4.3.4 Analisis Potensi Kegiatan Ekonomi

Sesuai dengan tujuannya, maka kotabaru BSD direncanakan agar mampu menjadi suatu kotabaru yang mandiri, maka pendekatan analisis yang dipakai adalah dengan mengembangkan basis ekonomi kota yang mampu menyerap tenaga kerja, serta mendukung kegiatan ekonomi lainnya.

Potensi ekonomi yang diperkirakan dapat dikembangkan ini terdiri :

a. Kebutuhan (market) yang ada di Kota Jakarta dan terus melimpah ke daerah *hinterland*nya. Fenomena ini ditunjukkan dengan pemekaran Kota Jakarta yang terus berlangsung, sehingga momentum ini dapat dimanfaatkan secara strategis oleh Kotabaru BSD. Berbagai kegiatan yang tidak dapat lagi ditampung di Kota Jakarta, terutama yang membutuhkan lahan yang luas, akan menjadi salah satu kesempatan yang sangat potensial, seperti industri skala besar dan sebagainya.
b. Berbagai investasi berskala nasional yang ada saat ini di sekitar kotabaru BSD (karena keuntungan komparatif yang lebih baik dibandingkan daerah lainnya berhubung jaraknya relatif dekat dengan Kota Jakarta). Potensi ini telah implisit terlihat dalam rencana pengembangan Jabotabek sendiri, dalam arti akan dilakukannya integrasi antara Kota Jakarta dengan pusat-pusat perkotaan sekitarnya secara terpadu. Termasuk pembangunan jalan tol Jakarta-Bintaro-Serpong-Merak yang dapat ditafsirkan sebagai salah satu sarana pengintegrasian Jadebotabek dengan kawasan lainnya tersebut.
c. Potensi yang bersifat lokal, dalam hal ini sektor pertanian di pedesaan di sebelah Barat Legok yang ternyata telah terintegrasi dalam suatu jaringan pemasaran secara tradisional, yang perlu dilakukan adalah integrasi lebih lanjut antara potensi tradisional ini ke dalam sistem ekonomi regional yang dikembangkan secara lebih terpadu. Artinya, kemampuan teknologis yang akan dikembangkan di Serpong tentu akan mampu dapat meningkatkan nilai tambah sektor pertanian tersebut. Disamping itu, potensi pemasarannyapun sudah dapat dikembangkan, yaitu mulai dari peningkatan pasar yang tradisional (Jakarta, Tangerang dan sebagainya) sampai pada pembukaan pasar-pasar baru.

Ketiga potensi ekonomi tersebut harus dilihat secara komprehensif dan disusun dalam suatu program pengembangan yang realistis yang dikembangkan secara bertahap tapi tetap harus bersamaan. Konsep inilah yang akan menjadi ciri dari pengembangan wilayah Serpong oleh kotabaru BSD dan membedakannya dari pendekatan yang umumnya di lakukan dalam perencanaan konvensional, dimana rencana investasi tidak dikaitkan dengan derap perkembangan kota melainkan tergantung dari kebijaksanaan-kebijaksanaan yang sifatnya lebih makro, lihat pada Gambar IV. 20.

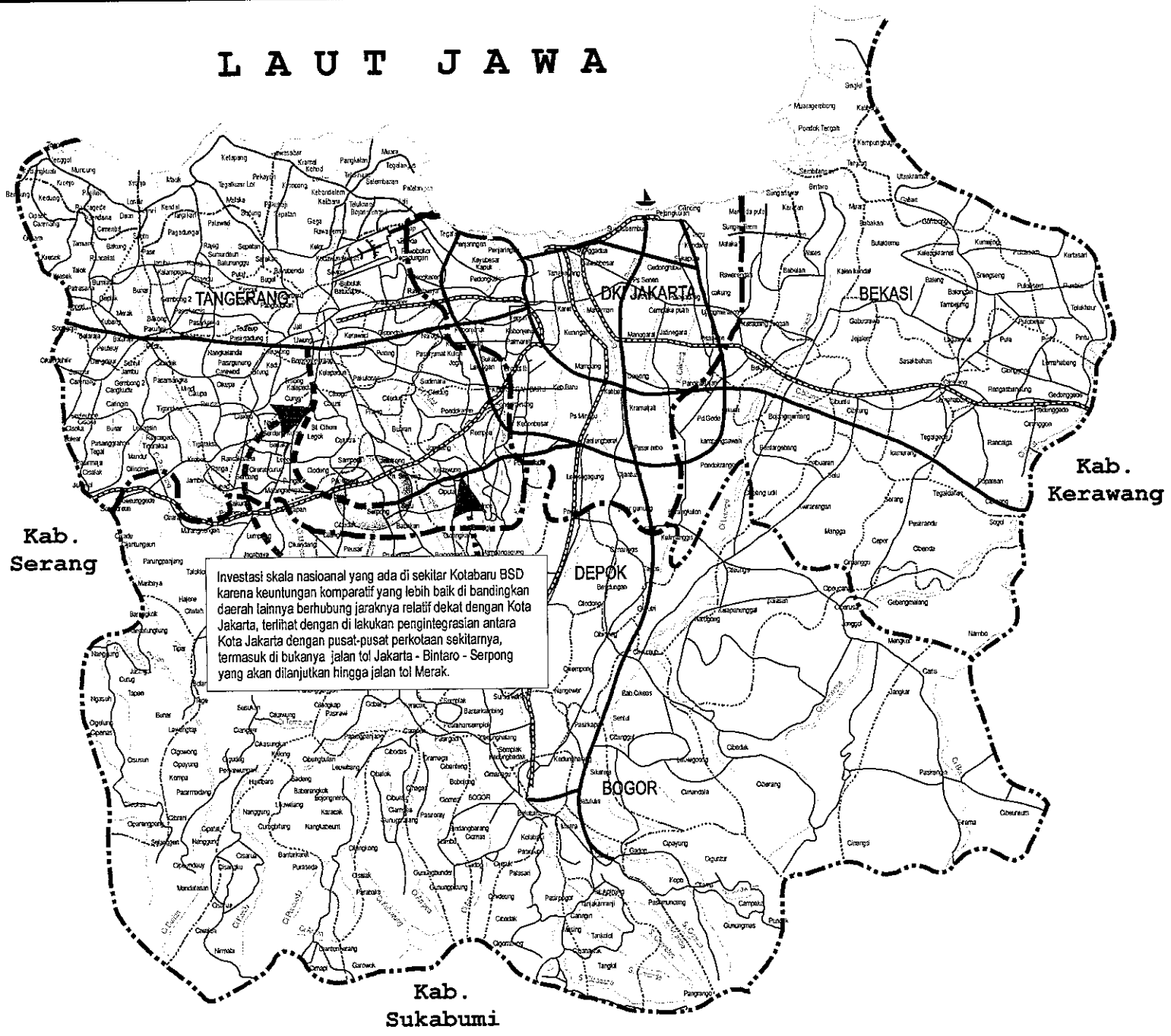
4.3.5 Analisis Kesempatan Kerja Yang Potensial Di Kotabaru BSD

Kriteria untuk membangun kotabaru yang mandiri adalah lapangan kerja yang cukup di dalam kota, meskipun tidak ada perbedaan yang jelas antara kota mandiri dan kota satelit, akan tetapi suatu kota bisa disebut kotabaru mandiri bila tersedia keempatan kerja bagi 60% dari jumlah pekerja. Kotabru BSD dapat menjadi kota mandiri bila memberikan lapangan kerja lebih dan 120.000 orang.[1)] Akan tetapi kemandirian yang demikian tidak akan dapat dicapai dengan segera, karena perlu melalui suatu proses yang evolusi yang cukup lama.

Kotabaru BSD, kesempatan kerja yang potensial dapat dikembangkan dari :

- Laboratorium riset ilmu pengetahuan dan teknologi,
- Sekolah dan perguruan tinggi.
- Pusat kesehatan/rumah sakit,
- Indsustri pengolahan berteknologi tinggi.
- Industri perkotaan seperti percetakan, penerbitan, dan perabot rumah tangga.
- Kantor pemerintahan lokal.
- Bisnis swasta, seperti bank, asuransi, dan agen perjalanan, dsb.
- Pertokoan seperti toserba, pasar raya, toko kelontong, toko khusus, dsb.
- Restoran dan pelayanan fast food,
- Kesempatan kerja lain yang disediakan oleh berbagai kegiatan seperti hiburan, sosial/budaya, olahraga dan rekreasi.

[1)] Menggunakan basis dan kapasitas daya tampung industri teknologi tinggi



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Potensi Kegiatan Ekonomi di Kotabaru BSD

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kota
- Jalan
- Jalan Tol
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Lapangan Terbang
- Pelabuhan
- Kotabaru BSD
- Rencana Jalan Tol Serpong - Merak

UTARA	SKALA
N W E S	0 5 10 20 Km

NOMOR	
Halaman	Gambar
153	IV.20

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005

Selama masa pembangunan kotabaru kesempatan kerja akan tersedia cukup banyak di sektor konstruksi dan industri yang berkaitan dengannya. Setelah masa konstruksi selesai, jasa pemeliharaan dan perbaikan juga akan memberikan kesempatan kerja bagi sebagian penduduk kota.

Jumlah kesempatan kerja yang potensial pada tahun 2015 secara kasar dapat diperkirakan dari rencana penggunaan lahan dan banyaknya tenaga kerja yang dapat diserap perhektarnya pada Tabel IV.20 dan Gambar IV.21.

TABEL IV.20
KESEMPATAN KERJA POTENSIAL DI KOTABARU BSD

No	Guna Lahan	Ha	Daya Tampung (orang)
1	Industri	200	18.000
2	CBD*)	184	86.000 - 124.000
3	Rumah sakit **)	65	-
4	Sub Pusat	160	32.000
5	Rekreasi	380	2.600
6	Universitas / Lembaga Penelitian	150	3.000
Jumlah		1.119	141.000 - 179.600

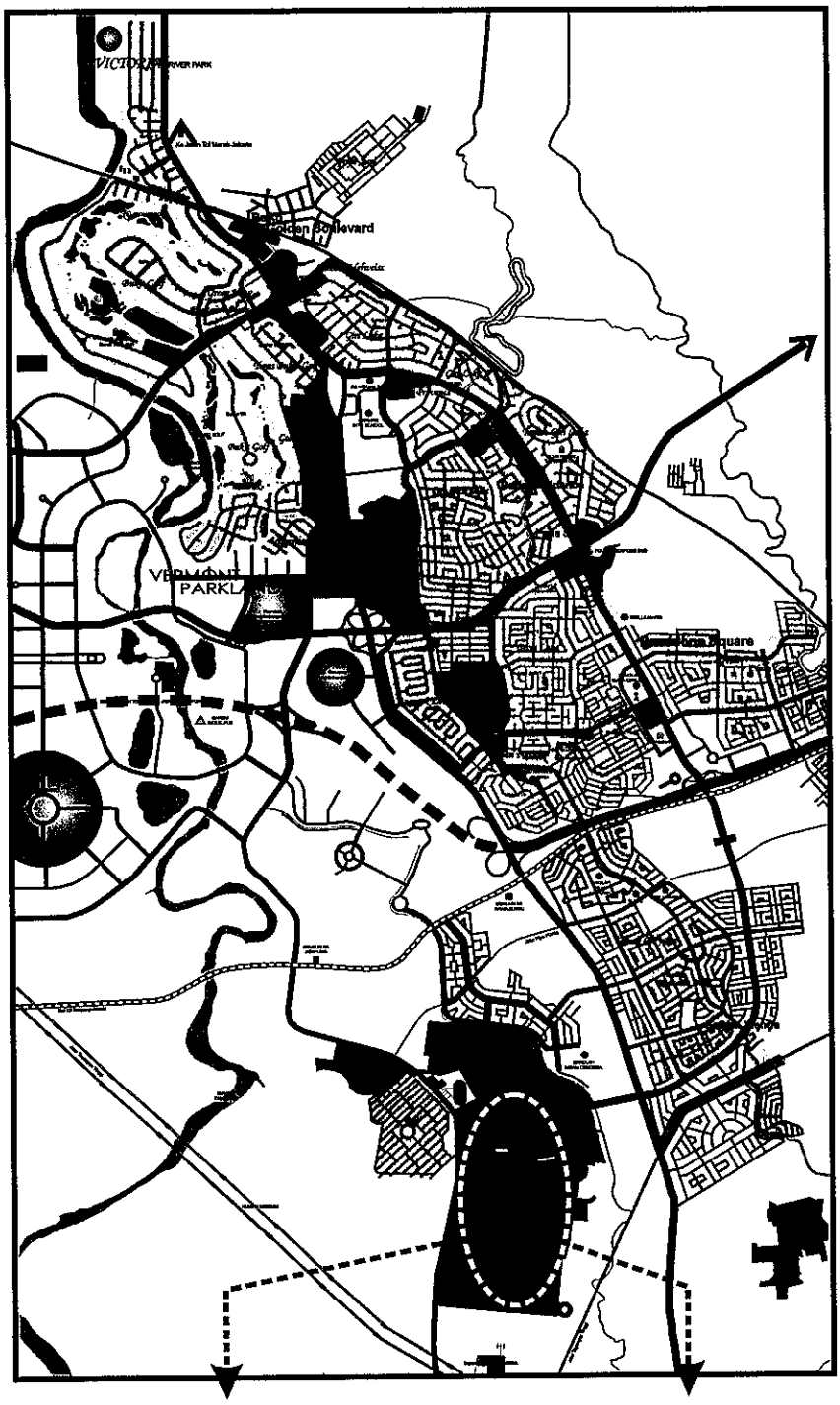
Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

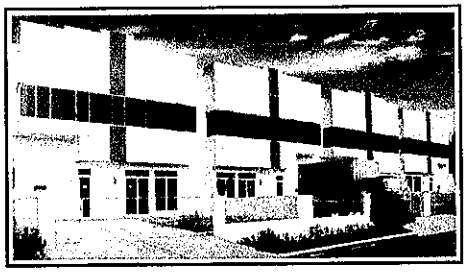
*) : *Dengan asumsi 25% dari lahan di CBD diisi dengan kapasitas tampung antara 1000-1500 orang/Ha, maka 75% dari lahan CBD akan diisi dengan kapasitas tampung 300-400 Ha.*

**) : *Tidak mendapatkan standar kebutuhan kapasitas tampung untuk rumah sakit.*

Kesempatan kerja yang optimal akan berkisar antara 140.000 sampai 180.000. Sebagian besar dari kesempatan kerja ini diperkirakan akan dihasilkan oleh CBD atau pusat-pusat kegiatan, dimana komponen utamanya adalah kegiatan bisnis dan komersial.

Pembangunan kawasan pusat perdagangan (CBD) ini sangat strategis ditinjau dari segi perlunya membangun kota yang mandiri dan dalam rangka membangun kota ilmu pengetahuan dan teknologi. Walaupun kesempatan kerja yang langsung diciptakan oleh kegiatan peneliti dan pengembangan dan industri manufaktur mungkin tidak sebesar seperti yang ditunjukkan dalam tabel, akan tetapi kegiatan ini akan dapat memberi efek "melipat ganda" baik bagi proses sebelum maupun proses sesudahnya dalam aspek bahan, mesin. produk dan informasi.





Kawasan Taman Tekno seluas area 200 Ha akan dikembangkannya kegiatan industri, real ini cukup mampu dalam memberikan lapangan usaha bagi kegiatan industri

Kegiatan ekonomi merupakan komponen yang sangat besar untuk pengembangan kotabaru BSD menuju mandiri terutama kemandirian dalam bidang ekonomi khususnya penyediaan lapangan kerja

PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2005

TESIS

Prospek Kemandirian Kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Kota Jakarta

PETA

Pengembangan Kegiatan Ekonomi dan Kesempatan Kerja Potensial di Kotabaru BSD

LEGENDA :

- Jalan Lokal
- Jalan Lingkungan
- Jalan Tol
- Rencana Pengembangan Jalan Tol
- Rel Kereta Api
- Sungai
- Jalur Tegangan Tinggi
- Permukiman
- Rumah Toko (Ruko)
- CBD / Komersial
- Rencana CBD
- Kompleks Industri
- PDAM
- Ruang Terbuka / Taman

UTARA	SKALA
N W E S	0 1,25 2,5 5 Km
	NOMOR
	Halaman: 155 / Gambar: IV.21

SUMBER :
Hasil Analisis, 2005

4.4 Analisis Pengembangan Fasilitas Kotabaru BSD

4.4.1 Analisis Kondisi Eksisting Fasilitas Kotabaru BSD

Dalam perkembangan 10 tahun terakhir, setidaknya kotabaru BSD menunjukkan perkembangan dalam penyediaan fasilitas. Banyaknya pembangunan fasilitas skala kota maupun lokal berkembang di kawasan ini membuktikan komitmen BSD dalam memenuhi pelayanan masyarakat didalamnya. Kesemua fasilitas tersebut terencana sesuai dengan kebutuhan setiap tahunnya, untuk lebih jelasnya perkembangan pembangunan fasilitas tersebut dapat dilihat pada Tabel IV.21 berikut ini.

TABEL IV.21
PERKEMBANGAN PEMBANGUNAN FASILITAS KOTABARU BSD

No	Tahun	Fasilitas Ibadah	Fasilitas Pendidikan	Fasilitas Kesehatan	Rekreasi & Olah Raga	Pos Keamanan	Luas Makam (Ha)	Pemadam Kebakaran
1	2004	21 unit	42 unit	34 unit	69 unit	37 unit	22.337	258 unit
2	2003	21 unit	38 unit	29 unit	64 unit	37 unit	22.337	258 unit
3	2002	20 unit	35 unit	21 unit	61 unit	37 unit	22.337	258 unit
4	2001	20 unit	31 unit	16 unit	56 unit	34 unit	22.337	246 unit
5	2000	20 unit	28 unit	10 unit	50 unit	34 unit	22.337	239 unit
6	1999	14 unit	27 unit	4 unit	42 unit	34 unit	22.337	239 unit
7	1998	13 unit	24 unit	4 unit	46 unit	34 unit	22.337	234 unit
8	1997	13 unit	19 unit	4 unit	48 unit	34 unit	20.727	228 unit
9	1996	10 unit	15 unit	2 unit	35 unit	34 unit	20.727	228 unit
10	1995	8 unit	13 unit	2 unit	32 unit	34 unit	20.727	220 unit

Sumber: *PT. BSD, 2005*

Fasilitas di kotabaru BSD setiap tahunnya mengalami peningkatan, sementara itu untuk kondisi sekarang ini penyediaan fasilitas masih cukup memadai bila dilihat dari perbandingan jumlah penduduk yang bermukim di BSD dengan jumlah fasilitas yang tersedia namun yang perlu di perhatikan pola penyebaran fasilitas bagi penduduknya.

Penyediaan fasilitas yang dapat dimanfaatkan bagi masyarakat BSD dan luar kotabaru BSD, hal ini terbukti dari tidak adanya kesan eksklusif area di lokasi CBD kotabaru BSD ini. Pembangunan fasilitas sosial yang dengan mudah dapat dipergunakan oleh seluruh masyarakat menjadikan gambaran kotabaru BSD yang terbuka bagi seluruh golongan masyarakat.

4.4.2 Analisis Kebutuhan Fasilitas Kotabaru BSD

Pada dasarnya jenis kebutuhan fasilitas lingkungan hunian diakibatkan oleh adanya kebutuhan aktifitas masyarakat. Kebutuhan ini akan dimulai dari tingkat yang paling kecil (simple) hingga paling besar (kompleks) yang meliputi aspek sosial, ekonomi, politik dan budaya.

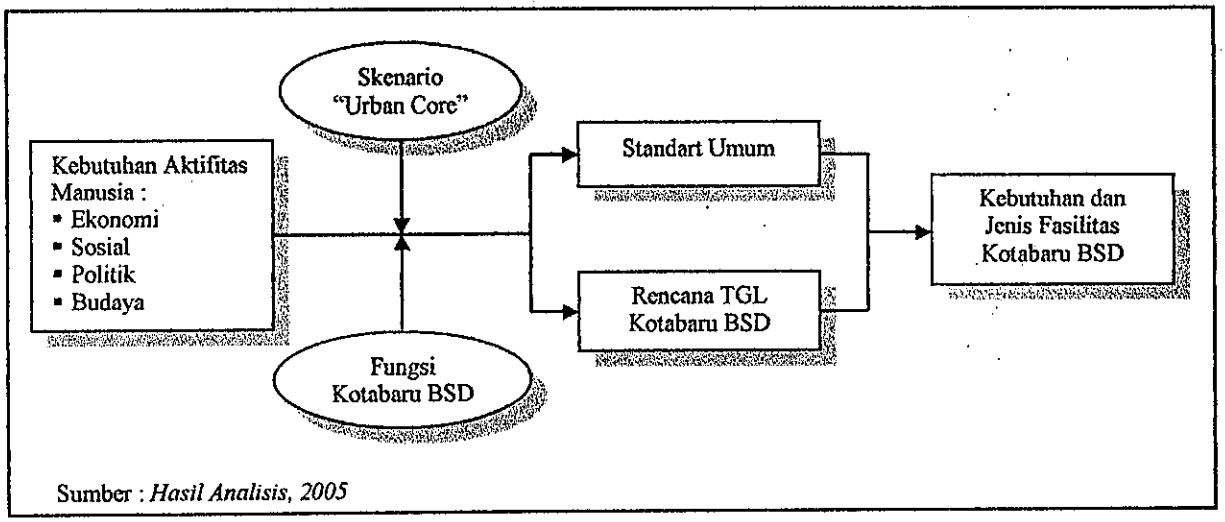
Dasar-dasar pertimbangan dalam melakukan identifikasi jenis fasilitas yang dibutuhkan meliputi:

- Wujud Citra kotabaru BSD
- Perkembangan karakteristik populasi kotabaru BSD masa mendatang
- Hirarki dan lingkup pelayanan masing-masing
- Kualitas pelayanan lingkungan permukiman kota yang sudah ada
- Aspek kolektivitas dalam pelayanan fasilitas

Kemudian identifikasi jenis fasilitas didahului dengan tinjauan terhadap *"urban development scenario"* kotabaru BSD. Skenario terpilih dalam pengembangan Kota BSD ini yaitu *"Urban Core"* atau Kawasan Inti Perkotaan. Tujuannya adalah membangun pusat kota (CBD) skala besar. Berdasarkan skenario *"Urban Core"* ini.

> *Skenario Terpilih dalam Pembangunan Kotabaru BSD :* ***Skenario Urban Core***
>
> *"Skenario ini titik beratnya diletakan pada usaha untuk mengurangi masalah-masalah perkotaan di Jakarta dengan memindahkan sebagian dari fungsi dan fasilitas Kota Jakarta ke Kotabaru BSD. Diperkirakan bahwa Kotabaru BSD akan menyerap usaha-usaha bisnis perdagangan dan kepemerintahan yang sekaligus mengakibatkan adanya kesempatan-kesempatan kerja sehingga kemungkinannya menjadi kotabaru yang mempunyai kadar kemandirian ekonomi yang tinggi.*
>
> *Skenario ini akan diwujudkan dengan membangun suatu pusat kota skala besar (CBD) bergungsi sebagai kutub yang mampu memacu suatu pertumbuhan sehingga akhirnya diperoleh suatu daerah yang mempunyai nilai tambah yang tinggi sekali". (Sumber : PT. BSD. 1984)*

Beberapa fungsi yang akan disandang kotabaru BSD dapat dilihat pada Tabel IV.22. Fungsi-fungsi ini meliputi permukiman, bisnis & komersial, administratif pemerintahan, perguruan tinggi & penelitian, rekreasi dan hiburan, budaya dan pariwisata, industri, pertanian (perkotaan) dan distribusi internal dan regional. Kemudian jenis fasilitas yang dibutuhkan selain ditinjau dari fungsi kotabaru BSD, juga melakukan review terhadap standar fasilitas kota yang ada.



Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

GAMBAR IV.22
BAGAN ALUR PIKIR IDETIFIKASI PENENTUAN JENIS FASILITAS KOTABARU BSD

TABEL IV.22
ARAHAN FUNGSI KOTABARU BSD

FUNGSI KOTA	KETERANGAN
Permukiman	Fungsi hakiki kotabaru BSD bertujuan menciptakan iklim hidup yang nyaman
Bisnis dan Komersial	Menyediakan kawasan bisnis untuk melayani BSD dan sekitarnya
Administrasi dan Pemerintahan	Menampung relokasi kantor pemerintahan Kabupaten Tangerang
Perguruan Tinggi dan Penelitian	Citra kota teknologi *(tecnopolis)*
Rekreasi dan Hiburan	Melayani kegiatan rekreasi dan hiburan untuk Kota Jakarta dan Bodetabek
Budaya dan Pariwisata	Menyediakan fasilitas utama dan penunjang kegiatan pertemuan-pertemuan internasional
Industri	Pengembangan jenis industri yang cocok untuk perkotaan
Pertanian	Menyediakan bahan makanan segar di samping sebagai *"open space"*
Distribusi	Pengembangan pusat-pusat distribusi (grosir) dan subdistribusi (eceran)

Sumber : *PT. BSD, 2005*

TABEL IV.23
JENIS FASILITAS KOTA YANG DIBUTUHKAN DI WILAYAH PENGEMBANGAN TAHAP I KOTABARU BSD

No	Kelompok Fasilitas	Jenis Fasilitas
	FASILITAS UMUM	
1	Pendidikan	Formal : TK, SD, SLTP, SMU/SMK, Perguruan Tinggi Informal : Kursus, Playgroup, Pesantren
2	Kesehatan	RSU, RS Bersalin, Puskesmas, Balai Pengobatan, Klinik, Apotik, Tempat Praktek Dokter, Laboraturium Klinis.
3	Peribadatan	Islam : Mesjid Kota, Mesjid Lingkungan, Musholla Kristen : Gereja Protestan dan Gereja Katholik Lainnya : Vihara, Pura
4	Pemerintahan dan Pusat Budaya	Kantor Pemerintahan : Kelurahan, Kecamatan, Instansi Vertikal Pusat Budaya : Museum, Monumen, Perpustakaan Umum, Gelanggang Remaja, Balai Pertemuan, Gedung Serbaguna
5	Pelayanan Umum	Kantor : Pos, Pembayaran Telepon-Listrik-PAM, Polisi dan Militer. Lainnya : Pom Bensin, Gardu Listrik, Terminal/Stasiun, Halte, Telepon umum, Pos Keamanan dan Pusat Informasi.
6	Rekreasi dan Olahraga	Olahraga : Stadion (Atletik) Golf, Tenis, Badminton, Volley, Basket, dll Ruang Terbuka : Taman Kota, Taman Lingkungan, Kawasan Konservasi
	FASILITAS KOMERSIAL DAN BISNIS	
7	Komersial dan Bisnis	Pasar : Pasar Tradisional/Eceran, Supermarket/Swalayan, Minimarket Pertokoan : Ruko, Pusat Pertokoan lingkungan, Toko/Warung, Toko Buku, Toko Makanan dan Minuman, Kaki Lima, Rumah Makan/Restoran Hiburan : Bioskop, Diskotik, Kafe, Hotel Perkantoran : Kantor Swasta, Bank, Exhibition Hal, Bangunan Multifungsi.
	FASILITAS KHUSUS	
8	Pendidikan dan Penelitian	ITI dan PUSPIPTEK
9	Industri	Industri Teknologi Tinggi (Teknopark)

Sumber : *Hasil Survey dan Analisis, 2005*

4.4.3 Analisis Pendekatan Fungsional Pelayanan Fasilitas Kotabaru BSD

Pola pelayanan fasilitas dengan pendekatan fungsional bertujuan untuk mendapatkan efektititas pelayanan suatu fasilitas kota. Hal ini dapat dicapai dengan pertimbangan pola daya dukung dan kepadatan penduduk pada kawasan tertentu yang akan dilayani.

Pelayanan lingkungan dibutuhkan suatu pendekatan fungsional unit kawasan dengan luas tertentu. Unit lingkungan ini (populasinya tertentu) akan memiliki lingkup pelayanan dengan luas tertentu sesuai kepadatan penduduknya. Kemudian unit-unit lingkungan ini akan digunakan dalam penentuan jenis dan besaran fasilitas. Unit-unit lingkungan ini dimulai dari unit terkecil hingga lingkup kota dan membentuk hirarki.

Pelayanan fasilitas di kotabaru BSD akan didasarkan pula pada pola pendekatan unit lingkungan tersebut, untuk mengembangkan pelayanan yang sesuai dengan kondisi di perkotaan di Indonesia, pendekatan pola lingkungan yang akan digunakan adalah unit lingkungan yang setara dengan tingkat lingkungan kemasyarakatan seperti unit

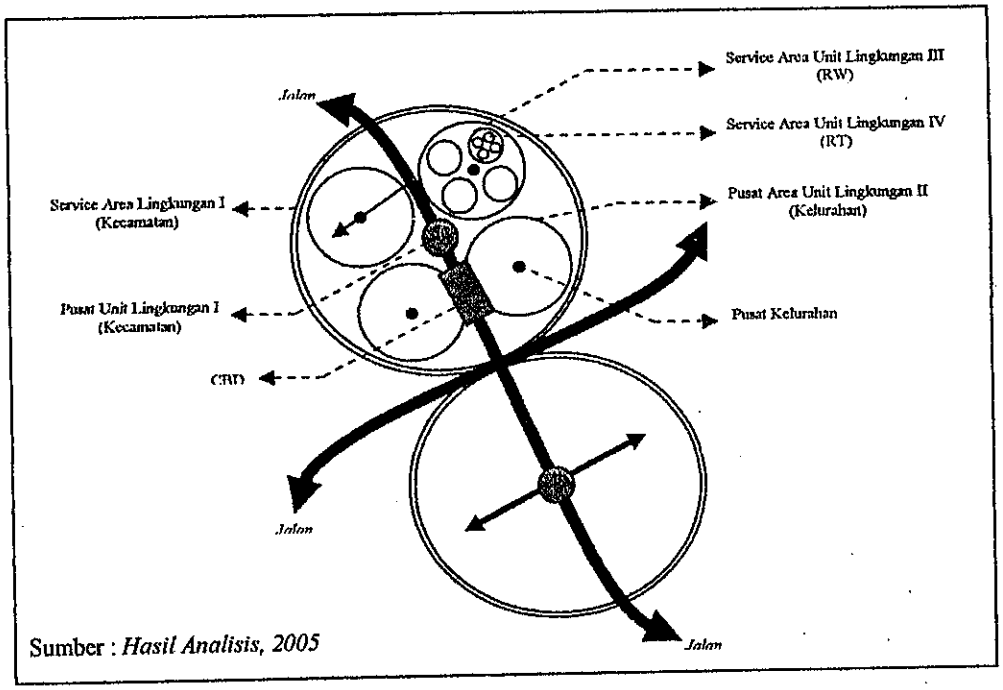
lingkungan kota, kecamatan, kelurahan dan RW/RT yang selama ini digunakan untuk lingkungan perumahan di Indonesia.

Penggunaan unit lingkungan yang sudah dikenal di dalam struktur kemasyarakatan perkotaan di Indonesia, karena sudah teruji penerapannya di lapangan. Maka dari Konsep unit lingkungan kemasyarakatan kotabaru BSD dapat dilihat pada Gambar IV.23, dan mengenai unit-unit lingkungan didefinisikan sebagai berikut:

- Unit lingkungan IV *(cluster unit)* setingkat dengan RT
- Unit lingkungan III *(subneighbourhood unit)* setingkat dengan RW
- Unit lingkungan II *(neighbourhood unit)* setingkat dengan Kelurahan
- Unit lingkungan I *(district area)* setingkat dengan Kecamatan
- Unit lingkungan kota

Unit lingkungan yang berlaku di perkotaan Indonesia dapat dilihat pada Tabel IV.24 Unit struktur kemasyarakatan pada tiap hirarki, berdasarkan ketentuan dari DPU sebagai berikut:

- 1 unit RW = 10 unit RT
- 1 unit Kelurahan = 12 unit RW
- 1 unit Kecamatan = 4 unit Kelurahan
- 1 unit Kota = 4 unit Kecamatan



Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

GAMBAR IV.23
ANALISIS BENTUK UNIT LINGKUNGAN KEMASYARAKATAN DI KOTABARU BSD

Besaran setiap unit lingkungan dilihat dari ukuran jumlah penduduk, untuk perbandingan dapat dilihat ukuran unit lingkungan yang umu digunakan sebagai pedoman dalam perencanaan kawasan perkotaan dari Dinas Pekerjaan Umum (DPU) dibandingkan dengan unit lingkungan yang di bentuk oleh kotabaru BSD :

TABEL IV.24
PERBANDINGAN UNIT STRUKTUR KEMASYARAKATAN

Struktur Unit Kemasyarakatan	DPU (Jiwa)	Kotabaru BSD (Jiwa)
RT	250	200 - 300
RW	2.500	2.500 - 3.000
Kelurahan	30.000	25.000 - 35.000
Kecamatan	120.000	100.000 -125.000

Sumber : *Hasil Rangkuman, 2005*

Berdasarkan tabel diatas, maka dapat dihitung pembagian unit lingkungan untuk wilayah pembangunan Tahap I kotabaru BSD, dengan demikian Wilayah Pembangunan Tahap I ini diarahkan terdiri dari :

- 2 unit lingkungan I setara kecamatan
- 10 unit lingkungan II setara kelurahan
- 120 unit lingkungan III setara RW
- 1.200 unit lingkungan IV setara RT

4.4.4 Analisis Perhitungan Kebutuhan Fasilitas Kotabaru BSD

Perhitungan kebutuhan fasilitas akan meliputi luas atau unit untuk area tahap I dengan luas pengembangan 3.376 Ha dengan perkiraan populasi penduduk 324.482 jiwa, jumlah yang dibutuhkan pada tiap lingkungan dan penduduk pendukungnya. Dengan cara yang sama rekap kebutuhan fasilitas dapat dihitung untuk kotabaru BSD.

Analisis hitungan fasilitas disesuaikan dengan rincian identifikasi jenis fasilitas yang telah dilakukan sebelumnya. Rincian ini adalah pendidikan, kesehatan, peribadatan, pemerintahan dan pusat budaya, pelayanan umum, komersial dan bisnis dan rekreasi dan olah raga.

Pada prinsipnya semua jenis fasilitas dihitung besar luasan, hanya untuk fasilitas tertentu terutama untuk lingkup kota yang dianggap fleksibel kebutuhannya (tergantung

dinamika masyarakat) seperti komersial dan bisnis, pusat budaya dan rekreasi tidak seluruhnya dirinci detil. Dengan demikian hanya akan dihitung kebutuhan totalnya. Disini diharapkan *"Site Planner"* akan berkreasi sesuai kebutuhan saat pengembangan.

4.4.4.1 Pendidikan

Fasilitas pendidikan yang akan dihitung meliputi Taman Kanak-kanak (TK), Sekolah Dasar (SD), Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Sekolah Menengah Umum (SMU). Pada aplikasinya Sekolah Menengah Umum tersebut termasuk sekolah kejuruan yang dibutuhkan seperti Sekolah Teknik, Ekonomi, Pariwisata dan sejenisnya. Hasil perhitungannya lihat Tabel IV.25.

TABEL IV.25
KEBUTUHAN FASILITAS PENDIDIKAN TAHAP I

No	Jenis Fasilitas	Penduduk Pendukung (Jiwa)	Luas Pengembangan Tahap I (3.376 Ha)							
			Luas Unit (m^2)	Kebutuhan pada lingkungan					Jumlah	
				Kota	I	II	III	IV	M^2	%
I	**Pendidikan**									
	1. Taman Kanak-kanak (TK)	1.950	850	-	-	-	166	-	141.100	
	2. Sekolah Dasar (SD)	6.900	4.000	-	-	-	47	-	188.000	
	3. Sekolah Menengah Pertama (SMP)	15.600	5.500	-	-	20	-	-	110.000	
	4. Sekolah Menengah Umum (SMU)	27.600	7.500	-	-	12	-	-	90.000	
	Sub Jumlah								***529.100***	***14.8***

Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

4.4.4.2 Kesehatan

Fasilitas kesetahan yang akan dihitung meliputi Rumah Sakit Umum, Rumah Sakit Bersalin, Puskesmas/Balai Pengobatan, Klinik dan Apotik. Antara kebutuhan Rumah Sakit. Klinik dan Puskesmas dalam penyediaannya dapat saling melengkapi. Karena fungsi puskesmas dan klinik bisa disediakan juga oleh Rumah Sakit, dengan demikian strategi pengadaan fasilitas akan tergantung kebutuhan lapangan. Hasil perhitungan lihat Tabel IV.26.

TABEL IV.26
KEBUTUHAN FASILITAS KESEHATAN TAHAP I

No	Jenis Fasilitas	Penduduk Pendukung (Jiwa)	Luas Pengembangan Tahap I (3.376 Ha)							
			Luas Unit (m^2)	Kebutuhan pada lingkungan					Jumlah	
				Kota	I	II	III	IV	M^2	%
II	**Kesehatan**									
	1. Rumah Sakit Umum	120.000	20.000	3	-	-	-	-	60.000	
	2. Rumah Sakit Bersalin	30.000	2.000	-	-	11	-	-	22.000	
	3. Puskesmas + Balai Pengobatan	10.000	550	-	-	32	-	-	17.600	
	4. Klinik	10.000	400	-	-	-	32	-	9.600	
	5. Apotik	15.000	400	-	-	-	32	-	6.600	
	Sub Jumlah								*115.800*	*3,24*

Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

4.4.4.3 Peribadatan

Fasilitas Peribadatan yang akan dihitung meliputi musholla, masjid lingkungan, masjid kota, gereja dan rumah ibadat lainnya. Hasil perhitungan lihat Tabel IV.27.

TABEL IV.27
KEBUTUHAN FASILITAS PERIBADATAN TAHAP I

No	Jenis Fasilitas	Penduduk Pendukung (Jiwa)	Luas Pengembangan Tahap I (3.376 Ha)							
			Luas Unit (m^2)	Kebutuhan pada lingkungan					Jumlah	
				Kota	I	II	III	IV	M^2	%
III	**Peribadatan**									
	1. Musholla / Langgar	2.400	250	-	-	-	135	-	33.750	
	2. Masjid lingkungan	24.700	2.400	-	-	13	-	-	31.200	
	3. Masjid kota	233.900	8.000	1	-	-	-	-	8.000	
	4. Gereja	84.375	3.250	-	4	-	-	-	13.000	
	5. Agama lainnya	84.375	3.700	-	4	-	-	-	14.800	
	Sub Jumlah								*100.750*	*2,81*

Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

4.4.4.4 Pemerintah dan Pusat Budaya

Fasilitas pemerintahan yang akan dihitung meliputi pemerintahan, sedangkan fasilitas budaya adalah perpustakaan umum, balai pertemuan, gedung serba guna dan bioskop. Beberapa fasilitas budaya lain yang dibutuhkan, alokasinya akan dimasukkan ke dalam fasilitas komersial bisnis, karena jenis dan besarannya tidak ada standar pasti sehingga sangat tergantung kebutuhan mendatang.

TABEL IV.28
KEBUTUHAN FASILITAS PEMERINTAHAN DAN PUSAT BUDAYA TAHAP I

No	Jenis Fasilitas	Penduduk Pendukung (Jiwa)	Luas Pengembangan Tahap I (3.376 Ha)							
			Luas Unit (m^2)	Kebutuhan pada lingkungan					Jumlah	
				Kota	I	II	III	IV	M^2	%
IV	**Pemerintahan dan Pusat Budaya**									
	1. Pusat Pemerintahan	= 600.000	18.000	1	-	-	-	-	18.000	
	2. Kantor Kecamatan	135.000 - 202.500	1.350	-	2	-	-	-	2.700	
	3. Kantor Kelurahan	27.000 - 33.750	600	-	-	10	-	-	6.000	
	4. Perpustakaan Umum	315.000 - 337.500	1.000	1	-	-	-	-	1.000	
	5. Balai Pertemuan	135.000 - 202.500	4.000	-	2	-	-	-	8.000	
	6. Gedung Serba Guna	315.000 - 337.500	12.500	1	-	-	-	-	12.500	
	7. Tempat Hiburan (Bioskop)	135.000 - 232.500	1.200	-	-	-	-	-	*)	
	Sub Jumlah								***43.200***	***1,35***

Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

*) *Tempat hiburan/bioskop tidak dimasukan dalam penjumlahan total luas lahan, sebab dianggap dapat menyatu dengan fasilitas komersial*

4.4.4.5 Pelayanan Umum

Fasilitas yang akan dihitung meliputi Kantor Polisi, Kantor pemadam kebakaran, Kantor Telkom, PLN, PAM, telepon umum, pom bensin, terminal lokal, terminal regional dan kuburan. Hasil perhitungan lihat Tabel IV.29.

TABEL IV.29
KEBUTUHAN FASILITAS PELAYANAN UMUM TAHAP I

No	Jenis Fasilitas	Penduduk Pendukung (Jiwa)	Luas Pengembangan Tahap I (3.376 Ha)							
			Luas Unit (m^2)	Kebutuhan pada lingkungan					Jumlah	
				Kota	I	II	III	IV	M^2	%
V	**Pelayanan Umum**									
	1. Kantor Polisi Pusat	315.000 - 337.500	1.000	1	-	-	-	-	1.000	
	2. Kantor Polisi Tingkat Ling. 1	135.000 - 202.500	425	-	2	-	-	-	850	
	3. Pos Polisi	27.000 - 33.750	50	-	-	10	-	-	500	
	4. Kantor Pos Pusat	315.000 - 337.500	1.000	1	-	-	-	-	1.000	
	5. Kantor Pos Cabang	135.000 - 202.500	600	-	2	-	-	-	1.200	
	6. Kantor Pos Cabang Pembantu	27.000 - 33.750	100	-	-	10	-	-	1.000	
	7. Pos Pemadam Kebakaran Pusat	315.000 - 337.500	750	1	-	-	-	-	750	
	8. Pos Pemadam Kebakaran	40.500	300	-	8	-	-	-	2.400	
	9. Kantor Telepon Pusat	315.000 - 337.500	1.000	1	-	-	-	-	1.000	
	10. Pos Pembayar Rek. Telepon	27.000 - 33.750	50	-	-	10	-	-	500	
	11. Kantor PLN Pusat	315.000 - 337.500	1.000	1	-	-	-	-	1.000	
	12. Pos Pembayar Rek. PLN	27.000 - 33.750	50	-	-	10	-	-	500	
	13. Kantor PAM Pusat	315.000 - 337.500	1.000	1	-	-	-	-	1.000	
	14. Pos Pembayar Rek. PAM	27.000 - 33.750	50	-	-	10	-	-	500	
	15. Telepon Umum	280	1,5	-	-	-	-	1200	1.800	
	16. Pos Keamanan	280	6	-	-	-	-	1200	7.200	
	17. Pom Bensin	85.000	2.200	-	3	-	-	-	6.600	
	18. Terminal Lokal		1.000	-	-	2	-	-	2.000	
	19. Terminal Regional		5.685	1	-	-	-	-	5.685	
	20. Kuburan		32.000	1	-	-	-	-	32.000	
	Sub Jumlah								***118.485***	***3,33***

Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

TABEL IV.31
KEBUTUHAN FASILITAS KOMERSIAL DAN BISNIS TAHAP I

No	Jenis Fasilitas	Penduduk Pendukung (Jiwa)	Luas Pengembangan Tahap I (3.376 Ha)							
			Luas Unit (m^2)	Kebutuhan pada lingkungan					Jumlah	
				Kota	I	II	III	IV	M^2	%
VII	**Ruang Terbuka, Rekreasi dan Lapangan Olah Raga**									
	1. Stadion Kecil a. Lap. sepak bola (1 Lap.) dan atletik b. Lap. tenis (2 Lap.) c. Kolek renang Dalam lapangan tetutup/ruang bersama d. Lap. bulutangkis (2 Lap.) e. Lap. bola basket (1 Lap.) f. Lap. bola volley (1 Lap.)	315.000 - 337.500	25.837 6.098 2.903 5.213 40.051	1					80.000	
	2. Kompleks stadion olah raga kota a. Lapangan atletik (1 Lap.) b. Lapangan sepak bola (1 Lap.) c. Lapangan bulu tangkis (4 Lap.) d. Lapangan bola basket (2 Lap.) e. Lapangan bola volley (2 Lap.) f. Lapangan tennis (4 Lap.) g. Lapangan baseball (1 Lap.) h. Gedung bowling (1 gedung) i. Lapangan balap sepeda (1 Lap.) Olah raga air j. Kolam renang kompetisi k. Kolam polo air / senam air l. Kolam lompat indah	> 600.000	25.837 26.511 8.571 5.089 8.725 10.480 9.896 4.497 12.273 7.420 119.298	1			120		240.000	
	3. Taman/*open space*	315.000 - 337.500	25.000	1	-	-	-	-	25.000	
		135.000 - 202.500	5.000	-	2	-	-	-	10.000	
		27.000 - 33.750	3.000	-	-	10	-	-	30.000	
		2.250 - 2.810	1.200	-	-	-	120	-	144.000	
		220 - 280	56	-	-	-	-	1200	67.200	
	4. Rekreasi	315.000 - 337.500	100.000	1	-	-	-	-	100.000	
	Sub Jumlah								***696.200***	***19,47***

Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

4.4.4.8 Rekapitulasi Kebutuhan Fasilitas Tahap I

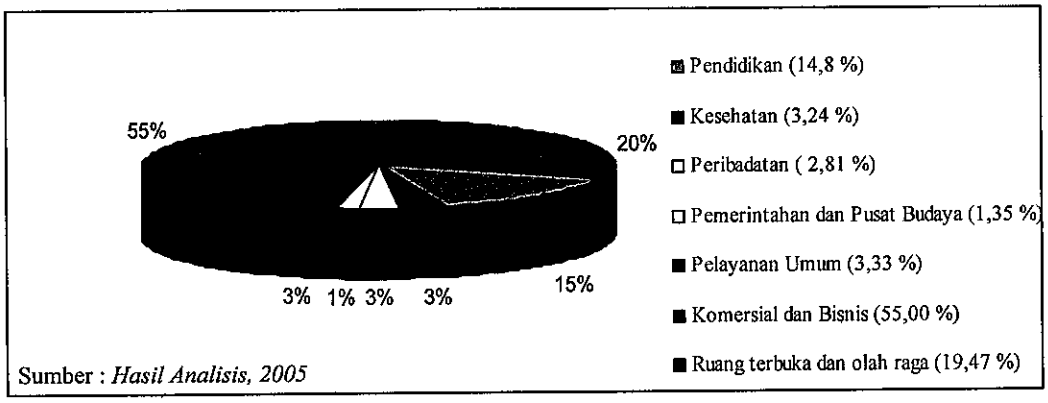
Hasil perhitungan rekapitulasi sebagai gambaran dapat dilihat dari rasio atau perbandingan luas antar jenis fasilitas, serta rasio luas fasilitas kota terhadap wilayah tahap pengembangan I pada Tabel IV.32 dan Gambar IV.24 dan Gambar IV.25.

Berdasarkan hasil hitungan seluruh jenis fasilitas yang telah dilakukan sebelumnya maka dapat dilihat rekapitulasi standart dan total kebutuhan fasilitas untuk wilayah pengembangan tahap I adalah 357,45 Ha, perincian dapat dilihat pada Tabel IV.33

TABEL IV.32
PERBANDINGAN LUAS ANTAR KEBUTUHAN FASILITAS TAHAP I

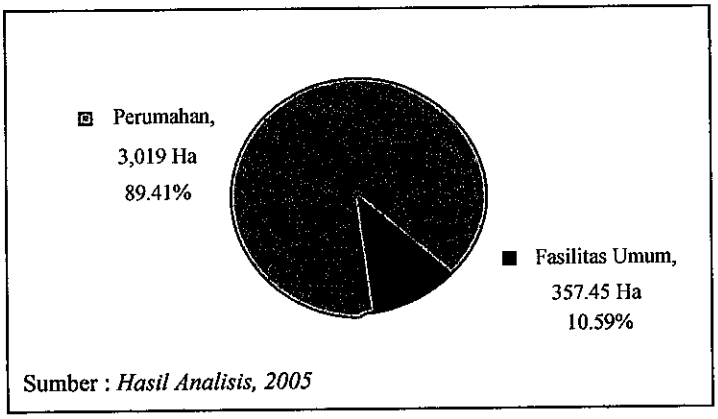
No	Fasilitas	Luas (Ha)	%
1	Pendidikan	52,91	14,8
2	Kesehatan	11,58	3,24
3	Peribadatan	10,07	2,81
4	Pemerintahan dan Pusat Budaya	4,32	1,35
5	Pelayanan Umum	11,85	3,33
6	Komersial dan Bisnis	196.6	55,00
7	Ruang terbuka dan olah raga	69,62	19,47
	Jumlah Total	**357,45**	**100%**

Sumber : *Hasil Analisis, 2005*



Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

GAMBAR IV.24
PERBANDINGAN LUAS ANTAR KEBUTUHAN FASILITAS TAHAP I



Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

GAMBAR IV.25
RASIO LUAS FASILITAS TERHADAP LUAS WILAYAH PENGEMBANGAN TAHAP I

TABEL IV.33
REKAPITULASI KEBUTUHAN FASILITAS KOTABARU BSD
PENGEMBANGAN TAHAP I

No	Jenis Fasilitas	Penduduk Pendukung (Jiwa)	Luas Pengembangan Tahap I (3.376 Ha)							
			Luas Unit (m^2)	Kebutuhan pada lingkungan					Jumlah	
				Kota	I	II	III	IV	M^2	%
I	**Pendidikan**									
	1. Taman Kanak-kanak (TK)	1.950	850	-	-	-	166	-	141.100	
	2. Sekolah Dasar (SD)	6.900	4.000	-	-	-	47	-	188.000	
	3. Sekolah Menengah Pertama (SMP)	15.600	5.500	-	-	20	-	-	110.000	
	4. Sekolah Menengah Umum (SMU)	27.600	7.500	-	-	12	-	-	90.000	
	Sub Jumlah								***529.100***	***14.8***
II	**Kesehatan**									
	1. Rumah Sakit Umum	120.000	20.000	3	-	-	-	-	60.000	
	2. Rumah Sakit Bersalin	30.000	2.000	-	-	11	-	-	22.000	
	3. Puskesmas + Balai Pengobatan	10.000	550	-	-	32	-	-	17.600	
	4. Klinik	10.000	400	-	-	-	32	-	9.600	
	5. Apotik	15.000	400	-	-	-	32	-	6.600	
	Sub Jumlah								***115.800***	***3,24***
II	**Peribadatan**									
	1. Musholla / Langgar	2.400	250	-	-	-	135	-	33.750	
	2. Masjid lingkungan	24.700	2.400	-	-	13	-	-	31.200	
	3. Masjid kota	233.900	8.000	1	-	-	-	-	8.000	
	4. Gereja	84.375	3.250	-	4	-	-	-	13.000	
	5. Agama lainnya	84.375	3.700	-	4	-	-	-	14.800	
	Sub Jumlah								***100.750***	***2,81***
IV	**Pemerintahan dan Pusat Budaya**									
	1. Pusat Pemerintahan	> 600.000	18.000	1	-	-	-	-	18.000	
	2. Kantor Kecamatan	135.000 - 202.500	1.350	-	2	-	-	-	2.700	
	3. Kantor Kelurahan	27.000 - 33.750	600	-	-	10	-	-	6.000	
	4. Perpustakaan Umum	315.000 - 337.500	1.000	1	-	-	-	-	1.000	
	5. Balai Pertemuan	135.000 - 202.500	4.000	-	2	-	-	-	8.000	
	6. Gedung Serba Guna	315.000 - 337.500	12.500	1	-	-	-	-	12.500	
	7. Tempat Hiburan (Bioskop)	135.000 - 232.500	1.200	-	-	-	-	-		
	Sub Jumlah								***43.200***	***1,35***
V	**Pelayanan Umum**									
	1. Kantor Polisi Pusat	315.000 - 337.500	1.000	1	-	-	-	-	1.000	
	2. Kantor Polisi Tingkat Ling. I	135.000 - 202.500	425	-	2	-	-	-	850	
	3. Pos Polisi	27.000 - 33.750	50	-	-	10	-	-	500	
	4. Kantor Pos Pusat	315.000 - 337.500	1.000	1	-	-	-	-	1.000	
	5. Kantor Pos Cabang	135.000 - 202.500	600	-	2	-	-	-	1.200	
	6. Kantor Pos Cabang Pembantu	27.000 - 33.750	100	-	-	10	-	-	1.000	
	7. Pos Pemadam Kebakaran Pusat	315.000 - 337.500	750	1	-	-	-	-	750	
	8. Pos Pemadam Kebakaran	40.500	300	-	8	-	-	-	2.400	
	9. Kantor Telepon Pusat	315.000 - 337.500	1.000	1	-	-	-	-	1.000	
	10. Pos Pembayar Rek. Telepon	27.000 - 33.750	50	-	-	10	-	-	500	
	11. Kantor PLN Pusat	315.000 - 337.500	1.000	1	-	-	-	-	1.000	
	12. Pos Pembayar Rek. PLN	27.000 - 33.750	50	-	-	10	-	-	500	
	13. Kantor PAM Pusat	315.000 - 337.500	1.000	1	-	-	-	-	1.000	
	14. Pos Pembayar Rek. PAM	27.000 - 33.750	50	-	-	10	-	-	500	
	15. Telepon Umum	280	1,5	-	-	-	-	1200	1.800	
	16. Pos Keamanan	280	6	-	-	-	-	1200	7.200	
	17. Pom Bensin	85.000	2.200	-	3	-	-	-	6.600	
	18. Terminal Lokal		1.000	-	-	2	-	-	2.000	
	19. Terminal Regional		5.685	1	-	-	-	-	5.685	
	20. Kuburan		82.000	1	-	-	-	-	32.000	
	Sub Jumlah		***89.080***						***118.485***	***3,33***
VI	**Komersial dan bisnis**									
	1. Toko	220 - 280	110	-	-	-	-	1200	132.000	
	2. Pertokoan (Ruko)	2.250 - 2.810	1.600	-	-	-	120	-	192.000	
	3. Pusat Pertokoan (Ruko)	27.000 - 33.750	15.000	-	-	10	-	-	150.000	
	4. Pusat Perbelanjaan dan Pasar	108.500 - 202.500	135.000	-	2	-	-	-	135.000	
	5. Pusat Komersial dan Bisnis (CBD)		1.357.000	1	-	-	-	-	1.357.000	
	Sub Jumlah								***1.966.000***	***55***

Bersambung...

Lanjutan Tabel IV.33

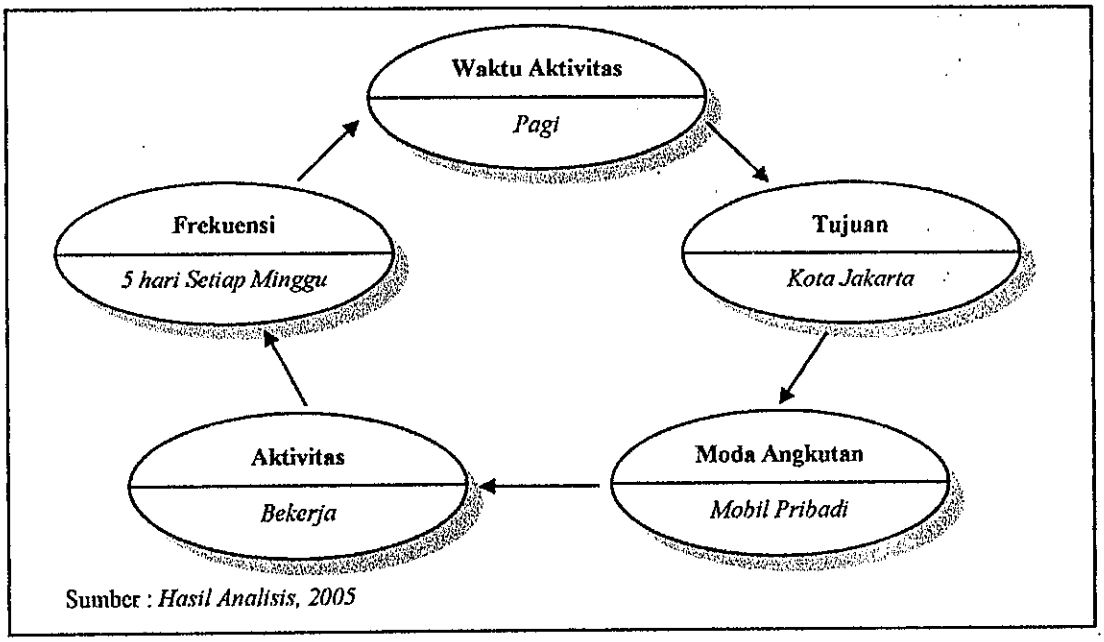
No	Jenis Fasilitas	Penduduk Pendukung (Jiwa)	Luas Unit (m^2)	Luas Pengembangan Tahap I (3.376 Ha)						
				Kebutuhan pada lingkungan					Jumlah	
				Kota	I	II	III	IV	M^2	%
VII	**Ruang Terbuka, Rekreasi dan Lapangan Olah Raga**									
	1. Stadion Kecil									
	a. Lap. sepak bola (1 Lap.) dan atletik	315.000 - 337.500	25.837							
	b. Lap. tenis (2 Lap.)									
	c. Kolek renang		6.098							
	Dalam lapangan tetutup/ruang bersama		2.903							
	d. Lap. bulutangkis (2 Lap.)		5.213							
	e. Lap. bola basket (1 Lap.)									
	f. Lap. bola volley (1 Lap.)									
			40.051	1					80.000	
	2. Kompleks stadion olah raga kota						120			
	g. Lapangan atletik (1 Lap.)	> 600.000	25.837							
	h. Lapangan sepak bola (1 Lap.)		26.511							
	i. Lapangan bulu tangkis (4 Lap.)		8.571							
	j. Lapangan bola basket (2 Lap.)		5.089							
	k. Lapangan bola volley (2 Lap.)		8.725							
	l. Lapangan tennis (4 Lap.)		10.480							
	m. Lapangan baseball (1 Lap.)		9.896							
	n. Gedung bowling (1 gedung)		4.497							
	o. Lapangan balap sepeda (1 Lap.)		12.273							
	p. Olah raga air		7.420							
	q. Kolam renang kompetisi									
	r. Kolam polo air / senam air									
	s. Kolam lompat indah									
			119.298	1					240.000	
	3. Taman/*open space*	315.000 - 337.500	25.000	1	-	-	-	-	25.000	
		135.000 - 202.500	5.000	-	2	-	-	-	10.000	
		27.000 - 33.750	3.000	-	-	10	-	-	30.000	
		2.250 - 2.810	1.200	-	-	-	120	-	144.000	
		220 - 280	56	-	-	-	-	1200	67.200	
	4. Rekreasi	315.000 - 337.500	100.000	1	-	-	-	-	100.000	
	Sub Jumlah								***696.200***	***19,47***
	TOTAL								**3,569,535**	**100%**

Sumber : *Hasil Rekapitulasi, 2005*

4.5 Sintesis Analisis Kemandirian Kotabaru BSD

4.5.1 Sintesis Perkembangan *Commuter*

Tingkat perkembangan *commuter* di kotabaru BSD merupakan representasi mengenai gambaran secara keseluruhan dari proses komuting yang dilakukan oleh *commuter* BSD. Terjadinya pergerakan *commuter* dari wilayah pinggiran Jakarta ke pusat Kota Jakarta merupakan salah satu akibat adanya faktor penarik (*pull factor*) yang dimkiliki Kota Jakarta sebagai pusat pertumbuhan utama regional maupun secara nasional. Secara keseluruhan pola pergerakan *commuter* penduduk BSD dapat dilihat dibawah ini:



Sumber : *Hasil Analisis, 2005*

GAMBAR IV.26
POLA AKTIVITAS *COMMUTER* PENDUDUK BSD

Pergerakan yang dilakukan pada pagi hari oleh para *commuter* menunjukan bahwa bentuk migrasi *commuter* dalam satu hari merupakan alternatif pergerakan yang dipilih oleh para *commuter* penduduk BSD. Pergerakan pada pagi hari yang menuju Kota Jakarta mengakibatkan beban jalan menuju Kota Jakarta menjadi meningkat, dan secara tidak langsung akan bedampak pada terjadinya kemacetan lalu lintas, seperti yang terjadi pada pintu tol Tangerang, Kebon Jeruk, Tomang dan Taman Mini.

Sementara tujuan pergerakan, Kota Jakarta masih menjadi wilayah tujuan utama dari pergerakan yang dilakukan *commuter* penduduk BSD, penyedian permukiman dipinggiran Kota Jakarta seperti kotabaru BSD menjadi alternatif para pekerja dari Jakarta untuk dijadikan sebagai tempat tinggal dengan tidak meninggalkan pekerjaannya di Kota Jakarta.

Jarak yang ditempuh oleh *commuter* penduduk BSD adalah antara 30-40 km. Jarak ini mendukung interaksi dengan kota induknya dan beberapa kota besar disekitarnya yaitu Tangerang dan Bekasi. Moda angkutan yang biasa dipergunakan adalah kendaraan pribadi, moda angkutan jenis ini banyak digunakan umumnya karena alasan kenyamanan dan keamanan.

Pergerakan yang dilakukan *commuter* penduduk BSD sebagian besar adalah dengan maksud bekerja, yang dapat berarti bahwa faktor ekonomi menjadi faktor pendorong utama terjadinya pergerakan dari Kotabaru BSD ke Kota Jakarta. Sedangkan untuk frekuensi pergerakan sebanyak lima kali dalam seminggu yang dilakukan oleh *commuter* penduduk BSD ke Kota Jakarta, hal tersebut menunjukan bahwa identitas komuting adalah para pekerja..

Analisis kemandirian Kotabaru BSD bisa didasarkan atas beberapa karaktersitik kotabaru, untuk sementara ini kotabaru BSD lebih sesuai dikategorikan sebagai kotabaru penunjang (*dependent newtown*) dari pada kota mandiri (*self dependent town*), karaktersistik BSD sebagai kota penunjang dapat dilihat dari karaktersistik yang ada sekarang yang terlihat di BSD, seperti lokasi BSD yang terletak dipinggiran kota relatif dekat dengan Kota Jakarta yaitu antara 30-40 km. Perkembangan Kota Jakarta mengakibatkan luapan penduduk Kota Jakarta ke wilayah pinggiran Kota Jakarta. Tingkat hunian BSD cukup tinggi, yaitu sekitar 11.000 KK dengan jumlah penduduk mencapai 62.000 jiwa. Angkatan kerja BSD sekitar 70% semuanya bekerja di Jakarta dan 30% berada di wilayah BSD. Selama ini kotabaru BSD lebih berfungsi untuk tempat tinggal orang yang bekerja di Kota Jakarta dan tinginya jumlah *commuter* penduduk BSD menyebabkan tingginya permintaan fasilitas jalan.

Melihat keempat karaktersitik diatas dan dari hasil analisis pergerakan *commuter* dan karakteristik yang sudah dilakukan seperti dibahas pada sub bab sebelumnya menunjukan bahwa hingga saat ini kotabaru BSD masih dikategorikan sebagai Kotabaru penunjang (*dependent newtown*) yang masih memeiliki tingkat ketergantungan terhadap Kota Jakarta dari pada sebagai kota mandiri (*self dependent town*).

4.5.2 Sintesis Pengembangan Landasan Ekonomi

Konsep kotabaru BSD diharapkan mampu menjadi pusat pertumbuhan baru bagi wilayah sekitarnya dan dalam lingkup Bodetabek. Sebagai wilayah *hinterland* Kota Jakarta serta mempercepat pertumbuhan bagian selatan Kabupaten Tangerang. Kotabaru BSD mengarahkan pembangunan berkesinambungan yang berorientasi pada fungsi permukiman, pusat jasa perdagangan, industri dan perkantoran sebagai bentuk upaya mencapai kota mandiri, hal tersebut terlihat dari pembangunan di sektor industri

tecknopark dan kawasan niaga terpadu (CBD) di kotabaru BSD, untuk mencapai hal tersebut, setidaknya kawasan pengembangan CBD perekonomian mengalami perkembangan yang signifikan. Banyaknya lapangan usaha baru yang dibuka di kawasan tersebut. Hal ini memberikan arti bahwa prioritas sektor ekonomi sangat penting agar kegiatan ekonomi penduduk dapat tercipta dan berkesinambungan khususnya dalam penyerapan tenaga kerja baru.

Kegiatan ekonomi yang telah dijabarkan pada bab sebelumnya memperlihatkan bahwa untuk mewujudkan sebuah kota yang mapan, pendekatan investasi sangat berperan penting. Pada lokasi CBD, berkembang pusat kegiatan ekonomi komersial yang menunjukkan tingginya indikasi pada bergeraknya sistem perekonomian barang dan tenaga kerja di kawasan tersebut.

Peran Pemerintah Daerah Kabupaten Tangerang dalam menempatkan beberapa kantor pemerintahannya sangat positif dalam menciptakan kotabaru yang berlandaskan pada multi aktivitas baru. Beberapa kantor yang telah beroperasi adalah Kantor Pajak, PLN, Pembantu Bupati, dan Dispenda. Komponen baru tersebut secara langsung akan berdampak aktivitas baru yang mampu menciptakan peluang kesempatan kerja baru.

Sektor lapangan usaha yang berkembang di BSD, tarikan tenaga kerja yang teridentifikasi tampak pada sektor kegiatan perdagangan seperti plaza BSD, ITC, pusat pertokoan/ruko, pasar dan jasa perkantoran seperti Bank, German Centre, dll serta kegiatan industri *non polutif* yang berkembang di kawasan tecknopark. Jenis produksi yang dihasilkan di pusat kawasan industri adalah industri perakitan alat-alat elektronik dan rumah tangga. Sementara tarikan tenaga kerja yang bergerak di sektor perdagangan terdapat pada aktivitas di kawasan CBD BSD.

Berdasarkan kesempatan kerja potensial di kotabaru BSD, sektor industri dan aktivitas perdagangan merupakan jenis mata pencarian yang banyak menyerap tenaga kerja. Hal ini menunjukkan bahwa terjadinya pergeseran sektor kegiatan primer pertanian kepada aktivitas sektor ekonomi sekunder. Aktivitas penduduk BSD menurut sektor lapangan usaha tersebut hanya terbatas pada informasi karakteristik mata pencarian penduduk yang dominan di kotabaru BSD. Sementara informasi untuk lokasi bekerja penduduk tersebut tidak diperoleh secara keseluruhan.

Sektor ekonomi yang berkembang di kawasan CBD BSD menunjukkan kegiatan perdagangan, jasa perkantoran, dan industri mampu menjadi tumpuan bagi terciptanya

pergeseran aktivitas dominan yang sebelumnya beroritentasi pada kegiatan sektor perkebunan dan pertanian. Sebagai tujuan dasar mewujudkan kotabaru mandiri, terbukanya peluang usaha yang luas bagi seluruh masyarakat adalah hal yang menjadi modal penting. Terciptanya sistem aktivitas ekonomi sebagai basis utama secara langsung akan dapat mempercepat proses kemandirian kotabaru yang tidak hanya terfokus pada penyediaan perumahan skala besar.

4.5.3 Sintesis Pengembangan Fasilitas Kotabaru BSD

Kotabaru pada hakekatnya merupakan konsentrasi dari sejumlah penduduk dengan segala aktifitasnya pada suatu wilayah, besar kecilnya konsentrasi tersebut akan menentukan pula besar kecilnya ukuran suatu kotabaru tersebut. Jadi makin banyak penduduk di dalam suatu kotabaru menunjukan makin besar pula ukuran kotabaru tersebut. Makin banyak penduduk suatu kotabaru juga akan menyebabkan makin banyak dan beragam pula kebutuhan minimal fasilitas kota.

Dari hasil perhitungan seluruh kebutuhan fasilitas minimal suatu kota, ada dua faktor yang sangat berpengaruh di antaranya faktor manusia yang akan mempergunakan fasilitas tersebut dan faktor lingkungan di mana manusia tersebut melaksanakan kegiatan kehidupannya. Faktor manusia dan faktor lingkungan di dalam penentuan perhitungan kebutuhan fasilitas kota akan saling berkaitan satu sama lain dan merupakan faktor yang saling bergantungan.

Pada hakekatnya di dalam memperhitungkan kebutuhan fasilitas minimal pengembangan tahap I kotabaru BSD pada bab sebelumnya telah melalui beberapa pertimbangan, antara lain:

1. Sistem penentuan satuan unit sosial kemasyarakatan.
2. Luas ruangan untuk suatu jumlah penduduk atau jumlah kepala keluarga untuk suatu daerah perencanaan yang akan diterapkan sebagai unit jumlah penduduk yang paling optimum.
3. Jenis fasilitas yang akan mengisi setiap tingkatan pusat pelayanan sosial tertentu sesuai dengan kebutuhan yang perlu ada pada setiap unit lingkungan. Hal ini menyangkut dengan kelengkapan dan ketersediaan fasilitas secara kuantitas maupun kualitas.

4.6 Prospek Kemandirian Kotabaru BSD

Prospek kemandirian kotabaru BSD merupakan sub bab terakhir dari hasil analisis, yang terbagi menjadi dua bagian pokok yang dapat disimpulkan dari keseluruhan studi ini. Bagian *pertama* merupakan rangkuman hasil setiap tahap studi mulai dari perkembangan kemandirian kotabaru BSD, permasalahan dalam perkembangan kemandiriannya, dan prospek perkembangan lapangan kerja di kotabaru BSD. Bersamaan dengan itu akan dijelaskan pencapaian atau pelaksanaan peran kotabaru BSD dalam wilayah Jabodetabek. Setelah diketahui hal-hal tersebut, pada bagian *kedua* akan diuraikan prospek kemandirian kotabaru BSD terhadap Kota Jakarta.

4.6.1 Kesimpulan Kemandirian Kotabaru BSD dan Prospek Lapangan Kerja di Kotabaru BSD

Setelah kurang lebih 15 tahun sejak kotabaru BSD "lahir", arus *commuter* penduduk BSD ke luar kotanya masih tinggi. Tempat tujuan *commuter* lebih dari 80% adalah ke Kota Jakarta. Namun demikian dilihat dari perkembangannya jumlah dan tingkat *commuter* penduduk BSD telah menunjukkan sedikit penurunan. Tingkat penyerapan tenaga kerja BSD oleh lapangan kerja di kotanya sedikit meningkat. Sektor lokal (di BSD) yang banyak menyerap tenaga kerja terutama adalah sektor perdagangan dan jasa serta industri, jenis lapangan kerja inilah yang paling berkembang di kotabaru BSD. Sektor di luar yang banyak menyerap tenaga kerja BSD adalah jasa pemerintahan dan jasa perusahaan (di Kota Jakarta), kemudian perdagangan dan industri (di Kota Jakarta dan wilayah sekitar BSD). Dari perkembangan ini terungkap bahwa peran kota BSD yang sampai saat ini telah terlaksana barulah perannya sebagai kota tempat tinggal untuk karyawan swasta dan pegawai negeri yang bekerja di Kota Jakarta. Bahkan pada kenyataannya bukan hanya karyawan swasta yang merupakan penglaju ke Kota Jakarta, melainkan juga penduduk BSD yang bekerja pada jenis lapangan kerja lainnya tidak sedikit yang merupakan penglaju ke Kota Jakarta. Kotabaru BSD yang di dalan rencana wilayah metropolitan Jabodetabek berperan juga sebagai salah satu *counter magnet* (penarik tandingan) dari Kota Jakarta belum berhasil sepenuhnya, yaitu baru berhasil dalam menarik penduduk tanpa menarik kegiatannya. Jadi kotabaru BSD lebih bersifat sebagai pendukung yang melayani Kota Jakarta (dalam hal menyediakan tempat tinggal dan tenaga kerja). Tingginya arus *commuter* dari BSD membawa dampak negatif bagi para penglaju dalam bentuk *social cost*, bagi pemerintah

dalam bentuk beban penyediaan prasarana dan sarana perangkutan, bagi kotabaru BSD sendiri dalam bentuk kurang berkembangnya perekonomian kota, bagi kepentingan wilayah dan nasional dalam bentuk kurang tercapainya tujuan pemerataan pembangunan.

Faktor utama yang menyebabkan arus *commuter* dari kotabaru BSD masih tinggi adalah minimnya penyediaan lapangan kerja yang beragam di BSD, sementara Kota Jakarta yang mudah dicapai dari kotabaru BSD menyediakan lapangan kerja yang amat luas dan beragam. Kurangnya lapangan kerja di BSD sebenarnya karena sejak kotabaru BSD mulai dibangun secara intensif, tidak disiapkan lapangan kerja yang memadai bagi calon penduduknya. Usaha pembangunan perumahan di kotabaru BSD tidak dibarengi dengan usaha penyediaan lapangan kerja bagi penduduk pendatang yang pasti tidak terbatas pada karyawan dan pegawai negeri, demikian pula bagi para petani yang mata pencariannya hilang karena lahan pertaniannya dialih fungsikan menjadi daerah perumahan atau fungsi perkotaan lain. Jadi tidak ada dasar dan potensi di kotabaru BSD yang dapat mencegah ataupun menekan kegiatan *commuter* yang tinggi dari kotabaru BSD. Faktor penyebab lain yang berhubungan dengan hal itu adalah karena rencana kotabaru BSD maupun rencana wilayah Jabodetabek baru dibuat setelah kotabaru BSD menjadi "daerah perumahan" yang hampir "tidak" memiliki lapangan kerja.

Akibat dari keadaan kotabaru BSD sejak mulanya itu, sebagian besar penduduk pendatang memiliki motivasi atau alasan untuk pindah ke BSD yang disebabkan oleh *push factor* antara lain diarahkan oleh instansi tempat kerja untuk tinggal di kotabaru BSD dan ketidakmampuan untuk membeli tanah dan rumah di Kota Jakarta. *Pull factor* lapangan kerja di kotabaru BSD hampir tidak ada, berbeda dengan kota-kota yang tumbuh secara alamiah (dalam hal ini bukan kotabaru yang sengaja dibangun), penduduknya kebanyakan berkembang karena adanya *pull factor* kesempatan atau lapangan kerja yang ada di kota-kota itu, walaupun pengaruh *push factor* dari tempat asal penduduknya juga tidak boleh diabaikan. Sejarah pertumbuhan kotabaru BSD diatas menentukan profil sosial ekonomi dan pola kehidupan di dalam kotabaru BSD yang berlangsung sampai saat ini, termasuk tingginya kegiatan *commuter* penduduk BSD. Di samping hal itu, faktor-faktor permasalahan yang menyebabkan sektor-sektor ekonomi atau lapangan kerja di kotabaru BSD kurang berkembang dan dengan sendirinya kurang berpotensi dalam menyerap tenaga kerja karena belum adanya sektor

basis di kotabaru BSD untuk menghidupkan perekonomian dan memperluas lapangan kerja di kotanya, serta adanya aksesibilitas yang tinggi ke Kota Jakarta.

Perkembangan tingkat pelayanan fasilitas di kotabaru BSD dapat dikatakan tinggi, walaupun relatif masih banyak kegiatan *commuter* dengan tujuan penggunaan fasilitas pendidikan, fasilitas rekreasi, dan perbelanjaan. Permasalahannya selain karena jumlah fasilitas masih kurang, tetapi juga karena adanya faktor-faktor yang mempengaruhi preferenasi penduduk dalam memilih lokasi fasilitas yang akan digunakan, yaitu kualitas fasilitas, kualitas dan keragaman barang-barang yang ditawarkan (untuk fasilitas perbelanjaan), dan karakteristik sosial ekonomi penduduk kotabaru BSD sendiri.

Analisa mengenai prospek perkembangan lapangan kerja memberikan perkiraan jenis lapangan kerja yang akan berkembang di kotabaru BSD. Sektor yang paling berpotensi untuk berkembang di kotabaru BSD adalah sektor perdagangan khususnya perdagangan dan jasa di kawasan CDB BSD serta industri di kawasan teknopark BSD ditujukan untuk melayani kebutuhan penduduk BSD dan masyarakat sekitar kotabaru BSD. Jika berhasil atau berkembang, kegiatan ini akan membawa pengaruh yang relatif besar terhadap berkembangnya kegiatan jasa lain. Sektor pertanian tidak akan berkembang dengan cukup berarti karena lahan sebagai faktor produksi vitalnya telah menyempit di kotabaru BSD dan kemungkinan akan bertambah sempit lagi karena digunakan untuk fungsi perkotaan. Lapangan kerja pada sektor konstruksi akan berkembang tinggi selama pembangunan fisik di dalam kotabaru BSD masih dilakukan secara intensif.

4.6.2 Prospek Kemandirian Kotabaru BSD Terhadap Kota Jakarta

Seperti telah disebutkan, penyediaan lapangan kerja di kotabaru sangat berpengaruh pada pembentukan kemandiriannya karena amat menentukan tingkat penyerapan tenaga kerja lokal dan tingkat *commuter* bekerja, di samping itu perlu diperkirakan peningkatan pelayanan fasilitas perkotaan yang akan mempengaruhi perkembangan tingkat *commuter* penduduknya yang bertujuan menggunakan fasilitas, dengan telah dibahasnya kesempatan kerja potensial yang ada di kotabaru BSD prospek perkembangan lapangan kerja pada tiap sektor di kotabaru BSD, lebih dari separuh langkah untuk memperkirakan kemandirian kotabaru BSD pada masa yang akan datang

telah ditempuh. Namun peningkatan penyediaan lapangan kerja di BSD tidak dengan sendirinya meningkatkan penyerapan tenaga kerja lokal dengan perbandingan yang seimbang. Demikian juga dengan peningkatan penyediaan fasilitas perkotaan. Ini disebabkan di luar *supply* lapangan kerja dan fasilitas masih ada segi *demand* yang belum tentu sesuai sepenuhnya dengan *supply* tersebut. Karakteristik *demand* yaitu karakteristik penduduk BSD sendiri termasuk para penglaju akan dibahas pada bagian ini dalam memperkirakan tingkat penyerapan tenaga kerja dan tingkat pelayanan fasilitas perkotaan di kotabaru BSD yang secara langsung akan mempengaruhi tingkat *commuter* penduduk BSD dan kemandirian kotabaru BSD.

4.6.2.1 Prospek Peningkatan Lapangan Kerja di Kotabaru BSD

Dari hasil analisa pada subbab sebelumnya diperkirakan bahwa lapangan kerja di kotabaru BSD yang mempunyai prospek paling besar untuk berkembang adalah perdagangan, kemudian jasa (terutama jasa perusahaan) yang ada di kawasan CBD BSD, lalu industri (terutama yang berskala ekspor) di kawasan tecnopark BSD. Lapangan kerja lain yang dapat diperhitungkan akan turut meningkat adalah lapangan kerja pada sektor konstruksi/bangunan, tetapi peningkatannya terbatas dan relatif bersifat "sesaat" (untuk sektor konstruksi). Komposisi jenis dan lokasi pekerjaan memperlihatkan komposisi lapangan kerja yang sesuai dengan keahlian/keinginan penduduk BSD pada umumnya dan penglaju dari kotabaru BSD pada khususnya. Penelitian terhadap penduduk BSD telah mengungkapkan bahwa ternyata bagi penduduk penglaju yang rata-rata pendidikannya lebih tinggi daripada penduduk bukan penglaju, lapangan kerja yang "sesuai" terutama adalah di sektor jasa sebagai karyawan swasta dan instansi pemerintah, dalam perusahaan/instansi swasta dan bank/lembaga keuangan perkotaan lain. Sedangkan penduduk bukan penglaju yang sebaliknya rata-rata pendidikannya rendah lebih aksesibel kepada lapangan kerja perdagangan dan jasa perorangan. Sesuai dengan pendidikannya, keluarga penglaju juga memiliki penghasilan lebih tinggi daripada keluarga bukan penglaju.

Dengan mempertimbangkan karakteristik penglaju tersebut, lapangan kerja yang akan berkembang di kotabaru BSD tidak dapat menggantikan lapangan kerja di sektor perdagangan dan jasa yang banyak menyerap tenaga kerja kotabaru BSD di Kota Jakarta, demikian pula di sektor industri. Kegiatan perdagangan dan jasa dan industri

yang dapat berkembang di kotabaru BSD relatif tidak membutuhkan tenaga kerja berpendidikan tinggi dan dengan sendirinya tidak memberikan imbalan penghasilan yang tinggi. Sedangkan kegiatan jasa perusahaan jika berkembang baik dapat menyerap tenaga kerja dengan pendidikan relatif tinggi. Khusus untuk perdagangan yang akan dikembangkan di kotabaru BSD, kegiatan ini dapat menjadi lapangan usaha bagi para pedagangan atau pengusaha yang telah tinggal di kotabaru BSD maupun yang akan datang ke kotabaru BSD, namun dalam menyerap tenaga kerja berpendidikan tinggi, kegiatan ini cukup berpotensi. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dalam jangka waktu dekat lapangan kerja yang ditawarkan atau akan berkembang di kotabaru BSD akan meningkatkan penyerapan tenaga kerja lokal dan atau dari wilayah sekitarnya. Berdasarkan kecenderungan yang ada dan peningkatan pelayanan pendidikan di kotabaru BSD, tingkat pendidikan rata-rata penduduk BSD akan meningkat terus menjadi lebih baik, sehingga generasi berikutnya akan memiliki pendidikan rata-rata yang lebih tinggi lagi dan dapat memiliki keahlian/ ketrampilan yang lebih beragam. Dengan prospek perkembangan lapangan kerja di BSD seperti yang telah dibahas dan ditunjang dengan kedekatan jarak serta ketersediaan prasarana dan sarana perangkutan ke Kota Jakarta, maka dalam jangka panjang pun penyerapan tenaga kerja BSD oleh lapangan kerja di kotanya cukup dapat diharapkan untuk meningkat dengan berarti, khususnya penyerapan tenaga kerja yang berpendidikan tinggi.

4.6.2.2 Prospek Peningkatan Pelayanan Fasilitas Di Kotabaru BSD

Seperti halnya lapangan kerja, tingkat pelayanan fasilitas juga dipengaruhi oleh *supply* atau penyediaan fasilitas dan *demand* yang dalam hal ini adalah preferensi masyarakat BSD untuk memilih lokasi fasilitas yang akan digunakan, dari segi *supply*, penyedia utama fasilitas perkotaan di kotabaru BSD adalah swasta, dan sebagian kecil dari masyarakat sendiri (swadaya). Penyediaan fasilitas rekreasi dan pertokoan akan ditingkatkan secara besar-besaran di kotabaru BSD melalui proyek pembangunan kawasan CBD dan rekreasi dengan investasi swasta. Kesimpulannya adalah dengan akan dibangunnya pusat perbelanjaan *modern* di kotabaru BSD, maka orientasi lokasi belanja masyarakat BSD dan sekitarnya yang semula ke Kota Jakarta dan Kota Tangerang akan berkurang dan beralih ke kotabaru BSD, dengan perkataan lain tingkat

pelayanan fasilitas pertokoan di BSD mempunyai prospek yang cukup baik demikian pula untuk fasilitas rekreasi.

Kegiatan *commuter* dengan tujuan belajar ke Kota Jakarta ada yang disebabkan oleh alasan itu, tetapi ada pula alasan lain karena keluarganya baru pindah ke kotabaru BSD sementara anak-anak mereka masih dan akan terus sekolah di Kota Jakarta baik karena adanya peraturan rayonisasi sekolah atau atas keinginan mereka sendiri. Kemungkinan untuk menekan kegiatan *commuter* dengan tujuan penggunaan fasilitas-fasilitas itu dengan demikian dipengaruhi oleh usaha pemerintah untuk meningkatkan penyediaan dan kualitas pelayanan fasilitas tersebut di kotabaru BSD, dipengaruhi juga oleh preferensi masyarakat yang dapat ataupun tidak dapat diintervensi, dan oleh faktor lainnya seperti peraturan mengenai rayonisasi sekolah yang membatasi lokasi penggunaan sekolah lanjutan.

4.6.2.3 Prospek Penurunan Tingkat *Commuter* Penduduk BSD.

Dari seluruh hasil pembahasan sebelum ini sebenarnya telah tersirat bagaimana perkiraan prospek tingkat *commuter* penduduk BSD yang merupakan pencerminan langsung prospek kemandirian (atau ketergantungan) kotabaru BSD terhadap Kota Jakarta. Walaupun jumlah lapangan kerja di kotabaru BSD pada masa mendatang akan meningkat cukup besar, tetapi dari segi keragamannya lapangan kerja itu tidak berpotensi untuk menampung seluruh golongan masyarakat BSD. Dari pembangunan perumahan yang masih terus dilakukan saja menunjukkan bahwa penduduk BSD masih akan bertambah banyak, dan pertambahannya sebagian besar disebabkan oleh migrasi. Sesuai dengan salah satu tujuan pembangunan kota-kota baru di wilayah Bodetabek yaitu sebagai daerah penampung limpahan penduduk dari Kota Jakarta, kemudian adanya bukti bahwa sebagian besar penduduk pendatang di BSD memang berasal dari Kota Jakarta dengan segala karakteristiknya yang telah teridentifikasi dalam studi ini, dan dengan masih intensifnya pembangunan perumahan Perumnas dan real estates, maka dapat dipastikan bahwa tambahan penduduk BSD atau penduduk pendatang di BSD sebagian besar adalah "orang kota" dengan tingkat pendidikan yang relatif tinggi, telah memiliki pekerjaan tetap dan kemungkinan terutama adalah penduduk asal Kota Jakarta. Berdasarkan hal itu dan keadaan tenaga kerja BSD pada saat ini maupun generasi penerusnya, maka kotabaru BSD dengan jenis-jenis lapangan kerja yang

diperkirakan akan berkembang kurang berpotensi untuk menyerap tenaga kerjanya yang berpendidikan tinggi dan khususnya yang berasal dari Kota Jakarta. Hal ini menyebabkan tingkat *commuter* penduduk BSD dengan tujuan bekerja secara keseluruhan tidak dapat diharapkan menurun secara berarti, terutama bagi masyarakat golongan "atas".

Dalam penyediaan dan pelayanan fasilitas perkotaan, selain telah terjadi peningkatan yang besar, di kotabaru BSD juga akan disediakan fasilitas perdagangan dan rekreasi yang berdasarkan data dapat bertemu dengan kondisi pasarnya. Tingkat pelayanan fasilitas perkotaan di kotabaru BSD dengan demikian mempunyai prospek peningkatan yang baik. Dari rangkuman di atas akhirnya dapat diperkirakan bahwa kemandirian kotabaru BSD dari segi *commuter* penduduknya (terutama untuk tujuan bekerja) dari segi pemenuhan kebutuhan lapangan kerja bagi penduduknya, dan dari segi penyerapan tenaga kerjanya kurang mempunyai prospek yang baik, sedangkan dari segi penyediaan dan pelayanan fasilitas perkotaan adalah sebaliknya.

4.7 Analisis Prospek Pengembangan Penggunaan Ruang Kotabaru BSD Berdasarkan Fungsi Kota

4.7.1 Prospek Penggunaan Ruang Berdasarkan Skenario I

Seperti telah di analisis pada bab sebelumnya mengenai aspek-aspek yang mempengaruhi kemandirian kotabaru, skenario I prospek pada penggunaan ruang kotabaru BSD didasarkan pada kecenderungan yang terjadi pada permukiman skala besar. Pada skenario ini upaya yang telah dilakukan kotabaru BSD dengan unsur-unsur perkotaannya tidaklah mengakibatkan suatu perkembangan pertumbuhan yang pesat. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yang mempengaruhi, seperti:

- Pemasaran rumah akan mengahadapi kesulitan terutama karena BSD tidak cukup kuat untuk menarik orang-orang yang masih bekerja di Jakarta.
- Adanya persaingan yang cukup berat dengan permukiman-permukunan lain di sekitar Kotabaru BSD.
- Adanya ketidakpastian situasi ekonomi yang akan mempengaruhi pembentukan CBD di Kotabaru BSD.

Dengan demikian "pengembangan melompat" untuk menarik penduduk yang besar ke kotabaru BSD tidak dapat diwujudkan. Tetapi walaupun demikian kotabaru

BSD tetap diarahkan sebagai kotabaru mandiri, seperti pembangunan pusat-pusat pertokoan, pusat rekreasi, dan lain-lain. Pembangunan fasilitas sosial dan fasilitas umum diprioritaskan untuk nemenuhi kebutuhan penduduk BSD, sedangkan pengembangan landasan ekonomi kota merupakan suatu hal yang penting untuk mewujudakan basis ekonomi kota dan penurunan arus *commuter* penduduk BSD dengan tujuan bekerja ke Kota Jakarta. Pengembangan kotabaru BSD menurut skenario I ini, juga mengetengahkan potensi-potensi pembangunan yang telah ada disekitamya seperti pengembangan lembaga-lembaga riset, dan pengembangan industri teknologi tinggi yang beraviliasi dengan Puspiptek.

4.7.2 Prospek Pola Penggunaan Ruang Berdasarkan Skenario II

Dalam skenario ini titik beratnya terletak pada usaha pembangunan unsur-unsur perkotaan yang mengakibatkan terjadinya pengembangan yang pesat di BSD. Skenario ini diwujudkan dengan membangun suatu pusat kota skala besar (CBD), dan industri yang berfungsi sebagai kutub yang mampu memacu suatu pertumbuhan yang pesat. Pembentukan CBD dan industri ini akan membuka peluang kesempatan kerja yang besar; sesuai dengan rencana BSD untuk menciptakan sarana permukiman dan lapangan kerja dalam lingkungan yang berimbang.

Prospek penggunaan ruang kotabaru BSD yang tertuang dalam skenario I dan II serta meyikapi konsep kotabaru BSD sebagai kota mandiri dan sebagai kutub pertumbuhan baru di bagian Barat Kota Jakarta memerlukan beberapa strategi pengembangan yang masing-masing strategi berjangka waktu 5 tahun :

1. Tahap I (2005 - 2010)

Kegiatan utama yang dilaksanakan pada 5 tahun pertama ini dititikberatkan pada upaya untuk mempersiapkan terwujudnya CBD dan Kawasan Industri. Kegiatan tersebut adalah:

- Pembangunan perumahan terus dikembangkan terutama masih di kawasan timur S. Cisadane atau di Kecamatan Legok.
- Seiring pembangunan kawasan perumahan maka penyediaan fasilitas pelengkapnya seperti pendidikan, kesehatan, rekreasi dan komersial harus tetap disediakan sehingga kebutuhan dan kegiatan penduduk BSD masih tetap terlayani dengan baik. Jumlah fasilitas yang harus dibangun pada lima tahun ini didasarkan pada

perhitungan kebutuhan fasilitas yang telah di lakukan pada bab sebelumnya yang terbagi dalam bentuk unit lingkungan kemasyarakatan.

- Menuju terwujudnya pusat kota yang dapat memicu perkembangan BSD, maka pada tahap ini telah pula dilakukan upaya-upaya persiapan ke arah itu. Kegiatan yang dilakukkan terutama berupa pembangunan unsur-unsur CBD yang dapat menarik calon-calon investor, maka persiapan menuju terciptanya kawasan industri disiapkan pada tahap ini.
- Peningkatan infrastruktur jalan baik di dalam kotabaru BSD maupun dari BSD ke daerah sekitamya. Peningkatan infrastruktur ini sedapat mungkin melayani semua golongan masyarakat yang ada di kotabaru BSD maupun masyarakat sekitatnya.

2. Tahap II (2010 - 2015)

Kegiatan utama yang dilakukan dalam lima tahun ke dua ini dititik beratkan pada usaha pembentukan CBD dan industri yang diharapkan dapat memacu pengembangan BSD selanjutnya. Pada tahap ini pembangunan mulai dikembangkan juga ke tapak sebelah barat S. Cisadane. Kegiatan-kegiatan tersebut selengkapnya adalah :

- CBD yang dikembangkkan disini adalah bagian kota yang terdapat kegiatan komersial berskala besar, termasuk didalamnya adalah lembaga keuangan, kantor pusat bisnis, instansi pemerintah, hotel, pertokoan, mall, fasilitas hiburan dan lain-lain. Terbentuknya CBD ini memungkinkan BSD untuk berkembang sampai ke bentuknya yang lengkap, CBD akan sanggup menarik penduduk secara maksimal.
- Pembangunan industri diarahkan supaya tercapainya suatu kawasan industri yang berteknologi tinggi *(technopark)*. Pengembangan industri ini diikuti pula oleh pengembangan lembaga-lembaga penelitian dan pengembangan serta perguruan tinggi.
- Pengembangan fasilitas dan pelayanan umum untuk pemenuhan kebutuhan penduduk tetap dilakukan pada tahap ini dengan jumlah dan luasnya didasarkan pada perhitungan yang telah disusun pada bab sebelumnya.

3. Tahap III (2015 - 2020)

Tahap ketiga merupakan kelanjutan dari tahap kedua, dimana kegiatan utama masih dititik beratkan pada upaya memacu perkembangan pusat kotabaru BSD melalui pembangunan CBD dan industri. Selengkapnya tahap ketiga ini meliputi:

- Pengembangan CBD dan industri tetap dilakukan selain dengan melakukan pembangunan bangunan baru juga dilakukan peningkatann dari kualitas dan kelengkapan sarana. Pada tahap ini sektor komersial dan fasilitas-fasilitas bisnis akan mencapai tingkat yang lebih mapan dari mantap sehingga dapat menjadi tulang punggung bagi pengembangan BSD selanjutnya.

4.8 Analisis Regional Kotabaru BSD Terhadap Kota Jakarta

Hasil dari kajian kondisi internal Kotabaru BSD berupa prospek dan perkiraan tingkat kemandirian BSD seperi yang telah dibahas sebelumnya, kemudian dikaitkan dalam konteks wilayah yang lebih luas yaitu Kotabaru BSD sebagai pusat pertumbuhan baru bagi wilayah di sekitamya. Jadi pada bagian ini keterkaitan Kotabaru BSD dengan wilayah sekitarnya akan dianalisis secara kualitatif berdasarkan masing-masing aspek kajian, yaitu aspek pola pergerakan *commuter*, aspek landasan ekonomi kota dan aspek kebutuhan fasilitas.

Seperti yang telah diketahui, pengembangan kotabaru harus didasarkan pada suatu sistem perkotaan dalam lingkup pengembangan wilayah. Sistem perkotaan ini pada dasamya telah menjadi pertimbangan di dalam rencana tata ruang wilayah. Jadi dalam hubungannya dengan penyediaan dan pendistribusian fasilitas perkotaan, pengembangan kotabaru tidak hanya diarahkan sebagai kotabaru mandiri tetapi juga didasarkan pada pengembangan sistem perkotaan. Hal ini dimaksudkan untuk memantapkan fungsi kota serta keterkaitannya secara fungsional dan spasial agar fasilitas perkotaan dapat berfungsi optimal untuk melayani wilayah sekitamya dalam jenjang cakupan nasional, regional, atau lokal (kotabaru tersebut).

Kebijakan tata ruang Kabupaten Tangerang menyebutkan terdapat tiga simpul pertumbuhan. Salah satu diantaranya adalah pusat pertumbuhan Serpong, dalam hal ini adalah Kotabaru BSD. Pusat pertumbuhau ini membawahi wilayah bagian selatan Kabupaten Tangerang yang berfungsi sebagai pusat kegiatan permukiman perkotaan dan sebagai pintu gerbang dari dan ke wilayah Kota Jakarta. Jadi BSD bukan

merupakan kota tertutup dan mempunyai tugas sebagai "sembrani tandingan" yaitu melayani kebutuhan akan fasilitas sosial tidak hanya bagi penduduk di dalam kota BSD saja tetapi juga bagi penduduk sekitarnya yang termasuk wilayah pelayanannya sehingga penduduk tidak perlu pergi ke kota induk atau kota lain yang berjarak lebih jauh dalam memenuhi kebutuhannya..

Hasil analisis kondisi internal BSD (berupa kemandirian BSD) dan aspek kebutuhan fasilitas baik berdasarkan realisasi pembangunan sampai tahun 2005 maupun berdasarkan skenario perkembangan menunjukkan bahwa prospek dan tingkat kemandirian BSD baik namun terbatas. Keterbatasan tingkat kemandirian ini disebabkan masih adanya golongan masyarakat (yaitu masyarakat bawah) yang belum bisa menikmati fasilitas sosial yang telah tersedia di BSD. Jadi di sini teriihat BSD dalam lingkup internal kotanya belum bisa mengakomodasikan kebutuhan seluruh lapisan penduduknya akan fasilitas sosial.

Jika masalah di atas diangkat ke lingkup yang lebih luas, yaitu BSD beserta wilayah yang dilayaninya, niaka konteks kemandirian BSD dari aspek kebutuhan fasilitas dalam lingkup internal kotabaru berkembang menjadi konteks tingkat pelayanan fasilitas di BSD terhadap wilayah sekitarnya. Dalam konteks ini, diperkirakan BSD akan lebih tidak bisa melayani kebutuhan penduduk sekitarnya mengingat sebagian besar penduduk di sekitar BSD merupakan penduduk bergolongan menengah ke bawah. Jika perkembangan BSD sampai tahun 2015 didasarkan pada skenario I, maka BSD disamping belum bisa menyediakan fasilitas sosial bagi penduduk sekitar bergolongan menengah ke bawah juga dari segi jumlah dan jenis unit fasilitas terbangun masih kurang karena skenario I tidak memperhitungkan keberadaan penduduk sekitar dalam pengadaan fasilitas sosial. Skenario II telah memperhitungkan penduduk di wilayah pelayanannya sehingga secara kuantitas fasilitas yang akan terbangun lebih baik dari skenario I namun tetap belum mengakibatkan seluruh lapisan penduduk di sekitar BSD bisa memanfaatkan fasilitas di BSD.

Dari segi hubungan sosial penduduk BSD dengan penduduk di sekitar BSD, penduduk BSD sebagai pihak pendatang harus bisa menciptakan suasana yang menyebabkan penduduk sekitar BSD mau memanfaatkan fasilitas di dalam BSD. Hal ini perlu dilakukan karena keberhasilan suatu kotabaru di samping prospek kemandiriannya tinggi dan bisa berfungsi sebagai pusat pertumbuhan bagi wilayah di

sekitarnya, juga ditentukan oleh hubungan sosial antara para penduduk di dalam dan penduduk di sekitar kotabaru tersebut. Proses integrasi sosial antara penduduk di dalam dan di sekitar BSD mutlak diperlukan agar tidak terjadi gesekan-gesekan yang bisa menganggu kelancaran aktifitas kota dan pembangunan di dalam BSD.

Analisis perkembangan Kotabaru BSD terhadap pola pergerakan *commuter* yang mempengaruhi sistem transportasi menunjukkan bahwa pembangunan kotabaru tersebut akan memberikan dampak yang sangat besar tidak hanya dalam skala lokal tetapi juga dalam skala regional. Dalam konteks regional, perhitungan dampak akibat adanya pembangunan kotabaru-kotabaru lainnya penting untuk dipertimbangkan.

Berdasarkan kondisi saat ini, di Tangerang ada sekitar 8 kotabaru yang masih dalam tahap pembangunan. Perkembangan yang terjadi di kotabaru BSD ini nantinya juga akan dialami oleh kotabaru-kotabaru lainnya dengan intensitas dampak yang bervariasi tergantung kepada tingkat pertumbuhan kotabaru-kotabaru tersebut. Dari kenyataan ini dapat diperkirakan bahwa akan terjadi peningkatan kebutuhan transportasi yang sangat pesat di wilayah tersebut pada tahun-tahun mendatang. Pergerakan yang terjadi tidak hanya antar kotabaru dengan kota induknya tetapi juga pergerakan antara kotabaru dengan kotabaru lainnya.

Pada tahun 2000 kapasitas jalan tol yang ada saat ini sudah tidak cukup untuk menampung pertambahan volume lalu lintas. Setiap kotabaru diperkirakan akan memberikan kontribusi yang bervariasi terhadap pembebanan jalan tol tergantung kepada tingkat keinandirian dan tingkat perkembangan kotanya. Dalam konteks regional antisipasi terhadap kondisi ini hams mempertimbangkan keberadaan kotabaru-kotabaru tersebut, yang pada dasamya mcnipakan suatu bentuk pengembangan properti dalam skala besar (> 500 Ha) sehingga wilayah pengaruh dampaknya juga akan lebih luas.

Dalam skala yang lebih lokal, lokasi pembangunan kotabaru-kotabaru yang berdekatan diperkirakan akan membentuk suatu aglomerasi perkotaan. Aglomerasi ini harus diatur untuk menghasilkan suatu kota yang efisien, sehingga dapat mengurangi pergerakan antar zona. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan pada Kotabaru BSD diperkirakan akan muncul pergerakan silang *(cross movement)* diantara kotabaru-kotabaru atau antara kotabaru dengan wilayah lainnya.

Di sisi lain jika sistem transportasi makro yang ada saat ini cenderung hanya mengandalkan pada sistem transportasi jalan, akan menyebabkan ketidakefisicnan jika tidak diimbangi dengan penggunaan sistem tranportasi angkutan massal. Oleh karena itu berdasarkan kondisi dan temuan yang dapat digambarkan pada bagian-bagian sebelumnya, perlu dilakukan pengembangan sistem angkutan umum massal. Perkembangan yang terjadi saat ini jika tidak dilakukan antisipasi secepatnya di masa yang akan datang dapat menghambat perkembangan pembangunan Jabodetabek secara lebih luas.

4.9 Analisis Pengembangan Rekomendasi

Perkembangan kotabaru di Bodetabek tidak hanya cukup dengan melihat kotabaru BSD saja, tetapi juga kotabaru-kotabaru lainnya. Perkembangan yang terjadi di kotabaru BSD tersebut akan dialami pula oleh kotabaru-kotabaru lainnya walaupun dengan intensitas dampak yang bervariasi.

Kotabaru mandiri pada dasarnya merupakan suatu pendekatan yang sangat potensial dalam menciptakan pemerataan pembangunan, hal tersebut sangat dimungkinkan karena sebuah kotabaru mandiri dengan perencanaan komprehensif yang dikembangkan akan menarik investasi besar dan membuka lapangan kerja yang potensial.

Berdasarkan hasil analisis tingkat kemandirian kotabaru BSD yang dilakukan, ada beberapa acuan yang dapat dijadikan rekomendasi bagi pemerintah maupun pihak pengembang, antara lain :

- Dari segi rencana pentahapan pembangunan dan kemajuan pembangunan di lapangan, strategi yang diterapkan memperlihatkan adanya ketidak efektifan dalam pembentukan landasan ekonomi kota, hal ini terbukti dengan belum sepenuhnya terbangunnya sektor industri secara keseluruhan, pada sisi lain pembangunan perumahan berkembang dengan pesat.
- Startegi yang diterapkan sekarang dalam pengembangan kotabaru BSD, menunjukan adanya indikasi kecenderungan perkembangan kota menjadi tidak mandiri. Hal ini dapat dilihat pada prosentase penduduk BSD yang bekerja di luar kotabaru BSD. Kecenderungan ini akan lebih diperkuat lagi dengan di bukanya jalan tol BSD - Jakarta dengan waktu tempuh 10 menit saja serta rencana jalur

kereta api Serpong - Jakarta dengan rel ganda. Artinya dengan waktu tempuh seperti ini bagi orang yang bekerja di Kota Jakarta dan bermukim di kotabaru BSD bukan lagi merupakan suatu hambatan jarak.

- Dampak negatif dari pembangunan kotabaru BSD, maka pemerintah daerah perlu mengantisipasi hal tersebut sehingga tingkat pelayanan sarana dan prasarana umum bagi masyarakat tidak menurun, beberapa cara dapat dilaksanakan seperti memberikan kompensasi kepada pihak pengembang atas dampak negatif yang ditimbulkannya. Selain itu perlu diadakan pengaturan guna lahan yang dapat memberikan penerimaan yang cukup besar bagi pemerintah daerah seperti kegiatan komersial, bisnis dan industri.

BAB V
PENUTUP

Kesimpulan yang disajikan di bawah ini diarahkan sesuai dengan tujuan dan manfaat studi yaitu memberikan masukan bagi perencana maupun pelaksana pembangunan kota-kota baru pada umumnya dengan menyertakan usaha-usaha untuk meningkatkan kualitas kotabaru tersebut, yaitu dalam hal kemandirian dan fungsinya sebagai pusat pertumbuhan bagi wilayah di sekitarnya. Kesimpulan yang diambil merupakan telaah kritis fenomena perkembangan kotabaru-kotabaru di Bodetabek dengan wilayah studi kotabaru Bumi Serpong Damai (BSD). Kemudian disajikan pula rekomendasi bagi pengembangan kotabaru-kotabaru umumnya di wilayah Bodetabek dan kotabaru BSD khususnya. Bab ini diakhiri oleh beberapa hal yang menjadi keterbatasan studi ini sehingga diperlukan studi lanjutan yang dapat memberikan gambaran yang lebih menyeluruh terhadap perkembangan kotabaru di Bodetabek.

5.1 Kesimpulan Aspek Kemandirian Kotabaru BSD

Hasil studi ini telah mengungkapkan suatu contoh ketidakmandirian kotabaru di wilayah Jabodetabek. Selain kotabaru BSD, kota-kota baru lainnya di wilayah yang sama misalnya Tangerang, Bogor dan Bekasi, walaupun memiliki lapangan kerja yang luas tetapi arus *commuter* penduduk dari ketiga kota itu tidak jauh berbeda dengan arus *commuter* penduduk dari kotabaru BSD. Pengalaman beberapa kotabaru di Eropa menunjukkan gejala yang serupa, sebagai contoh adalah kotabaru Tapiola di Finlandia yang kira-kira memiliki lapangan kerja sebanyak tenaga kerjanya, tetapi pada kenyataannya tidak sedikit penduduk Tapiola yang bekerja di luar kotanya, sementara penduduk dari luar kota bekerja di Tapiola. berkesimpulan bahwa kota-kota baru di wilayah Bodetabek sangat diragukan dapat mempertahankan kemandirian dalam menyerap tenaga kerja kotanya dan mencegah penduduknya melakukan *commuter* ke kota induk atau ke kota besar lainnya dengan tujuan bekerja dan menggunakan fasilitas tertentu. Di Indonesia sendiri secara umum terdapat perbedaan yang jelas antara kota-kota baru di pulau Jawa dengan yang di luar pulau Jawa dalam kedekatannya terhadap pusat-pusat kegiatan yang telah berkembang.

Kota-kota baru di pulau Jawa pada umumnya terletak di wilayah-wilayah dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan lokasinya sangat dekat dengan kota-kota besar atau kota induknya, sehingga seolah-olah merupakan perluasan kota besar atau kota induk yang telah berkembang dalam wujud kota satelit. Sedangkan kota-kota baru di luar pulau Jawa adalah kota-kota yang khusus dibangun sebagai pusat-pusat pengembangan sumber daya alam pada wilayah *frontier* dan letaknya relatif jauh dari pusat-pusat kegiatan sosial ekonomi yang telah berkembang (Firman, 1989:3). Perbedaan ini mudah nemperlihatkan potensi munculnya arus *commuter* dari kotabaru ke kota induknya di wilayah metropolitan, tidak demikian halnya dengan kota-kota baru di wilayah yang belum berkembang.

Pada kotabaru BSD, potensi munculnya *commuter* itu terwujud dalam tingkat yang tinggi karena di kotabaru BSD tidak tersedia lapangan kerja yang cukup, khususnya dalam segi keragamannya. Pada kasus kota-kota baru di Cibubur (Bogor) dan Bekasi, serta kota-kota baru metropolitan di Inggris yang memiliki lapangan kerja lebih luas, arus *commuter* yang terjadi juga tidak sedikit seperti telah disebutkan sebelum ini. Dari kenyataan di atas dan hasil studi ini, dapat disimpulkan bahwa kemandirian kotabaru sukar untuk dapat diharapkan terwujud secara "ideal" artinya kemungkinan timbulnya kegiatan *commuter* dari kotabaru tetap terbuka, walaupun pada kota yang bersangkutan telah tersedia lapangan kerja yang diduga cukup. Hal ini terutama disebabkan oleh kelengkapan dan daya tarik lapangan kerja serta fasilitas yang dimiliki kota induk demikian kuat, oleh kurang beragamnya lapangan kerja di kotabaru untuk dapat menampung tenaga kerjanya dari berbagai golongan sosial dan ekonomi, ditambah dengan jarak yang relatif dekat antara kotabaru dengan kota induknya (khususnya antara Kota Jakarta dengan kota BSD dan kota-kota baru lainnya di dalam wilayah metropolitan Bodetabek). Dengan demikian amatlah penting bahwa keragaman lapangan kerja di dalam kotabaru itu sesuai dengan karakterisitik atau kebutuhan penduduknya, walaupun sekali lagi tercapainya kotabaru yang relatif mandiri tetap masih dipertanyakan, jika keragaman lapangan kerja saja tidak terpenuhi, walaupun dari segi jumlahnya lapangan kerja yang tersedia dapat mengimbangi jumlah tenaga kerja yang ada atau akan ada, maka akan terjadi pergerakan silang *(cross-movement)*.

Lapangan kerja yang tersedia diisi oleh penduduk dari luar kotabaru yang bersangkutan, sementara penduduk kota itu mencari pekerjaan di luar kotanya (Golany,

1976:128). Dalam kasus studi ini, kotabaru BSD sampai saat ini belum menyediakan lapangan kerja yang mencukupi kebutuhan penduduknya. Berdasarkan analisis kesempatan kerja potensial, prospek perkembangan lapangan kerja di kotabaru BSD dan keragaman lapangan kerja yang akan berkembang tetap kurang mampu menyerap seluruh golongan tenaga kerja kotanya. Jika perkembangan jumlah lapangan kerja di kotabaru BSD sedemikian besar sehingga dapat mengimbangi perkembangan tenaga kerjanya, maka akan timbul pergerakan silang di mana lapangan kerja di kotabaru BSD diisi oleh tenaga kerja dari daerah atau wilayah sekitarnya yang barpendidikan relatif rendah sementara tenaga kerja BSD (terutama pendatang) yang berpendidikan tinggi lebih cenderung untuk bekerja di Kota Jakarta. Tetapi jika perkembangan jumlah lapangan kerja di kotabaru BSD tetap tidak dapat mengimbangi atau jauh dari perkembangan tenaga kerjanya, maka tetap akan berlangsung kegiatan *commuter* yang tinggi dari kotabaru BSD ke Kota Jakarta sebagai tujuan utama.

Berdasarkan kemandirian kotabaru BSD sebagai salah satu kotabaru di Indonesia dan dari informasi singkat mengenai keadaan kota-kota baru lain di Indonesia maupun di luar negeri, dapat ditarik kesimpulan mengenai aspek kemandirian kotabaru. ***Pertama*** adalah kotabaru di wilayah Bodetabek mempunyai potensi yang relatif besar untuk menimbulkan arus *commuter* penduduk ke kota induknya terutama *commuter* dengan tujuan bekerja, tetapi juga dengan tujuan penggunaan fasilitas perkotaan, dengan perkataan lain kemandirian kotabaru itu terbatas. ***Kedua*** adalah besar kecilnya potensi dan besar kecilnya peluang untuk terwujudnya potensi itu menjadi kenyataan dipengaruhi oleh jumlah dan keragaman lapangan kerja di kotabaru yang disesuaikan atau dibandingkan dengan karakteristik atau keadaan sosial ekonomi penduduknya, dipengaruhi oleh jarak antara kotabaru yang bersangkutan dengan kota induknya, oleh ketersediaan prasarana dan sarana antara kota-kota itu, serta oleh kelengkapan dan kualitas fasilitas perkotaan yang ada. Ketersediaan sektor basis akan membantu mengembangkan lapangan kerja, meningkatkan penyerapan tenaga kerja lokal dan akhirnya dalam mempertahankan atau meningkatkan kemandirian kotabaru. Selain unsur-unsur yang terdapat di dalam kotabaru itu, faktor eksternal berupa dukungan atau saingan dari sektor-sektor ekonomi yang ada di wilayah sekitarnya juga berpengaruh terhadap kemajuan sektor-sektor kegiatan dan penyerapan tenaga kerja di dalam kotabaru. Aspek rencana baik rencana kotabaru dan rencana kota-kota di sekitarnya,

maupun rencana wilayah yang lebih luas menentukan kebijaksanaan dan langkah-langkah pemerintah dalam mengembangkan kota dan wilayah yang bersangkutan, dan pada akhirnya turut mempengaruhi kemandirian kotabaru itu.

5.2 Rekomendasi Hasil Studi

Kotabaru BSD sebagai pemerkasa kotabaru pertama yang di kelola oleh swasta dan pembangunan dimulai sejak tahun 1989. Dalam usia 17 tahun ini, Kotabaru BSD masih jauh dari upaya pembangunan kotabaru yang mampu mandiri. Hal ini terlihat dari fungsinya yang masih jauh sebagai pusat pertumbuhan baru dan motor pembangunan di wilayah barat Kota Jakarta, dikarenakan masih terdapat permasalahan di dalamnya seperti masih tingginya pola pergerakan *commuter* penduduk BSD ke kota induknya, minimnya ketersediaan lapangan kerja dan kebutuhan fasilitas bagi penduduk BSD.

Rekomendasi merupakan pemikiran yang diharapkan dapat menjadi masukan atau pertimbangan lebih lanjut dalam merencanakan pembangunan kotabaru khususnya kotabaru di wilayah Bodetabek. Pembangunan kotabaru sebaiknya tidak dimulai dengan pembangunan perumahan dulu tanpa menyiapkan suatu struktur kegiatan (termasuk kegiatan basis) atau lapangan kerja dalam jumlah dan keragaman yang cukup untuk calon penduduk kota itu. Jika lapangan kerja tidak disediakan sejak awal dalam jumlah dan keragaman yang dapat menampung calon penduduknya, maka penduduk yang akan tinggal di kota itu dapat dipastikan mempunyai motivasi pindah "semata-mata" untuk memiliki tempat tinggal, sementara dalam hal bekerja ia tetap menggantungkan nafkahnya di tempat lain terutama di kota induk. Pada tahap selanjutnya di kotabaru yang bersangkutan akan terbentuk sistem masyarakat dengan pola kehidupan atau kegiatan yang tergantung kepada kota induk dan keadaan itu tidak mudah diubah. Hal ini penting untuk diperhatikan terutama bagi kota-kota baru yang tidak menyandang peran sebagai kota tempat tinggal, tetapi juga bagi kota-kota satelit.

5.2.1 Rekomendasi Bagi Pemerintah

Hal terpenting yang perlu dilakukan oleh pemerintah mengenai kotabaru adalah diperlukan suatu kebijakan Undang-Undang atau Peraturan Pemerintah yang mengatur secara keseluruhan tentang kotabaru, mulai dari perizinan, penguasaan lahan, perencanaan, pengawasan, pengelolaan dan pemeliharaan.

Bagi Pemerintah Daerah khususnya sebagai pemegang kewenangan penuh dalam pembangunan daerah adalah:

- Pengawasan dan partisipasi dalam pembangunan kotabaru BSD, upaya pengawasan yang di maksud adalah dengan mengawasi berbagai perkembangan yang berlangsung di kotabaru tersebut agar tujuan dari pembangunan kotabaru BSD dapat tercapai secara efektif dan juga dapat mengurangi beban kota induknya.
- Kerjasama dengan berbagai pihak perlu terus dikembangkan, seperti dengan Pemerintah Daerah maupun sesama pengembang kotabaru di sekitarnya agar terbentuknya keterpaduan rencana di dalam pembangunan suatu kota, dengan adanya koordinasi tersebut akan meminimalkan kesemrautan dalam pembangunan.
- Kotabaru mandiri yang menjadi tujuan dari kotabaru BSD yang pelaksanaan pengembangan tahap pertamanya telah mencapai 50% lebih, agar pengawasan pengembangan selanjutnya sudah saatnya membatasi pembangunan perumahan untuk konsumsi masyarakat. Pengembangan berikutnya mengarah pada industri dan sektor-sektor pendukung yang mengikutinya. Disamping itu peran pemerintah dalam mendukung terwujudnya landasan ekonomi kotabaru BSD berupa industri dan CBD sangat diharapkan, untuk itu hendaknya pengalokasian investasi-investasi yang akan terjadi supaya diarahkan ke kotabaru BSD dan sudah saatnya investasi yang akan tertanam di Kota Jakarta dialihkan ke pinggiran Kota Jakarta termasuk kotabaru BSD.
- Memberikan peringatan kepada pengembang jika melakukan langkah-langkah yang dapat menimbulkan permasalahan baru ataupun merugikan masyarakat, serta bisa menjadi penengah bila terjadi permasalahan antara sesama pengembang kotabaru.

5.2.2 Rekomendasi Bagi Pengembang Kotabaru BSD.

Rekomendasi khusus ini lebih ditujukan kepada pihak pengembang kotabaru BSD sebagai perencana, namun demikian yang akan disampaikan ini juga dapat dimanfaatkan oleh pengembang kotabaru lainnya, khususnya di wilayah Bodetabek.

- Perlu adanya kordinasi antara pemerintah dengan para pengembang dalam menangani dampak pembangunan kotabaru terhadap wilayah sekitarnya, salah satunya menyangkut dampak transportasi. Dalam hal ini pihak pengembang kotabaru BSD perlu lebih terlibat mengingat dampak yang ditimbulkan

pembangunan kotabaru BSD terhadap ruas-ruas jalan sekitar cukup besar.

- Pengembangan landasan ekonomi diharapkan menjadi basis utama menuju suatu kotabaru yang mandiri dengan memberikan peluang kesempatan kerja bagi masyarakat yang tinggal di BSD maupun masyarakat di sekitar BSD, karena Kotabaru BSD sebagai pusat pertumbuhan baru bagi wilayah sekitarnya.
- Perlunya penyediaan fasilitas dalam suatu pembangunan kotabaru mempertimbangkan aspek keruangan yang diwujudkan dalam pendistribusian pusat-pusat pelayanan kotabaru tersebut. Segi ketersediaan fasilitas secara kuantitas dan kualitas harus diimbangi dengan kemudahan pencapaian ke fasilitas tersebut. Hal ini berhubungan pula dengan bentuk unit lingkungan dari kotabaru yang bersangkutan. Pertimbangan penyediaan fasilitas jangan hanya didasarkan pada standar kota saja, tetapi harus juga berdasarkan karakteristik penduduk dan kondisi sosial ekonomi penduduk kotabaru tersebut.

5.2.3 Rekomendasi Studi Lanjut.

Untuk lebih memaksimalkan potensi tersebut, maka perlu adanya sebuah studi lanjutan yang diharapkan mampu memberikan masukan yang berarti dalam upaya meningkatkan peran pembangunan kotabaru sebagai model pendekatan dalam percepatan pertumbuhan pembangunan ekonomi khususnya.

Berdasarkan penelitian studi yang telah dilakukan, maka masukan bagi penelitian lanjut yang dapat diberikan berdasarkan pengamatan dan hasil analisis yang telah dilakukan adalah:

1. **Studi Mengenai Pembentukan Badan Pengelolaan Kotabaru.**
   Pembentukan Badan Pengelolaan (*urban management*) dan pengawas kota-kotabaru di Indonesia. Hal ini dilatarbelakangi belum jelasnya pengelolaan terhadap pengembangan kotabaru di Indonesia baik dari segi administratif maupun dalam melaksanakan suatu bentuk koordinasi perencanaan pengembangannya. Permasalahan tersebut muncul karena antara pemerintah dan pihak swasta terjadi kesalahan dalam pengalihan pertanggungjawaban dalam pasca pembangunan. Dari sini maka diperlukan suatu badan pengelola terhadap pengembangan kotabaru melalui mekanisme mencakup pola badan khusus pengelola dan pengawas pengembangan kotabaru, aspek hukum dan peraturan serta kebijakan pemerintah

tentang pengembangan kotabaru dalam pelaksanaan pengendalian. Hal lain yang coba dikaji adalah pola kerjasama dan kemitraan antara pemerintah (pusat dan daerah), swasta serta masyarakat yang tinggal di kotabaru.

2. **Studi Mengenai Kebijakan Pengembangan Kotabaru**

   Perlunya dibuat peraturan dalam Perencanaan Pembangunan Kotabaru sampai dengan tahap implementasinya. Hal ini dilatarbelakangi bahwa perencanaan pengembangan kotabaru di Indonesia lebih mengacu kepada orientasi profit (keuntungan) tidak lebih, untuk itu dengan konsep yang akan ditawarkan ini yaitu bagaimana perencanaan pembangunan kotabaru secara teoritis, terpadu dan kompehensif dengan tidak meninggalkan kaidah-kaidah yang berlaku saat ini dan akan diterapkan perencanaan pengembangan kotabaru di Indonesia tidak merencanakan secara terpadu baik terhadap semua aspek baik kesesuaian lahan, ekonomi, infrastruktur, koordinasi atau kemitraan.

DAFTAR PUSTAKA

Kelompok Buku

Blaang, Djemabut, C. 1986. *Perumahan dan Pemukiman.* Jakarta : Penerbit Yayasan Obor Indonesia.

Bintarto, R. 1977. *Interaksi Desa dan Kota.* Jakarta : Penerbit Ghalia Indonesia.

Budihardjo, Eko, 1997. *Tata Ruang Perkotaan.* Bandung : Penerbit Alumni Bandung.

_____. 1998. *Sejumlah Masalah Pemukiman Kota.* Bandung : Penerbit Alumni Bandung.

_____. dan Sujarto, Djoko, 1999 *Kota Berkelanjutan.* Bandung : Penerbit Alumni Bandung.

Catenese, Anthony, J. 1989. *Perencanaan Kota.* Edisi II. Jakarta : Penerbit Erlangga.

Daldjoeni, N. 1992. *Organisasi Keruangan Dalam Teori dan Praktek.* Bandung : Penerbit Alumni Bandung.

_____. 1987. *Geografi Kota dan Desa.* Bandung : Penerbit Alumni Bandung.

Gaspersz, Vincent. 1995. *Teknik Analisis Dalam Penelitian Percobaan,* Jilid 2. Bandung : Penerbit Tarsito.

Golany, Gideon. 1976. *New Town Planning-Principles and Practice,* New York

Kamus Tata Ruang, Direktorat Jendral Cipta Karya DPU Kerjasama IAP Indonesia, 1998

Kusbiantoro, B.S, 1994. *Penataan Ruang dan Pergesaran Fungsi Lahan di Jalur Pantai Utara Jawa Barat,* Jurnal PWK, No.16. Hal 4-12

Komarudin. 1997. *Menelusuri Pembangunan dan Permukiman.* Jakarta : Penerbit Yayasan REI

Marbun, B.N. 1979. *Kota Indonesia Masa Depan: Masalah dan Prospek.* Jakarta : Penerbit Erlangga

Mc GEE. TG. 1971. *The Urbanization Process in The Thirld World* Bell & Hyman, Landon.

Melville, C, Branch. 1996. *Perencanaan Kota Komprehensif.* Pengantar dan Penjelasan, Yogjakarta : Penerbit Gaja Mada Press.

Santoso, S. 2001. *Mengolah Data Statistik SPSS V 10.* Jakarta : Penerbit PT Elex Media Komputindo.

Sujarto, Djoko. 1990. *Aspek Kepranataan Pembangunan Kotabaru.* Jurusan Teknik Planologi, FTSDP, ITB Soemartowo, Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Cet Ke 9. Yogjakarta : Penerbit UGM Press.

_____. 2002. *Modul Perencanaan Kotabaru.* Departemen Teknik Planologi. Bandung : Penerbit ITB

Soegijoko, Budhy Tjahjati, S. 1996. *Arah Pengembangan Kotabaru Dalam Prespektif Kebijaksanaan Tata Ruang*, Jakarta : Penerbit BPPT.

_____. 1997. *Bunga Rampai Perencanaan Pembangunan Di Indonesia.* Jakarta : Penerbit PT Gramedia.

Tamin, Ofyar Z. 1997 Perencanaan dan Permodelan Transportasi. Bandung : Penerbit ITB.

Yudohusodo, Siswono et al. 1991. *Rumah Untuk Seluruh Rakyat.* Jakarta : Penerbit Yayasan Padamu Negeri.

Yunus, Hadi Sabari. 2000. *Struktur Tata Ruang Kota.* Yogyakarta : Penerbit Pustaka Pelajar.

Kelompok Jurnal

Firman Tommy, 1991. "Pengembangan Kota-kota Menengah Dalam Pembangunan Jangka Panjang Kedua." Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota No. 2, April.

Karyoedi, Mochtarram. 1993. "Pengembangan Kotabaru di Indonesia." Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota No. 9, September.

Sujarto, Djoko. 1993a. "Perkembangan Kotabaru." Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, No. 9, September.

_____. 1993b. "Kotabaru Indonesia." Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, No. 9, September.

_____. 1990. "Aspek Kepranataan Dalam Pembangunan Kotabaru." Mimeograph, Jurusan Teknik Planologi, FTSP-ITB.

_____. "Kotabaru Dalam Kota." 1992. Mimeograph, Jurusan Teknik Planologi, FTSP-ITB.

Soegijoko, Budhy Tjahjati, S. 1993. "Arahan Kebijaksanaan Tata Ruang Nasional Dalam Mengahadapi Fenomena Wilayah Mega Urban Di Indonesia." Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, Edisi Khusus, Oktober.

Wahyono, Hadi. 1996. "Pengembangan Kotabaru Di Indonesia: Penyelesaian Masalah Atau Pembuat Masalah..?." Jurnal Tata Loka UNDIP, Volume 1 No.2

Kelompok Terbitan Berkala

Dahlan, Azis. 1994. *Membangun Kotabaru Menuju Abad XXI.* Prisma No.2 Februari.

Sujarto, Djoko, 1996, *Penataan Ruang Dalam Pengembangan Kotabaru.* Analisis Sistem, Edisi Khusus, Tahun II, BPPT, Januari 1996.

_____. 1989. *Distribusi Fasilitas Sosial* dalam Media Informasi, Pusat Informasi dan Dokumentasi Perencanaan Kota dan Daerah, DTKTD, Ditjen Cipta Karya, Dep. PU, Denpasar, DIPA No.72, Bandung

Kelompok Makalah

Kartasasmita, Ginandjar, 1994. "Proses Transpformasi dalam PJP II Tantangan Bagi Profesi Perencana." Makalah disampaikan dalam Kongres Nasional IAP IV, Desember 1994.

Karyoedi, Mochtaram. 1987 "Faktor dan Dasar Pertimbangan Perkembangan Kota. Makalah Seminar Perencanaan Pengembangan Kota" Manado 1987

"Kebijakan Pengembangan Permukiman Baru; Kelayakan Kotabaru di Indonesia." Prosiding Simposium Antar Bangsa, Delf Belanda, Februari 1998.

"Kotabaru Dalam Pengembangan Perkotaan Di Indoensia." Makalah pada Seminar Pengembangan Kotabaru, Direktorat Jenderal Bangda, Degdagri, Lippo Cikarang, Bekasi. 1995.

Kelompok Tugas Kuliah/Tugas Akhir

Malik, Rayyan. 2003. "Kajian Prioritas Faktor Pengembangan Kotabaru BSD Menuju Kota Mandiri." Tugas Akhir Pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota UNDIP, Semarang. Tidak Diterbitkan

Laporan KKL. 1998. "Pengembangan Kotabaru di Wilayah Jabotabek." Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota UNDIP, Semarang. Tidak Diterbitkan

Kelompok Laporan

Konsep Strategis Pengembangan Regional Kotabaru BSD. 1987. Serpong : Penerbit PT BSD.

Pre Study Report, Executive Summary, Kota Mandiri BSD. 1985. Serpong : Penerbit PT BSD.

Straregi Pengembangan Kotabaru Indonesia. 1992. Bandung : Penerbit Mimeograph, Jurusan Teknik Planologi, FTSP-ITB.

Rencana Tata Ruang Wilayah Jabotabek, Direktorat Jendral Cipta Karya, Departemen Pekerjaan Umum, 1999

Kajian Pemanfaatan Ruang Jabotabek. Bapeda DKI Jakarta Dengan Lembaga Penelitian IPB, 2002

Kajian Teknis Pengendalian dan Pemanfaatan Ruang Kawasan Perkotaan dan Sub-Urban. Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, Direktorat Jendral Penataan Ruang, 2003.

Kabupaten Tangerang Dalam Angka 2004, BPS Kabupaten Tangerang.

Revisi RTRW Kabupaten Tangerang, 2000

Revisi Rencana Umum Tata Ruang Kota Serpong, Kabupaten Tangerang 2001

Kelompok Perundangan

Instruksi Presiden No. 13 Tahun 1976 Tentang *Pengembangan Wilayah Jabotabek.*

Peraturan Pemerintah No. 47 Tahun 1997 Tentang *RTRWN sebagai Kawasan andalan Wilayah Jabotabek.*

Undang-Undang No. 4 Tahun 1992 Tentang *Perumahan dan Permukiman.*

Undang-Undang No.24 Tahun 1992 Tentang *Penataan Ruang.*

SK Men PU Nomor 20/KPTS/1986 Tentang *Pedoman Teknik Pembangunan Perumahan Sederhana Tidak Besusun.*

PerMendagri No.1/1987 Tentang *Penyerahan Prasarana Lingkungan, Utilitas Umum dan Fasilitas Sosial Perumahan Kepada Pemerintah Daerah.*

Kelompok Harian Buletin & Surat Kabar

Buletin BSD Edisi 09 Tahun 1996

Buletin BSD No 08 Edisi Khusus HUT BSD Tahun 1997

Buletin BSD No 16 Edisi Khusus HUT BSD Tahun 2000

Buletin BSD Edisi 16 Tahun 2001

Buletin BSD Edisi 17 Tahun 2002

Kompas. "Belum Ada Konsep Yang Jelas Pembangunan Kotabaru", 22 Mei 1996

Kompas. "Munculnya Kota Mandiri Merugikan Masyarakat", 24 September 1996

Kompas. "Prasarana Umum Kunci Membangun Kota-kota Mandiri", 31 Januari 1996

Kompas. "Kota Mandiri Yang Harus Di Mandirikan", 31 Januari 1997

Kompas. "Perlu Badan Mengelola Kotabaru Disekitar Jabotabek", 17 Maret 1997

Kompas. "Tidak Jelas Tata Ruang Di Kawasan Jabotabek", 02 Mei 1997

Kompas. "Perlu Otoritas Untuk Kotabaru", 06 November 1997