

BAB II

GAMBARAN UMUM PENELITIAN

Penulis melakukan penelitian di Kelurahan Lebak Bulus, Jakarta Selatan mengenai pembangunan infrastruktur (studi kasus pembangunan MRT). Dalam bab ini penulis akan menguraikan gambaran tentang lokasi penelitian yang berkaitan dengan judul penelitian. Gambaran umum ini penting untuk dijelaskan karena bertujuan untuk memberikan informasi kepada penulis maupun pembaca tentang keadaan umum lokasi berkaitan dengan judul dalam penelitian ini. Gambaran umum mengenai lokasi penelitian diharapkan dapat memudahkan penulis maupun pembaca dalam memahami alasan mengapa penelitian ini dilaksanakan di lokasi tersebut. Selain itu dijelaskan tentang keadaan geografis lokasi penelitian hal tersebut dijelaskan agar penulis serta pembaca paham tentang batasan-batasan dan pengelolaan wilayah penelitian berdasarkan judul penelitian yang diangkat. Pada bagian ini juga diuraikan tentang deskripsi proses pembangunan MRT di Kelurahan Lebak Bulus Jakarta Selatan

Deskripsi ini diharapkan dapat memberikan gambaran tentang lokasi dan objek penelitian, serta sebagai hal yang mendasari perkembangan Kelurahan Lebak Bulus yang relevan dan sesuai dengan tetap mengacu pada penelitian terkait dengan pembangunan Infrastruktur. Maka dari itu penjelasan gambaran umum Kelurahan Lebak Bulus, Jakarta Selatan terkait dengan perkembangan geografi kependudukan, kondisi infrastruktur dan kondisi pembangunan MRT merupakan penjelasan dari data

Kelurahan Lebak Bulus sebagai bentuk analisis dokumen yang bertujuan untuk melengkapi metode lain yang digunakan peneliti agar hasil yang didapat lebih akurat.

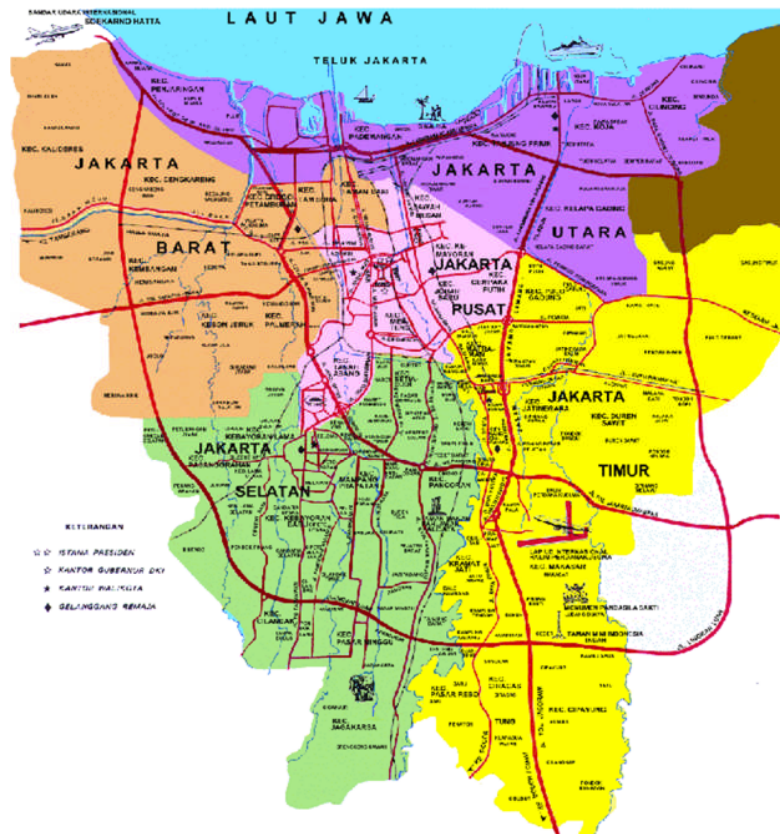
2.1 Kondisi Geografis dan Demografis DKI Jakarta

Posisi geografis suatu wilayah menunjukkan ketentuan tentang lokasi suatu wilayah dalam rangka/ tempat dan waktu sehingga menjadi jelas batas-batas wilayah pada suatu saat tertentu. Perkataan pada suatu saat tertentu ini penting, karena batas wilayah akan dapat berubah suatu hari nanti. Lokasi dengan demikian menunjukkan kepada letak atau tempat sesuatu secara jelas dan tepat, sehingga dalam kaitannya dengan Negara akan kelihatan bentuk wujudnya ke dalam dan bentuk wujudnya keluar. Dari bentuk wujudnya ke dalam akan nampak corak wujudnya dan tata susunannya ke dalam, sedangkan dari bentuk wujudnya ke luar akan dapat diketahui situasi dan kondisi lingkungannya. Lokasi dan posisi geografi ini jelas mempunyai dampak atau pengaruh terhadap struktur dan perilaku administrasi Negara. Struktur dan administrasi Negara tersebut juga akan berpengaruh kepada bagaimana kebijakan harus dibuat sesuai dengan tata letak dan lokasi wilayah tersebut sehingga keadaan geografis suatu wilayah menjadi penting di dalam pembangunan.

Daerah Khusus Ibukota Jakarta (DKI Jakarta) adalah ibu kota negara dan kota terbesar di Indonesia. Jakarta merupakan satu-satunya kota di Indonesia yang memiliki status setingkat provinsi. Jakarta terletak di pesisir bagian barat laut Pulau Jawa. Dahulu pernah dikenal dengan beberapa nama di antaranya Sunda Kelapa, Jayakarta, dan Batavia. Jakarta memiliki luas sekitar 661,52 km² (lautan:

6.977,5 km²), dengan penduduk berjumlah 10.187.595 jiwa (2011). Wilayah metropolitan Jakarta (Jabodetabek) yang berpenduduk sekitar 28 juta jiwa, merupakan metropolitan terbesar di Asia Tenggara urutan kedua di dunia.

Gambar 2.1 Peta Jakarta



Sumber : Wikipedia.com

Jakarta berlokasi di sebelah utara Pulau Jawa, di muara Ciliwung, Teluk Jakarta. Jakarta terletak di dataran rendah pada ketinggian rata-rata 8 meter dpl. Hal ini mengakibatkan Jakarta sering dilanda banjir. Sebelah selatan Jakarta merupakan

daerah pegunungan dengan curah hujan tinggi. Jakarta dilewati oleh 13 sungai yang semuanya bermuara ke Teluk Jakarta. Sungai yang terpenting ialah Ciliwung, yang membelah kota menjadi dua. Sebelah timur dan selatan Jakarta berbatasan dengan provinsi Jawa Barat dan di sebelah barat berbatasan dengan provinsi Banten. Kepulauan Seribu merupakan kabupaten administratif yang terletak di Teluk Jakarta. Sekitar 105 pulau terletak sejauh 45 km (28 mil) sebelah utara kota.

Adapun batas batas wilayah administrative DKI Jakarta adalah sebagai berikut :

- Sebelah Selatan : wilayah Kabupaten Bogor
- Sebelah Barat : wilayah Kabupaten Tangerang
- Sebelah Timur : wilayah Kabupaten Bekasi
- Sebelah Utara : Laut Jawa

Kota Jakarta terbagi menjadi 5 wilayah administratif yaitu Jakarta Selatan, Jakarta Barat, Jakarta Timur, Jakarta Utara dan Kepulauan Seribu.

Jakarta Sebagai Ibukota Indonesia memiliki tingkat kependudukan yang tinggi. Berdasarkan data BPS pada tahun 2011, jumlah penduduk Jakarta adalah 10.187.595 jiwa. Namun pada siang hari, angka tersebut dapat bertambah seiring datangnya para pekerja dari kota satelit seperti Bekasi, Tangerang, Bogor, dan Depok. Dari data tabel diatas diketahui bahwa selama kurun waktu 2010 – 2015 pertambahan penduduk kota Jakarta sebanyak Angka kependudukan yang tinggi diakibatkan tingkat transmigrasi yang tinggi di Jakarta. Jumlah penduduk dan komposisi etnis di

Jakarta, selalu berubah dari tahun ke tahun. Tidak seluruhnya penduduk di Jakarta berasal asli dari Jakarta. Adapun kependudukan di Jakarta di dominasi oleh Laki laki sebanyak 5.115.357 jiwa dan perempuan sebanyak 5.062.567 jiwa.

Tabel 2.1

Kependudukan DKI Jakarta berdasarkan jenis kelamin

Kelompok Umur	Jenis Kelamin		
	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
1	2	3	4
0-4	481 928	464 027	945 955
5-9	435 741	411 376	847 117
10-14	373 937	356 706	730 643
15-19	346 116	360 434	706 550
20-24	418 901	464 982	883 883
25-29	524 940	524 826	1 049 766
30-34	534 321	509 726	1 044 047
35-39	475 756	451 364	927 120
40-44	400 602	380 792	781 391
45-49	333 996	323 266	657 262
50-54	267 070	267 752	534 822
55-59	202 998	206 394	409 392
60-64	141 660	142 420	284 080
65+	177 391	198 502	375 893
Jumlah	5 115 357	5 062 567	10 177 924

Sumber :Badan Pusat Statistik DKI jakarta 2015

2.2 Kondisi Geografis dan Demografis Jakarta Selatan

Jakarta Selatan adalah salah satu dari lima kota administrasi dan satu kabupaten administrasi DKI. Jakarta Selatan merupakan dataran rendah dengan ketinggian rata-rata 26,2 meter diatas permukaan laut. Topografi Wilayah Jakarta Selatan pada umumnya dapat dikategorikan sebagai daerah perbukitan rendah dengan

tingkat kemiringan 0,25%. Ketinggian tanah rata-rata mencapai 5-50 meter di atas permukaan laut. Pada wilayah bagian selatan, banjir kanal relatif merupakan daerah perbukitan jika dibandingkan dengan wilayah bagian utara. Secara astronomis Jakarta Selatan terletak pada 106°22'42 Bujur Timur (BT) s.d. 106°58'18 BT, dan 5°19'12 Lintang Selatan (LS). Luas wilayah Kota Administrasi Jakarta Selatan, berdasarkan SK Gubernur Nomor 171 tahun 2007, adalah 145,73 km² atau 22,41% dari luas DKI Jakarta.

Tabel 2.2

Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Administrasi Jakarta Selatan, 2013

Kecamatan	Luas (Km ²)	Persentase
(1)	(2)	(3)
Jagakarsa	24.87	17.59
Pasar Minggu	21.69	15.35
Cilandak	18.16	12.85
Pesanggrahan	12.76	9.02
Kebayoran Lama	16.72	11.83
Kebayoran Baru	12.93	9.14
Mampang Prapatan	7.73	5.47
Pancoran	8.63	6.1
Tebet	9.03	6.39
Setiabudi	8.85	6.26
Jumlah	145.73	100,00

Sumber : Badan Pusat Statistik DKI Jakarta 2015

Terbagi menjadi 10 kecamatan dan 65 kelurahan, Adapun batas-batas wilayah adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Wilayah Admnistrasi Jakarta Barat dan Jakarta Pusat
- Sebelah Timur : Wilayah Administrasi Jakarta Timur
- Sebelah Selatan : Wilayah Kota Depok
- Sebelah Barat : Wilayah Kota Tangerang dan Tangerang Selatan

Wilayah Administrasi Kota Jakarta Selatan terbagi menjadi 10 kecamatan yaitu Jagakarsa, Pasar Minggu, Cilandak, Pesanggrahan, Kebayoran Lama, Kebayoran Baru, Mampang Prapatan, Pancoran, Tebet dan stiabudi.

Penduduk di Jakarta Selatan merupakan penduduk dengan pembangunan manusia yang paling tinggi diantara wilayah DKI jakarta. Tiga komponen yang tertinggi adalah angka harapan hidup, pendapatan dan rata-rata lama sekolah.

Tabel 2.3
Laju Pertumbuhan Penduduk DKI Jakarta

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk (ribu)			Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun	
	2010	2014	2015	2010-2015	2014-2015
1	2	3	4	5	6
1 Kepulauan Seribu	21 414	23 011	23 340	1,74	1,43
2 Jakarta Selatan	2 071 628	2 164 070	2 185 711	1,08	1,00
3 Jakarta Timur	2 705 818	2 817 994	2 843 816	1,00	0,92
4 Jakarta Pusat	895 371	910 381	914 182	0,42	0,42
5 Jakarta Barat	2 292 997	2 430 410	2 463 560	1,45	1,36
6 Jakarta Utara	1 653 178	1 729 444	1 747 315	1,11	1,03
DKI Jakarta	9 640 406	10 075 310	10 177 924	1,09	1,02

Sumber :Badan Pusat Statistik DKI Jakarta 2015

Dari data diatas diketahui selama kurun waktu 2010 – 2015 pertambahan penduduk di Jakarta Selatan sebanyak 2.185.711 orang atau mempunyai pertumbuhan sebesar 1.00% dari tahun sebelumnya. Jakarta selatan berada dalam urutan ke 3 dengan laju pertumbuhan yang tinggi aetelah Jakarta Barat dan Jakarta utara.

2.3 Kondisi Geografis dan demografis Lebak Bulus

LebakBulus adalah kelurahan dikecamatan Cilandak, JakarSelatan. Kelurahan Lebak Bulus memiliki 9 RW dan79 RT dengan jumlah kepala keluarga sebanyak 12.654 kepala keluarga. Dengan total penduduk sejumlah 28.127. pada Kelurahan Lebak Bulus terdapat berbagai sarana public Seperti Terminal Lebak Bulus, Stadion Lebak Bulus, Hotel, Pusat Perbelanjaan, Perumahan dan beberapa pusat sarana peribadatan. adapun batas batas dari Kelurahan Lebak Bulus adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Wilayah Kelurahan Cipete Selatan
- Sebelah Barat : Wilayah Kelurahan Pondok Pinang
- Sebelah Timur : Wilayah Kelurahan Pondok Labu
- Sebelah Selatan ; Wilayah Kelurahan Cinere

2.4 Kondisi Infrastruktur Transportasi Jakarta

Infrastruktur adalah sarana dan prasarana atau segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses pembangunan. Pembangunan infrastruktur adalah suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang dilakukan secara terencana untuk membangun prasarana atau segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terjadinya suatu proses pembangunan. Pembangunan infrastruktur mempunyai peranan penting sebagai salah satu roda penggerak ekonomi dan pembangunan. Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan. Sarana dan prasarana fisik atau sering disebut dengan infrastruktur merupakan bagian yang sangat penting dalam sistem pelayanan untuk masyarakat. Berbagai fasilitas fisik merupakan hal vital guna mendukung kegiatan lain di bidang pemerintahan, industry, perekonomian dan kegiatan sosial masyarakat lainnya.

Interaksi perkembangan wilayah dengan sistem infrastruktur transportasi merupakan hubungan yang tak terpisahkan yang mana pengaruhnya terakumulasi sejalan dengan waktu. Suatu wilayah dengan segala karakteristiknya menawarkan daya tarik tertentu bagi berlangsungnya suatu aktivitas, sementara sistem transportasi menyediakan aksesibilitas yang sangat diperlukan agar aktivitas-aktivitas yang

diinginkan bisa dilaksanakan dan berkembang. Isu-isu utama perkembangan wilayah yang signifikan dikaitkan dengan permasalahan transportasi, terutama di negara berkembang seperti Indonesia, menyangkut:

- pertumbuhan penduduk dan urbanisasi;
- perkembangan bentuk perkotaan;
- perkembangan jenis aktivitas/tata-guna lahan;
- kebijakan dekonsentrasi planologis dan otonomi daerah;
- pertumbuhan ekonomi.

Jakarta sebagai kota metropolitan yang sekaligus merupakan pusat perekonomian dan perdagangan mengalami permasalahan yang cukup rumit dalam bidang transportasi. Jumlah penduduk yang banyak dengan daya beli yang meningkat menyebabkan pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor cukup tinggi. Kondisi ini diperburuk dengan tambahan ratusan ribu kendaraan luar Jakarta yang bergerak di Jakarta setiap hari. Sementara upaya penambahan panjang jalan sering menghadapi kendala. Keadaan ini berakibat meningkatnya kepadatan lalu lintas di jalan raya yang pada akhirnya menimbulkan titik-titik rawan kemacetan di sejumlah tempat.

Kendaraan bermotor yang melewati jalan-jalan di ibukota Jakarta setiap tahun terus meningkat. Peningkatan ini menunjukkan bahwa mobilitas penumpang maupun barang di wilayah Jakarta juga selalu meningkat. Jumlah kendaraan bermotor tidak termasuk TNI, Polri dan *corps diplomatic* di DKI Jakarta dari tahun ke tahun senantiasa mengalami kenaikan. Tabel berikut menunjukkan lalu lintas di Jakarta pada tahun 2013

di dominasi oleh sepeda motor sebanyak 11 949 280 dan dengan total keseluruhan kendaraan bermotor sebanyak 16 072 869. Jumlah ini mengalami peningkatan setiap tahunnya semenjak tahun 2009.

Tabel 2.4
Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar

Year	Motor Cycles	Passenger Cars	Cargo Cars	Buses	Ransus	Total
2013	11 949 280	3 010 403	619 027	360 223	133 936	16 072 869
2012	10 825 973	2 742 414	561 918	358 895	129 113	14 618 313
2011	9 861 451	2 541 351	581 290	363 710	-	13 347 802
2010	8 764 130	2 334 883	565 727	332 779	-	11 997 519
2009	7 518 098	2 116 282	550 924	309 385	-	10 494 689

Sumber: Badan Pusat Statistik DKI Jakarta 2015

Peningkatan jumlah kendaraan yang cukup besar pada sepeda motor karena sepeda motor sat ini masih dinilai sebagai kendaraan yang paling ekonomis. Selain harganya terjangkau (murah), proses kepemilikan sepeda motor juga sangat mudah. Hal yang sama terjadi pada jenis mobil penumpang. Tingginya kepemilikan jenis kendaraan sepeda motor dan mobil penumpang ini karena saat ini masih sulit mendapatkan kendaraan umum yang nyaman, aman, mudah diakses dan tepat waktu serta harganya yang relative murah. Dari aspek aspek tersebut jumlah kepemilikan kendaraan pun juga meningkat. Minat masyarakat terhadap kepemilikan kendaraan pribadi ditunjukkan oleh tabel berikut.

Tabel 2.5
Jumlah penerbitan STNK dan statusnya 2015

Bulan	Status									Jumlah
	Kendaraan Baru	Balik Nama	Pindah Daerah	Hilang/Salinan	Pengesahan	Perpanjangan Coba Kendaraan	Surat Tanda Coba Kendaraan dan Rahasia	RHS	Korp Diplomatik	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Januari	142 124	44 167	27 349	11 097	375 416	-	34 674	978	111	413 422
Februari	106 654	37 685	23 375	9 332	341 625	-	29 408	820	98	372 997
Maret	120 059	43 904	26 299	11 938	450 555	-	31 487	1 006	119	685 367
April	118 747	43 690	26 705	9 840	371 797	-	33 892	910	77	605 658
Mei	112 290	40 171	25 146	10 437	367 456	-	29 893	664	82	586 139
Juni	132 572	42 952	25 195	11 730	400 172	-	27 621	945	92	641 279
Juli	95 217	36 209	16 975	9 932	352 065	-	18 149	821	70	529 438
Agustus	131 517	48 978	31 289	12 936	394 476	-	10 151	1 024	85	640 456
September	135 558	53 148	25 837	11 330	377 014	-	34 168	884	60	412 126
Oktober	131 245	52 617	29 885	10 388	395 111	-	27 817	1 014	63	424 005
Nopember	125 201	52 213	28 947	10 926	376 803	-	29 623	931	58	407 415
Desember	119 981	60 316	29 155	10 371	383 003	-	20 673	922	66	404 664
Jumlah	1 471 165	556 050	316 157	130 257	4 585 493	-	337 556	10 919	981	4 934 949
2014	1 755 523	479 876	293 424	130 657	4 384 432	-	495 893	11 001	858	7 551 664
2013	1 764 418	476 505	311 353	109 763	4 470 962	-	551 382	10 057	838	5 033 238
2012	1 577 418	444 645	296 443	98 989	4 138 055	-	645 702	9 993	598	4 794 348
2011	1 580 790	355 310	238 570	162 543	4 115 253	-	82 896	9 223	545	4 207 917

Sumber: Badan Pusat Statistik DKI Jakarta 2015

STNK merupakan tanda bukti pendaftaran dan pengesahan suatu kendaraan bermotor berdasarkan identitas dan kepemilikannya yang telah terdaftar. Keberadaan STNK mutlak menjadi tanda bukti kepemilikan kendaraan yang otentik dan sah dari si pemilik kendaraan. Setiap satu kendaraan bermotor hanya boleh memiliki satu nomor kendaraan bermotor atau tidak boleh ada satu nomor kendaraan yang dimiliki oleh lebih dari satu kendaraan bermotor. Tabel diatas menunjukkan bahwa setiap taun

cukup banyak STNK yang diterbitkan oleh Ditlantas Polda Metro Jaya. Pada tahun 2014, jumlah total STNK yang diterbitkan mencapai 7.551.664 lembar. Hal yang menarik adalah cukup tingginya penerbitan STK untuk kendaraan baru yang mencapai 1.755.523 lembar ini berarti bahwa pada tahun 2014 telah terjadi penambahan kendaraan baru sebanyak 1.755.523 kendaraan. Selain itu, ditambah dengan kendaraan yang sudah ada, tetapi berganti kepemilikan ada sekitar 479.876 lembar dan kendaraan yang dokumen STNKnya hilang sejumlah 130.657 lembar. Jika dilihat dari jenis penerbitan STNK maka hampir semua jenis STNK Mengalami pertumbuhan per tahun positif.

Tingkat pertumbuhan kendaraan yang cukup tinggi dalam beberapa tahun terakhir, sementara panjang dan lebar jalan yang nyaris tidak berubah membuat pemerintah kota Jakarta semakin sulit untuk mengakomodir pertumbuhan tersebut. Tahun 2013 jumlah kendaraan bermotor sudah mencapai 16.072.869 unit, jika seluruh kendaraan ini disusun tidak akan mencukupi panjang jalan di Jakarta yang hanya 6.956.842,26 meter. Artinya setiap satu unit kendaraan bermotor hanya mencapai 0,43 meter atau jika dibandingkan dengan luas jalan di DKI Jakarta 48.502.763,16 m², maka satu unit kendaraan bermotor mencapai 3,02 m².

Tabel 2.6
Panjang jalan menurut Kota Administrasi dan jenis status jalan 2015

Kota Adm	Jenis Status Jalan			Jumlah
	Jalan Nasional		Provinsi	
	Tol	Negara		
1	2	3	4	5
A. Panjang Jalan (m)				
Jakarta Selatan	16 315,00	27 581,50	2 393	2 437
Jakarta Timur	37 298,00	44 155,00	883,45	779,95
Jakarta Pusat	6 394,00	3 772,50	1 315	1 394
Jakarta Barat	29 132,00	39 657,00	211,00	788,00
Jakarta Utara	34 592,00	37 351,00	654 084,55	664 251,05
Jumlah	123 731,00	152 516,50	6 681	6 955
			445,00	842,26
B. Luas Jalan (m ²)				
Jakarta Selatan	338 438,00	463 776,50	11 135	11 937
Jakarta Timur	1 062 660,00	970 818,00	517,80	732,30
Jakarta Pusat	252 396,00	69 012,50	11 358	13 392
Jakarta Barat	649 790,00	635 356,00	984,05	462,05
Jakarta Utara	697 716,00	756 623,00	5 287	5 609
Jumlah	3 001	2 895	42 606	48 502
	000,00	586,00	177,16	763,16

Sumber: Badan Pusat Statistik DKI Jakarta 2015

Peningkatan volume kendaraan dan arus lalu lintas yang sangat pesat menuntut pula peningkatan prasarana transportasi. Jika tidak cepat ditanggulangi, maka kemacetan akan semakin parah. Terlebih lagi di Jakarta banyak terdapat persimpangan. Pada persimpangan terdapat beragam permasalahan yang kompleks yang apabila tidak ditangani dengan tepat berpotensi menimbulkan konflik lalulintas. Selain itu, banyaknya lokasi-lokasi bisnis, sekolah, maupun pusat perbelanjaan di

Jakarta membuat lalu lintas kendaraan, terutama pada jam-jam sibuk semakin padat. Untuk mengatasi hal tersebut pemerintah menggunakan beberapa alternative masalah seperti diberlakukannya 3 in 1 serta pembangunan fly over dan under pass. Jumlah fly over dan underpass di Jakarta telah mencapai 62 buah. Dari fly over yang telah dibangun, JLNT Antasari-Blok M merupakan fly over terpanjang dan yang terpendek terdapat di Kampung Rambuta Jakarta Timur dengan panjang hanya 121,80 meter. Underpass terpanjang terdapat di Kebayoran Lama Jakarta Selatan dengan panjang 1.800.00 meter sementara yang terpendek terdapat di Dukuh Atas Jakarta Selatan dengan panjang 50,85 meter. Disamping itu pemerintah juga menyediakan moda transportasi umum di Jakarta seperti komuter yang menghubungkan Jakarta dengan Bogor, Depok, Tangerang dan bekasi maupun busway. Sampai saat ini busway telah beroperasi dengan 12 koridor dan 669 bus. Sistem pertiketan busway menggunakan sistem tiket elektronik sehingga mempercepat proses transaksi. Selain itu pemerintah juga menerapkan sistem angkutan perbatasan terintegrasi busway (APTB) bagi wilayah perbatasan Jakarta seperti Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi. Selama tahun 2014 penumpang yang diangkut armada busway sebanyak 11,6 juta penumpang. Jika melihat tahun sebelumnya jumlah penumpang busway tahun 2014 mengalami penurunan.

Tabel 2.7

Jumlah penumpang dan pendapatan transjakarta menurut koridor 2015

Koridor	Rute	Penumpang	Pendapatan (Rupiah)
1	2	3	4
Koridor I	Blok M-Kota	22 991 996	77 592 153 500
Koridor II	Pulo Gadung -Harmoni	7 172 377	23 313 561 500
Koridor III	Harmoni-Kalideres	8 021 634	25 789 506 500
Koridor IV	Pulo Gadung - Dukuh Atas	6 351 160	20 629 793 500
Koridor V	Kp Melayu-Ancol	8 723 846	29 189 184 000
Koridor VI	Ragunan-Kuningan	8 355 462	27 146 606 500
Koridor VII	Kp Rambutan - Kp Melayu	8 252 535	26 005 402 500
Koridor VIII	Lebak Bulus-Harmoni	8 742 448	28 805 028 500
Koridor IX	Pinang Ranti-Pluit	13 753 572	45 027 081 000
Koridor X	Cililitan - Tanjung Priok	5 140 836	16 866 860 000
Koridor XI	Kp Melayu - Pulo Gebang	2 601 096	8 309 098 000
Koridor XII	Pluit-Tanjung Priok	1 566 049	5 177 659 500
Lainnya		1 277 373	919 756 500
J u m l a h		102 950 384	334 771 691 000
Koridor I-XII	2014	111 630 305	365 648 777 000
Koridor I-XII	2013	112 522 638	369 426 421 500
Koridor I-X	2012	111 260 869	364 386 930 500
Koridor I-X	2011	114 769 431	379 138 678 500
Koridor I-X	2010	86 937 487	288 757 425 500
Koridor I-VII	2009	82 377 690	275 317 832 000
Koridor I-VII	2008	74 619 995	248 339 552 000
Koridor I-VII	2007	61 446 336	205 779 784 000

Sumber: Badan Pusat Statistik DKI Jakarta 2015

Busway bukanlah hal yang baru di dalam kehidupan warga Jakarta. namun lamanya busway hadir di tengah Jakarta masih menimbulkan kekhawatiran bagi para penumpangnya. Tindak kriminal masih sering terjadi di dalam busway padahal

busway sendiri telah dilengkapi sistem keamanan seperti cctv dan security di dalam bus. Selain itu tindak pelecehan seksual juga masih sering terjadi

Selain busway pemerintah juga menerapkan sistem transportasi perkeretapihan. Kereta api sebagai sarana transportasi, umumnya dipilih karena kemampuan mengangkut muatan dalam jumlah besar melalui jarak yang jauh dan sebagai sarana oengangkutan komuter di kota-kota besar.

Tabel 2.8

Jumlah penumpang kereta api menurut bulan dan tujuan 2015

Bulan	Tujuan			
	Luar Kota	Jabotabek	Dalam Kota	Jumlah
1	2	3	4	5
Januari	628 430	19 243 684	1 227 777	21 099 891
Februari	593 141	17 640 283	1 103 502	19 336 926
Maret	676 192	21 289 517	1 272 435	23 238 144
April	654 048	21 170 691	1 018 749	22 843 488
Mei	820 893	22 176 517	1 123 509	24 120 919
Juni	730 121	22 207 461	1 084 103	24 021 685
Juli	1 079 166	21 171 133	1 007 696	23 257 995
Agustus	818 821	22 295 115	1 084 575	24 198 511
September	661 932	22 020 855	1 070 495	23 753 282
Oktober	733 502	22 963 896	1 088 877	24 786 275
November	649 955	22 355 045	1 034 860	24 039 860
Desember	931 596	22 995 988	1 109 280	25 036 864
Jumlah	8 977 797	257 530 185	13 225 858	279 733 840
2014	8 624 481	208 494 094	15 749 514	232 868 089
2013	7 356 024	158 482 102	16 721 679	182 559 805
2012	6 501 315	134 087 064	18 760 633	159 349 012
2011	8 325 805	110 751 052	17 407 447	147 626 441

Sumber: Badan Pusat Statistik DKI Jakarta 2015

Pada tabel tersebut terlihat selama tahun 2015 jumlah penumpang kereta api paling banyak diangkut adalah untuk tujuan jabodetabek sejumlah 257.530.185 penumpang. Selanjutnya penumpang dalam kota sebanyak 13.225.858 penumpang cukup banyaknya penumpang kereta api dengan tujuan jabodetabek menunjukkan bahwa moda transportasi kereta api masih merupakan pilihan utama angkutan bagi masyarakat wilayah tersebut. Jumlah penumpang kereta rel listrik (KRL) Jabodetabek dari tahun ke tahun terus mengalami peningkaytan. PT KAI juga telah memasang lebih 600 alat tiket elektronik di 66 stasiun se-jabodetabek guna mempermudah dan memperlancar penumpang dalam bertransaksi. Kartu elektronik multitrip yang digunakan untuk perjalanan kereta api listrik commuter line menjadi solusi praktis bagi para komuter karena bisa dipakai berpegian berulang kali sesuai saldo tanpa harus repot mengantri membeli tiket KRL di loket. Tiket multitrip ini dijual dengan harga RP. 50.000,- terdiri atas biaya pembelian tiket Rp.20.000,- dan saldo tiket sebesar Rp.30.000,-. Selain itu PTKereta Api juga telah menerapkan sistem e-parking di stasiun-stasiun kereta api di jabodetabek. Penerapan e-parking ini merupakan upaya memberikan rasa aman bagi masyarakat saat memarkir kendaraanya di stasiun. Namun keamanan dan kenyamanan di KRL perlu dikaji kembali. Tindak kriminalitas masih sering terjadi di dalam KRL terutama tindak pelecehan yang memanfaatkan kondisi padatnya penumpang di dalam kereta. Padahal di dalam kereta dilengkapi oleh security dan mempunyai gerbong khusus wanita. Selain itu masih banyak

masyarakat yang mengambil kursi prioritas untuk lansia, ibu hamil maupun kaum difabel.

Selain KRL dan busway sistem transportasi di Jakarta juga memiliki jenis transportasi lain berupa angkutan umum. angkutan umum yang sudah ada cukup lama keberadaanya di Jakarta adalah angkutan bus. Akan tetapi masih banyaknya armada bus yang masih tercatat di dinas terkait sebenarnya sudah tidak layak untuk beroperasi. Penertiban terhadap kendaraan umum yang sudah tidak layak beroperasi sangat penting. Selain untuk menjaga keselamatan penumpang, langkah itu juga untuk mengurangi polusi udara yang diakibatkan asap kendaraan angkutan umum. Minimnya kualitas, kenyamanan dan pelayanan pada angkutan umum di Jakarta menjadi salah satu penyebab kemacetan. Kondisi ini membuat masyarakat lebih suka menggunakan kendaraan pribadi

Tabel 2.9

Jumlah angkutan umum yang beroperasi sesuai perusahaan

Nama Perusahaan		Jumlah Bus (Unit)	Jumlah Trayek
1		2	3
I Bus Besar/Large Bus			
A.	Reguler DKI	380	36
1	Perum PPD	202	14
2	PT Mayasari Bakti	124	17
3	PT Jasa Utama	54	5
B.	Reguler Jabodetabek	982	85
1	Perum PPD	70	6
2	PT Mayasari Bakti	576	47
3	PT Bianglala Metropolitan	41	3
4	PT Sinar Jaya Megah Langgeng	89	13
5	PT Daya Sentosa Utama	23	1

6	PT Koda Jaya/AJA Putra	131	6
7	PT Steady Safe	12	6
8	PT ARH	13	1
9	PT Metro Mini	27	2
C.	Trans Jakarta Busway	502	22
D.	Trans Jabodetabek	166	2
Jumlah		2 396	145
II Bus Sedang/Medium Bus			
13	PT Metro Mini	1 432	54
14	Kopaja	1 246	30
15	Koantas Bima	169	5
16	Kopami Jaya	157	3
17	PT Jawa Dian Mitra	20	1
Jumlah		3 024	93
III Bus Kecil/Small Bus			
18	Mikrolet	6 564	55
19	KWK/APK	6 017	79
20	APB	1 109	20
Jumlah		13 690	154

Sumber: Badan Pusat Statistik DKI Jakarta 2015

Jumlah angkutan umum bus di Jakarta tahun 2015 tercatat sebanyak 19.110 unit dengan didominasi oleh bus kecil seperti mikrolet. Dilihat dari banyaknya jumlah angkutan umum di Jakarta menjadi gambaran bahwa transportasi jenis ini masih sangat dibutuhkan oleh masyarakat. Mengingat KRL atau busway yang tidak dapat menjangkau daerah daerah yang lebih dalam di Jakarta. akan tetapi masih sering timbul masalah seperti ketidaktaatan para pengemudi untuk mengangkut penumpang yang sering kali menimbulkan kemacetan.

Dari banyaknya moda transportasi di Jakarta seperti busway, KRL dan berbagai angkutan umum, nyatanya masalah kemacetan menjadi masalah yang belum dapat terselesaikan. Minimnya tingkat keamanan dan kenyamanan juga menjadi isu

yang perlu diperhatikan. Tindak kriminal seperti pencopetan atau pelecehan masih sering terjadi baik dalam moda transportasi angkutan umum, busway ataupun KRL. Disamping itu masih banyaknya masyarakat yang tidak menghormati hak pengguna transportasi umum, seperti masuknya kendaraan pribadi kedalam jalur busway, ataupun penerobosan palang pintu kereta api. Hal ini tidak semata mata mengambil hak pengguna transportasi umum tapi juga menyangkut masalah keamanan pribadi.

Selain itu padatnya kendaraan di Jakarta menimbulkan polusi udara yang tidak baik bagi masyarakat. Keterkaitan antara transportasi dengan lingkungan meliputi spektrum yang sangat lebar. Dampak yang timbul bisa akibat keberadaan dari infrastruktur transportasi yang secara fisik mempengaruhi lingkungan sekitarnya atau akibat pengoperasian fasilitas tersebut. Faktor –faktor yang terkait dengan pengoperasian moda-moda transportasi bersifat sangat dinamis karena tingkat gangguannya tergantung dari volume penggunaan, jenis moda, dan teknologi yang digunakan. Dampak lingkungan yang dirasakan akibat pengoperasian transportasi ini yang umumnya menjadi isu-isu yang berkepanjangan karena terus berkembang seiring dengan perkembangan aktivitas manusia.

Berbagai aspek perkembangan wilayah memunculkan permasalahan transportasi yang meliputi aspek-aspek operasional jaringan, finansial, ekonomi, lingkungan, dan keselamatan. Indikasi dari permasalahan yang timbul dalam aspek-aspek tersebut terlihat dari kemacetan lalu lintas, proporsi penggunaan pribadi yang terus meningkat, tingkat kecelakaan yang tinggi, konsumsi bahan bakar yang tidak

efisien, dan sebagainya. Isu-isu perkembangan wilayah ini mengingatkan bahwa permasalahan transportasi memerlukan pemikiran dan penanganan yang komprehensif dengan kesadaran bahwa fokus perlu diberikan terhadap peningkatan efisiensi dan efektivitas infrastruktur yang ada, serta optimalisasi sumber daya yang terbatas untuk pengembangan sistem transportasi dalam mengantisipasi perkembangan wilayah.

2.5 Pembangunan MRT Jakarta

Mobilitas masyarakat yang tinggi di Jakarta mengharuskan penerapan sistem transit cepat berskala massal atau Mass Rapid Transit. Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No84 tahun 2004 tentang penetapan pola transportasi makro provinsi DKI Jakarta Bab III Pasal 3 point b dan e, “ memasyarakatkan sistem angkutan umum massal dan menambah jaringan primer, busway, dan subway” Mass Rapid Transit (MRT) yang sejak tahun 1987 sudah dilakukan studi kelayakan, dilanjutkan dengan pengkajian dan perancangan tahun 1992, sehingga diproyeksikan sudah dapat beroperasi tahun 1997 ternyata kandas. Kemudian studi kelayakan kedua dilaksanakantahun 2004, sejalan dengan pengaktifan kembali PT MRT Jakarta diperkirakan MRT dapat beroperasi tahun 2013, namun kandas kembali untuk kedua kalinya karena terjadi krisis ekonomi tahun 2008. Walaupun sempat terhenti tahun 2009-2011, akhirnya setelah menanti 20 tahun,Pemerintah Provinsi DKI Jakarta secara resmi meluncurkan dimulainya mega proyek transportasi cepat masal pada tanggal 2 mei 2013.

Sebagian besar dari konstruksi jalur MRT Jakarta merupakan Struktur Layang (Elevated) yang membentang di sepanjang 9,79 km; dari wilayah Lebak Bulus hingga Sisingamangaraja. Dari rute tersebut, terdapat 7 (tujuh) Stasiun Layang, yaitu Lebak Bulus, Fatmawati, Cipete Raya, Haji Nawi, Blok A, Blok M dan Sisingamangaraja . Seluruh stasiun penumpang dan lintasan dibangun dengan Struktur Layang yang berada di atas permukaan tanah. Sementara Depo Kereta Api yang dibangun di area Lebak Bulus, berdekatan dengan stasiun awal/akhir Lebak Bulus, dibangun di permukaan tanah. Konstruksi Layang MRT Jakarta terdiri dari 3 (tiga) paket, yaitu CP 101 untuk Konstruksi Layang dan Depo Lebak Bulus sepanjang 1,21 km; CP 102 untuk jalur Fatmawati – Cipete Raya sepanjang 4,74 km; dan CP 103 untuk jalur Haji Nawi – Sisingamangaraja dengan panjang 3,84 km. Untuk paket CP 101 dan CP 102, Konsorsium Tokyu - WIKA menjadi pelaksana kontraktor pembangunan, sedangkan Konsorsium Obayashi - Shimizu - Jaya Konstuksi (OSJ) menjadi pelaksana kontraktor pembangunan untuk paket CP 103.

Gambar 2.2
Fase Proyek MRT Jakarta



Sumber : MRTJakarta.com, 2017

Tipe Struktur Layang yang digunakan adalah Tiang Tunggal (Single Pier) pada bagian bawah serta Gelagar Persegi Beton Pracetak (Precast Concrete Box Girder) pada bagian atas. Ketinggian gelagar dari permukaan jalan telah memperhitungkan persyaratan minimal jarak bebas vertikal (vertical clearance) 5,2 meter sesuai peraturan yang berlaku untuk jalan perkotaan. Hingga akhir Desember 2016, pekerjaan pemasangan box girder di area Lebak Bulus telah selesai hingga

span/bentang ke-22 dari total 24 span/bentang; pekerjaan timbunan tanah telah mencapai 68,3%; dan pembangunan dinding penahan tanah mencapai 44,5%. Untuk pekerjaan arsitektural Administration Building di Depo telah mencapai 16,1% dari rencana. Untuk jalur layang pada CP 101 memiliki 240 tiang pancang dengan variasi tinggi 3,24 meter hingga 21,19 meter dan total box grider sebanyak 528 buah.

Gambar 2.3

Lifting box grider di area Depo Lebak Bulus



Sumber : MRTJakarta.com 2017

Gambar 2.4
Jalur Kereta Menuju Depo Lebak Bulus



Sumber; MRTJakarta.com, 2017

Depo Lebak Bulus sendiri merupakan lokasi awal dan akhir kereta akan berjalan. Depo merupakan lokasi *maintenance* kereta, bengkel, gudang, tempat parker, tempat penyimpanan cadangan kereta, pusat kontrol kereta dan kantor dari MRT Jakarta. sehingga depo menjadi tempat krusial dan prioritas untuk segera diselesaikan. Jika tidak segera selesai maka kereta dari jepang tidak bisa dikirim ke indonesia karena tidak adanya tempat penyimpanan. Dalam pembangunannya, Depo lebak bulus mewajibkan pelepasan beberapa lahan salah satunya adalah terminal Lebak bulus dan Stadion Lebak Bulus. Keduanya merupakan sarana umum yang banyak masyarakat masih gunakan sebelum di bebaskan.

Gambar 2.5

Proses Kontruksi Kantor MRT Jakarta di Depo Lebak Bulus



Sumber: MRTJakarta.com, 2017

Disamping pembangunan kntruksi MRT juga merencanakan pembangunan Transit Oriented Development (TOD). Berdasarkan Peraturan Daerah Pemerintah Provinsi DKI Jakarta No. 3 Tahun 2008, Perusahaan diberikan hak untuk melakukan pengembangan dan pengelolaan properti di stasiun, kawasan stasiun, dan depo serta hak konsesi untuk mengelola dan mengembangkan lahan, bangunan baik yang berada di bawah tanah maupun di atas tanah di seluruh wilayah dalam stasiun dan depo serta di luar stasiun dan di luar depo dalam luasan tertentu untuk dikomersialisasikan

melalui cara-cara disewakan atau dikerjasamakan untuk menciptakan potensi pendapatan selain pendapatan langsung dari penjualan tiket. Sehubungan dengan itu, Perusahaan telah menyusun konsep Transit Oriented Development (TOD) dan peran Perusahaan pada konsep TOD tersebut yaitu sebagai berikut:

- a. Sebagai penyusun master plan dasar, perancangan dasar dan skema konsolidasi lahan dari kawasan transit seputar stasiun (area TOD) sebagai masukan untuk penyusunan Urban Design Guidelines (UDGL), Rencana Detail Tata Ruang (RDTR), dan Rencana Pengembangan Ruang Transisi.
- b. Sebagai pengelola kawasan transit inti (Core TOD), mengelola area publik yang menghubungkan dengan berbagai area swasta.

Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit atau Transit Oriented development (TOD) telah dikenal luas sebagai bentuk pembangunan kota yang telah dipraktekkan di seluruh penjuru kota dunia untuk mereduksi penggunaan kendaraan mobil dan mempromosikan pola penataan ruang yang kondusif terhadap penggunaan moda transit. Konsep rancangan TOD memiliki prinsip 3D, yaitu Density (Kepadatan), Diversity (Keragaman) dan Design (Perancangan); yang kemudian dipertajam lagi menjadi prinsip 5D dengan penambahan prinsip Distance to Transit (jarak ke transit) dan Destination Accessibility (aksesibilitas ke tujuan) Density atau kepadatan, berarti meningkatkan kepadatan penghuni, pekerja, pedagang dan konsumen yang cukup tinggi dalam suatu area sejauh jangkauan pejalan kaki yang wajar menuju stasiun massal. Seberapa jauh jangkauannya tentu bervariasi

bergantung karakter masyarakatnya dan seberapa nyaman fasilitas pejalan kakinya. Namun secara umum menurut berbagai referensi sampai dengan radius 700 meter dari stasiun. Diversity atau keberagaman, berarti tata guna lahan campuran, model bangunan hingga pola jalur jalan yang mengitari kawasan. Hal ini dimaksudkan agar keragaman fasilitas dan pusat aktivitas publik maupun komersial bisa didapatkan dalam jangkauan jalan kaki tanpa harus mengandalkan kendaraan bermotor. Design atau Perancangan, yaitu suatu kesadaran perancangan tata letak dan desain perkotaan yang memudahkan dan memprioritaskan pejalan kaki, pengguna sepeda, pengguna transportasi massal dan memungkinkan interaksi sosial antar penggunanya dengan lebih baik dan nyaman. Distance to Transit atau Jarak ke Transit, yaitu suatu faktor penting dari TOD didasari atas pengamatan bahwa ridership atau tingkat penggunaan transportasi massal secara eksponensial sangat dipengaruhi oleh kedekatannya dengan stasiun transportasi massal tersebut. Secara umum pengamatan beberapa ahli di kota-kota dunia yang memiliki sarana transportasi massal mengatakan bahwa penghuni yang tinggal di kawasan transit secara umum menggunakan sarana transportasi massal 5 kali lebih tinggi. Destination accessibility atau aksesibilitas ke tujuan, merupakan suatu parameter untuk menilai tingkat kualitas suatu TOD terkoneksi dengan pusat-pusat aktivitas publik, komersial, dan tujuan-tujuan populer lain dalam suatu kawasan transit. Dalam hal ini ukurannya adalah seberapa tinggikah derajat suatu sarana transportasi publik secara efisien dapat menghubungkan suatu kawasan transit dengan pusat-pusat aktivitas yang tersebar dalam wilayah yang lebih

luas. Di sini peranan feeder system atau sistem transportasi pengumpan menjadi esensial disamping pengembangan kawasan transitnya sendiri. Pada konteks pembangunan MRT Jakarta, target utama sistem MRT Jakarta adalah memberikan alternatif transportasi publik kepada pengguna kendaraan pribadi, dan memberikan kenyamanan yang lebih dari sekedar transportasi publik biasa bagi pengguna kendaraan umum yang sudah ada. Untuk itu, sistem MRT harus memberikan solusi transportasi dari area pemukiman hingga tujuan. Jaringan MRT dalam kota harus diupayakan dapat menjangkau setiap sudut kota secara efektif yang dilengkapi dengan fasilitas sistem pengumpan yang tak kalah baiknya dengan MRT seperti LRT, BRT dan shuttle bus; disamping pengadaan park & ride di stasiun MRT Jakarta awal dan fasilitas kiss & ride yang baik di setiap stasiun serta penerapan TOD di setiap area stasiun untuk menjamin aksesibilitas pejalan kaki yang baik ke tempat tujuan. Secara keseluruhan pembangunan di Lebak Bulus yang termasuk kedalam konstruksi CP 101 adalah sebagai berikut :

Tabel 2.10
Kemajuan Pekerjaan CP 101

No.	Contract Package (CP)	Pekerjaan	Kemajuan Pekerjaan		Keterangan	
			30 Juni 2017	31 Juli 2017		
1.	CP 101 (Depo dan Stasiun Lebak Bulus)	Area Depo Lebak Bulus				
		a. Pekerjaan timbunan tanah (<i>Embankment</i>) area Depo.	87,6 %	90,5 %		
		b. Pembangunan dinding penahan tanah (<i>Retaining Wall</i>).	62,5 %	63 %		
		c. Pekerjaan arsitektural <i>Administration Building</i> .	44,1 %	56,1 %		
		d. Pekerjaan <i>Mechanical & Electrical Administration Building</i> .	94,64%	94,9 %		
		e. Pekerjaan struktur <i>Workshop</i> .	28 %	34,8 %		
		f. Pekerjaan struktur <i>Inspection Shed</i> .	17,5 %	19,1 %		
		g. Pekerjaan struktur <i>Workshop Office Building</i> .	17,2 %	23,1 %		
		h. Pekerjaan struktur <i>Infrastructure Maintenance Office</i> .	44,5 %	51,9 %		
		Area Stasiun Lebak Bulus				
		i. Pekerjaan <i>pile cap</i> (60 dari 60 titik).	98 %	100 %		
		j. Pekerjaan <i>pier</i> (60 dari 60 titik).	98 %	100 %		
		k. Pekerjaan lantai <i>concourse</i> Stasiun (24 dari 40 span).	60 %	60 %	Pemasangan bekisting dan pembesian sedang dilakukan	

Sumber: Badan Pusat Statistik DKI Jakarta 2017