

BAB 4

DATA dan ANALISA

Pada bab ini akan dijabarkan kondisi dan rencana daerah penelitian, yaitu Rasuna Epicentrum, juga tata ruang Jakarta dan sistem transportasinya, serta hasil dan temuan yang didapat dari penelitian.

4.1 Kondisi Area Penelitian

Ulasan area penelitian ini akan mencakup area penelitian sendiri yaitu superblok Rasuna Epicentrum dan konteks wilayah dari area penelitian, yaitu kota Jakarta dengan sistem transportasinya.

4.1.1 Rasuna Epicentrum

Proyek ini sebenarnya adalah proyek lama yang sudah diluncurkan sebelum masa krisis ekonomi 1998. Apartemen Taman Rasuna yang terdiri atas 17 menara adalah bangunan pertama yang dibangun di sini. Sempat terhenti, kembali dipasarkan pada awal tahun 2006 dengan konsep baru.

Rasuna Epicentrum adalah sebuah kawasan superblok yang didesain secara modern dan mengusung slogan baru, yaitu “*The Lifestyle Capital of Jakarta*”. Kawasan ini merangkum sejumlah aktivitas. Mulai dari residensial yang semuanya dibangun secara vertikal (17 menara Apartemen Taman Rasuna, The 18th Residence Taman Rasuna, Aston Rasuna Residence, the Groove, the Wave) yang berjumlah total 4.250 unit, sampai aneka aktivitas komersial, mencakup Pasar Festival, Rasuna Office Park dan Klub Rasuna juga sejumlah *new development project* seperti *concert hall*, studio TV, *retail walk*, *gallery*, perkantoran dan hotel.

Bangunan awal di sini adalah Apartemen Taman Rasuna, Pasar Festival dan Klub Rasuna yang sudah beroperasi. Proyek lama ini kemudian diintegrasikan sebagai satu bagian kawasan yang ditata dengan sesuai konsep *urban design modern*.



Sumber: PT Bakrieland Development Tbk.

Gambar 4.1 Artist Impression Rasuna Epicentrum

Secara konseptual, Rasuna Epicentrum terbagi dalam tiga hal. Yaitu *innovative integrated development* yang diwujudkan dengan akan menyediakan *internal public transportation* berupa kereta (trem) yang mengelilingi kawasan, pedestrian selebar 10 m yang dinamis sepanjang 500 m lengkap dengan *streetscape* dan aneka gerai, konektivitas pejalan kaki di lantai 2 setiap bangunan dari arah Jl. Rasuna Said. Antar gedung akan dihubungkan dengan *skywalk* selasar pedestrian dan jembatan pejalan kaki; *basement* di kawasan ini akan terintegrasi satu sama lainnya.

Kedua, *Media & lifestyle environment* sebagai jantung kegiatan di Rasuna Epicentrum. Berupa Epicentrum walk (E-walk), sebuah koridor ritel *semi outdoor* tropis yang aktif, sepanjang 250 m dan koridor tepi air/sungai (*riverfront*) yang ditata modern dengan merevitalisasi kedua tepi sungai yang membelah kawasan.

Ketiga, semua bangunan didesain dengan konsep arsitektur modern, di mana lantai dasar bangunan-bangunannya bersifat *public-oriented use*. Dengan konsep ini, diharapkan seluruh lantai dasar akan memotivasi aktivitas publik yang terstimulasi melalui fungsi-fungsi publik dan keunikan desain arsitekturnya.



Sumber: PT Bakrieland Development Tbk.

Gambar 4.2 Rencana Jaringan Trem Internal

Direncanakan, pengembangan Rasuna Epicentrum akan selesai dalam kurun waktu 10 tahun atau di sekitar tahun 2016.

4.1.2 Evaluasi Rencana Tata Ruang Jakarta

Saat ini Pemerintah Propinsi DKI Jakarta sedang melakukan pembuatan Rencana Tata Ruang Wilayahnya (RTRW) untuk periode 2010-2030. Sejatinya, rancangan RTRW tersebut sudah diajukan kepada Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Jakarta, pada tahun lalu. Namun hingga penelitian ini diselesaikan, rancangan tersebut masih belum diajukan, karena masih terus direvisi dan sub bagian ini mengacu pada Rancangan RTRW 2010-2030 DKI Jakarta, edisi Revisi 12 Januari 2010.

Berdasarkan rancangan tersebut, tujuan penataan ruang Jakarta seperti yang termaktub pada Pasal 4, adalah sebagai berikut:

- a. Terciptanya ruang wilayah provinsi yang menyediakan kualitas kehidupan kota yang produktif dan inovatif;
- b. Terwujudnya pemanfaatan kawasan budidaya Kota Jakarta secara optimal dalam rangka meningkatkan produktivitas dan nilai tambah perkotaan;

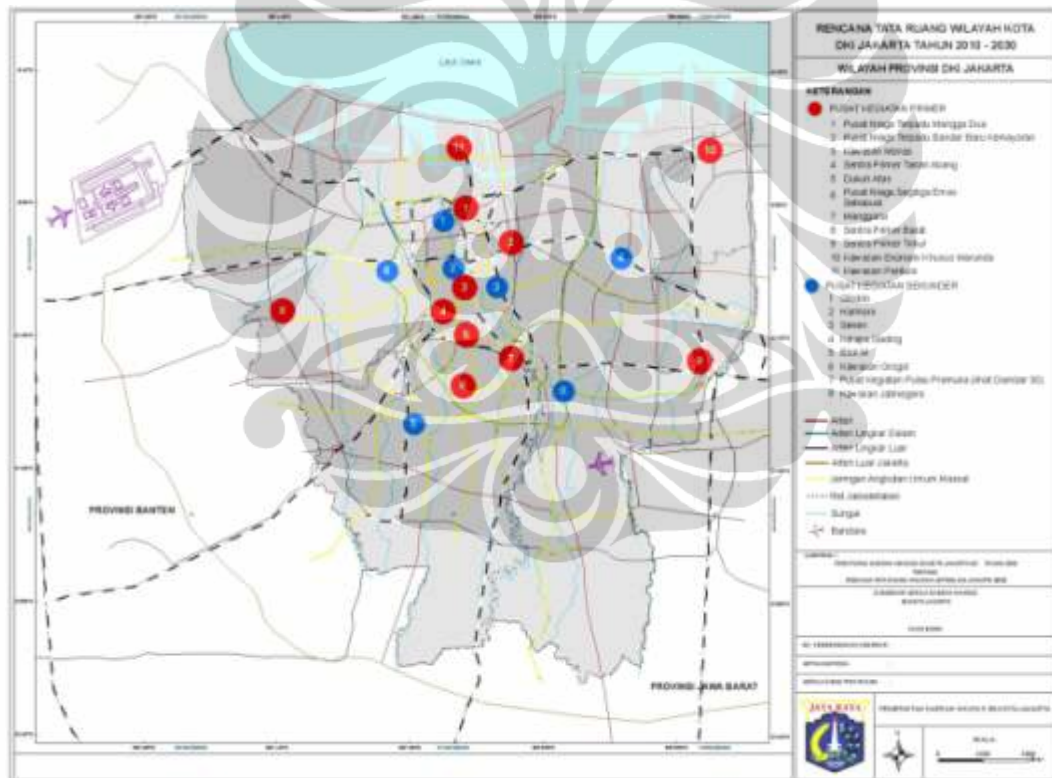
- c. Terwujudnya pelayanan prasarana dan sarana kota yang berkualitas, dalam jumlah yang layak, berkesinambungan dan dapat diakses oleh seluruh warga kota;
- d. Terciptanya fungsi-fungsi kawasan khusus yang mendukung peran Jakarta sebagai Ibukota Negara secara optimal;
- e. Terwujudnya keterpaduan pemanfaatan dan pengendalian ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di bawah permukaan tanah dan di bawah permukaan air harus mempertimbangkan kondisi Jakarta sebagai Delta City dan daya dukung sumber daya alam serta daya tampung lingkungan secara berkelanjutan;
- f. Terwujudnya keterpaduan penataan ruang wilayah Provinsi DKI Jakarta dengan wilayah yang berbatasan;
- g. Terwujudnya penataan ruang wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil yang berkelanjutan;
- h. Tercapainya penurunan resiko bencana; dan
- i. Terciptanya budaya perkotaan Jakarta yang setara dengan negara-negara besar lainnya.

Untuk itu, telah disusun sejumlah kebijakan penataan ruang (Pasal 5) dalam rangka mencapai tujuan di atas. Terkait dengan penelitian ini maka kebijakan tersebut adalah:

1. Pertumbuhan ekonomi sampai dengan tahun 2030 adalah sekitar 7% sampai dengan 8% per tahun, dengan basis ekonomi kota Jakarta melalui sektor perdagangan, jasa, industri kreatif, industri teknologi tinggi dan non pencemar, dan pariwisata. (mencapai tujuan Pasal 4 huruf a)
2. Pengembangan kawasan budidaya Metropolitan Jakarta melalui pemanfaatan ruang secara vertikal dan kompak; (mencapai Pasal 4 huruf b)
3. Pertumbuhan jumlah penduduk Jakarta sampai pada tahun 2030 dibatasi sebanyak-banyaknya 10.000.000 jiwa dengan kepadatan penduduk rata-rata provinsi berkisar 150 jiwa per hektar; (mencapai Pasal 4 huruf c)

Adapun strategi penataan ruang (Pasal 6) yang akan dilakukan yaitu:

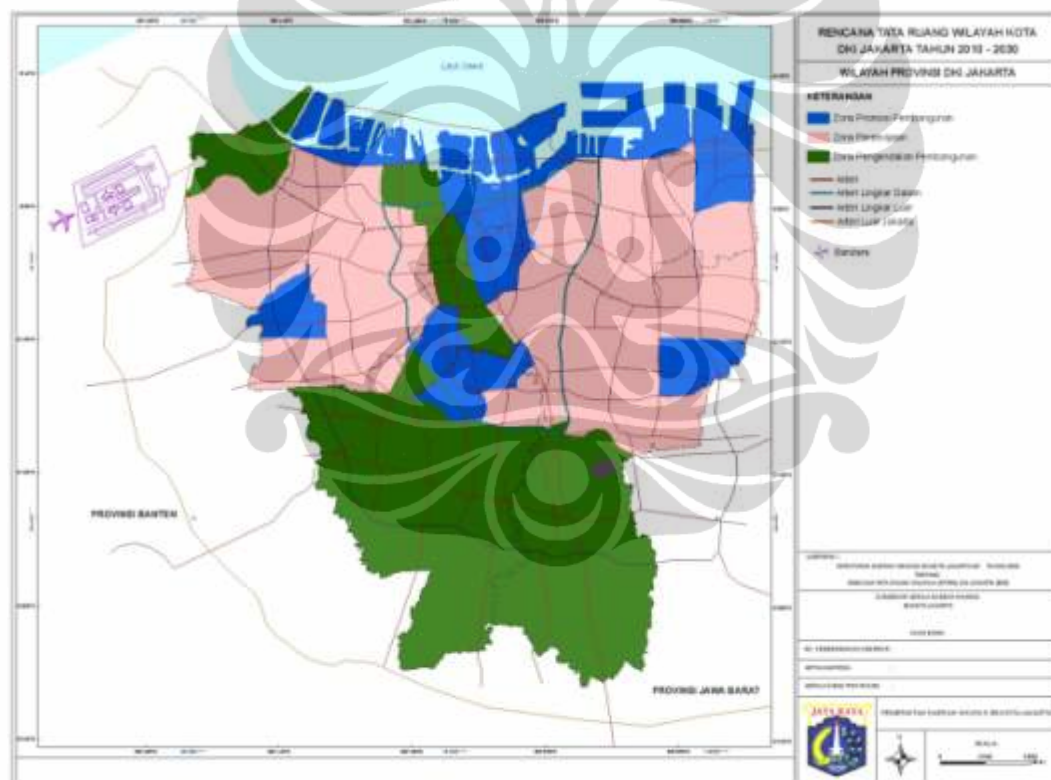
- a. Mengembangkan pusat kegiatan pada simpul angkutan umum massal melalui konsep *Transit Oriented Development (TOD)*;
- b. Membangun sistem angkutan umum massal sebagai tulang punggung (*backbone*) transportasi
- c. Membangun Kawasan Sentra Primer Barat, Sentra Primer Timur, Kawasan Segitiga Emas Setiabudi, Kawasan Manggarai, Kawasan Jatinegara, Kawasan Bandar Baru Kemayoran, Kawasan Dukuh Atas, Kawasan Mangga Dua, Kawasan Tanah Abang, Bagian Tengah Kawasan Pantura, dan KEK Marunda; untuk pengembangan kegiatan industri.



Sumber: Rancangan RTRW 2010-2030 DKI Jakarta, edisi Revisi 12 Januari 2010

Gambar 4.3 Rencana Struktur Ruang DKI Jakarta

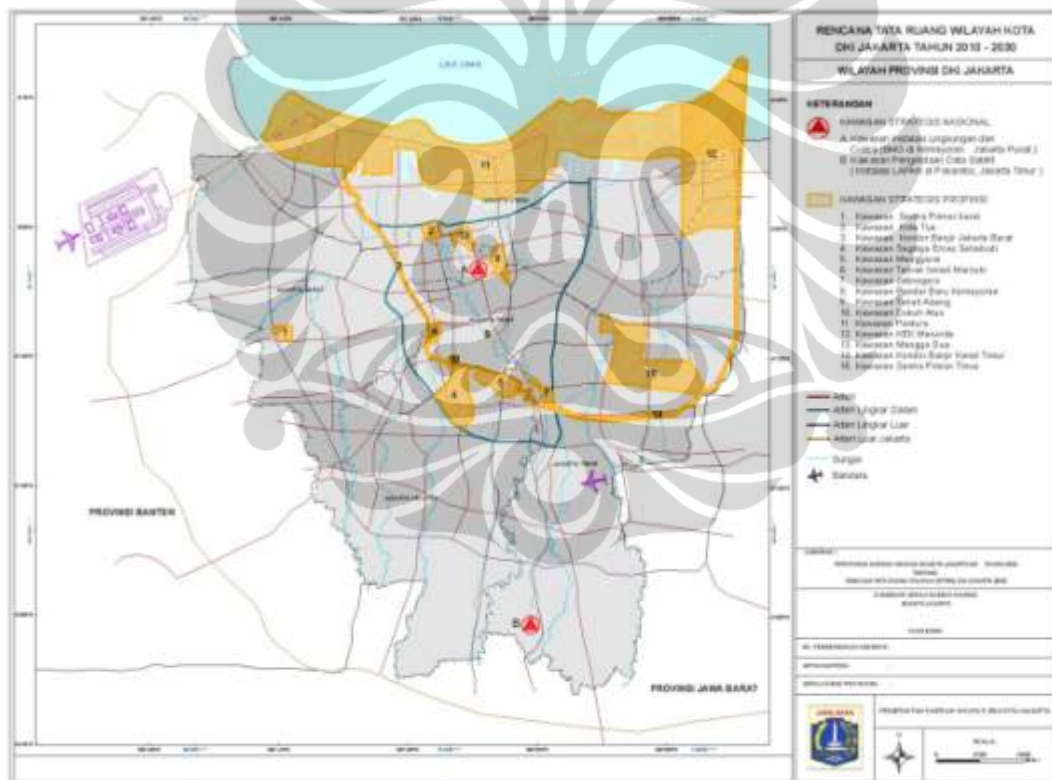
- d. Mewujudkan pengembangan kawasan pembangunan terpadu yang multi fungsi (*mixed use*) dalam satu blok atau satu gedung;
- e. Mengendalikan, membatasi dan mengurangi pembangunan berpola pita;
- f. Mengembangkan pola pengendalian kawasan menurut zona promosi pembangunan, zona pengendalian pembangunan dan zona peremajaan.
- g. Mengembangkan perumahan vertikal maupun horisontal yang dilengkapi dengan prasarana dan sarana kota yang memadai;
- h. Mengembangkan kawasan perumahan dengan intensitas tinggi yang mempunyai akses terhadap prasarana angkutan umum massal;
- i. Membangun dan menata kembali kawasan permukiman sesuai dengan pola ruang;



Sumber: Rancangan RTRW 2010-2030 DKI Jakarta, edisi Revisi 12 Januari 2010

Gambar 4.4 Peta Arahan Pengembangan Zona Kebijakan

- j. Mengarahkan pembangunan perumahan vertikal dan kompak sesuai dengan arahan pengembangan zona;
- k. Membatasi perkembangan kawasan perumahan horisontal;
- l. Menyediakan angkutan pengumpan yang terintegrasi secara hirarkis dengan angkutan umum massal;
- m. Menyediakan simpul-simpul perpindahan antar moda;
- n. Menyediakan jalur pedestrian dan jalur sepeda yang nyaman dan aman;
- o. Mengembangkan perumahan vertikal maupun horisontal yang dilengkapi dengan prasarana dan sarana kota yang memadai;
- p. Mengembangkan kawasan permukiman dengan intensitas tinggi yang mempunyai akses terhadap prasarana angkutan umum massal;



Sumber: Rancangan RTRW 2010-2030 DKI Jakarta, edisi Revisi 12 Januari 2010

Gambar 4.5 Peta Arahan Kawasan Strategis

Arahan-arahan bagi pengembangan kawasan strategis provinsi untuk kepentingan ekonomi—Pusat Niaga Segitiga Emas Setiabudi termasuk di dalamnya—adalah (Pasal 76):

- a. Pengembangan kawasan perkantoran, perdagangan dan jasa wajib mempehitungkan dan menyediakan fasilitas yang dibutuhkan untuk mengatasi dampak yang timbul dari aktivitas yang berlangsung pada kawasan tersebut;
- b. Pembangunan fasilitas perdagangan/jasa dilaksanakan dengan memenuhi kebutuhan sarana tempat usaha yang ditata secara adil bagi semua golongan usaha termasuk pengembangan golongan usaha kecil;
- c. Pembentukan areal penghubung antar bangunan dan/atau kompleks bangunan dalam rangka meningkatkan integrasi pembangunan kawasan ekonomi prospektif dibarengi dengan penyediaan ruang-ruang untuk golongan usaha skala kecil termasuk sektor informal dan ruang-ruang terbuka bersifat umum;
- d. Pemanfaatan ruang pada kawasan campuran perumahan dan bangunan umum dapat berbentuk pita atau superblok dengan proporsi ruang untuk perumahan berkisar 35% sampai 65% dari total besaran ruang yang dibangun sesuai dengan kategori pola sifat lingkungan setempat (daya dukung resapan, kebutuhan ruang hijau);

Kebijakan, strategi dan arahan tersebut mengacu pada Naskah Akademis RTRW Jakarta 2010-2030, tertuang pada Bab 3 Kebijakan Tata Ruang Propinsi, bahwa:

1. *Back bone* dari tata ruang Jakarta adalah angkutan umum massal yang membentang dari timur-barat, utara selatan serta tenggara dan barat daya. Terdapat 3 jaringan berbentuk radial yaitu *inner ring road*, *outer ring road*, dan *outer outer ring road*.
2. Pemampatan atau konsentrasi pemusatan kegiatan dengan intensitas yang tinggi diarahkan pada kawasan pusat kota terutama dalam *loop line* kereta

Universitas Indonesia

api. Pengembangan kegiatan dengan intensitas tinggi lainnya mengikuti jalur angkutan umum massal timur-barat. Pada bagian ini dilakukan upaya secara intensif untuk memenuhi prasarana seperti transportasi, pengendalian banjir, sistem penyediaan air bersih, system pengolahan limbah cair dan padat, dan energi serta telekomunikasi.

3. Kawasan perumahan dikembangkan secara campuran dengan intensitas tinggi untuk mendorong dan mengurangi *urban sprawl* ke wilayah sekitar Jakarta sekaligus mendorong penduduk untuk kembali ke Jakarta.

Dalam revisi rancangan RTRW tersebut dijelaskan bahwa tata ruang Ibukota Negara ini akan dibentuk dalam sistem pusat kegiatan yang setiap pusat memiliki fungsi masing-masing. Sistem ini diklasifikasikan dalam dua jenis, primer dan sekunder. Dari kedua kelas pusat maka area penelitian ini termasuk dalam Pusat Niaga Segitiga Emas Setiabudi yang berfungsi sebagai pusat perkantoran dan jasa keuangan.

Fakta bahwa luas total pemukiman di Jakarta yang mencapai 67% (45.965 Ha) saat ini, dinilai terlalu tinggi dalam skala internasional. Sebagai perbandingan, luas total permukiman rata-rata kota-kota di dunia lain hanya sekitar 35% dari luas wilayah kotanya. Hal ini jelas harus menjadi faktor pendukung penataan kembali tata ruang Jakarta dengan mengedepankan konsep pembangunan permukiman secara vertikal yang kompak, berkepadatan tinggi namun tertata dan layak. Hal ini memang tidak tercantum dalam Naskah Akademis RTRW Jakarta 2010-2030. Namun dalam Pasal 66 rancangan RTRW tersebut dijabarkan bahwa Pemerintah Kota Jakarta akan menerapkan kebijakan pembangunan secara vertikal dan kompak, dengan strategi pengembangan terpadu yang multi fungsi (*mixed use*), baik dalam satu blok (*superblok*) atau bangunan. Di mana pembangunan per persilnya memperhitungkan keseimbangan antara manfaat ruang dan kewajiban penyediaan prasarana, utilitas dan fasilitas pendukung.

4.1.3 Evaluasi Rencana Sistem Transportasi Jakarta

Sistem transportasi Jakarta tidak bisa dilepaskan dengan sistem transportasi megapolitan Jabodetabek. Sebagai pusat perkotaan wilayah, transportasi megapolitan juga terkonsentrasi ke arah Jakarta. Terutama ke pusat kota (*central business district* – CBD) yang berada di “tengah” Jakarta, yang dikitari jalan Thamrin-Sudirman-Gatot Subroto dan HR Rasuna Said. Hal ini membuat konsentrasi permintaan perjalanan adalah dari dan ke kawasan tersebut.

Dengan struktur kota yang ada, seperti dijelaskan pada hasil SITRAM, konsentrasi permintaan perjalanan di CBD itu menyebabkan kemacetan lalu lintas yang parah dan membuat angkutan umum (bis dan kereta) menjadi penuh sesak. Selain juga kemacetan di ruas-ruas menuju dan di dalam kawasan tadi.

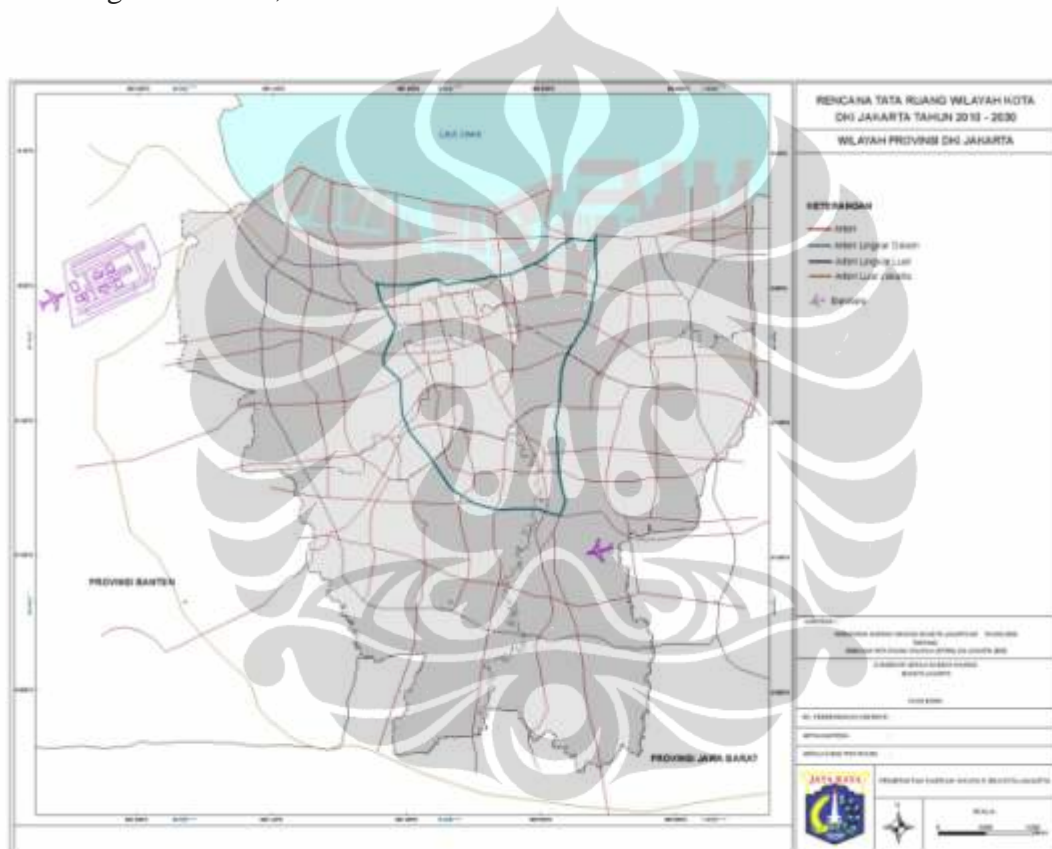
Di sisi lain, perkembangan kota Jakarta yang begitu pesat, tidak diimbangi dengan peningkatan peningkatan jaringan jalan. Sistem jaringan jalan di Jakarta sendiri meski sudah cukup lengkap, dari kategori arteri, kolektor dan lokal, namun hirarkinya tidak tersusun dengan baik. Menyebabkan, ada jalan lokal yang bisa terhubung dengan jalan arteri langsung, sehingga tidak sedikit jalan-jalan lokal itu terimbas oleh kemacetan yang terjadi di jalan arteri.

Selain itu, luas permukaan jalan di Jakarta yang hanya 6,3% dari luas wilayahnya, terhitung sangat rendah bila dibandingkan dengan kondisi di kota-kota besar di dunia. Sebagai gambaran, Tokyo sekitar 14,5%, London sekitar 18%, Paris dan Melbourne sekitar 20%, sementara New York dan Washington sebesar 23%, bahkan Los Angeles hingga sebesar 49%.

Untuk itu, dalam Rancangan RTRW 2010-2030 DKI Jakarta, hirarki jalan itu akan ditata ulang sebagaimana tercantum pada Pasal 21:

1. Sistem prasarana jalan terdiri dari jaringan jalan arteri dan jaringan jalan kolektor;
2. Jaringan jalan arteri dikembangkan secara menerus berdasarkan kesatuan sistem orientasi untuk menghubungkan:
 - a. antar-Pusat Kegiatan Primer;
 - b. antara Pusat Kegiatan Primer dan Sekunder;

- c. antar Pusat Kegiatan Sekunder;
 - d. antara pusat kegiatan primer dan sekunder dengan kota-kota di wilayah sekitar;
 - e. antara pusat kegiatan primer dan sekunder dengan bandar udara skala pelayanan sekunder dan pelabuhan internasional/nasional.
3. Jaringan jalan kolektor dikembangkan untuk menghubungkan pusat kegiatan sekunder dengan pusat kegiatan tersier dan atau antar pusat kegiatan tersier;



Sumber: Rancangan RTRW 2010-2030 DKI Jakarta, edisi Revisi 12 Januari 2010

Gambar 4.6 Peta Rencana Prasarana Jaringan Jalan Arteri

Tak beda dengan sistem jaringan jalannya, sistem angkutan umum Jakarta pun masuk kategori bermasalah. Menurut studi SITRAM, bis berperan penting dalam sistem angkutan umum di Jabodetabek. Namun tingkat layanannya sangat

rendah; tidak tepat waktu, operasional bis yang tidak sesuai rute, waktu menunggu yang lama, rasa kurang aman di dalam bis, dan kondisi bis yang tidak bersih.

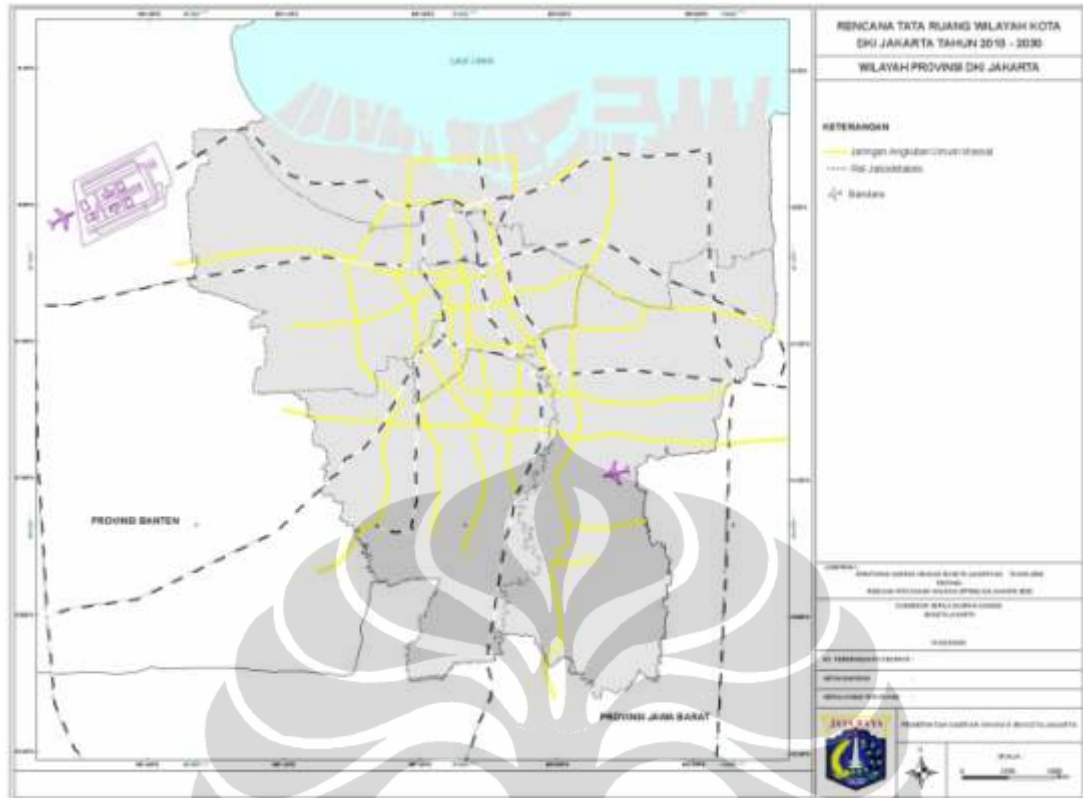
Pemerintah kota Jakarta sebenarnya sudah mengembangkan jalur *busway* yang direncanakan akan ada 15 koridor. Tapi saat ini, belum semua koridor itu terlayani dengan baik, baru 7 koridor yang sudah beroperasi. Empat koridor yang sudah dibangun prasarananya, belum berfungsi.

Pengembangan jalur bis yang dilayani Trans Jakarta ini dimaksudkan untuk mengalihkan pengguna mobil pribadi ke angkutan umum. Untuk itu, bis ini didesain khusus, baik jalur, halte dan bisnya yang lebih nyaman dan lebih terjadwal. Akan tetapi, karena tidak terintegrasi dengan sistem transportasi lain, yang bisa menjadi *feeder*-nya, selain juga tidak ada areal *parkir pooling*, membuat tujuan itu menjadi tidak terlaksana. Menurut studi, pengguna *busway* ini adalah juga pengguna bis dari jalur yang bertampalan.

Dengan demikian, sistem angkutan umum di Jakarta kurang efektif dalam keterkaitan antarmoda dan tidak mendukung pola *park and ride*, yang sebenarnya bisa mengalihkan pengguna mobil pribadi ke angkutan umum.

Naskah akademis RTRW 2010-2030 Jakarta menyebutkan transportasi massal akan menjadi *back bone* tata ruang Jakarta. Untuk itu, transportasi kota harus ditata sehingga lebih terintegrasi, baik antar moda juga dengan sistem pusat kegiatan. Seperti tertuang pada Pasal 17 RTRW 2010-2030 Jakarta tentang Sistem dan Jaringan Transportasi, bahwa sistem dan jaringan transportasi darat meliputi:

- a. Sistem prasarana angkutan umum massal;
- b. Sistem *Transit Oriented Development*;
- c. Sistem prasarana jalan;
- d. Sistem prasarana *park and ride*;
- e. Sistem prasarana angkutan barang;
- f. Sistem prasarana pedestrian dan sepeda;



Sumber: Rancangan RTRW 2010-2030 DKI Jakarta, edisi Revisi 12 Januari 2010

Gambar 4.7 Peta Rencana Prasarana Angkutan Massal

Dijabarkan pada Pasal 18, bahwa:

1. Sistem prasarana angkutan umum massal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 terdiri atas jaringan angkutan umum massal berbasis jalan raya dan angkutan umum massal berbasis rel;
2. Jaringan angkutan umum massal dikembangkan secara berhirarki untuk menghubungkan antar pusat-pusat kegiatan dan atau antar pusat kegiatan dengan kota-kota di wilayah sekitar;
3. Jaringan angkutan umum massal berbasis jalan raya dan rel membentuk struktur jaringan utama dan jaringan pengumpan pada permukaan, layang, dan bawah tanah;

4. Jaringan angkutan umum massal berbasis jalan terdiri dari jaringan utama (*trunk line*) bus *priority*, bus besar, dan jaringan pengumpan (*feeder line*) disesuaikan dengan hirarki jalan;
5. Jaringan angkutan umum massal didukung oleh terminal/stasiun angkutan antar kota dan terminal/stasiun terpadu antara moda dalam kota; dan
6. Rencana jaringan angkutan umum massal berbasis jalan raya dan jalan rel, yang membentuk struktur jaringan utama dan jaringan pengumpan pada permukaan, layang, dan bawah tanah,

Berdasarkan Pasal 29, penerapan teknologi moda sistem angkutan umum dan koridor/rute pelayanan pada sistem jaringan angkutan umum massal dimungkinkan untuk diubah untuk beralih kepada teknologi moda dengan kapasitas pelayanan yang lebih besar.

Sistem prasarana *Transit Oriented Development* (TOD) akan dikembangkan pada terminal/stasiun antar moda di pusat-pusat kegiatan, stasiun angkutan jalan rel, *shelter* angkutan massal jalan raya dan terminal angkutan umum jalan raya yang terintegrasi dengan pengembangan lahan di sekitarnya. Intinya, di kawasan yang atau diprediksi memiliki nilai ekonomi tinggi (Pasal 30).

Adapun sistem parkir perpindahan moda (*park and ride*), seperti yang ditetapkan pada Pasal 20, akan dikembangkan pada pusat-pusat kegiatan, stasiun angkutan jalan rel, *shelter* angkutan massal jalan raya dan terminal angkutan umum jalan raya terutama yang berlokasi di pinggir kota dengan menyediakan fasilitas taman dan atau gedung parkir yang diintegrasikan dengan pengelolaan angkutan umum.

Meski RTRW ini telah menerapkan konsep TOD dan mengatur sistem parkir perpindahan moda, serta dimungkinkan untuk diubah untuk beralih kepada teknologi moda dengan kapasitas pelayanan yang lebih besar, namun belum terlihat pengaturan berdasarkan tingkatan jenjang pusat-pusat kegiatan. Padahal kebutuhan dan permintaan dari setiap jenjang pusat kegiatan akan berbeda dan mempengaruhi kebutuhan jumlah dan jenis angkutan massal tersebut. Selain itu

belum terlihat adanya rencana prioritas, baik penambahan maupun pembangunan, prasarana angkutan massal ini.

4.2 Hasil Penelitian dan Analisa

Penelitian ini memberi hasil tentang bagaimana tingkat ketergantungan mobil pribadi dari lokasi studi dan korelasi faktor-faktor yang berpengaruh pada tingkat ketergantungan tersebut.

4.2.1 Analisa Frekuensi

Pada bagian ini akan dijabarkan hasil penelitian berupa frekuensi penggunaan mobil pribadi dan faktor-faktor yang terkait.

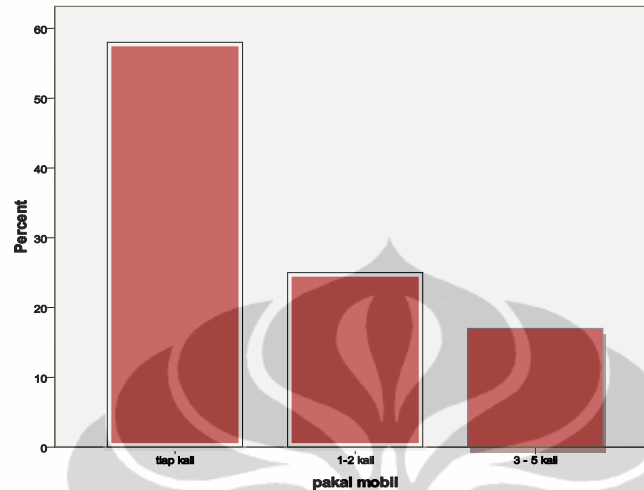
Untuk mengetahui tingkat ketergantungan pada mobil pribadi, ditanyakan kepada responden: “Berapa banyak perjalanan yang dilakukan menggunakan mobil pribadi setiap minggunya, termasuk untuk perjalanan di luar bekerja? Dengan pilihan jawaban, (a) Setiap perjalanan bermobil pribadi, (b) 1-2 kali dan (c) 3-5 kali.

Dari penyebaran kuesioner didapat bahwa jumlah responden yang menggunakan mobil pribadi untuk setiap perjalanannya menempati jumlah terbanyak yaitu 58%. Berikutnya 1-2 kali perjalanan (25%) dan yang terakhir 3-5 kali per minggu (17%). Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada grafik berikut.

Meski dari hasil tersebut menunjukkan penggunaan mobil pribadi oleh responden jauh melebihi jawaban yang lain, namun jika mengacu pada indikator di atas, jumlah ini masih termasuk dalam kategori sedang (indikator porsi perjalanan kendaraan pribadi dari perjalanan ulang alik: 50-75%).

Adapun dari tingkat kepemilikan mobil, memberi hasil cukup tinggi. Dengan jumlah yang hampir seimbang antara jumlah 1 unit (37%) dan 3 unit (35%) mobil pribadi per keluarga, dapat dinyatakan seluruh responden memiliki mobil, minimal 1 unit. Atau, berarti seluruh 1.802 keluarga memiliki mobil pribadi. Mengacu pada indikator di atas, maka jika ada lebih dari 450 unit

kendaraan per 1000 jiwa, berarti tingkat ketergantungan pada mobil pribadi responden terkategori tinggi.



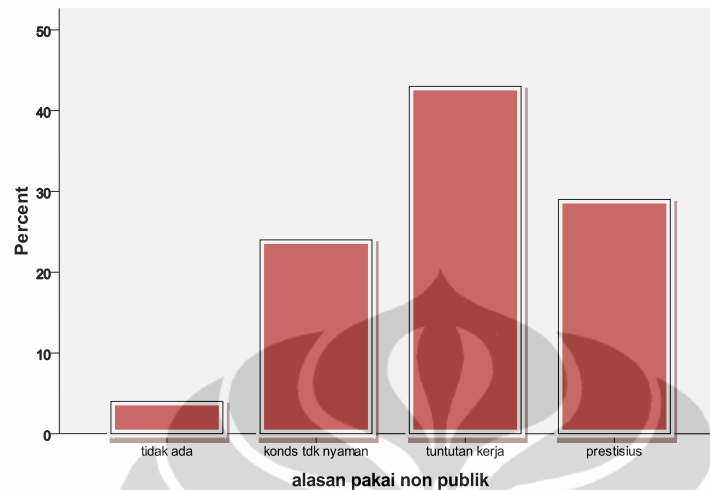
Gambar 4.8 Frekuensi Penggunaan Mobil Pribadi



Gambar 4.9 Jumlah Pemilikan Mobil Pribadi

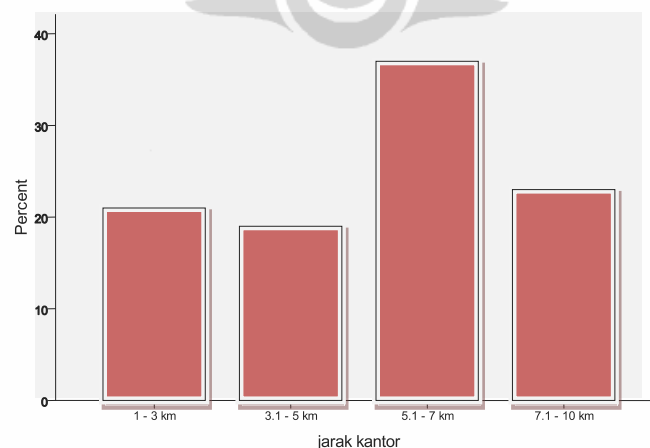
Tentang alasan menggunakan mobil pribadi untuk setiap perjalanannya, sebanyak 49% menyatakan karena tuntutan pekerjaan. Perlu diperhatikan pula bahwa komposisi pemilihan jawaban alasan prestisius dan kondisi angkutan publik yang tidak nyaman hampir seimbang, yang masing-masing sebesar 29%

dan 24%. Yang menarik bahwa hanya 4% yang beralasan karena tidak ada kendaraan umum yang melewati tempat bekerjanya.



Gambar 4.10 Alasan Memilih Menggunakan Mobil Pribadi

Dengan tuntutan pekerjaan yang membutuhkan mobilitas tinggi, meski 37% responden (terbanyak) bekerja sejauh 5,1–7 km dari tempat tinggal dan 60% responden menilai dekat, penggunaan mobil pribadi dinilai sebagai sebuah keharusan. Perlu diperhatikan pula bahwa sebanyak 21% responden bekerja pada jarak 1-3 km, di mana mereka pun tetap melakukan perjalanan dengan bermobil pribadi.



Gambar 4.11 Jarak Tempat Kerja

Dilihat dari jarak antara tempat tinggal dan tempat bekerja itu, dapat dikatakan lokasi tempat bekerja itu hingga berada di daerah Slipi (sebelah Barat), Kebayoran Baru (sebelah selatan), Pancoran (sebelah timur) dan Harmoni (sebelah Barat). Dapat diperhatikan pula frekuensi jarak bekerja di mana sebanyak 21% berada pada radius 1-3 km, atau berada kawasan Kuningan.



Gambar 4.12 Radius Lokasi Tempat Kerja Terbanyak

Adapun karakteristik dari penghuni kawasan multifungsi Rasuna Epicentrum ini didapat bahwa mayoritas (80%) adalah mereka yang sebelumnya sudah tinggal di dalam kota Jakarta. Dilihat dari sebarannya lokasi tempat tinggal sebelumnya, para penghuni ini tinggal pada jarak lebih dari 10 km dari Rasuna Epicentrum, meski ada juga yang hanya berjarak sekitar 5 km saja, seperti daerah Tebet. Atau, berada di luar radius (batas maya) seperti pada gambar di atas.

Dengan demikian, ada perubahan perilaku pergerakan, yang sebelumnya dari arah luar ke dalam CBD (hingga tepi CBD), kini sebaliknya dari dalam ke luar hingga radius 7 km (berdasarkan frekuensi terbanyak). Pendeknya, perjalanan yang terjadi kini lebih terkonsentrasi atau ada pengurangan lalu lintas di luar radius tersebut. Ruas-ruas jalan utama pada radius ini adalah:

- ♦ Arteri: HR Rasuna Said, Gatot Subroto, Sudirman, MH Thamrin, Mampang Prapatan dan Merdeka Barat
- ♦ Kolektor: Imam Bonjol, Casablanca, Satrio, Karet Pasar Baru, KH Mas Mansyur dan Pejompongan



**Gambar 4.13 Perubahan Arah Pergerakan Tempat Tinggal – Tempat Kerja
Sesudah Pindah ke Rasuna Epicentrum**



Gambar 4.14 Arah Pergerakan Tempat Tinggal – Tempat Kerja Sebelum Pindah ke Rasuna Epicentrum

Penelitian ini tidak mendapat informasi tentang jarak dari tempat tinggal sebelumnya ke tempat kerja maka tidak bisa dilihat berapa besar pengurangan jarak yang terjadi. Informasi yang bisa didapat adalah perkiraan ruas-ruas jalan yang dilalui menuju lokasi tempat kerja yang berada di dalam CBD, mengacu pada kelurahan tempat tinggal sebelumnya. Untuk responden yang sebelumnya tinggal di kelurahan-kelurahan yang berada di sebelah Utara Rasuna Epicentrum, menggunakan antara lain jalur jalan Laksamana Yos Sudarso dan Perintis Kemerdekaan (penghuni Kelapa Gading dan Pulomas) dan Letjen Suprpto (Cempaka Putih), Dari sebelah timur, akan menggunakan ruas Jend Ahmad Yani dan Pemuda (Rawamangun), Pramuka (Rawasari, Kayumanis), Basuki Rahmat (Duren Sawit), M. Syafie (Tebet). Adapun yang berada di selatan, antara lain

Universitas Indonesia

menggunakan jalur jalan Fatmawati, Metro Pondok Indah, Sultan Iskandar Muda, Mampang Prapatan dan Raya Pasar Minggu. Sedangkan dari bagian Barat, antara lain ruas Kelapa Dua Raya, Panjang, Kebayoran Lama, jalan tol Jakarta-Cikampek dan Tomang Raya.

Dengan demikian perpindahan ke apartemen Rasuna Epicentrum membuat ada ruas-ruas jalan yang tidak digunakan lagi dalam perjalanan untuk tujuan bekerja. Jika pun masih ada yang digunakan, arahnya menjadi terbalik.

Karena bukan pemukim dari wilayah di sekitar Jakarta yang biasa melakukan perjalanan ulak alik (*commuting*), keberadaan kawasan multifungsi ini belum mengurangi jumlah pengalju dari daerah permukiman di pinggir Jakarta, sehingga jalan-jalan yang mengarah ke daerah pinggiran itu belum berkurang tingkat kepadatannya dengan adanya pembangunan kawasan multifungsi di tengah kota.

4.2.2 Korelasi Antar Faktor

Analisa ini untuk melihat hubungan antar faktor-faktor, dengan memerlukan beberapa teknik uji, yaitu *Chi Square*, *Correlations* dan *Contingency coefficient*. Adapun untuk melihat seberapa kuat hubungan tersebut, dilakukan uji korelasi *bivariate*, yaitu untuk mengukur keeratan hubungan di antara hasil-hasil pengamatan dari populasi yang mempunyai dua varian (*bivariate*) (Santoso, 2005). Perhitungan ini mensyaratkan populasi asal sampel mempunyai dua varian dan berdistribusi normal. Sebagai penghitung adalah nilai korelasi Pearson.

Dari hasil *crosstab* dan uji *Chi-Square* serta korelasi, didapat bahwa:

- a. Hipotesa tidak ada hubungan antara frekuensi penggunaan mobil pribadi dengan jarak tempat kerja, jumlah mobil yang dimiliki dan alasan memakai mobil pribadi, diterima.

- Hasil uji *Chi-Square* untuk frekuensi penggunaan mobil pribadi dengan jarak tempat kerja, didapat nilai *Asymp Sig (2 Sided)* yang

Universitas Indonesia

diartikan sebagai nilai probabilitas sebesar 0,401 atau $> 0,05$, berarti H_0 diterima, dengan nilai *contingency coefficient* sebesar 0,242 yang berarti hubungan sangat lemah.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.203 ^a	6	.401
Likelihood Ratio	6.190	6	.402
Linear-by-Linear Association	.840	1	.360
N of Valid Cases	100		

a. 4 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3.23.

Korelasi antar kedua faktor yang sangat lemah, juga bisa dilihat dari nilai *Pearson Correlation* yang sebesar 0,092 atau berada pada rentang $> 0 - 0,25$ (korelasi sangat lemah).

Correlations

		pakai mobil	jarak kantor
pakai mobil	Pearson Correlation	1	.092
	Sig. (2-tailed)		.362
	N	100	100
jarak kantor	Pearson Correlation	.092	1
	Sig. (2-tailed)	.362	
	N	100	100

Dengan demikian, meski ada hubungan antara frekuensi penggunaan mobil pribadi dengan jarak tempat kerja, namun hubungan tersebut sangat lemah. Di mana, tidak bisa dijelaskan bahwa jika jarak yang semakin jauh akan semakin tinggi frekuensi penggunaan mobil pribadi.

- Hasil uji *Chi-Square* untuk frekuensi penggunaan mobil pribadi dengan jumlah mobil yang dimiliki, nilai probabilitasnya 0,112 atau $>$

0,05, berarti H_0 diterima, dengan nilai *contingency coefficient* sebesar 0,264 yang berarti hubungan lemah.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.484 ^a	4	.112
Likelihood Ratio	7.698	4	.103
Linear-by-Linear Association	.413	1	.520
N of Valid Cases	100		

a. 1 cells (11.1%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4.76.

Dilihat dari nilai *Pearson Correlation* yang sebesar 0,065 atau berada pada rentang $> 0 - 0,25$, korelasi kedua faktor ini bahkan sangat lemah.

Correlations

		pakai mobil	jumlah mobil
pakai mobil	Pearson Correlation	1	.065
	Sig. (2-tailed)		.523
	N	100	100
jumlah mobil	Pearson Correlation	.065	1
	Sig. (2-tailed)	.523	
	N	100	100

Berarti, walau ada hubungan antara kedua faktor, tetapi jumlah mobil yang dimiliki tidak mempertinggi atau mengurangi frekuensi penggunaan mobil pribadi. Bisa saja meski jumlah mobil yang dimiliki hanya satu unit, misalnya, tetapi frekuensi penggunaan sangat tinggi. Begitu pun sebaliknya.

- Hasil uji *Chi-Square* untuk frekuensi penggunaan mobil pribadi dengan alasan memakai mobil pribadi, nilai probabilitasnya 0,384 atau $> 0,05$, berarti H_0 diterima, dengan nilai *contingency coefficient* sebesar 0,244 yang berarti hubungan sangat lemah.

Universitas Indonesia

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.356 ^a	6	.384
Likelihood Ratio	6.565	6	.363
Linear-by-Linear Association	1.672	1	.196
N of Valid Cases	100		

a. 5 cells (41.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .68.

Sangat lemahnya korelasi antar kedua faktor ini pun bisa dilihat dari nilai *Pearson Correlation* yang sebesar -0,130 atau berada pada rentang $> 0 - 0,25$ (korelasi sangat lemah). Adapun tanda minus (-) menunjukkan hubungan tidak searah.

Correlations

		pakai mobil	alasan pakai non publik
pakai mobil	Pearson Correlation	1	-.130
	Sig. (2-tailed)		.197
	N	100	100
alasan pakai non publik	Pearson Correlation	-.130	1
	Sig. (2-tailed)	.197	
	N	100	100

Ini menjelaskan bahwa ada hubungan antara frekuensi penggunaan mobil pribadi dengan alasan memakai mobil pribadi. Dengan alasan-alasan bahwa mobilitas yang tinggi, kondisi transportasi umum saat ini yang tidak nyaman dan aman, tidak ada moda transportasi yang melalui lokasi tempat bekerja serta alasan prestisius, memberi alasan frekuensi penggunaan mobil pribadi cukup tinggi. Namun karena hubungannya sangat lemah, bahwa karena alasan mobilitas, misalnya, semakin tinggi mobilitas, makin rendah frekuensi penggunaan mobil pribadi.

- b. Hipotesa tidak ada hubungan antara frekuensi penggunaan mobil pribadi dengan jumlah anggota keluarga yang tinggal bersama dan pengeluaran bulanan, ditolak.
- Hasil uji *Chi-Square* untuk frekuensi penggunaan mobil pribadi dengan jumlah anggota keluarga yang tinggal bersama, didapat nilai probabilitas sebesar 0,002 atau $< 0,05$, berarti H_0 ditolak, dengan nilai *contingency coefficient* sebesar 0,415 berarti hubungan cukup kuat.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.828 ^a	6	.002
Likelihood Ratio	19.547	6	.003
Linear-by-Linear Association	3.145	1	.076
N of Valid Cases	100		

a. 4 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3.06.

Namun pengecekan nilai *Pearson Correlation* memberikan hasil, korelasi antar kedua faktor itu tidak cukup kuat, yaitu 0,178 yang berada pada rentang $> 0 - 0,25$ (korelasi sangat lemah).

Correlations

		pakai mobil	Anggota Keluarga
pakai mobil	Pearson Correlation	1	.178
	Sig. (2-tailed)		.076
	N	100	100
Anggota Keluarga	Pearson Correlation	.178	1
	Sig. (2-tailed)	.076	
	N	100	100

Dengan demikian, tidak ada hubungan antara frekuensi penggunaan mobil pribadi dengan jumlah anggota keluarga yang tinggal bersama. Tidak dapat dapat dijelaskan bahwa semakin banyak anggota keluarga

yang tinggal bersama dalam satu unit, semakin tinggi pula frekuensi penggunaan mobil pribadi. Atau sebaliknya.

- Hasil uji *Chi-Square* untuk frekuensi penggunaan mobil pribadi dengan pengeluaran bulanan, didapat nilai probabilitas sebesar 0,001 atau $< 0,05$, berarti H_0 ditolak, dengan nilai *contingency coefficient* sebesar 0,429 yang berarti hubungan cukup kuat.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	22.544 ^a	6	.001
Likelihood Ratio	26.584	6	.000
Linear-by-Linear Association	8.246	1	.004
N of Valid Cases	100		

a. 4 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3.06.

Pengecekan dari nilai *Pearson Correlation* korelasi antar kedua faktor itu masuk kategori juga cukup kuat, yaitu sebesar 0,289 yang berada pada rentang $> 0,25 - 0,5$ (korelasi cukup kuat).

Correlations

		pakai mobil	pengeluaran bulanan
pakai mobil	Pearson Correlation	1	.289**
	Sig. (2-tailed)		.004
	N	100	100
pengeluaran bulanan	Pearson Correlation	.289**	1
	Sig. (2-tailed)	.004	
	N	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Dengan demikian berarti tidak ada hubungan antara frekuensi penggunaan mobil pribadi dengan pengeluaran bulanan, namun mempunyai korelasi cukup kuat. Karena itu belum cukup bukti bahwa

semakin tinggi frekuensi penggunaan mobil pribadi semakin besar pula pengeluaran bulanan. Dengan korelasinya yang hanya pada kategori cukup, faktor frekuensi itu belum cukup mempengaruhi besaran pengeluaran bulanan per keluarga atau sebaliknya, faktor pengeluaran bulanan per keluarga tidak cukup berpengaruh pada frekuensi penggunaan mobil pribadi. Berarti masih ada faktor lain yang juga mempengaruhinya.

Hal ini bisa dicek pada uji regresi, di mana hasilnya didapat sebagai berikut:

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.289 ^a	.083	.074	.738	.083	8.904	1	98	.004	1.545

Dapat dilihat, bahwa nilai R^2 sebesar 0,083 adalah sangat kecil, atau faktor pengeluaran bulanan tidak cukup menjelaskan frekuensi penggunaan mobil pribadi. Tidak bisa dikatakan bahwa semakin tinggi tingkat pengeluaran, semakin tinggi frekuensi tersebut atau sebaliknya.

Seperti telah diuraikan pada Bab 3, mengacu pada kajian Newman (Newman & Kenworthy, 2006), bahwa tingkat pendapatan bukanlah faktor yang konsisten mempengaruhi ketergantungan terhadap mobil pribadi. Tingkat pendapatan pada penelitian ini didekati dengan jumlah pengeluaran per keluarga. Karenanya dapat dikatakan bahwa faktor-faktor dari penelitian ini tidak cukup menjelaskan pengaruhnya terhadap frekuensi penggunaan mobil pribadi atau tingkat ketergantungan pada mobil pribadi.

Sesuai penelitian Scheiner (Scheiner & Holtz-Rau, 2007), faktor lain yang bisa mempengaruhi perilaku perjalanan (*travel behaviour*) dan pemilihan moda adalah gaya hidup dan *life situation*. Dari kedua faktor tersebut, *life situation* yang dijelaskan dengan beberapa variabel antara lain jumlah anak dalam rumah tangga.

Correlations

		pakai mobil	Usia Sekolah
pakai mobil	Pearson Correlation	1	.339**
	Sig. (2-tailed)		.001
	N	100	100
Usia Sekolah	Pearson Correlation	.339**	1
	Sig. (2-tailed)	.001	
	N	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Hal ini bisa dilihat dari hasil korelasi antara frekuensi penggunaan mobil pribadi dengan jumlah anggota keluarga berusia sekolah (sebagai pendekatan atas jumlah anak per rumah tangga), yaitu 0,339 yang berada pada rentang $> 0,25 - 0,5$ (Korelasi cukup).

Korelasi yang cukup kuat itu dapat dijelaskan bahwa keterbatasan rute dan ketidaknyamanan kondisi angkutan umum—di mana 24% responden menyebutkan alasan ini untuk dasar pemilihan moda—adalah penyebabnya. Dengan begitu, akan menjadi lebih efisien jika bepergian satu keluarga yang beranggotakan empat orang (sebagai jumlah tertinggi, 39%) menggunakan mobil pribadi dibandingkan angkutan publik. Ditambah dengan tuntutan pekerjaan yang membutuhkan mobilitas tinggi (43%), mendorong pemilikan mobil lebih dari satu unit per keluarga.

Ketidaknyamanan angkutan publik juga membuat penggunaan mobil pribadi menjadi pilihan yang dipersepsikan lebih nyaman dan aman untuk membawa anggota keluarga yang masih berusia sekolah. Persepsi bahwa mobil pribadi lebih nyaman ini juga didukung oleh jumlah terbanyak yang menjawab pertanyaan, “Jika tersedia sarana angkutan massal publik yang lebih baik dan melintasi lokasi tempat Anda bekerja, apakah Anda bersedia menggunakan angkutan massal tersebut?”, didapat hasil terbanyak (61%) menjawab “tidak”.

