

BAB 1 PENDAHULUAN

Salah satu permasalahan kota Jakarta yang hingga kini masih belum terpecahkan adalah kemacetan lalu lintas yang belakangan makin parah kondisinya. Ini terlihat dari “sebaran” lokasi kemacetan yang jika sebelumnya terutama di ruas-ruas jalan utama yang mengarah ke pusat kota yang berfungsi sebagai sentra bisnis dan komersial, kini semakin menyebar ke hampir seluruh jalan yang mengarah ke kawasan permukiman yang berada di daerah pinggir Jakarta.

Penyebaran kemacetan itu karena semakin besarnya metropolitan ini, meski secara administrasi wilayah Jakarta tidak bertambah, tetap seluas 660 juta m². Pembesaran itu disebabkan, dijadikannya wilayah di sekitar Jakarta (Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi) sebagai kawasan permukiman. Di mana sebagian besar penduduk kawasan bekerja di Jakarta dan mereka melakukan perjalanan ulang-alik (*commuting*). Menurut *Study of Integrated Transportation Master Plan (SITRAM) for JABODETABEK (Phase II)*, 2004, pada tahun 2002 ada 740 ribu penglaju setiap harinya. Di mana dalam periode 1985 – 2002 terjadi perlipatan jumlah hingga 10 kali. (JICA, *The Study of Integrated Transportation Master Plan (SITRAM) for JABODETABEK (Phase II)*, 2004)

Tingginya jumlah penglaju itu sayangnya tidak diimbangi dengan penyediaan sistem transportasi (massal) yang baik. Akibatnya para penglaju itu menjadi tergantung pada mobil pribadi. Meski setengah dari jumlah penglaju itu menggunakan moda bis, namun terlihat bahwa penggunaan mobil pribadi (termasuk sepeda motor). Menurut SITRAM, dalam periode 1985–2002 terjadi peningkatan perjalanan menggunakan mobil pribadi 1,32%, seiring dengan peningkatan jumlah keluarga yang memiliki kendaraan yang sebesar 2,45%. Jika pada tahun 2002 penggunaan mobil pribadi itu masih 17% dari seluruh jenis moda yang digunakan (*modal share*), diproyeksikan (sebab studi itu dilakukan pada tahun 2002), pada tahun 2010 akan menjadi 23%. Sebaliknya penggunaan moda bis, turun dari 58% (2002) menjadi 52% (2010). Lalu, volume lalu lintas mobil

pribadi yang melintasi batas wilayah dan masuk ke Jakarta terjadi penambahan 4-10 kali lipat. (JICA, 2004). Dengan terjadinya peningkatan tersebut, dapat dilihat bahwa semakin besar kepemilikan mobil pribadi sebagai tuntutan penggunaan untuk melakukan perjalanan. Mobil pribadi lebih dipilih karena dilihat dari faktor-faktor kenyamanan, keleluasaan, kecepatan dan keamanan, nilainya melebihi dibandingkan jenis moda lain, terutama dari jenis moda transportasi publik seperti bis dan kereta.

Kebijakan yang diambil Pemerintah Propinsi Jakarta untuk memecahkan masalah kemacetan ini, selain tidak kunjung usai, dengan segala kendalanya, juga karena terlihat masih “terlepas” dari kebijakan tata ruangnya. Hal yang terakhir ini tidak terlihat dilakukan penataan ulang.

Padahal secara teori, keduanya mempunyai hubungan yang erat dan saling mempengaruhi. (Vance, 2007) Untuk itu seperti yang sudah diterapkan di sejumlah kota di Amerika Serikat dan sebagian Eropa adalah menata kotanya menjadi lebih kompak, dengan konsep multifungsi (*mixed use*). Dengan penataan demikian, terjadi integrasi antara beragam fungsi; residensial, komersial dan rekreasi, dalam jarak yang saling berdekatan (karena dalam sebuah kawasan), sehingga jumlah perjalanan ulang alik akan berkurang. Di mana berikutnya ketergantungan akan kendaraan pribadi pun menjadi berkurang, berganti dengan pemilihan moda sepeda atau jalan kaki. Ditambah dengan sistem transportasi yang baik, penghuni kawasan itu pun akan lebih terdorong untuk menggunakan angkutan umum.

Pembangunan kawasan multifungsi itu sudah mulai dikembangkan oleh sejumlah pengembang swasta. Masing-masing kawasan multifungsi itu direncanakan cukup baik, merangkum hunian, komersial dan rekreasi. Ditambah lokasinya yang berada di dalam atau dekat dengan pusat kota, mestinya kawasan ini menjadi pilihan lokasi tempat tinggal mereka yang dulunya tinggal di pinggir kota. Dengan demikian akan terjadi pengurangan volume perjalanan, baik di jalan-jalan dalam kota yang mengarah ke Kawasan Segitiga Emas, seperti jalan Mampang Prapatan, Supomo, Fatmawati, Arteri Pondok Indah, Tomang, Cideng dan Casablanca. Juga jalur ulang alik, seperti jalan MT Haryono-Cawang yang

mengarah ke jalan tol Jakarta-Cikampek dan jalan tol Jagorawi, serta jalan S. Parman yang mengarah ke jalan tol Jakarta-Tangerang.

Namun tujuan itu tidak akan terjadi kalau penghuni kawasan multifungsi itu adalah bukan para penglaju. Tetapi kalau pun adalah para penglaju, jika tingkat ketergantungan pada kendaraan pribadi tetap tinggi (mengacu pada kondisi angkutan publik yang ada) untuk melakukan perjalanan harian, tujuan pengurangan volume lalu lintas di jalan dalam kota pun tidak akan terjadi. Jarak perjalanan secara rata-rata memang menurun, tetapi tidak demikian dengan volume mobil di jalan dalam kota tadi. Untuk itu perlu diteliti karakteristik penghuni kawasan multifungsi tersebut dan tingkat ketergantungannya pada kendaraan pribadi.

1.1 Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

- Mengetahui apakah konsep pembangunan kawasan multifungsi yang marak saat ini sudah menurunkan tingkat ketergantungan pada mobil pribadi
- Mengetahui apakah konsep pembangunan kawasan multifungsi itu dapat menjadi solusi dalam mengurangi volume lalu lintas

Penelitian ini akan dapat memberi manfaat bagi penyusunan kebijakan pengembangan dan penataan ruang kota besar pada umumnya, kota Jakarta pada khususnya. Di mana dilihat secara ekonomi, pembangunan kota yang demikian dapat memberi manfaat, dalam hal:

- Efisiensi penggunaan lahan di tengah kota
- Efisiensi penggunaan prasarana infrastruktur, seperti jaringan air bersih, air kotor, listrik, telepon dan jalan, karena terjadinya agregasi ekonomi secara lokasi
- Peningkatan nilai lahan di dalam kota, sehingga menaikkan pajak properti

Pembangunan berkonsep multifungsi dalam kawasan-kawasan yang terintegrasi dengan sistem angkutan umum massal, dan terhirarki itu sendiri akan

Universitas Indonesia

diterapkan sebagai salah satu strategi penataan ruang Kota Jakarta di masa depan. Hal ini dapat dilihat pada Rancangan Rencana Tata Ruang Wilayah Jakarta 2010-2030.

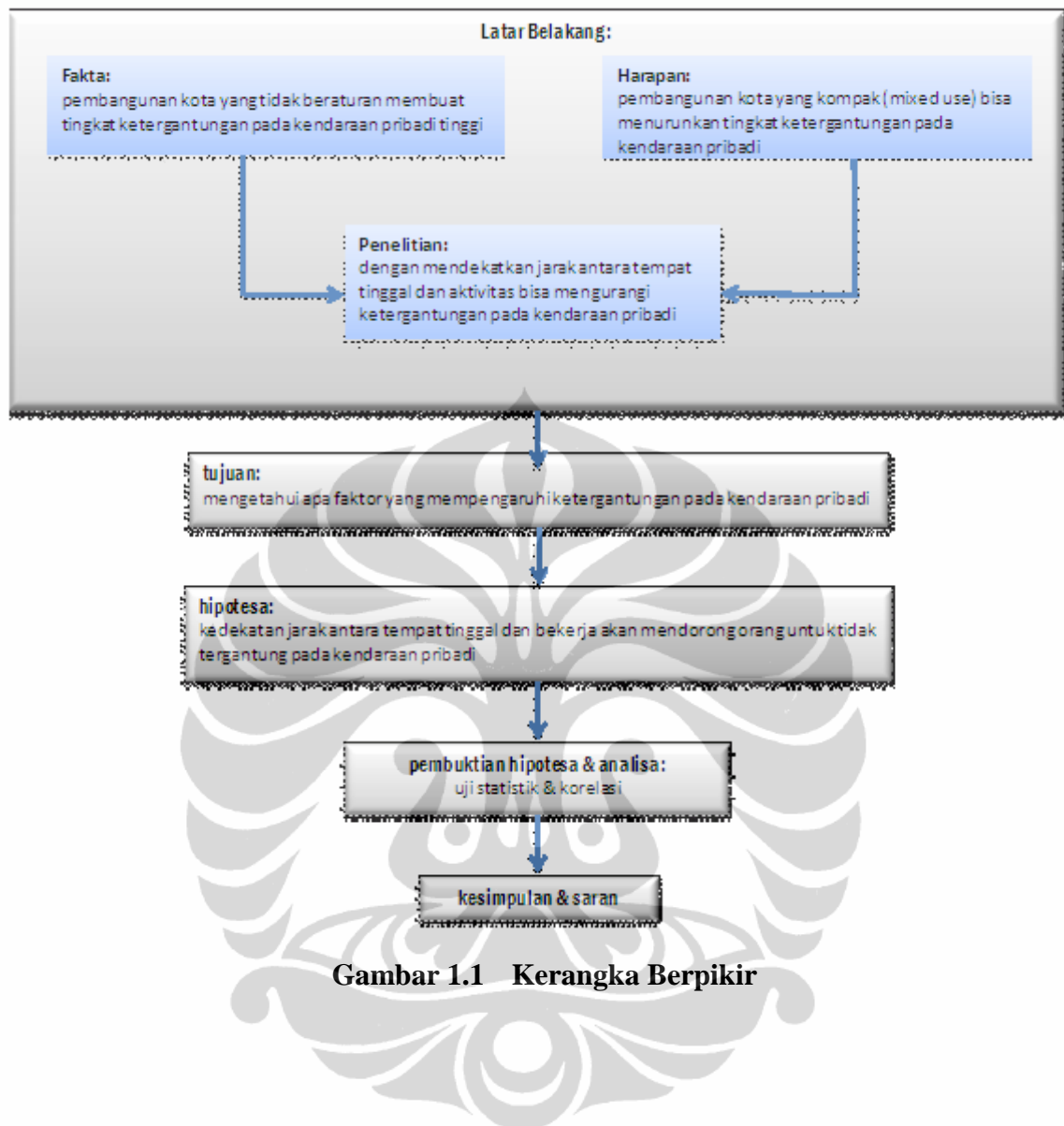
1.2 Kerangka Berpikir

Secara diagramatis, kerangka berpikir penelitian ini dapat dilihat pada bagan di halaman berikut.

1.3 Sistematika Penulisan

Penelitian ini menggunakan sistematika sebagai berikut:

- Bab 1: Pendahuluan, berisi latar belakang tujuan dan manfaat penelitian.
- Bab 2: Latar Belakang dan Perumusan Permasalahan, berisi latar belakang dan perumusan masalah
- Bab 3: Landasan Teori, berisi uraian studi yang pernah dilakukan dan landasan teori yang mendasari penelitian, serta metode penelitian yang menjelaskan model dan variabel penelitian untuk membuktikan penelitian.
- Bab 4: Data dan Analisa, menjabarkan semua data dan fakta dari kondisi pola guna lahan dan transportasi Kota Jakarta berdasarkan Rancangan RTRW Jakarta 2010-2030, serta rencana dan kondisi eksisting area penelitian. Juga analisa dari hasil penelitian.
- Bab 5: Kesimpulan dan Saran, kesimpulan dan saran berdasarkan hasil penelitian.



Gambar 1.1 Kerangka Berpikir