

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 UMUM

Penelitian ini dilaksanakan untuk melihat pola kependudukan dengan sistem transportasi di Jakarta. Studi kasus yang diambil adalah wilayah Jakarta.

Guna mendukung penelitian, digunakan beberapa literatur yang relevan dengan sistematika pembahasan yang terbagi dalam berbagai sub bab :

- 2.1 Umum
- 2.2 Pola pergerakan (*Displacement*)
- 2.3 Pola Kependudukan
- 2.4 Pola Transportasi di Jakarta
- 2.5 Kesimpulan

2.2 POLA PERGERAKAN

Kebijakan perkotaan, seperti perencanaan perkotaan atau lokalisasi fasilitas umum dan pusat aktivitas, perencanaan infrastruktur dan pelayanan transportasi diperlukan untuk mengarahkan arah tindakan publik yang diperlukan menyelesaikan masalah perkotaan. Dalam konsep ini digunakan untuk mengevaluasi suatu indikator untuk aksesibilitas perkotaan.

Diantara konsep aksesibilitas adalah konsep aksesibilitas dapat tersermin dari representasi gravitasi interaksi spasial, (Hansen, 1959) dan lihat arbitrase antara manfaat dari kegiatan di tempat tujuan (upah yang diterima dengan bekerja, belanja, penunjukan atau gedung bioskop) dan *disutility* (cost) dari perjalanan.

Pendekatan *time geography* Hägerstrand (1970) , didasarkan pada kegiatan yang tidak berhenti pada pergerakan tertutup tetapi juga

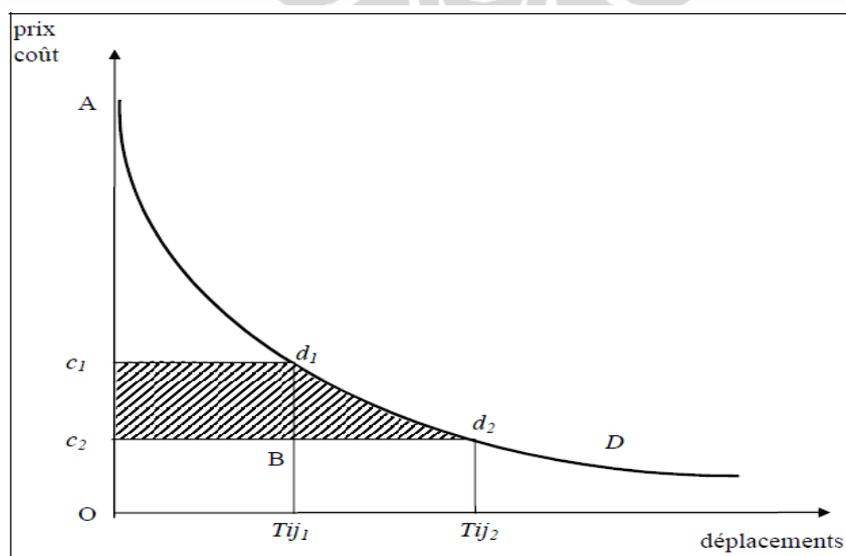
memperhitungkan hambatan *spatio-temporelles* pada kegiatan sehari-hari seseorang.

Pada dasarnya konsep perpindahan/depalcement didasari oleh konsep *origin/destination* (J.P.Orfeuille, 2000) hal tersebut tergambar pada sistem jaringan transportasi. Konsep perpindahan *origin/destination* ini dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain populasi, jenis aktivitas suatu daerah, tingkat motorisasi, tingkat kesejahteraan suatu daerah.

Model Gravitasi (Wilson,1970) dikembangkan untuk memodelisasi distribusi spasial perpindahan antara asal dan tujuan (*origin/destination*). Ini juga menganggap bahwa ruang pergerakan dipengaruhi oleh jaringan transportasi yang ada.

$$T_{ij} = \alpha O_i \frac{D_j f(c_{ij})}{\sum_k D_k f(c_{ik})}$$

- α adalah konstanta parameter
 T adalah tingkat pergerakan antara daerah asal dan tujuan
 O adalah Jumlah penduduk aktif pada zone asal (i)
 D adalah jumlah penduduk aktif pada zone tujuan (j)
 f adalah fungsi dari pergerakan, dengan generalisasi C (cout/harga) pergerakan dari zona asal ke zone tujuan



Gambar 2.1 Grafik hubungan pergerakan dan biaya

Pada grafik di atas dapat dipahami bahwa jarak pergerakan dapat mempengaruhi secara langsung pada biaya (tempat tinggal dan biaya transportasi) yang dikeluarkan oleh penduduk.

Hubungan tingkat perpindahan dengan mikroekonomi

- Ketika pendapatan meningkat permintaan juga meningkat

$$E_Y \cong \text{Elasticité-revenu} = \frac{\text{Variation en \% de la quantité demandée d'un bien}}{\text{Variation en \% du revenu}}$$

- Ketika harga menurun maka permintaan meningkat

$$\text{Elasticité - Prix de la demande} = \frac{\text{Variation en \% de la quantité demandée}}{\text{Variation en \% du prix}}$$

$$E_d = \frac{\left(\frac{\Delta Q}{Q}\right) * 100}{\left(\frac{\Delta P}{P}\right) * 100} = \frac{\left(\frac{Q_{t+1} - Q_t}{Q_t}\right)}{\left(\frac{P_{t+1} - P_t}{P_t}\right)}$$

Dimana :

Q adalah kuantitas

P adalah harga atau biaya (prix)

Ed adalah Elastisitas

- Permintaan tergantung pada barang tersebut juga dipengaruhi oleh budget dan pengganti barang tersebut.

Dan hal itu berdampak sebagai berikut (Marie-Hélène MASSOT, 2009)

:

- Pendapatan meningkatn maka tingkat motorisasi meningkat
- Biaya mobitas menurun maka tingkat tempat tinggal meningkat pada daerah yang lebih padat.
- Oleh karena itu, penduduk akan mencari tempat tinggal berdasarkan kebutuhan, mencari tempat tinggal dekat dengan pusat kota dengan

harga lebih mahal tetapi lebih cepat atau mencari tempat tinggal jauh dari pusat kota tetapi waktu tempuh yang lebih lama.

2.3 POLA KEPENDUDUKAN

Konsep dari tempat tinggal, kumpulan orang, aktivitas dan hubungan yang terkonsentrasi pada suatu daerah adalah merupakan karakteristik awal dari sebuah kota (J.P orfeuile, 2009). Ada beberapa alasan mengapa orang cenderung berkelompok, para ahli sejarah sosiologi dan ekonomi mengajukan beberapa alasan yaitu :

1. Kota dapat terbentuk dimana jika terdapat hasil agrikultur yang berlebih.
2. Kota dibentuk dengan alasan perlindungan terhadap warga terhadap ancaman dari luar.
3. Kota ada merupakan tempat dimana dapat terorganisasi kekuatan politik.
4. Kota adalah merupakan ditempat orang merasa bebas
5. Kota adalah merupakan *market* dimana orang dapat melakukan kegiatan perekonomian.

Kota merupakan tempat tujuan favorit bagi orang terutama orang yang tinggal di pedesaan karena kota menawarkan segala sesuatu yang tidak dapat ditemui di desa misalnya kota menawarkan fasilitas infrastruktur yang lebih lengkap, pekerjaan, fasilitas kesehatan yang lebih lengkap dan lain lain.

Jakarta adalah ibu kota Republik Indonesia dan merupakan kota terbesar di Asia Tenggara. Jakarta terdiri dari bermacam-macam suku etnik, budaya, bahasa dan agama. Mereka datang ke kota Jakarta untuk mencari pekerjaan di Jakarta. Luas Jakarta banyak berkembang dari sekitar 180 km² tahun 1960 dan 661,52 km² tahun 2000. Sekarang Jakarta dengan kota lain sekitar Jakarta –Tangerang, Bekasi, Depok dan Bogor- menjadi megapolitan yang dikenal Jabodetabek. Jabodetabek merupakan suatu region besar metropolitan yang mempunyai penduduk 21 juta orang¹

Fungsi pelayanan transportasi bagi masyarakat di Jakarta , telah menjadikan tanggung jawab serta perhatian Pemerintah Daerah (Pemda) meliputi beberapa faktor kebijakan, perencanaan, perundang-undangan seperti :

- Menyediakan transportasi umum untuk semua lapisan/golongan masyarakat.
- Merencanakan sistem infrastruktur transportasi di Jakarta
- Menetapkan formula tarif yang dikenakan kepada masyarakat.
- Menetapkan suatu badan/perusahaan yang bertanggung jawab terhadap operasional jasa transportasi umum, sesuai standard dan target pelayanan yang ditetapkan.
- Menyiapkan anggaran dana untuk investasi untuk pengembangan system transportasi, yang dapat di dukung melalui badan/sponsor dana pinjaman (*Funding Support*).

2.4 POLA TRANSPORTASI JAKARTA

Salah satu tujuan pemenuhan infrastuktur transportasi di Jakarta adalah untuk memberikan akses transportasi umum yang layak kepada masyarakat umum di Jakarta. Pada sektor transportasi di Jakarta memiliki permasalahan yang cukup besar. Pemerintah pusat, Pemerintah provinsi DKI Jakarta dan beberapa lembaga pemerintahan telah mengeluarkan beberapa peraturan dan studi mengenai penanggulangan masalah transportasi di Jakarta, antara lain

1. Peraturan Gubernur Propinsi Khusus DKI Jakarta Nomor 84 tahun 2004 mengenai antara lain :
 - a. Menetapkan Pola Transportasi Makro untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien.
 - b. Menetapkan Pola Transportasi Makro untuk menetapkan Rencana Induk Sistem Jaringan Transportasi di Daerah Khusus DKI Jakarta.

- c. Menetapkan Pola Transportasi Makro sebagai skenario pengembangan Sistem Transportasi di Daerah Khusus DKI Jakarta sampai dengan tahun 2020.
2. *The Study on Integrated Transportation Master Plan for Jabodetabek-Indonesia (Phase II)* oleh JICA and Bappenas mengenai antara lain :
 - a. Sistem transportasi eksisting di Jakarta
 - b. Permasalahan Sistem transportasi di Jakarta yang disebabkan oleh beberapa faktor.
 - c. Perencanaan Sistem Transportasi di Jakarta yang bertujuan untuk menyelesaikan berbagai masalah transportasi di Jakarta
 - d. Rencana skenario pengembangan sistem transportasi di Jakarta pada masa mendatang disertai oleh rencana teknis secara umum.

2.5 KESIMPULAN

Dari keseluruhan pembahasan tinjauan pustaka maka dapat ditarik sebuah hipotesa tentang permasalahan transportasi di Jakarta, perkembangan penduduk disuatu kota seperti Jakarta di akibatkan karena Orang atau pendatang datang ke Jakarta karena beberapa alasan yaitu Jakarta sebagai kota besar dimana memiliki fasilitas infrastruktur yang lengkap, sebagai pusat market atau perekonomian yang menawarkan pekerjaan, sebagi tempat yang menawarkan kemudahan aksesibilitas. Oleh karena itu pendatang cenderung berkumpul di Jakarta karena alasan tersebut di atas.

Jakarta dan kota sekitarnya menjadi daerah megapolitan dengan nama Jabodetabek dimana orang yang kerja di Jakarta bertempat tinggal dipusat kota atau didaerah pinggir kota. Terdapat alasan orang cenderung tinggal di dekat tempat kerja mereka yaitu Jarak terhadap tempat bekerja atau beraktiftas akan menentukan biaya yang di keluarkan dalam kehidupan sehari-sehari. Semakin mahalnya tempat tinggal di pusat kota

membuat orang memilih bertempat tinggal di daerah perkotaan karena tempat tinggal tergolong murah tetapi mereka terkendala oleh aksesibilitas ke Jakarta sehingga pada akhirnya mereka tinggal di dekat pusat kota. Hal aksesibilitas transportasi di Jakarta harus di benahi untuk meningkatkan efisiensi pengeluaran warga dan efisiensi waktu warga Jakarta.

