



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**MODEL KELEMBAGAAN DARI KERJASAMA  
ANTAR DAERAH DI JABODETABEK**

**TESIS**

**BAMBANG TINO RAHARJO  
0606038704**

**FAKULTAS EKONOMI  
PROGRAM STUDI MAGISTER PERENCANAAN DAN KEBIJAKAN PUBLIK  
JAKARTA  
DESEMBER 2009**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**MODEL KELEMBAGAAN DARI KERJASAMA  
ANTAR DAERAH DI JABODETABEK**

**TESIS**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Magister Ekonomi**

**BAMBANG TINO RAHARJO  
0606038704**

**FAKULTAS EKONOMI  
PROGRAM STUDI MAGISTER PERENCANAAN DAN KEBIJAKAN PUBLIK  
KEKHUSUSAN EKONOMI PERENCANAAN KOTA DAN DAERAH  
JAKARTA  
DESEMBER 2009**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

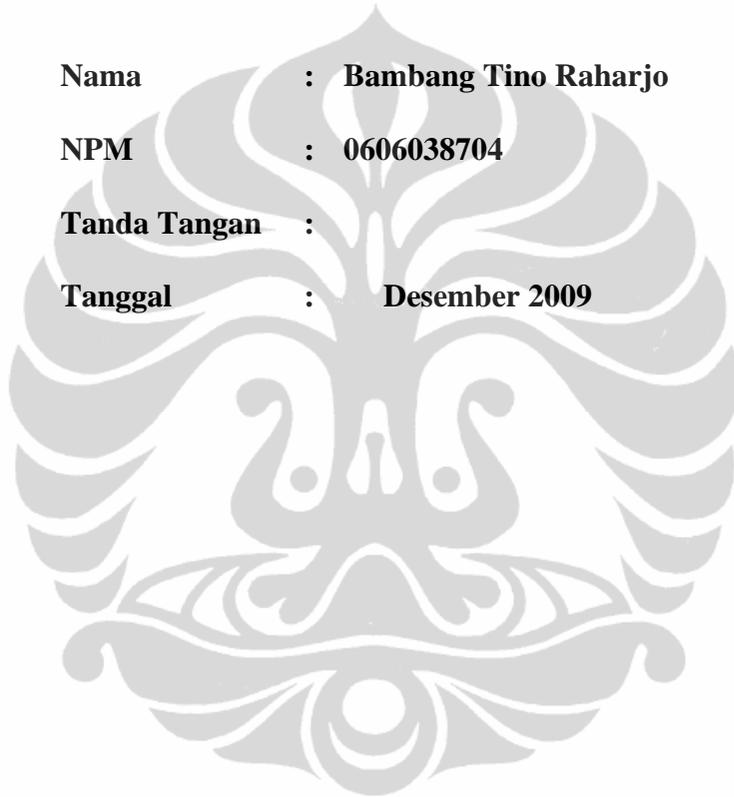
**Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Bambang Tino Raharjo**

**NPM : 0606038704**

**Tanda Tangan :**

**Tanggal : Desember 2009**



## HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :

Nama : Bambang Tino Raharjo  
NPM : 0606038704  
Program Studi : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik  
Judul Thesis : Model Kelembagaan dari Kerjasama Antar Daerah di Jabodetabek

**Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Ekonomi pada Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.**

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing : DR. Sonny B Harmadi ( )  
Penguji : Iman Rozani, M.Soc.Sc ( )  
Penguji : Hera Susanti SE .MSc ( )

Ditetapkan di : Jakarta  
Tanggal : Desember 2009

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan Tesis ini. Penulisan Tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Magister Ekonomi di Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik di Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan Tesis ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan Tesis ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

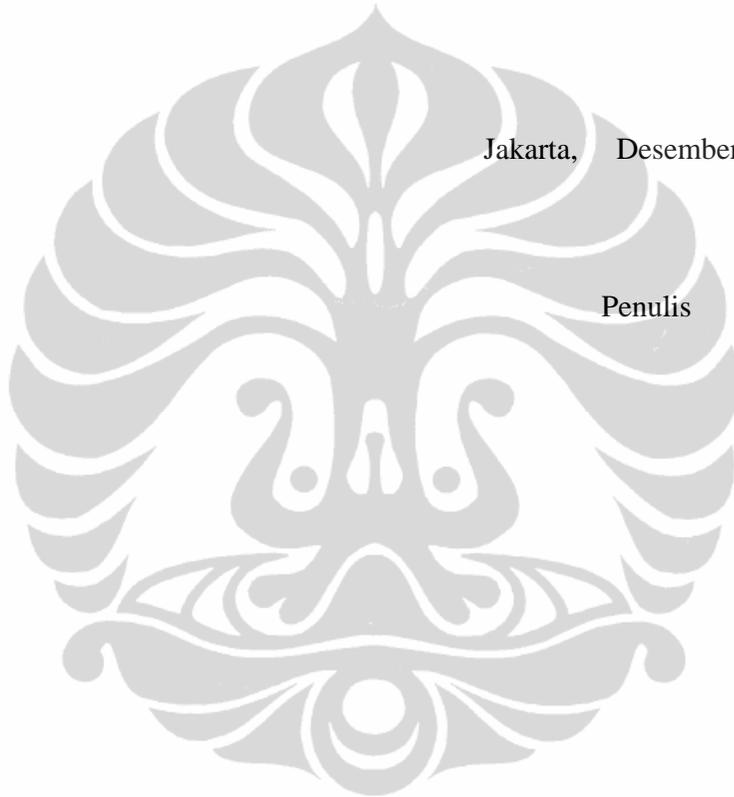
1. DR. Sonny Harry B Harmadi, selaku Dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan Tesis ini;
2. Kusdi Raharjo Ph.D dan Drs. Soemarsono DW Ak MM selaku pimpinan PT. Sentra Bina Usahatama yang telah menyediakan beasiswa bagi saya untuk menempuh studi S-2 di Magister Perencanaan Kebijakan Publik Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia yang juga telah senantiasa memberikan dukungan moral dalam penulisan Tesis ini.
3. Pihak Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) di Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, Kota Depok, Kota Bekasi, Kota Tangerang, Kota Bogor, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Bogor, Kabupaten Tangerang serta berbagai Pihak di Badan Koordinasi Pembangunan Jabodetabek (BKSP) yang telah memberikan dukungan data yang saya perlukan dalam Tesis ini.
4. Orang Tua, *dr Asri MP*, Istri dan *Ditya*, Putra tersayang, beserta Keluarga (*Dhini, Ahson, Baskara, Leni* dan *Ayu*) yang selalu memberikan dukungan dan semangat dalam penulisan Tesis ini
5. Segenap Teman, kolega di PT. Sentra Bina Usahatama dan rekan – rekan Sekretariat MPKP UI ( Mas Haris, Mbak Siti, Dedi, Triman ) ,

LDFE UI (Mbak Nur) serta Rekan- rekan MPKP FEUI Angkatan XV yang telah memberikan dukungan moral dan semangat dalam penulisan Tesis ini dan telah menjadi teman dan sahabat selama ini.

Akhir kata, saya berharap Allah SWT berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga Tesis ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu Pengetahuan.

Jakarta, Desember 2009

Penulis



## HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Bambang Tino Raharjo  
NPM : 06060038704  
Kekhususan : Perencanaan Kota dan Daerah  
Program Studi : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik  
Fakultas : Ekonomi  
Jenis Karya : Tesis

demikian pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul : **Model Kelembagaan dari Kerjasama Antara Daerah di Jabodetabek** beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta  
Pada tanggal : Desember 2009  
Yang menyatakan

( Bambang Tino Raharjo )

## ABSTRAK

Nama : Bambang Tino Raharjo  
Program Studi : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik  
Judul : Model Kelembagaan dari kerjasama antar daerah di Jabodetabek

Tesis ini berangkat dari adanya proses megapolitansi di Jabodetabek, dimana akibat interaksi dan hubungan fungsional yang terjadi di kawasan Jabodetabek menyebabkan seolah – olah terjadi proses penyatuan keruangan Jabodetabek menjadi satu kawasan yang tidak dapat dipisahkan. Hal ini kemudian menimbulkan eksternalitas yang menuntut penanganan secara terintegrasi dari masing – masing daerah di Jabodetabek, melalui sebuah kerjasama dalam kerangka kelembagaan megapolitan di Jabodetabek.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menentukan model kerjasama yang efektif antar daerah di Jabodetabek, prioritas sektor apa yang hendaknya bisa dikerjasamakan serta hambatan apa yang dapat menghambat proses kerjasama tersebut.

Berdasarkan hasil penelitian yang bersumber dari persepsi responden kunci di kawasan Jabodetabek yang kemudian dianalisis dengan menggunakan model AHP ( *Analytical Hierarchi Process* ) dapat disimpulkan model kerjasama yang dipilih untuk mengakomodir proses kerjasama di Jabodetabek adalah *Regional special district and authorities* yang berbentuk sebuah badan otoritas persektor yang menangani sebuah sektor yang dikerjasamakan. Model ini dipilih karena organisasinya lebih sederhana dan ramping (efisien) dan oleh karena hanya menangani sebuah sektor yang dikerjasamakan maka fokus kerja lembaga ini akan menjadi lebih efektif.

Sebagai *pilot project*, otoritas ini diarahkan untuk menangani sektor transportasi yang dianggap sebagai sektor prioritas yang perlu dikerjasamakan di Jabodetabek, hal ini untuk menjamin proses pergerakan penduduk serta aliran barang dan jasa di Jabodetabek secara lebih efisien dan terintegratif. Namun proses kerjasama tersebut terkendala oleh masalah keuangan dan pembiayaan. Dimana secara peraturan perundangan yang ada belum mengatur masalah pembiayaan kerjasama secara lebih jelas, sehingga diperlukan kebijakan yang mengatur masalah ini agar proses kerjasama dapat berjalan efektif.

Kata kunci:  
Megapolitan, *Regional Special District and Authorities*

## ABSTRACT

Nama : Bambang Tino Raharjo  
Program Studi : Master of Planning and Public Policy  
Title : Institutional Model of The Cooperation among Region in Jabodetabek

This thesis based on megapolitans process in Jabodetabek. In megapolitan area, interaction among regions causes externalities which can be negative effects for them. They must be solved by cooperation models for Jabodetabek area. We try to determine the effective cooperation model by choosing the priority sector and facing the obstacles.

This thesis uses the expert judgments on Regional Government. By AHP (Analytical Hierarchy Process), we conclude that the cooperation model which can solve the externalities is *Regional special district and authorities*-sector authority institution that handle sector cooperation. This model is more feasible than others because it has simply structure, more efficient and effective.

As a pilot project, the transportation is must be priority on sector cooperation. It makes citizens, good and service mobility easier, although the sector cooperation has obstacles. The biggest obstacle is financial problem. The cooperation regulation don't mention the financial scheme clearly, therefore its financial regulation is needed for effective cooperation process.

Key words: Megapolitan, *Regional Special District and Authorities*

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH .....	vi
ABSTRAK .....	vii
DAFTAR ISI .....	ix
DAFTAR GAMBAR .....	xi
DAFTAR TABEL .....	xii
DAFTAR LAMPIRAN .....	xiv
<b>1. PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2 Rumusan Masalah Penelitian .....	7
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	8
1.3.1 Tujuan Penelitian .....	8
1.3.2 Manfaat Penelitian .....	8
1.4 Metodologi Penelitian .....	8
1.4.1 Metode Pengumpulan Data .....	8
1.4.2 Metode Pengambilan Sampel .....	9
1.4.3 Metode Analisa Data .....	10
1.4.3.1 Prosedur Pelaksanaan AHP .....	10
1.5 Alur Pikir Penelitian .....	21
1.6 Sistematika Penulisan Penelitian .....	22
<b>2. KAJIAN LITERATUR .....</b>	<b>24</b>
2.1 Teori dan Konsep Megapolitan .....	24
2.2 Megapolitan Dunia .....	26
2.2.1 Megapolitan di Amerika Serikat .....	28
2.2.2 Megapolitan di Jepang .....	29
2.3 Konsep Kelembagaan Megapolitan .....	31
2.4 Contoh Model Kelembagaan Megapolitan .....	38
2.5 Analytical Hierarchy Process (AHP) .....	50
2.5.1 Pengertian AHP .....	50
2.5.2 Aksioma – Aksioma Model AHP .....	52
2.5.3 Perencanaan Model AHP .....	54
2.5.4 Prosedur Pelaksanaan AHP .....	56
<b>3. GAMBARAN UMUM KELEMBAGAAN DI JABODETABEK .....</b>	<b>59</b>
3.1 Profil Kerjasama Kelembagaan di Jabodetabek .....	59
3.1.1 Sejarah Kelembagaan di Jabodetabek .....	59
3.1.2 Kendala Kelembagaan Jabodetabek .....	65
3.2 Dasar – Dasar Hukum Kerjasama antar Daerah .....	67

3.3	Model Kerjasama di Daerah Lain .....	71
3.3.1	Studi Kasus di Kerjasama di Kartamantul .....	71
<b>4</b>	<b>ANALISIS PERSEPSI RESPONDEN .....</b>	<b>76</b>
4.1	Prioritas cakupan kerjasama di Jabodetabek .....	76
4.2	Prioritas sektor yang dikerjasamakan .....	79
4.2.1	Prioritas sektor yang dikerjasamakan dalam cakupan kerjasama ekonomi .....	79
4.2.2	Prioritas sektor yang dikerjasamakan dalam cakupan kerjasama geografi .....	82
4.3	Hambatan kerjasama di Jabodetabek .....	83
4.4	Model Kerjasama di Jabodetabek .....	89
4.5	Sensitivity Analysis .....	93
<b>5</b>	<b>ANALISIS MODEL KELEMBAGAAN DI JABODETABEK ..</b>	<b>94</b>
5.1	Kerangka Umum Kelembagaan .....	94
5.2	Struktur Kelembagaan .....	95
5.3	Pembiayaan Kelembagaan .....	99
<b>6</b>	<b>KESIMPULAN DAN REKOMENDASI .....</b>	<b>105</b>
6.1	Kesimpulan .....	105
6.2	Rekomendasi .....	106
<b>7</b>	<b>DAFTAR REFERENSI .....</b>	<b>107</b>

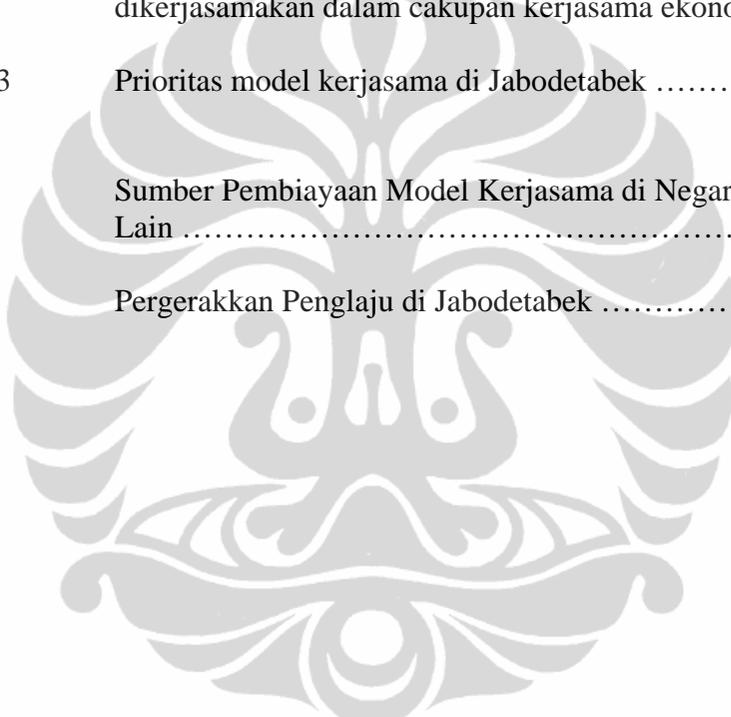
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Dekomposisi Model Kerjasama Kelembagaan Megapolitan Jabodetabek .....	14
Gambar 1.2	Alur Pikir Penelitian .....	21
Gambar 2.1	Kawasan Megapolitan Di Amerika Serikat .....	29
Gambar 2.2	Kawasan Megapolitan Tokaido.....	30
Gambar 2.3	Hirarki Forward Process .....	55
Gambar 2.4	Dekomposisi AHP .....	62
Gambar 2.5	Struktur Hirarki AHP .....	63
Gambar 2.6	Hirarki Forward Process .....	65
Gambar 2.7	Hirarki Backward Process .....	66
Gambar 3.1	Dekomposisi model kerjasama kelembagaan megapolitan di Jabodetabek .....	82
Gambar 4.1	Sensitivity Analysis terhadap output model kerjasama di Jabodetabek .....	93
Gambar 5.1	Struktur Organisasi Otoritas Transportasi Jabodetabek .....	98

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Jumlah Penduduk Megapolitan Dunia Kurun Waktu 1980-2015 (dalam Juta Jiwa) .....	27
Tabel 2.2	Bentuk kerjasama antara daerah di Jabodetabek .....	43
Tabel 2.3	Hambatan – Solusi dalam melakukan kerjasama .....	47
Tabel 2.4	Pedoman Efektifitas Kelembagaan dalam Metropolitan/Megapolitan .....	48
Tabel 2.5	Skala Persepsi dalam Model AHP .....	56
Tabel 3.1	Profil Organisasi Sekretariat Bersama Kartamantul ..	74
Tabel 4.1	Prioritas Responden terhadap cakupan kerjasama di Jabodetabek .....	76
Tabel 4.2	Prioritas persepsi responden secara Individu terhadap cakupan kerjasama di Jabodetabek .....	77
Tabel 4.3	Prioritas Sektor yang dikerjasamakan dalam cakupan kerjasama ekonomi.....	79
Tabel 4.4	Prioritas persepsi responden secara individu terhadap cakupan sektor yang dikerjasamakan dalam cakupan kerjasama ekonomi ..	80
Tabel 4.5	Prioritas Sektor yang dikerjasamakan dalam cakupan kerjasama Geografi .....	82
Tabel 4.6	Hambatan Kerjasama di Jabodetabek dalam cakupan kerjasama ekonomi dengan sektor transportasi sebagai sektor yang dikerjasamakan .....	83
Tabel 4.7	Hambatan kerjasama di Jabodetabek dalam cakupan kerjasama ekonomi dengan sektor tata ruang sebagai sektor yang dikerjasamakan .....	84
Tabel 4.8	Hambatan kerjasama di Jabodetabek cakupan kerjasama ekonomi dengan sektor lingkungan sebagai sektor yang dikerjasamakan .....	85
Tabel 4.9	Hambatan kerjasama di Jabodetabek cakupan	

	kerjasama geografi dengan sektor transportasi sebagai sektor yang dikerjasamakan .....	85
Tabel 4.10	Hambatan kerjasama di Jabodetabek cakupan kerjasama geografi dengan sektor tata ruang sebagai sektor yang dikerjasamakan .....	86
Tabel 4.11	Hambatan kerjasama di Jabodetabek cakupan kerjasama geografi dengan sektor lingkungan sebagai sektor yang dikerjasamakan .....	87
Tabel 4.12	Prioritas Persepsi Responden secara individu terhadap cakupan sektor yang dikerjasamakan dalam cakupan kerjasama ekonomi ..	88
Tabel 4.13	Prioritas model kerjasama di Jabodetabek .....	90
Tabel 5.1	Sumber Pembiayaan Model Kerjasama di Negara Lain .....	100
Tabel 5.2	Pergerakan Penglaju di Jabodetabek .....	103



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1      Form Kuesioner



*production*. Hal ini terjadi karena Jakarta dengan jumlah penduduk yang besar, merupakan pasar yang potensial bagi perusahaan atau industri, dan dengan berkumpulnya perusahaan serta industri akan menciptakan skala ekonomi produksi yang besar, sehingga menurunkan rata-rata biaya produksi. *Kedua*, Jakarta menyediakan berbagai kesempatan kerja dan akibat berkumpulnya perusahaan, menciptakan *agglomerative economies in marketing*. (Harmadi, 2006 : 12).

Akibat berbagai proses dan pengaruh tersebut menyebabkan konsekuensi secara keruangan, artinya ruang di Jakarta semakin lama akan semakin terbatas oleh karena terjadi pertumbuhan dan perkembangan aktifitas – aktifitas tersebut sehingga lambat laun menyebabkan adanya dampak perembetan kenampakan *spasial* fungsi kekotaan ke daerah-daerah sekitar Jakarta (*urban sparwl*) yang melewati batas - batas administrasi dari Kota Jakarta itu sendiri.

Perembetan yang terjadi tersebut ditandai dengan adanya perubahan dalam hal tata guna lahan dan ruang seperti pemanfaatan lahan-lahan baru yang diperuntukkan bagi permukiman, perkantoran, industri, pabrik, bangunan kampus pendidikan dari sekolah, bangunan-bangunan untuk transportasi khususnya prasarananya, tempat rekreasi dan lain sebagainya. Proses berubahnya tata guna lahan dan ruang ini pada perkembangannya kemudian menciptakan pusat – pusat aktifitas baru yang akhirnya menarik penduduk ke daerah tersebut. Tumbuh dan berkembangnya pusat – pusat aktifitas baru di Bodetabek semakin meningkatkan hubungan fungsional dengan Jakarta, dimana hubungan dan interaksi ini ditandai dengan arus penglaju dan aliran barang dan jasa antar kawasan Jabodetabek. Hubungan fungsional dan interaksi yang terjadi menyebabkan Jabodetabek menjadi menyatu secara keruangan.

Proses integrasi secara alamiah kawasan ini juga diperkuat dengan semakin membaiknya prasarana dan sarana transportasi antarkota, khususnya yang menghubungkan kota Jakarta dengan kota-kota lainnya di lokasi yang lebih jauh dari kawasan Jabotabek, yang kemudian memicu perkembangan spasial di sepanjang jalur utama transportasi tersebut. ( Harmadi, 2006:8).

Dari hal tersebut, Jakarta dan kota – kota disekitarnya telah menunjukkan gejala megapolitansi. Penggunaan istilah megapolitan berasal dari terminologi Jean Gottmann (1961) yaitu megalopolis yang berarti kota sangat besar. Jangkauan pengaruh perekonomian suatu wilayah metropolitan yang melampaui jangkauan administrasinya, membutuhkan suatu konsep megapolitan yang secara geografis mampu menggambarkan keterkaitan aspek ekonomi di dalamnya. Kecenderungan menyatunya kawasan *urban* dari 2 (dua) atau lebih metropolitan menyebabkan terbentuknya megapolitan ( Harmadi, 2006:8). Bila dirangkum secara keseluruhan, megapolitan memiliki karakteristik sebagai berikut<sup>1</sup>:

- a) Kombinasi dari dua kawasan metropolitan atau lebih Jumlah penduduk lebih dari 10 juta jiwa
- b) Terdiri dari kawasan metropolitan yang saling bersinggungan
- c) Adanya sistem infrastruktur pelayanan yang menghubungkan berbagai wilayah di dalam kawasan megapolitan dengan kota besarnya
- d) Terdapat jaringan fungsional perkotaan baik secara ekonomi, sosial, maupun lingkungan Secara geografi dan aktivitas, memenuhi skala ekonomi yang dibutuhkan

Proses megapolitansi di Jabodetabek memiliki dampak, baik untuk kota Jakarta itu sendiri maupun bagi kota - kota disekitarnya. Dampak yang ditimbulkan dapat bersifat positif dan negatif. Dampak yang paling terlihat dari proses megapolitansi adalah terjadinya konflik kepentingan yang sangat luas. Yunus (2006 : 381) membagi konflik-konflik tersebut sebagai berikut: konflik antarruang (*spatial conflict*), konflik antarwilayah (*regional conflicts*), konflik antarinstansi (*institutional conflicts*), konflik ekonomi (*economy conflicts*), konflik penggunaan lahan (*Land use conflicts*).

---

<sup>1</sup> Harmadi , Sonny, 2006, "Megapolitan dalam Perspektif Ekonomi" makalah disampaikan pada Seminar Megapolitan dalam Kajian Multiperspektif yang diselenggarakan Forum Studi Kebijakan, Himajur Ilmu Administrasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, UI

Konflik antarruang (*spatial conflicts*) adalah konflik kepentingan yang berbasis ruang. Bentuk pemanfaatan ruang untuk kegiatan manusia sangat mungkin menimbulkan dampak negatif bagi ruang yang lain. Sebagai contoh, terjadinya konversi lahan-lahan hutan atau pertanian di daerah resapan bagian selatan dari kota Jakarta menjadi lahan-lahan permukiman. Akibat hilangnya lahan-lahan tersebut membuat daerah pertanian dan resapan hilang, sehingga akan terjadi beberapa kerugian, misalnya saja terjadinya penurunan produksi pertanian, menurunnya kualitas dan kuantitas resapan air permukaan dan bisa menimbulkan bencana banjir.

Konflik antarwilayah (*Regional Conflicts*), sebuah wilayah memiliki batasan yuridis maupun batasan fiskal terhadap wilayah lainnya. Kegiatan manusia bisa saja tidak berada dalam satu wilayah namun bisa terjadi antarwilayah (antar satu wilayah dengan wilayah perbatasannya), sebagai contoh penduduk yang tinggal di kawasan Depok (Jawa Barat) tetapi bekerja di Jakarta. Tentu saja tiap daerah baik dalam satuan administratif maupun satuan fiskal tersebut mempunyai arah kebijakan pengembangan yang berbeda. Perbedaan orientasi pengembangan wilayah mampu menimbulkan konflik antarwilayah.

Konflik Antarinststitusi (*Institutional Conflicts*) merupakan perbenturan kepentingan antarlembaga-lembaga tertentu yang mempunyai pandangan berbeda untuk sesuatu hal yang sama. Lembaga-lembaga yang terlibat dapat berupa lembaga formal maupun nonformal, atau lembaga pemerintah maupun nonpemerintah. Konflik antara individu dengan institusi, munculnya konflik ini dapat dipicu oleh berbagai penyebab, salah satu contohnya adalah perubahan bentukan pemanfaatan lahan di daerah sekitar Jakarta.

Pada awalnya daerah-daerah tersebut seperti daerah Bogor, Depok dan Ciganjur diperuntukkan sebagai daerah resapan air. Namun, karena jumlah penduduk di daerah sub urban tersebut semakin meningkat maka banyak terjadi perubahan penggunaan lahan menjadi lahan permukiman. Pemerintah DKI Jakarta keberatan dengan perubahan penggunaan lahan tersebut. Berkurangnya daerah resapan membuat air hujan tidak mampu di tahan sehingga setiap

musim hujan, Jakarta selalu mendapatkan banjir kiriman dari daerah-daerah tersebut. Namun, Disatu sisi, terlihat hal yang sangat rasional dari segi kepentingan individual, dimana penduduk membutuhkan lahan tersebut untuk tempat tinggal.

Konflik ekonomi (*economic Conflicts*), konflik ini merupakan bentuk perbenturan dalam aspek ekonomi yang berdampak saling merugikan atau merugikan salah satu pihak dari sektor-sektor kegiatan maupun dari pandangan antar daerah yang berbeda. Dalam kaitannya dengan masalah megapolitansi contohnya adalah pengurangan kemampuan menghasilkan produksi atau produktivitas pertanian secara signifikan oleh karena proses konversi lahan dari bentuk pemanfaatan lahan pertanian menjadi bentuk lahan nonpertanian. Sementara itu, kemampuan berproduksi dibidang industri manufaktur menjadi berkembang karena makin banyaknya industri-industri dan pabrik-pabrik yang didirikan pada lahan pertanian yang subur, produktif dan beririgasi teknis. Di satu sisi terdapat pengurangan produksi dan produktivitas pertanian, namun disisi lain, mungkin terdapat peningkatan produksi dan produktivitas di bidang industri manufaktur. Terlihat dengan jelas terjadi perbenturan aspek ekonomi yang dampak negatifnya dapat diminimisasi namun tak dapat dihilangkan.

Konflik pemanfaatan lahan (*Land use conflicts*), konflik ini merupakan konflik yang paling banyak ditemui. Karena penjarangan kenampakan kekotaan berjalan terus-menerus sejalan dengan makin bertambahnya penduduk dan fungsi-fungsi kekotaan yang ada maka dinamika perubahan pemanfaatan juga makin meningkat.

Pemanfaatan lahan memiliki kaitan dengan kepentingan sektor *rural* (daerah pedesaan) di satu sisi dan sektor *urban* (daerah perkotaan) di sisi lain. Di dua sektor ini bentuk pemanfaatan lahan mempunyai makna yang berbeda bahkan bertentangan. Sektor *rural* menuntut eksistensi lahan pertanian, karena tanpa lahan pertanian sektor *rural* tak akan berarti. Di lain pihak, sektor *urban* mengalami perkembangan, baik penduduk maupun kegiatannya yang membawa konsekuensi spasial dengan makin meningkatnya tuntutan ruang untuk mengakomodasikan penduduk dalam bentuk pemukiman maupun untuk

mengakomodasikan kegiatan baru dalam bentuk bangunan-bangunan dan prasarana lainnya, disinilah konflik penggunaan lahan bermula.

Selain konflik – konflik yang terjadi tersebut, kawasan Jabodetabek dalam kesehariannya juga menyimpan banyak masalah perkotaan, diantaranya dengan semakin berkembangnya kegiatan ekonomi pada gilirannya membuat semakin tinggi volume kegiatan transportasi di antar kota. Hal ini menimbulkan kemacetan lalu lintas yang semakin serius.

Kemacetan yang terjadi berimplikasi pada biaya, baik secara langsung maupun tidak langsung. Biaya langsung adalah semua komponen kerugian yang timbul secara langsung akibat kemacetan yang terjadi sehingga sumber daya ekonomi terbuang dengan sia-sia, yang ditunjukkan dengan pemborosan bahan bakar yang dikonsumsi oleh kendaraan – kendaraan, baik angkutan umum maupun pribadi. Secara tidak langsung maka biaya kemacetan yang muncul terjadi karena meningkatnya waktu perjalanan sehingga produktifitas kerja menjadi menurun, sehingga para penduduk yang melakukan perjalanan untuk beraktifitas ini harus mengantisipasinya dengan berangkat lebih awal dan pulang lebih larut sehingga biaya sosial akibat berkurangnya berkumpul dengan keluarga menjadi menurun pula (Gazali, 2007:6).

Data yang dikeluarkan oleh Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) dengan mengacu pada hasil kajian dalam *Study on Integrated Transportation Master Plan for Jabodetabek* tahun 2004 mengemukakan bahwa kerugian akibat kemacetan lalu lintas di Jakarta mencapai Rp. 8,3 T pertahun dan biaya operasional kendaraan dan waktu tempuh akibat kemacetan mencapai Rp. 5.5 triliun per tahun di wilayah Jabotabek. Sedangkan menurut JICA (*Japan Institute Corporation Agency*) dan ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*), jika masalah kemacetan ini tidak dapat terselesaikan dan ditangani dengan langkah yang serius maka pada tahun 2014 lalu lintas Jakarta akan mati. ADB memperkirakan kerugian pada tahun 2020, kemacetan akan menimbulkan kerugian sebesar Rp. 65 T/tahun. (Gazali, 2007:6).

Terakumulasi masalah kemacetan dan masalah transportasi lainnya di Jakarta menuntut penyelesaian dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta

oleh penduduk yang umumnya berasal dari kota – kota disekitar Jakarta yang setiap harinya harus beraktifitas di Jakarta. Hal ini menjadi tidak adil karena jika dilihat dari penyebabnya, kota – kota sekitar di Jakarta seperti Bogor, Tangerang, Bekasi dan Depok juga memberikan andil dalam meningkatkan permasalahan transportasi kota tersebut, terutama dalam masalah penglaju serta moda transportasi yang mereka gunakan disamping berbagai perilaku tidak berdisiplin dalam berlalu lintas.

Oleh sebab itu penyelesaian berbagai masalah transportasi kota, seperti kemacetan yang terjadi di Jakarta tidak seharusnya menjadi tanggungjawab Jakarta secara sepihak, Kota – kota lain disekitarnya juga seyogyanya ikut terlibat dalam penyelesaian dan pencarian solusi masalah – masalah akibat gejala alamiah megapolitanisasi tersebut.

Hal tersebut menuntut adanya sebuah kerjasama dan mekanisme perencanaan serta koordinasi secara sinergis dalam sebuah kerangka pengelolaan aktifitas – aktifitas perkotaan yang merupakan bentuk interaksi antara Jakarta dengan Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi. Kerjasama tersebut dapat berbentuk kelembagaan yang menata serta menginternalisasi "eksternalitas" tersebut secara proporsional sehingga dapat dicapai suatu keseimbangan bagi pembangunan Jabodetabek yang berkelanjutan.

## **1.2 Rumusan Masalah Penelitian**

Tingginya interaksi aktifitas – aktifitas perkotaan di kawasan Jabodetabek yang kemudian memunculkan gejala megapolitansiasi memicu permasalahan – permasalahan kota yang berdampak lebih luas dan kompleks sehingga melewati batas – batas administrasi suatu daerah. Pada dasarnya penanganan kebijakan penyelesaian tidak saja semata – mata harus ditanggung oleh Jakarta sebagai *core* dari kawasan Jabodetabek, namun juga perlu andil dari kota – kota sekitarnya seperti Depok, Tangerang, Bogor dan Bekasi. Dengan kondisi yang demikian diperlukan kerjasama antar daerah di Jabodetabek yang sinergis dan mampu menghasilkan kebijakan yang

koordinatif dan efektif dalam pengelolaan masalah kota secara terintegrasi didalam sebuah kelembagaan kawasan megapolitan.

### **1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian**

#### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mencari model dari kerjasama antar daerah di Jabodetabek sebagai akibat proses megapolitansi di Jabodetabek yang mencakup 3 (tiga) aspek yaitu tentang jenis kerjasamanya, sektor yang menjadi prioritas untuk dikerjasamakan dan hambatan apa saja yang dapat menghambat dari kerjasama tersebut

#### **1.3.2 Manfaat Penelitian**

Diharapkan penelitian tentang model kelembagaan dari kerjasama antara daerah di Jabodetabek ini dapat bermanfaat dalam :

- a) Memberikan referensi secara akademis kepada segenap otoritas pengambil kebijakan di kawasan Jabodetabek tentang pembentukan kelembagaan dari kerjasama yang dibangun secara sinergis dalam rangka penyelesaian berbagai permasalahan kota secara lebih terintegrasi dan terkoordinasi sebagai akibat proses megapolitansi yang terjadi.
- b) Memberikan bahan referensi bagi penelitian lanjutan yang diarahkan sebagai penyempurnaan dan pengembangan konsep – konsep teknis kelembagaan dari kerjasama antar daerah dalam konteks Jabodetabek atau proses kerjasama antar daerah di kawasan lain di Indonesia.

### **1.4 Metodologi Penelitian**

#### **1.4.1 Metode Pengumpulan Data**

Dalam penelitian ini, data yang akan dipakai adalah data Primer dan Data Sekunder.

a) Data Primer

Data primer melalui wawancara secara lebih mendalam terhadap responden yang terpilih. Wawancara akan lebih bersifat terbuka dengan tujuan untuk lebih menggali informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini. Tentu saja peneliti diharuskan untuk sedemikian rupa mengarahkan jawaban dari responden terhadap lingkup topik yang telah ditentukan yaitu masalah kelembagaan dari kerjasama antara daerah di Jabodetabek.

b) Data Sekunder

Data sekunder ini merupakan data yang telah dikumpulkan oleh pihak lain. Adapun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini antara lain bisa didapat dari :

- Badan Pusat Statistik (BPS)
- Badan Kerjasama Pembangunan Jabodetabek (BKSP)
- Biro Kerjasama antar daerah dan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Propinsi DKI Jakarta
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah di berbagai Pemerintah Kota/ Kabupaten di Bodetabek

#### 1.4.2 Metode Pengambilan Sampel

Sampel yang akan diambil untuk menentukan responden dalam proses wawancara nantinya ditetapkan berdasarkan pertimbangan tertentu (*Judgement Sampling*). Didalam teknik ini peneliti akan menggunakan pertimbangan tertentu dalam memilih anggota populasi sebagai sampel. Anggota populasi yang dipilih ditentukan langsung oleh peneliti sehingga tidak ada peluang bagi anggota populasi lain untuk menjadi sampel.

Penelitian ini erat kaitannya dengan masalah kebijakan dan orientasi pembangunan daerah, dimana untuk dapat melaksanakan pembangunan daerah secara berkelanjutan sebuah daerah memerlukan kerjasama dengan daerah lain,

intitusi/ Satuan kerja yang berwenang terhadap masalah diatas terdapat di Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda). Oleh karena itu Responden akan diambil dari institusi Bappeda di masing – masing daerah di Jabodetabek. Responden yang diambil berjumlah 1 (satu) orang dan memiliki kualifikasi sebagai pengambil kebijakan (minimal level eselon IV yang berwenang dalam urusan kerjasama antara daerah ). Disamping institusi dari Bappeda, responden juga akan diambil dari Badan Kerjasama Pembangunan Jabodetabek yang memang sebuah institusi khusus yang dibentuk untuk mengelola kerjasama di Jabodetabek.

### 1.4.3 Metode Analisis Data

Penelitian ini akan mempergunakan teknik analisa data berupa AHP (*Analytical Hierarchy Process*). Model AHP<sup>2</sup> merupakan salah satu model pengambilan keputusan yang memakai persepsi manusia yang dianggap sebagai *expert/* ahli sebagai input utamanya. Kriteria *expert/* ahli disini bukan pada aspek kejeniusan, kepintaran atau gelar – gelar dalam strata pendidikan, akan tetapi lebih mengacu pada orang yang mengerti benar tentang permasalahan yang diajukan, merasakan akibat suatu masalah atau mempunyai kepentingan terhadap masalah tersebut.

Dalam proses penyusunan model AHP ini, peneliti juga akan dibantu melalui sebuah *software* aplikasi pendukung yaitu *Expert Choice* yang dapat meningkatkan efisiensi dalam proses analisa data

#### 1.4.3.1 Prosedur Pelaksanaan AHP dalam Penelitian

Secara garis besar, aplikasi dari AHP dilakukan dalam dua tahap yaitu penyusunan hirarki/ dekomposisi dan evaluasi hirarki (Permadi, 1992:34).

##### a) Penyusunan hirarki/ *Dekomposisi*

---

<sup>2</sup> Dikutip dari “AHP” Bambang PS, SE PAU-EK-UI 1992

Proses penyusunan hirarki/ dekomposisi dalam penelitian ini dapat dibangun setelah mendapat masukan dari hasil wawancara dengan responden yang telah ditentukan sebelumnya. Terdapat beberapa masukan yang perlu diperoleh dari responden untuk dapat memformulasikan hirarki AHP ini, diantaranya terkait dengan :

- Pemahaman dasar mengenai megapolitan. (Bagian ini digunakan untuk memahami paradigma awal setiap pemda terhadap konsep megapolitan.
- Permasalahan kota yang dihadapi dan bersifat *interregional*. (Bagian ini digunakan untuk mendefinisikan berbagai permasalahan *interregional* yang terjadi di kawasan Jabodetabek, siapa menyebabkan apa, dan siapa yang terkena dampaknya, baik positif maupun negatif).
- Penyelesaian permasalahan yang selama ini telah ditempuh. (Bagian ini digunakan untuk mengungkap bagaimana tingkat efisiensi dan efektifitas penyelesaian masalah *interregional* secara individual), hal ini ingin mengetahui sejauh mana sebuah pemerintah daerah dapat menyelesaikan masalah yang bersifat *interregional* serta apakah terdapat komunikasi dengan pemerintah daerah lain dalam menyelesaikan sebuah masalah *interregional* yang ada.
- Perlu tidaknya kerjasama lintas daerah. (Bagian ini merupakan stimulus untuk mengungkap kesadaran akan pentingnya penyelesaian permasalahan *interregional* dengan format megapolitan) Dengan permasalahan yang dihadapi tersebut, sejauhmana pemerintah daerah melakukan kerjasama dengan pemerintah daerah yang lain, sejauh mana kerjasama tersebut bisa dilaksanakan, bagaimana cakupan kerjasamanya, serta sampai level mana kerjasama dilakukan dan apakah kerjasama yang dikehendaki bersifat permanen.
- Tanggapan mengenai berbagai regulasi yang mengatur tentang kerjasama di kawasan megapolitan
- Bentuk kerjasama yang diinginkan. (Bagian ini berfungsi untuk mengeksplorasi pemikiran setiap pemerintah daerah mengenai bentuk kerjasama seperti apa yang harus dilakukan dengan dasar

permasalahan-permasalahan yang ada. Hasil akhir yang diharapkan adalah mengetahui kecenderungan para pemerintah daerah dalam memilih solusinya, entah itu *strong solution* atau *soft solution* (Harmadi, 2006:15).

Berdasarkan masukan responden terhadap skenario pertanyaan diatas, , kemudian dapat diformulasikan proses penyusunan hirarkinya. Hirarki dalam penelitian ini dibuat berdasarkan model *forward process*. Pada hirarki *forward process* ini, level teratas merupakan tujuan utama hirarki, yaitu menciptakan kerjasama antar daerah di Jabodetabek. dimana berbagai permasalahan perkotaan *interregional* yang terjadi hanya bisa diselesaikan dengan melibatkan kerjasama dengan daerah lain.

Pada level dua dirumuskan tentang cakupan dari kerjasama yang diharapkan tersebut bahwa kerjasama yang dibangun harus mampu memberikan kontribusi kepada pertumbuhan ekonomi daerah dalam arti bisa menguntungkan daerah yang terlibat didalamnya secara ekonomi yaitu dalam bentuk PAD, misalnya dan kerjasama juga apakah diarahkan pada cakupan cakupan secara keruangan/geografis, karena megapolitan dipahami sebagai cakupan geografis yaitu lebih pada aspek penataan ruang.

Pada level tiga, dari cakupan kerjasama yang ada kemudian dirumuskan sektor apa yang perlu untuk dikerjasamakan jika nantinya dibangun sebuah kerjasama. Secara umum permasalahan *interregional* yang dihadapi oleh responden adalah masalah kemacetan lalu lintas, pemanfaatan tata guna lahan yang tidak tepat peruntukannya, banjir dan pengelolaan sampah. Permasalahan - permasalahan ini kemudian bisa dikategorikan menjadi sektor transportasi, tata ruang dan lingkungan. Sehingga pada level ketiga ini sektor yang perlu untuk dikerjasamakan adalah transportasi, tata ruang dan lingkungan.

Pada level keempat, terkait dengan hambatan kerjasama. Disini disimpulkan bahwa masalah keuangan/pembiayaan yang menjadi kendala utama kerjasama. Selanjutnya adalah mengenai kekuasaan suatu daerah terhadap daerah lain atau jika terdapat kerjasama antar daerah yang ditakutkan adalah dominasi suatu daerah terhadap daerah lainnya. Dan permasalahan yang

berikutnya adalah pimpinan, jika nanti ada sebuah kerjasama, siapa yang berhak menjadi pimpinan dalam kerjasama tersebut. Apakah ada jaminan bahwa kepemimoinan yang dijalankan oleh sebuah daerah tertentu tidak membawa kepentingan - kepentingan yang pada akhirnya dapat mendominasi daerah lainnya.

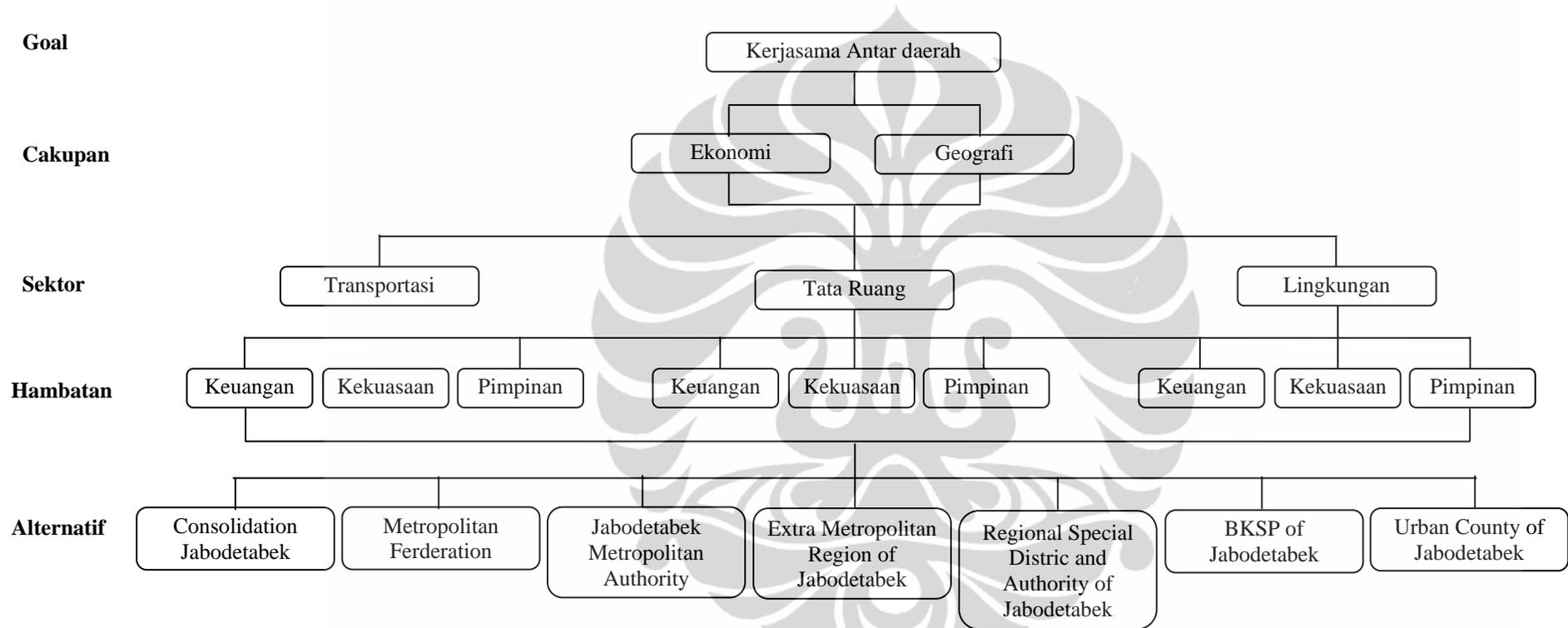
Pada level kelima, dirumuskan mengenai berbagai alternatif kebijakan yang dapat dipilih untuk dapat menyelesaikan permasalahan yang ada. Dalam hal ini secara umum terdapat beberapa rekomendasi dari responden misalnya BKSP sebagai lembaga kerjasama yang telah ada di Jabodetabek, kedua adalah adanya sebuah otoritas megapolitan khusus yang menaungi pemerintah – pemerintah daerah di Jabodetabek untuk menganani berbagai persoalan di Jabodetabek. Dalam hal perumusan alternatif kebijakan ini, disamping memperhatikan masukan dari responden maka perlu pula memperhatikan contoh – contoh model kerjasama di Negara lain sebagai acuan (*benchmark*) sehingga melalui proses kompilasi diantara dua sumber tersebut dapat diajukan beberapa alternatif kebijakan, diantaranya : *Regional Special Distrcts*, BKSP Jabodetabek, model konsolidasi antara daerah, *Metropolitan Federation*, *Extra Metropolitan Region* dan *Urban County*.

#### **b) Evaluasi hirarki**

Proses penyusunan hirarki selanjutnya ditindaklanjuti dengan memformulasikan ke dalam sebuah kuesioner. (lampiran2). Proses pengisian kuesioner ini merupakan cara untuk mengetahui persepsi dan prioritas dari responden terhadap permasalahan yang ada.

Output dari pengisian persepsi kuesioner ini kemudian dianalisis dengan menggunakan *software expert choice* untuk mempermudah dalam memperkuat validitas penilaian dari responden dan melihat konsistensi serta analisa sensitivitasnya (Permadi, 1992:34).

Dekomposisi yang dibangun dalam penelitian ini dapat digambarkan pada **Gambar 1.1** berikut.



**Gambar 1.1**

**Dekomposisi model kerjasama kelembagaan megapolitan di Jabodetabek**

**Gambar 1.1** dapat dijelaskan sebagai berikut.

a) **Tujuan (Goal)**

Terdapat beberapa permasalahan yang muncul akibat pertumbuhan Jabodetabek. Pembangunan fisik maupun sosial ekonomi yang dilakukan di DKI Jakarta sangat mempengaruhi daerah di sekitarnya, dan sebaliknya pembangunan yang dilakukan di daerah bisa berdampak negatif/positif (eksternalitas) bagi DKI Jakarta.

Hal ini menuntut adanya sebuah kerjasama dan mekanisme perencanaan serta koordinasi secara sinergis dalam kerangka pengelolaan aktifitas transportasi yang merupakan bentuk interaksi antara Jakarta dengan Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi. Kerjasama tersebut dapat berbentuk sebagai sebuah kelembagaan yang menata serta menginternalisasi "eksternalitas" tersebut secara proporsional sehingga dapat dicapai suatu keseimbangan bagi pembangunan di Jabodetabek. Untuk menyelesaikan permasalahan diatas diperlukan sebuah kerjasama atau sebuah lembaga yang pembentukannya didasari pada pendekatan tiap sector dari pemerintah pusat atau pemerintah daerah

b) **Cakupan Kerjasama**

Cakupan Kerjasama megapolitan dapat berupa cakupan ekonomi, yaitu pembentukan kerjasama lebih didorong oleh kepentingan ekonomi dan efisiensi ekonomi. Pertumbuhan kota Jakarta membuat daerah disekelilingnya ikut mengalami pertumbuhan. Ketidakmampuan Jakarta dalam menyediakan daya dukung terutama lahan dan infrastruktur membuat kegiatan ekonomi yang terpusat di kota Jakarta merambah ke daerah di sekitar Jakarta. Oleh karena itu, kerja sama diarahkan untuk menciptakan integritas dan efisiensi ekonomi daerah Jabotabek.

Cakupan kerjasama juga dapat berupa cakupan geografis, yaitu pembentukan kerja sama lebih didorong oleh factor kesamaan geografi atau sebagai satu kesatuan kawasan. Jakarta telah tumbuh melampaui daya dukungnyua, menyebabkan terjadinya peluapan (*spilover*) ke wilayah

Botabek, yang menstimulasi terjadinya alih fungsi berbagai peruntukan di wilayah kota Jakarta. Perkembangan dan efek pembangunan Jakarta dan Botabek yang saling mempengaruhi mengharuskan perencanaan wilayah harus dipandang sebagai satu kesatuan ekosistem (*functional urban region*) yang tidak dapat dipisahkan

c) **Sektor – sektor yang dikerjasamakan**

Berdasarkan identifikasi terhadap masalah-masalah yang timbul dalam skala regional Jabotabek, prioritas kerjasama diletakkan pada penyelesaian masalah bersama pada tata ruang, transportasi dan jaringan jalan, serta permasalahan lingkungan seperti persampahan dan sumber daya air. Bidang-bidang ini adalah prioritas kerjasama baik karena cakupan masalah yang luas dan mendesak juga karena secara formal kerja sama yang diamanatkan dalam undang-undang

d) **Hambatan kerjasama**

Hal ini memang tidak mudah dilaksanakan, justru pada saat desentralisasi dan otonomi daerah di Indonesia memasuki babak baru pada era reformasi. Kebjaksanaan Desentralisasi dan otonomi daerah memang sangat potensial untuk mendorong kemandirian, partisipasi serta keterbukaan dalam melakukan pembangunan daerah. Namun dalam kondisi transisi pada dewasa ini, terdapat kecenderungan ada pemerintah daerah yang menjadi suatu "kerajaan" sendiri yang tentu saja pada gilirannya membawa dampak yang tidak menguntungkan bagi terbitnya suatu kerja sama antarpemerintah daerah secara sinergis. Perlu disadari bahwa hal ini malah dapat merugikan, baik bagi pemerintah daerah tersebut maupun pemerintah daerah tetangganya. Oleh karena itu, permasalahan desentralisasi bisa menjadi hambatan dalam pembentukan kerjasama daerah.

Dalam penelitian ini, hambatan kerja sama diklasifikasikan menjadi tiga yaitu masalah keuangan, kekuasaan daerah dan kepemimpinan megapolitan. Masalah keuangan adalah mengenai sejauhmana masing – masing pihak dapat bersedia memberikan kontribusi secara proporsional ( *risk sharing* ) jika nantinya akan dibangun sebuah kerjasama. Dari aspek

Kekuasaan daerah, bahwasanya sebuah kerjasama akan sulit diwujudkan jika diantara daerah – daerah di Jabodetabek tersebut masih terdapat rasa egosentris terhadap daerahnya atau merasa daerahnya akan “diambil alih” oleh daerah lain yang lebih dominan. Dan hambatan yang terakhir adalah mengenai kepemimpinan dari kerjasama kelembagaan megapolitan ini atau siapa yang akan berperan dalam memimpin kerjasama dalam kelembagaan megapolitan ini, sejauhmana proses kepemimpinan bisa dilakukan dengan memenuhi prinsip *fairness* dari masing – masing pihak yang bekerjasama, transparan dan akuntabel

e) **Alternatif**

▪ ***Consolidation of Jakarta***

**Sistem dan Struktur Lembaga adalah** Kabupaten Bogor, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Tangerang, Kota Bogor, Kota Depok, Kota Bekasi, Kota Tangerang, Kabupaten Cianjur akan menjadi bagian dari Propinsi DKI Jakarta. Dalam hal ini pemerintah daerah kabupaten dan kota hilang yang ada hanyalah otoritas metropolitan dengan pemerintahan setingkat kota.

**Wewenang yang Dilimpahkan adalah** Seluruh kewenangan kabupaten/kota di sekitar Jakarta dilimpahkan seluruhnya ke pemerintah provinsi Jakarta, baik itu yang berpengaruh secara lintas wilayah maupun yang hanya berpengaruh pada internal wilayah. Selanjutnya, daerah-daerah tersebut berfungsi seperti halnya kotamadya yang ada sebelumnya di Jakarta (Jakpus, Jaksel, dst).

**Prasyarat Pembentukannya adalah** Provinsi Banten dan Jawa Barat bersedia untuk kehilangan wilayah administrasi dan wewenang di daerah-daerah terkait dan campur tangan yang kuat dari pemerintah pusat, hingga taraf instruksi tegas terhadap pembentukan lembaga ini. Di luar negeri, daerah yang telah menerapkan bentuk kerja sama ini adalah New York City (Amerika Serikat)

- ***Metropolitan Federation***

**Sistem dan Struktur Lembaga adalah** Terjadi penggabungan administrasi yang serupa dengan *consolidation of Jakarta*, tetapi kabupaten/kota masih memiliki wewenang. Bodetabek masuk menjadi bagian wilayah DKI Jakarta dengan pemerintah daerah yang tetap berwenang menangani pelayanan tingkat *small* dan *intermediate*, sementara Pemerintah DKI menangani *area wide services*. Dengan demikian, kendali tertinggi ada di pemerintah DKI Jakarta.

**Wewenang yang Dilimpahkan adalah** Perencanaan pembangunan, Pengaturan pembuangan akhir dan banjir, Perencanaan dan pengembangan system transportasi, Pelayanan kesehatan, Pelayanan rekreasi regional, Perencanaan dan pengawasan tata guna lahan.

**Prasayarat pembentukannya adalah** Provinsi Banten dan Jawa Barat bersedia untuk kehilangan wilayah sebagian wewenang di daerah-daerah terkait dan ada campur tangan yang kuat dari pemerintah pusat, hingga taraf instruksi tegas terhadap pembentukan lembaga ini. Di luar negeri, daerah yang telah menerapkan bentuk kerja sama ini adalah London (Inggris)

- ***Jabodetabek Metropolitan Authorities***

**Sistem dan Struktur Lembaga adalah** Jabodetabek Metropolitan Authority (JMA) dengan wilayah administratif Jabodetabek dengan pimpinan JMA berkedudukan setara dengan menteri kabinet. Seluruh kabupaten/kota yang ada di dalamnya harus mematuhi segala perencanaan pembangunan yang telah digariskan oleh JMA.

**Wewenang yang dilimpahkannya adalah** Perencanaan pembangunan, Pengaturan lalu lintas dan transportasi, Pengaturan pembuangan sampah, Pengaturan pembuangan akhir dan banjir, Peremajaan kota, *zoning*, perencanaan tata guna lahan, Sanitasi kesehatan, perlindungan kota, pengendalian polusi dan keamanan publik.

**Prasayarat pembentukannya adalah** Provinsi Provinsi Banten dan

Jawa Barat bersedia untuk kehilangan wilayah sebagian wewenang di daerah daerah terkait Pemerintah pusat mempersiapkan infrastruktur kementerian di tingkat kabinet. Di luar negeri, daerah yang telah menerapkan bentuk kerja sama ini adalah Metropolitan Manila Development Authority (MMDA) (Filiphina)

- ***Extra Metropolitan Region***

**Sistem dan Struktur Lembaga adalah** dengan memberikan Pemerintah DKI Jakarta wewenang untuk menangani pembangunan di wilayah Jabodetabek walaupun berada di luar wilayah administrasinya.

**Wewenang yang dilimpahkannya adalah** Perencanaan pembangunan, Pengaturan lalu lintas dan transportasi, Pengaturan pembuangan sampah, Pengaturan pembuangan akhir dan banjir, Perencanaan tata ruang

**Prasyarat Pembentukkannya adalah** Kerelaan pemerintah provinsi Banten dan Jawa Barat untuk dicampuri wewenang dan perencanaan di daerah terkait oleh pemerintah DKI Jakarta Pemerintah DKI Jakarta telah mempersiapkan perencanaan EMR dengan matang dan bersifat jangka panjang. Di luar negeri, daerah yang telah menerapkan bentuk kerja sama ini adalah Tokyo Metropolitan Area (Jepang)

- ***Regional Special Districts and Authorities***

**Sistem dan Struktur Lembaga adalah** terdapat sebuah unit *intergovernmental* yang memegang sebuah wewenang khusus untuk menangani masalah-masalah regional.

**Wewenang yang dilimpahkannya adalah** Pengaturan sampah dan DAS, Pengaturan transportasi, Sistem pembuangan akhir Kesehatan masyarakat. Kesatuan pandangan mengenai konsep kerjasama

**Prasyarat Pembentukkannya adalah** Setiap daerah telah memiliki unit unit terkait. Pemahaman masing-masing pemerintah daerah mengenai peran spesifik daerahnya dalam konteks regional

- ***BKSP Jabodetabek***

**Sistem dan struktur lembaganya adalah** Membentuk organisasi dalam bentuk forum yang beranggotakan perwakilan- perwakilan pemerintah daerah di wilayah Jabodetabek. Setiap permasalahan yang menyangkut kepentingan dan berimplikasi pada kawasan, dikoordinasikan dan dikerjasamakan secara bersama – sama.

**Wewenang yang dilimpahkannya adalah** Pengaturan sampah dan DAS, Pengaturan transportasi Perencanaan tata ruang.

**Prasyarat Pembentukkannya adalah** Kesatuan pandangan mengenai konsep kerjasama, Inisiatif dan keaktifan yang sama dari setiap pemerintah terkait untuk menyelesaikan permasalahan regional yang dihadapi. Daerah yang telah menerapkan bentuk kerja sama ini adalah BKSP Jakarta (Indonesia)

- ***Urban County of Jabodetabek***

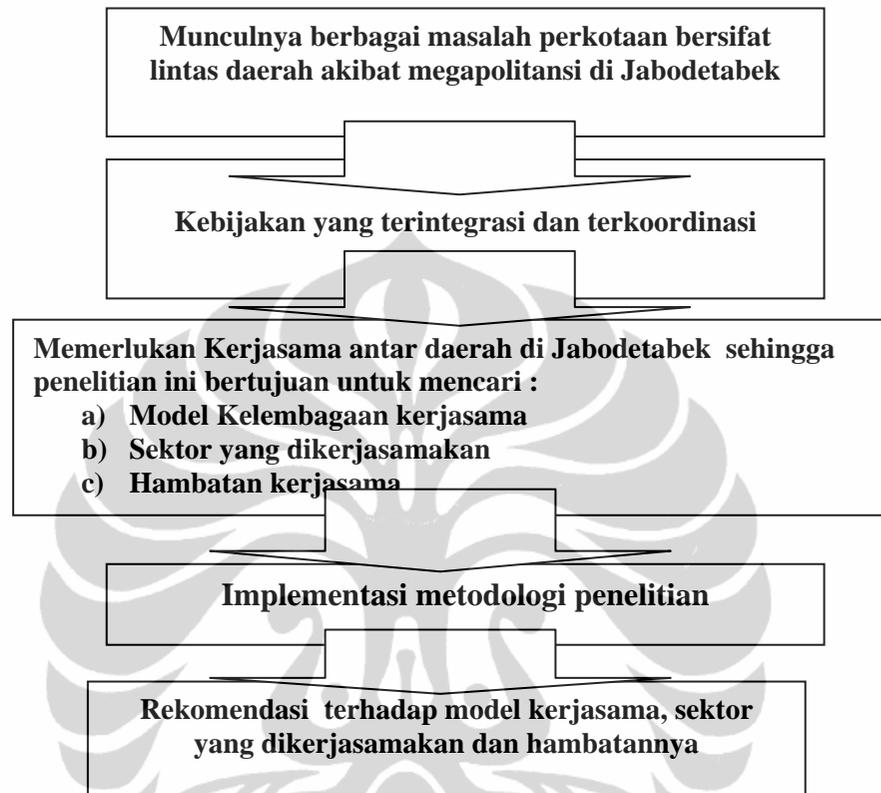
**Sistem dan struktur lembaganya adalah** Kabupaten-kabupaten diberikan wewenang mengelola masalah perkotaan. Tidak ada otorita khusus yang dibentuk.

**Wewenang yang dilimpahkannya adalah** Perencanaan tata ruang dan Pembangunan transportasi.

**Prasyarat Pembentukkannya adalah** Sebelumnya telah ada koordinasi dan komunikasi yang kuat antar pemerintah daerah. Setiap daerah memiliki pemahaman menyeluruh terhadap perannya masing-masing dalam aktivitas regional. Di luar negeri, daerah yang telah menerapkan bentuk kerja sama ini adalah Kuala Lumpur (Malaysia)

### 1.5 Alur Pikir Penelitian

Alur pikir penelitian tentang model kelembagaan dari kerjasama antar daerah di Jabodetabek ini secara sistematis dapat dilihat pada **Gambar 1.2**.



**Gambar 1.2**  
**Alur Pikir Penelitian**

**Keterangan Gambar 1.2 :** Terjadinya berbagai permasalahan perkotaan yang disebabkan akibat megapolitansi di Jabodetabek menuntut penanganan dalam hal kebijakan yang lebih terintegrasi dan koordinatif, dimana hal tersebut bisa terwujud apabila terdapat kerjasama antar daerah yang sinergis, sehingga muncul pertanyaan model atau jenis kerjasama seperti apa yang bisa diterapkan di Jabodetabek, sektor – sektor apa yang prioritas untuk dikerjasamakan serta apa saja hambatan yang dapat menghambat proses kerjasama tersebut. Pertanyaan ini bisa dijawab dengan melakukan serangkaian tahap metodologi penelitian, seperti wawancara terhadap responden yang telah ditentukan sebelumnya dengan cara *judgment sampling*, menentukan hirarki

permasalahan, dan kemudian memformulasikannya dalam analisa AHP. Output dari analisa AHP ini akan berupa rekomendasi – rekomendasi yang menjawab pertanyaan penelitian yaitu tentang model kerjasama di Jabodetabek, Sektor yang hendak dikerjasamakan serta hambatan proses kerjasama.

## 1.6 Sistematika Penulisan Penelitian

Sistematika penulisan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Bab 1 Pendahuluan, yang berisi latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metodologi penelitian, alur pikir, serta sistematika penulisan penelitian
- Bab 2 Kajian Literatur, berisi tinjauan kepustakaan yang berkaitan dengan teori, konsep megapolitan, karakteristik megapolitan didunia, konsep – konsep kerjasama dalam kelembagaan megapolitan dan konsep dari alat analisis data berupa AHP.
- Bab 3 Gambaran Umum Kelembagaan di Jabodetabek yang berisi gambaran kelembagaan kerjasama antara daerah yang sudah ada di Jabodetabek serta dasar – dasar hukum yang terkait dengan kerjasama antar daerah dan dipaparkan juga contoh kerjasama di daerah lain di Indonesia.
- Bab 4 Analisis, berisikan analisis hasil wawancara kepada responden yang diformulasikan dalam *software expert choice* tentang prioritas kerjasama yang paling baik dan sesuai menurut para ahli untuk memecahkan masalah eksternalitas yang ditimbulkan oleh pertumbuhan Jabodetabek dan proses megapolitansi yang ditimbulkannya, serta kendala dan sektor apa yang prioritas untuk dikerjasamakan.
- Bab 5 Analisis kelembagaan dari kerjasama antar daerah di Jabodetabek yang berisi analisis terhadap implementasi model yang telah dipilih oleh responden.

Bab 6 Kesimpulan dan Rekomendasi, berisikan kesimpulan dari hasil penelitian ini yaitu menjawab pertanyaan tentang jenis kerjasama yang ideal untuk direalisasikan dalam rangka mereduksi efek eksternalitas dari proses megapolitansi di Jabodetabek, dapat diidentifikasi kendala apa saja yang berpotensi menghambat proses kerjasama dan bagaimana rekomendasi yang bisa diberikan dan sektor apa yang prioritas untuk dikerjasamakan yang kemudian bisa direkomendasikan untuk dijadikan sebagai pilot project dimasa yang akan datang.

Bagian penutup berupa daftar kepustakaan beserta lampiran. Daftar Kepustakaan berisikan referensi atau publikasi/buku atau sumber lain yang dipergunakan sebagai acuan dan rujukan kepustakaan yang digunakan dalam penelitian ini, sedangkan lampiran terdiri dari lampiran daftar wawancara yang digunakan dan daftar nama responden.

## BAB 2 KAJIAN LITERATUR

### 2.1. Teori dan Konsep Megapolitan

Megapolitan tidak terbentuk dengan sendirinya. Sebaliknya, ini terbentuk melalui proses pertumbuhan kota yang cukup panjang. Friedman mengemukakan, perkembangan kota disebabkan oleh dua hal yang saling berkait satu dengan yang lain, yaitu proses sosial ekonomi dan proses *spasial* (Yunus:2006:239). Sebagai contoh, seiring dengan kenaikan pendapatan perkapita penduduk, terjadi kenaikan permintaan terhadap sarana dan prasarana, baik berupa barang-barang *privat* maupun fasilitas-fasilitas publik. Ini akan mendorong semakin meluasnya ruang fisik kota. Lebih jauh lagi, megapolitan terbentuk dalam beberapa tahap, dimana setiap tahap mencerminkan adanya integrasi yang semakin kuat antara kota yang satu dengan kota yang lain. Di tahap akhir, dijelaskan bahwa terjadi penggabungan kota-kota besar menjadi suatu sistem kekotaan yang amat besar (Yunus:2006:240). Inilah yang seringkali disebut dengan megapolitan.

Terlepas dari konteks dan definisi megapolitan yang ada, ekonomi perkotaan memberikan pendekatan yang berbeda terhadap konsep ini. Ketika megapolitan banyak dikaitkan dengan latar belakang satu kesatuan sistem fisik kota, pendekatan ekonomi perkotaan lebih memberikan alasan rasional ekonomi yang bersumber pada hubungan fungsional ekonomi. Kota-kota yang terbentuk di suatu daerah terjadi karena adanya skala ekonomi eksternal (*external economics of scale*), yaitu ketika biaya produksi sebuah perusahaan menurun pada saat produksi perusahaan lain meningkat. Skala ekonomi ini berwujud dalam bentuk terjadinya pembagian (*sharing*) dalam input antara, kelompok tenaga kerja, dan informasi. Dalam konteks produksi, skala ekonomi eksternal menarik para produsen untuk memanfaatkan keuntungan tersebut sehingga mereka berkumpul di suatu tempat, melakukan aglomerasi ekonomi yang lambat laun membesar dan akhirnya membentuk sebuah kota. Pada saat yang sama, penduduk akan semakin berdatangan untuk mendapatkan pekerjaan

di wilayah industri ini. Sehingga, semakin besar tingkat skala ekonominya, maka semakin besar pula kota yang dapat terbentuk (Yunus, 2006).

Proses aglomerasi yang membentuk kota juga sangat ditentukan oleh faktor transportasi. Sullivan (2006)<sup>1</sup> menyatakan bahwa infrastruktur transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam membentuk konsentrasi kota terutama di negara-negara berkembang. Semakin membaiknya kualitas dan kuantitas dari infrastruktur transportasi menurunkan biaya transportasi yang dihadapi oleh para produsen, menjadikannya sebagai sebuah insentif lebih untuk melakukan aglomerasi di kota tersebut.

Dalam tataran struktur, aktivitas ekonomi kota pada awalnya membentuk kota menjadi monosentris. Pusat kota merupakan konsentrasi aktivitas ekonomi yang sering disebut dengan *central business district* (CBD). Seiring dengan membesarnya aktivitas yang mendorong meluasnya fisik kota, daerah-daerah yang baru menjadi bagian dari kota secara keseluruhan relatif jauh dari CBD. Akibatnya, wilayah-wilayah baru tersebut kurang dapat dilayani oleh CBD. Inilah yang mendorong mulai bertumbuhan pusat-pusat kota yang baru (*subcenters*). Pusat-pusat kota baru ini saling terhubung satu sama lain dan juga dengan pusat kota utama (CBD). Dengan demikian, struktur kota yang awalnya bersifat monosentris, berubah menjadi multisentris (Harmadi, Yudistira, 2006: 4).

Terbentuknya *subcenters* yang baru dalam kerangka kota multisentris berbanding lurus dengan persebaran penduduk kota itu sendiri. Adanya *subcenters* baru akan menciptakan lapangan-lapangan kerja baru di titik-titik pertumbuhan kota tersebut. Proses penciptaan lapangan kerja ini tentu saja menarik para pencari kerja yang sebelumnya berkonsentrasi pusat kota mengikuti bentuk kota yang monosentris. Sebagai konsekuensinya, terjadi proses dimana para tenaga kerja akan berpindah untuk lebih mendekati pekerjaannya di daerah *subcenters* yang sering disebut dengan *people follow jobs*. Proses ini pada akhirnya mampu mengubah kota menjadi lebih berpola

---

<sup>1</sup> O'Sullivan, Arthur. (2006). *Urban Economics*. Seventh Edition. McGraw- Hill Irwin: New York

multisentris yang memiliki keterkaitan semakin kuat antara kota inti dengan *subcenters*-nya. (Harmadi, Yudistira, 2006: 5)

Pendekatan ekonomi terhadap pembentukan sebuah kota memberikan *insight* bahwa suatu saat sebuah kota akan menjadi semakin besar, melewati wilayah administrasinya. Aglomerasi yang semakin besar akan mendorong penggunaan lahan yang semakin besar di kota. Ketika ketersediaan lahan yang dapat digunakan di kota telah habis, maka pelaku aktivitas ekonomi kota akan menggunakan daerah di sekitar administrasinya untuk menjalankan aktivitasnya. Perlahan tapi pasti, wilayah kota akan memiliki hubungan fungsional secara ekonomi yang semakin kuat dengan daerah sekitarnya. Segala aktivitas ekonomi kota akan berdampak langsung terhadap wilayah di sekitarnya, demikian pula sebaliknya. Keterkaitan inilah yang melahirkan kerjasama secara fungsional di bidang ekonomi antara kota dan sekitarnya sehingga melahirkan konsep megapolitan. (Harmadi, Yudistira, 2006: 5)

Aktivitas dan hubungan fungsional ekonomi yang terjadi di pusat inti kota dengan wilayah *suburban*-nya merupakan sebuah proses yang dinamik. Artinya, aktivitas ekonomi dapat berubah seiring dengan berjalannya waktu. Tentu saja, perubahan ini akan membawa pula pada transformasi spasial di pusat inti kota dan *suburban*-nya. (Berry dan McGreal, 1995).

Adapun perubahan yang terjadi, berkorelasi erat dengan proses-proses yang terjadi pada tataran global, terutama oleh korporasi dan pasar global. Saat ini, kota-kota besar di dunia memiliki kecenderungan untuk bergeser menjadi kota berbasis informasi, teknologi dan pengetahuan. Dua faktor penting, uang dan pengetahuan, menjadi faktor utama dalam proses transformasi ini yang menjadikan sebuah kota memiliki pertumbuhan yang tinggi akan produsen jasa, perkantoran, telekomunikasi dan organisasi, baik di wilayah pemerintahan maupun bukan (Berry dan McGreal, 1995)

## **2.2. Megapolitan didunia**

Berbagai permasalahan yang terjadi di kota besar seringkali berkaitan erat dengan daerah yang ada di sekitarnya. Oleh karena itu, salah satu

penanganan yang efektif dalam menghadapi permasalahan tersebut adalah menyelesaikannya secara simultan antar pemerintah kota dengan daerah di sekitarnya, yang melibatkan pula pihak-pihak swasta dan LSM, dalam kerangka megapolitan. Seperti halnya di Eropa, kolaborasi antara negara (pemerintah), penduduk, dan pasar untuk mencapai tata guna lahan yang efisien dan adil sangat diperlukan untuk mempertahankan ketersinambungan proses urbanisasi yang terjadi (Berry dan Mc.Greal, 1995).

Sejauh ini beberapa megapolitan di dunia terus mengalami pertumbuhan penduduk yang cukup pesat seperti yang tertera pada **Tabel 2.1** Melalui perbandingan terhadap beberapa megapolitan yang telah terbentuk tersebut, dapat diambil sebuah gambaran bahwa proses pembentukan megapolitan yang ada di dunia memiliki karakteristik sendiri, bergantung pada faktor geografi, sosial ekonomi, dan lain sebagainya (Yunus, 2006:265).

**Tabel 2.1**  
**Jumlah perkembangan Penduduk**  
**Megapolitan Dunia Kurun Waktu 1990 - 2015**  
(dalam Juta Jiwa)

Kota Megapolis	Jumlah Penduduk		
	1990	2000	2015*
Tokyo	18.1	26.4	26.4
Mexico City	20.2	18.1	19.2
Sao Paolo	17.4	17.8	20.4
Shanghai	13.4	17	14.6
New York	16.2	16.6	17.4
Kalkuta	11.8	12.9	17.3
Los Angeles	11.9	13.1	14.1

Metro Manila	-	10.9	14.8
Rio de Janeiro	-	10.6	11.9

Sumber : World Population 2001, UNFPA

\*:tahun dalam proyeksi.

### 2.2.1 Megapolitan di Amerika Serikat

Amerika Serikat memiliki beberapa wilayah megapolitan seperti Phoenix-Tucson, Boston-Washington dan sedang merencanakan untuk membuat wilayah megapolitan baru yaitu *Salt Lake City*. Boston-Washington adalah salah satu megapolitan yang terkenal di Amerika Serikat. (*Bosh-Wash Megapolis*). Kawasan megapolitan ini merupakan penggabungan beberapa kota yang terletak di bagian timur laut sampai tepi laut Atlantik yang membentang dari kota Boston, Massachusetts sampai Richmond, Virginia. Tidak semua daerah tersebut menunjukkan wajah kekotaan (*urbanized area*), beberapa daerahnya, terutama daerah-daerah antara pusat kota satu dengan pusat kota lain masih tertutup oleh lahan pertanian. Meskipun demikian, secara ekonomi wilayah ini dapat dikatakan telah berintegrasi dalam satu kesatuan dengan dukungan sistem transportasi dan komunikasi yang saling menghubungkan satu sama lain (Sullivan, 2006 dalam Harmadi dan Yudistira, 2006)

Intensitas hubungan antara pusat kegiatan yang satu dengan pusat kegiatan yang memiliki tingkat yang berbeda. Hal ini sangat bergantung pada besar kecilnya aglomerasi penduduk, variasi kegiatan, dan aksesibilitas antar simpul-simpul kegiatan. Semakin tinggi aglomerasi, variasi, dan akses yang dimiliki, berimplikasi pada semakin besarnya intensitas hubungan antara pusat kegiatan yang satu dengan yang lain. Oleh karena pusat kota yang satu dengan pusat kota yang lain memiliki hal-hal tersebut, maka hubungan antar pusat kota memiliki intensitas yang paling tinggi (Harmadi dan Yudistira, 2006)

Implikasi lain dari tidak seimbangannya intensitas hubungan antar wilayah adalah ketidakseragaman kenampakan *fisiko spasial*. Seperti yang telah disinggung sedikit sebelumnya, wilayah-wilayah antara yang ada dalam

megapolitan ini diisi oleh lahan pertanian yang cukup luas atau *vegetasi* yang masih alami. Tingkat kepadatan penduduk di daerah-daerah ini juga rendah bila dibandingkan dengan pusat-pusat kota. (Harmadi dan Yudistira, 2006)

Adapun perkembangan kegiatan perekonomian Bos-wash Megapolis telah dianggap suatu perkembangan ke arah *maturity*. Perkembangan ini dicirikan dengan kehidupan megapolitan yang terbentuk mampu menampilkan keunggulan kompetitif dibandingkan dengan wilayah lain. Produksi pertanian yang berupa buah-buahan dan sayur-sayuran, ternyata mampu memasok kebutuhan hasil pertanian bagi penduduk megapolitan, dan bahkan sampai ke wilayah lain. (Harmadi dan Yudistira, 2006)



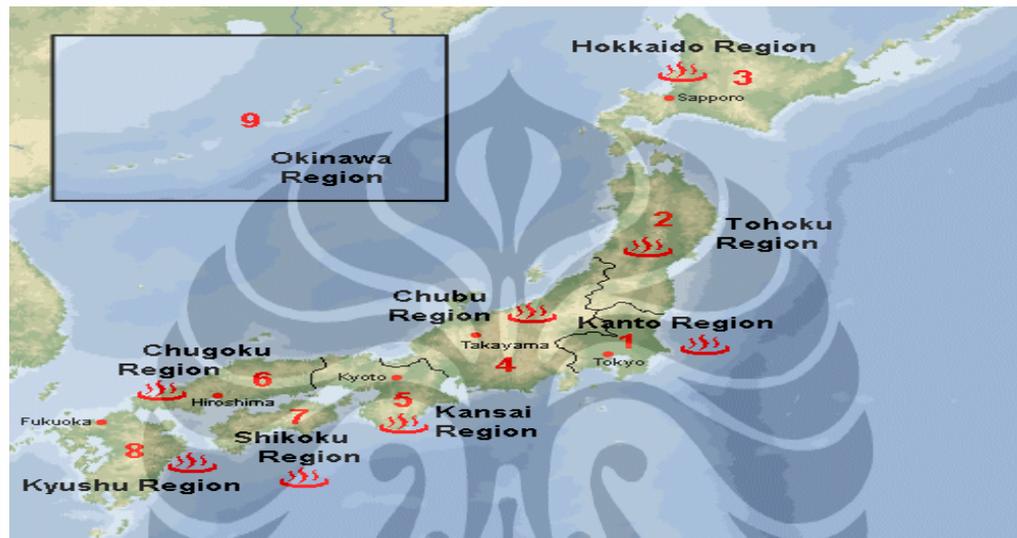
Sumber: Megapolitan Institute Consensus Series (2005) dalam Sullivan (2006)

**Gambar 2.1**  
**Kawasan Megapolitan Amerika Serikat**

### 2.2.2 Megapolitan di Jepang

Megapolitan Jepang merupakan sebuah penggabungan kota-kota antara Tokyo dibagian utara sampai ke kota Osaka di bagian selatan yang sering disebut dengan megapolitan Tokaido. Kota-kota yang bergabung menjadi sebuah megapolitan ini meliputi beberapa kota besar, seperti Tokyo, Yokohama, Nagoya, Kobe, dan Osaka dengan jumlah populasi lebih dari 40 juta jiwa pada akhir tahun 70-an. Megapolitan Tokaido di mulai sejak awal

tahun 1960-an dan dipercepat dengan adanya pembangunan jalur kereta ekpres yang menghubungkan kota Tokyo dengan Osaka yang melalui Nagoya dan Kyoto. Pembangunan ini membuat mobilitas manusia, barang dan jasa berkembang yang akhirnya menunjukkan gejala kekotaan di daerah-daerah tersebut (Yunus, 2006:273).



Sumber : Japan state government map 2006 at [www.state.gov/r/pa/bgn/4142](http://www.state.gov/r/pa/bgn/4142)

**Gambar 2.2**  
**Wilayah Megapolitan Tokaido**

Kondisi *fisiko spasial* yang ada pada megapolitan Tokaido ini nampaknya berbeda dengan yang terjadi di Amerika Serikat, khususnya *Boswash Megapolis*. Wilayah-wilayah antara yang terdapat di Megapolitan Jepang memiliki kepadatan penduduk yang tinggi. Ini diakibatkan oleh sistem pertanian intensif yang dilakukan pada daerah tersebut, sehingga tidak membutuhkan lahan yang besar. Penyebab lainnya adalah adanya orientasi baru dari penduduk yang bertempat tinggal di daerah tersebut tidak sepenuhnya bergantung pada pertanian karena kota-kota terdekat memiliki perkembangan sektor industri dan perdagangan yang kemudian disokong dengan baik oleh keberadaan transportasi yang seimbang. (Harmadi dan Yudistira, 2006)

Secara lebih mendetail, kondisi fisik kota-kota besarnya, terutama Tokyo, yang tergabung dalam megapolitan Tokaido memiliki bentuk yang radial (Brunn dan Williams, 1983). Hal tidak mengherankan mengingat kota-kota tersebut berawal dari kota-kota tua, dimana letak kastil sebagai pusat kegiatan, berada di tengah kota. Sehingga pertumbuhan kota berbentuk radial dan mengikuti jaringan jalan yang sudah dibangun, dimana semua jaringan jalan tersebut selalu berpusat ke kastil. Ke depannya, dapat diprediksi bahwa sepanjang jaringan transportasi seperti jalan atau rel kereta terus dibangun mengikuti pola yang radial, sehingga suburbanisasi yang terjadi akan mengikuti pola yang sama. (Harmadi dan Yudistira, 2006)

Seluruh wilayah administrasi yang tergabung dalam Tokaido megapolitan, memiliki pemerintahan sendiri meskipun digabung dalam satu kesatuan konsep pembangunan. Pemerintahan Kota Tokyo dan tiga *prefektur* di sekitarnya misalnya, diperintah oleh *Tokyo Metropolitan Government* (TMG), yang diketuai oleh seorang gubernur. Demikian halnya yang terjadi di wilayah administrasi lain. Sehingga, jelas bahwa konsep megapolitan tidak harus menggabungkan wilayah satu dengan yang lain secara administratif. (Harmadi dan Yudistira, 2006)

### 2.3. Konsep – konsep kelembagaan megapolitan

Pembentukan kelembagaan megapolitan sendiri harus dicermati dengan baik, mengingat proses ini melibatkan pemerintah kota dengan pemerintah daerah yang ada di sekitar kota. Yunus (2006: 361) menekankan bahwa setidaknya terdapat dua permasalahan utama yang dapat muncul dari proses pembentukan kelembagaan ini.

- a) **Permasalahan yang berhubungan dengan kewenangan penentuan kebijakan tata ruang dan wilayah.** Seperti yang telah diketahui bersama, pembentukan kawasan megapolitan sangat diperlukan dalam hal pengaturan tata ruang dan wilayah secara kompak dan integrasi antara kota dengan daerah yang ada di sekitar kota. Permasalahan muncul ketika berbicara masalah wewenang pengaturan tersebut,

apakah diserahkan kepada pemerintah kota seluruhnya ataukah di luar pemerintah kota (ada lembaga tersendiri), dimana setiap opsi memiliki konsekuensi-konsekuensi tersendiri. Sebagai contoh, bila wewenang diberikan seratus persen kepada pemerintah kota, hal ini merupakan konsekuensi logis mengingat terjadi *spillover effects* aktivitas perekonomian kota ke daerah sekitarnya. Proses ini berkaitan langsung dengan alokasi lahan di daerah sekitar kota. Tetapi, konflik kepentingan akan muncul karena lahan yang dimaksud berada pada wilayah teritori pemerintah daerah yang berkepentingan untuk mengatur dan memajukan daerahnya sendiri sesuai dengan kebijakan yang telah ditentukannya.

- b) **Permasalahan yang erat kaitannya dengan masalah pembiayaan pembangunan (*development finance*)**. Permasalahan ini muncul sebagai proses lanjutan dari kebijakan tata ruang. Pengaturan tata ruang berimplikasi pada tersebarnya fungsi-fungsi strategis kota ke daerah sekitar, seperti fungsi pendidikan, perdagangan, dan industri. Otomatis ini memerlukan infrastruktur yang besar dan pendanaan yang tidak sedikit. Pola pembiayaan ini seringkali menjadi polemik antara pemerintah kota dengan pemerintah daerah. Di sisi yang lain, penerimaan dari fungsi-fungsi tersebut juga turut memperumit masalah karena secara keterkaitan ekonomi, fungsi tersebut berada di bawah pemerintah kota. Tetapi, fungsi tersebut dibangun di atas lahan pemerintah daerah.

Pengalaman di beberapa negara-negara maju seperti Tokyo, menunjukkan bahwa kawasan megapolitan diatur oleh sebuah otorita khusus yang berkoordinasi dengan pemerintah daerah di bawahnya. Otoritas ini mengatur apa yang dinamakan dengan *the expanding metropolitan region (EMR)*, yang mencakup wilayah kota dan daerah di sekitar kota. Untuk kasus Amerika Serikat, pengaturan tata kota dilakukan dengan dikeluarkannya kebijakan *extra territorial zoning*. Kebijakan ini memberikan keleluasaan pemerintah kota untuk membuat kebijakan pengaturan tata kota di luar batas kota. Setiap wilayah yang ada di sekitar kota diterapkan *resitricted zoning*

dimana arah tata guna lahan harus berpedoman pada kualifikasi *zoning* tersebut. Dengan demikian, *conflict of interest* antara pemerintah kota dengan pemerintah daerah di sekitar kota dapat dihindarkan (Yunus, 2006:364).

Untuk pengaturan kelembagaan megapolitan di negara-negara berkembang, studi yang telah dilakukan oleh Takulder (2006) memberikan beberapa opsi model yang dapat digunakan. Dengan menggunakan studi kasus Dhaka (Bangladesh) yang notabene memerlukan penanganan melalui pendekatan megapolitan, Takulder menawarkan empat opsi, yaitu:

- a) Membentuk sebuah *Metropolitan Regional Corporation* (MRC) dengan memasukkan perwakilan dari pemerintah lokal, dimana lembaga ini memiliki kekuasaan lebih dalam hal fungsi perencanaan dan kontrol pembangunan. MRC menjadi lembaga tertinggi di EMR yang mengatur seluruh petunjuk strategis dan perundang-undangan di kawasan megapolitan.
- b) Membentuk divisi Perencanaan dan Koordinasi Regional Metropolitan di bawah komisi Perencanaan. Berbeda dengan opsi pertama, pembentukan divisi ini dimasukkan dalam kementerian yang mengatur masalah pembangunan daerah. Ini dikarenakan perencanaan strategis haruslah berada di atas agen-agen eksekutif yang ada di kawasan megapolitan dan memiliki sokongan dari kementerian terkait.
- c) Membentuk *Metropolitan Regional Planning Authority* (MRPA) yang berperan utama dalam menyusun *strategic plan* kawasan. Opsi ini hampir sama dengan opsi yang pertama, hanya saja lembaga yang dibentuk berkonsentrasi pada perencanaan, sedangkan pelaksanaannya didesentralisasikan kepada setiap pemerintah lokal.
- d) Membentuk *Metropolitan Regional Development Authority* (MRDA) sebagai organisasi utama penyedia fasilitas pembangunan bagi kawasan metropolitan. MRDA merupakan lembaga independent pengatur fungsi-fungsi pembangunan yang berada di puncak. Lembaga ini menjadi koordinator pembangunan yang membangun interrelasi agen-agen lokal terkait

Takulder (2006) merumuskan beberapa hal yang menjadi isu utama dan harus diperhatikan dalam membentuk sebuah pemerintahan dalam wilayah megapolitan. Beberapa isu tersebut meliputi:

- a) **Fokus pemerintahan megapolitan (*mega-urban region governance*) dalam menghadapi kawasan metropolis yang tumbuh dengan cepat.** Isu ini erat kaitannya dengan proses *spillover effects* dari aktivitas inti kota ke daerah sekitarnya atau yang sering disebut dengan *Extended Metropolitan Region* (EMR). Perlu diperhatikan pula bagaimana bentuk dan pola urbanisasi yang terjadi karena hal ini sangat berpengaruh pada model pemerintahan yang akan dibentuk nantinya.
- b) **Ruang lingkup wilayah yuridiksi yang dimiliki oleh pemerintahan megapolitan.** Kenyataan yang terjadi di lapangan adalah seringkali pemerintah nasional maupun lokal enggan untuk pemerintahan baru yang 'spesial' dan memiliki wewenang di atas wilayah yuridiksi mereka karena adanya rasa takut untuk kehilangan kekuasaan. Padahal, pertumbuhan megapolitan membawa konsekuensi adanya pemerintahan dengan yuridiksi yang lebih luas dalam mengatur *urbanized area* dan daerah desa di sekitarnya untuk menyediakan wilayah bagi pembangunan.
- c) **Model kolaborasi yang sesuai antara kewenangan pemerintah pusat dengan pemerintah lokal dalam pemerintahan megapolitan.** Beberapa megapolitan yang ada di dunia tidak lain merupakan ibukota negara, dimana pemerintah pusat berada. Terjadi kondisi berbeda yang dihadapi oleh pemerintah pusat dan pemerintah lokal. Pemerintah pusat dengan wewenang yang luas dapat mengatur megapolitan dalam konteks ekonomi nasional, tetapi tidak dapat melibatkan secara optimal partisipasi dan mobilisasi dari komunitas lokal karena aspek-aspek tersebut di bawah pengaruh pemerintah lokal. Sebaliknya, pemerintah lokal memiliki kemampuan dalam mengarahkan komunitas yang ada, tetapi tidak memiliki perhatian terhadap pembangunan regional. Oleh karena itu, tantangan yang dihadapi adalah bagaimana fungsi-fungsi

dari pemerintahan megapolitan disebar pada setiap tingkat pemerintahan, mulai dari pusat, hingga daerah yang ada di sekitar metropolis.

- d) **Peran sektor swasta dalam pemerintahan megapolitan sehingga memberikan hasil yang optimal.** Salah satu fungsi penting dari pemerintahan megapolitan adalah menentukan peran yang memungkinkan bagi sektor swasta untuk mencapai pembangunan sosial-ekonomi, memenuhi berbagai kebutuhan dasar, dan meraih kesinambungan lingkungan
- e) **Pelibatan berbagai organisasi, LSM, dan masyarakat sipil dalam pemerintahan megapolitan.** Berbagai isu yang bersifat etik berada di sekitar pemerintahan megapolitan, seperti kemiskinan kota, transportasi, permukiman, polusi dan lain sebagainya. Seluruh isu tersebut menjadi perhatian dan masuk pada salah satu peran yang dimainkan oleh organisasi, LSM, dan masyarakat sipil. Tantangan bagi pemerintahan megapolitan adalah bagaimana membentuk mekanisme partisipasi dari elemen-elemen tersebut dalam pengambilan keputusan sehingga mampu mengakomodasi berbagai pandangan yang ada.
- f) **Pembangunan ekonomi dan lingkungan *mega-urban region* secara berkesinambungan.** Konsumsi air dan energi yang besar di kawasan kota harus menjadi perhatian bagi pemerintahan megapolitan karena sangat menguras sumber daya yang ada. Oleh karena itu, pemerintahan harus memasukkan berbagai dampak yang ditimbulkannya, dalam kerangka pembangunan berkesinambungan dan manajemen sumber daya

Menurut Bird dan Slack (dalam Kurniawan,2006:4) dan Shabir Cheema dalam *Urban Government in Asia* (Sutiyoso,2007:76) terdapat beberapa klasifikasi konsep kelembagaan metropolitan/megapolitan, yaitu :

- a) **Sistem satu tingkat**

- Daerah metropolitan/ megapolitan dikelola oleh satu organisasi pemerintahan kota yang bertanggung jawab secara penuh dalam menyediakan pelayanan.
- Terdiri dari pemerintahan yang terfragmentasi dan pemerintahan tunggal dari sebuah kota besar yang terkonsolidasi yang bisa terbentuk karena *amalgamasi* (penggabungan dari dua atau lebih kota dalam wilayah tersebut) atau *aneksasi* (pengambilan sebagian dari wilayah kota oleh kota yang lebih besar)
- Keunggulan dari sistem ini antara lain menyediakan koordinasi pelayanan yang lebih baik, akuntabilitas yang lebih jelas, pembuatan kebijakan yang lebih sederhana dan efisiensi lebih besar
- Kelemahan sistem ini adalah wilayah yang terlalu luas dan birokratis seringkali justru mengurangi akses dan akuntabilitas terhadap masyarakat
- Contoh model kelembagaannya adalah *Urban County* di Malaysia dan *Consolidation of Houston*.

#### b) Sistem dua tingkat

- Terdiri dari dua bentuk pemerintahan, pemerintahan tingkat atas menyediakan pelayanan untuk lingkup wilayah yang lebih luas yang dapat memberikan keuntungan kepada wilayah secara keseluruhan, sedangkan pemerintahan dibawahnya bertanggung jawab dalam menyediakan pelayanan yang bersifat lokal.
- Keuntungannya memberikan keuntungan bagi adanya tingkat redistribusi, pemerintahan lebih akuntabel, efisiensi dan tanggap terhadap kebutuhan lokal.
- Kelemahan dari sistem ini adanya duplikasi dari pemberian layanan sehingga mengakibatkan pemborosan serta dianggap kurang transparan dan membingungkan pembayar pajak mengenai pihak

mana yang paling bertanggung jawab dalam pemberian layanan kepada mereka.

- Contoh model kelembagaannya adalah *Extra Metropolitan Region of Tokyo (EMR)* atau *Tokyo Metropolitan Government*, *Manila Metropolitan Development Authority (MMDA)* dan *Greater London (Metropolitan Federation)*

#### c) Kerjasama sukarela

- Terdapat sebuah badan dengan status institusi yang independen dan tidak permanen dalam sebuah wilayah yang luas yang dibentuk berdasarkan kerjasama sukarela diantara daerah – daerah dalam wilayah tersebut.
- Keunggulannya adalah lebih mudah dibentuk dan dibubarkan, tidak perlu terjadi penyatuan dan konsolidasi antar daerah sehingga daerah – daerah yang ada tetap bisa mempertahankan otonominya, pengurangan biaya dalam pemberian pelayanan, pencapaian koordinasi dan efisiensi untuk pelayanan tertentu.
- Kelemahannya adalah ketidakjelasan akuntabilitas selain dari apa yang tercantum dalam kontrak/perjanjian yang pada akhirnya dapat menimbulkan konflik antar daerah, serta tidak mampu mencapai keberlanjutan koordinasi wilayah secara keseluruhan.
- Contoh model kelembagaannya adalah Badan Kerjasama Pembangunan di Jabodetabek.

#### d) Distrik khusus

- Dibentuk diwilayah metropolitan/megapolitan dalam rangka penyediaan pelayanan yang melewati batas – batas kota

- Distrik khusus dapat berbentuk otoritas bersama antar kota satu sektor yang dapat menyediakan pelayanan bagi sejumlah kota yang memiliki eksternalitas yang signifikan.
- Contoh model kelembagaannya adalah *Regional Special Districts and Authorities* di AS dan Otoritas Transport di *Greater London*.

#### 2.4. Contoh model kelembagaan megapolitan

Dari klasifikasi konsep kelembagaan megapolitan diatas, dapat disimpulkan bahwasanya terdapat beberapa model pengelolaan bagi kelembagaan megapolitan yang bisa dijadikan sebagai acuan, antara lain :

##### a) *Regional Special Districts and Authorities*

Model ini biasanya digunakan oleh negara – negara yang memiliki sejarah pemerintahan daerah yang otonom dan kuat. Di Amerika, sepertiga dari pemerintahan daerahnya adalah distrik khusus, dimana badan dari distrik khusus tersebut biasanya diawasi secara tidak langsung oleh anggota dewan kota (Bird dan Slack, 2004 dalam Kurniawan, 2006: 6)

Secara umum *Special districts* di AS diatur pembentukkannya dalam sebuah Undang – Undang Negara. *Special districts* ini diberi hak untuk menyediakan sebuah fungsi layanan khusus yang terpisah dari sebuah pemerintahan daerah. *Special districts* ini bisa berbentuk otorita, distrik atau komisi khusus. Salah satu faktor yang mempengaruhi terbentuknya daerah khusus ini adalah komitmen politik dari pemerintah daerah disebuah negara bagian untuk bekerjasama melalui *Special Districts* ini. Contoh *Special Districts* di AS antara lain distrik transportasi, drainase, irigasi serta pengendalian alam. *Special district* ini memiliki beragam sumber pendapatan diantaranya, 43% dari pajak kekayaan, 25% dari biaya layanan, lebih dari 30 % berasal dari penjaminan, *sharing* pajak, sewa dan penggantian keuangan dari pemerintah (Kincaid, 1994:7).

**b) BKSP Jabodetabek**

Merupakan sebuah badan kerjasama yang dibentuk dalam menangani pembangunan dan pengelolaan kawasan di Jabodetabek. Pada prinsipnya BKSP adalah satu – satunya badan yang bertanggung jawab atas koordinasi *interregional* dan inter sektoral baik antara pemerintah pusat dan instansi – instansi lain yang terlibat dalam pembangunan di Jabodetabek (Kurniawan, 2006:16).

**c) Tokyo Metropolitan Government**

Kawasan Metropolitan Tokyo ini dikelola oleh *The Tokyo Metropolitan Government* (TMG) dengan kewajiban tidak hanya melaksanakan pelayanan publik pada skala regional (*prefektur*) tetapi juga mengambil alih sebagian kewenangan yang pada daerah lain di Jepang dilaksanakan oleh Pemerintah Kota atau yang dikenal dengan sebutan *Extra Metropolitan Area* (EMR)

Kewenangan yang diambil alih ini diantaranya pengelolaan sumber daya air dan pajak. TMG ini dipimpin oleh Gubernur dan terdapat beberapa departemen dan biro. Permasalahan yang dihadapi oleh TMG antara lain terkait dengan masalah kepadatan transportasi karena jumlah penglaju yang tinggi dan sempitnya jaringan jalan, penglaju tersebut melakukan perjalanan setiap hari ke konsentrasi pusat aktifitas kerja yang lebih banyak berada di pusat – pusat kota. Selain transportasi, perumahan juga menjadi masalah perkotaan yang lain dikarenakan mahalnya lahan (Dardak, 2006:23).

**d) Manila Metropolitan Development Authority**

Kelembagaan megapolitan di Manila dikelola oleh *Metropolitan Manila Development Authority* (MMDA) yang terdiri dari 17 Kota/ Kabupaten yang berada di wilayah Ibukota Negara. MMDA ini didampingi MMC (*Metropolitan Manila Council*) yang merupakan Dewan Metro Manila yang bertugas selaku pembuat kebijakan yang merangkap sebagai Dewan Pemerintahan MMDA. MMDA ini dipimpin oleh seorang ketua yang dibantu

oleh asisten manager yang menangani masalah perencanaan, operasi dan administrasi serta keuangan. Sumber pendapatan MMDA berasal dari Pemerintah Pusat, pendapatan internal yang disebut *Internal Revenue Allowment*, subsidi nasional, 5% kontribusi setiap pemerintahan lokal dan berbagai redistribusi lainnya. MMDA ini harus tetap menghormati kewenangan otonomi pemerintahan lokal dalam menangani masalah bersifat lokal. Adapun pelayanan yang diberikan oleh MMDA ini antara lain : perencanaan pembangunan, manajemen lalu lintas/ transportasi, manajemen limbah padat kota, peremajaan kota dan pengendalian udara dan keselamatan publik (Sutiyoso, 2007:31).

**e) *Bangkok Metropolitan Administration***

Wilayah Metropolitan Bangkok telah berkembang secara menyebar (*sprawl*) hingga melebihi batas provinsi Bangkok dan meluas ke Provinsi sekitar. Metropolitan Bangkok dapat dibedakan menjadi *Bangkok Metropolitan Administration* (BMA) dengan penduduk 8 juta jiwa dan *Bangkok Metropolitan Region* (BMR) yang terdiri dari BMA dan 5 provinsi yang berbatasan. Selain itu dengan memasukkan kawasan industri di jantung wilayah Thailand, terbentuklah apa yang disebut *Extended Metropolitan Area* (EMR). (Sutiyoso, 2007: 30)

BMA sendiri dipimpin oleh seorang Gubernur dengan 60 wakil rakyat/ *councilors* yang bertugas memastikan terlaksananya hukum dan peraturan serta mempromosikan dan mendukung keselamatan hidup dan harta milik para warga, namun demikian tidak ada otoritas tunggal yang memimpin *Bangkok Metropolitan Region*. Wewenang perencanaan umumnya berada ditangan provinsi – provinsi. Permasalahan lainnya BMA tidak memiliki wewenang terhadap penyediaan beberapa jenis pelayanan perkotaan seperti listrik dan air yang mejadi tanggung jawab institusi nasional. Sumber Pendanaan BMA diperoleh dari anggaran rutin dan dana bantuan dengan menerapkan sistem anggaran berimbang dan sistem pelayanan *one stop services* (Sutiyoso, 2007: 30)

**f) Greater London**

Greater London dibagi menjadi 2 wilayah yaitu *inner London* dan *Outer London*, dimana *Greater London* ini dibagi menjadi 32 Distrik yang dipimpin oleh pemerintah lokalnya masing – masing. *Greater London* bukanlah suatu kota yang memiliki status administratif tersendiri. *Greater London* ini memiliki 2 pemerintahan lokal yaitu *Greater London Council* dan *London City Council*, selain itu juga terdapat *Grater London Authority* yang mengkoordinasikan kota – kota di London dan memperhatikan pergerakan bisnis dalam kota. Otoritas London Besar / GLA hanya bertugas dan memberikan pelayanan dalam hal : Transportasi untuk London ( *Transport for London/TFL* ) bertanggungjawab atas jalan, bus, kereta, subways, lampu laulintas, taksi serta mini cabs. Walikota menunjuk seorang komisaris untuk mengetuai Badan ini dan memilih 15 orang anggota non eksekutif, Badan Pembangunan London ( *The London Development Agency/ LDA* ) yang bertugas mengkoordinasikan pembangunan dan pembaharuan. Badan ini dikepalai oleh seorang eksekutif dan 17 Anggota, Otoritas Polisi Metropolitan ( *The Metropolitan Police Authority* ), Otoritas perencanaan kegawatdaruratan dan Kebakaran ( *The London fire and emergency Planning Authority* ) yang bertanggung jawab terhadap pelayanan kebakaran dan kegawatdaruratan, dipimpin oleh seorang Ketua dengan jumlah anggota sebanyak 17 orang. Sedangkan Pemerintah kota tingkat dua/ dibawah GLA bertugas dalam memberikan layanan bidang pendidikan, perumahan pelayanan sosial, kebersihan jalan, pembuangan sampah, jalan , perencanaan lokal serta sejumlah pelayanan seni (Bird dan Slack dalam Kurniawan, 2006:10)

**g) Urban County**

Salah satu yang menganut sistem ini adalah Kuala Lumpur, Malaysia, dimana daerah – daerah atau kota – kota kecil di Kuala Lumpur terkonsolidasi menjadi satu, dengan otoritas di Kuala Lumpur sebagai otoritas metropolitan yang mengatur pelayanan kepada masyarakat, namun daerah – daerah yang terkonsolidasi tersebut masih diberi kewenangan mengelola masalah perkotaan

#### ***h) Consolidation of Houston***

*Consolidation of Houston Texas* terdiri dari 790 pemerintah daerah dan distrik khusus. Otoritas sepenuhnya berada di Houston Texas sebagai inti dan daerah – daerah dibawahnya tidak mempunyai kewenangan dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. (Bird dan Slack dalam Kurniawan, 2006:5)

Beberapa contoh model kelembagaan megapolitan diatas dapat dijadikan sebagai acuan bagi proses kerjasama kelembagaan di Jabodetabek. Model kelembagaan tersebut dapat dibagi menjadi menjadi dua solusi atau pendekatan, yaitu *strong solution* dan *soft solution*. *Strong solution* menggambarkan bahwa terdapat sebuah otoritas khusus megapolitan yang mengatur dan berwenang dalam menangani berbagai permasalahan di kawasan megapolitan secara terintegrasi, artinya daerah – daerah yang termasuk dalam sebuah kawasan megapolitan tersebut harus terkonsolidasi menjadi satu kesatuan wilayah. Sedangkan *soft solution* adalah dengan membentuk sebuah badan kerjasama. Bentuk ini model kerjasamanya lebih mudah di lakukan namun tidak dapat menyelesaikan permasalahan secara menyeluruh karena solusi ini hanya bersifat kerjasama antar daerah dalam menangani beberapa sektor yang mengalami masalah akibat pertumbuhan pada kawasan megapolitan. Bentuk lain yang ditawarkan dalam solusi ini adalah pembentukan lembaga yang posisinya tidak mempengaruhi kewenangan pemerintah daerah dalam wilayah. (Harmadi, 2006:15).

**Tabel 2.2** menggambarkan model kerjasama kelembagaan di Jabodetabek berdasarkan pendekatan *strong solution* dan *soft solution*.

**Tabel 2.2**  
**Bentuk kerjasama antar daerah di Jabodetabek**

<b>SOFT SOLUTION</b>				
<b>Bentuk Kerjasama</b>	<b>Sistem dan Struktur Lembaga</b>	<b>Wewenang yang dilimpahkan</b>	<b>Prasyarat Pembentukan</b>	<b>Contoh Negara</b>
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	Terdapat sebuah unit intergovernmental yang memegang sebuah wewenang khusus untuk menangani masalah-masalah regional.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengaturan sampah dan DAS</li> <li>• Pengaturan transportasi</li> <li>• Sistem pembuangan akhir</li> <li>• Kesehatan masyarakat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kesatuan pandangan mengenai konsep kerjasama</li> <li>• Setiap daerah telah memiliki unit-unit terkait.</li> <li>• Pemahaman masing-masing pemerintah daerah mengenai peran spesifik daerahnya dalam konteks regional</li> </ul>	Beberapa special district di AS seperti The Port Authority of New York, Chicago Transit Authority, dan di London seperti Otoritas Transportasi London
BKSP Jabodetabek	Membentuk organisasi, bisa dalam bentuk forum yang beranggotakan perwakilan-perwakilan pemerintah daerah di wilayah Jabodetabek . Setiap permasalahan yang menyangkut kepentingan dan berimplikasi pada kawasan, dikoordinasikan dan dikerjasamakan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengaturan sampah dan DAS</li> <li>• Pengaturan transportasi</li> <li>• Perencanaan tata ruang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kesatuan pandangan mengenai konsep kerjasama</li> <li>• Inisiatif dan keaktifan yang sama dari setiap pemerintah terkait untuk</li> <li>• menyelesaikan permasalahan regional yang dihadapi</li> </ul>	Jakarta (Indonesia)

( Sambungan )

Urban county of Jabodetabek	Kabupaten-kabupaten diberikan wewenang mengelola masalah perkotaan. Tidak ada otorita khusus yang dibentuk.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perencanaan tata ruang</li> <li>• Pembangunan transportasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sebelumnya telah ada koordinasi dan komunikasi yang kuat antar pemerintah daerah.</li> <li>• Setiap daerah memiliki pemahaman menyeluruh terhadap perannya masing-masing dalam aktivitas regional.</li> </ul>	Kuala Lumpur (Malaysia)
-----------------------------	---	--	--	-------------------------

<b>STRONG SOLUTION</b>				
<b>Bentuk Kerjasama</b>	<b>Sistem dan Struktur Lembaga</b>	<b>Wewenang yang dilimpahkan</b>	<b>Prasyarat Pembentukan</b>	<b>Contoh Negara</b>
Consolidation of Jakarta	Kabupaten Bogor, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Tangerang, Kota Bogor, Kota Depok, Kota Bekasi, Kota Tangerang, Kabupaten Cianjur akan menjadi bagian dari Propinsi DKI Jakarta. Dalam hal ini pemerintah daerah kabupaten dan kota hilang yang ada hanyalah otoritas metropolitan dengan pemerintahan setingkat kota.	Seluruh kewenangan kabupaten/kota di sekitar Jakarta dilimpahkan seluruhnya ke pemerintah provinsi Jakarta, baik itu yang berpengaruh secara lintas wilayah maupun yang hanya berpengaruh pada internal wilayah. Selanjutnya, daerah-daerah tersebut berfungsi seperti halnya kotamadya yang ada sebelumnya di Jakarta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provinsi Banten dan Jawa Barat bersedia untuk kehilangan wilayah administrasi dan wewenang di daerah-daerah terkait</li> <li>• Campur tangan yang kuat dari pemerintah pusat, hingga taraf instruksi tegas terhadap pembentukan lembaga ini.</li> </ul>	New York City (Amerika Serikat)

( Sambungan )

		(Jakpus, Jaksel, dst).		
Jabodetabek Metropolitan Federation	Terjadi penggabungan administrasi yang serupa dengan consolidation of Jakarta, tetapi kabupaten/kota masih memiliki wewenang. Bodetabekjur masuk menjadi bagian wilayah DKI Jakarta dengan pemerintah daerah yang tetap berwenang menangani pelayanan tingkat small dan intermediate, sementara Pemerintah DKI menangani <i>area wide services</i> . Dengan demikian, kendali tertinggi ada di pemerintah DKI Jakarta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perencanaan pembangunan</li> <li>• Pengaturan pembuangan akhir dan banjir</li> <li>• Perencanaan dan pengembangan system transportasi</li> <li>• Pelayanan kesehatan</li> <li>• Pelayanan rekreasi regional</li> <li>• Perencanaan dan pengawasan tata guna lahan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provinsi Banten dan Jawa Barat bersedia untuk kehilangan wilayah sebagian wewenang di daerah-daerah terkait</li> <li>• Campur tangan yang kuat dari pemerintah pusat, hingga taraf instruksi tegas terhadap pembentukan lembaga ini.</li> </ul>	London (Inggris)
Jabodetabek Metropolitan Authority (JMA)	Jabodetabek Metropolitan Authority (JMA) dengan wilayah administratif Jabodetabek dengan pimpinan JMA berkedudukan setara dengan menteri cabinet. Seluruh kabupaten/kota yang ada di dalamnya harus mematuhi segala perencanaan pembangunan yang telah digariskan oleh JMA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perencanaan pembangunan</li> <li>• Pengaturan lalu lintas dan transportasi</li> <li>• Pengaturan pembuangan sampah</li> <li>• Peremajaan kota, zoning, perencanaan tata guna lahan</li> <li>• Sanitasi kesehatan, perlindungan kota, pengendalian polusi dan keamanan publik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provinsi Banten dan Jawa Barat bersedia untuk kehilangan wilayah sebagian wewenang di daerah-daerah terkait</li> <li>• Pemerintah pusat mempersiapkan infrastruktur kementerian di tingkat cabinet</li> </ul>	Metropolitan Manila Development Authority (MMDA) (Filiphina)

( Sambungan )

Extra Metropolitan Region (EMR) of Jakarta	Hal ini dilakukan dengan memberikan Pemerintah DKI Jakarta wewenang untuk menangani pembangunan di wilayah Jabodetabek walaupun berada di luar wilayah adminsitratifnya.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perencanaan pembangunan dan tata ruang</li> <li>• Pengaturan lalu lintas dan transportasi</li> <li>• Pengaturan pembuangan sampah</li> <li>• Pengaturan pembuangan akhir dan banjir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerelaan pemerintah provinsi Banten dan Jawa Barat untuk dicampuri wewenang dan perencaan di daerah terkait oleh pemerintah DKI Jakarta</li> <li>• Pemerintah DKI Jakarta telah mempersiapkan perencanaan EMR dengan matang dan bersifat jangka panjang</li> </ul>	Tokyo Metropolitan Area (Jepang)
--	--	---	---	----------------------------------

Sumber : kompilasi penulis dari Bird dan Slack, 2004 dalam Kurniawan, 2006; Kincaid,1994; Dardak, 2006; Sutiyoso,2007;Sullivan, 2006

Terlepas dari bentuk – bentuk kerjasama yang ingin diaplikasikan ( apakah *Regional Special Districts and Authorities*, *Urban Counties* dan lain sebagainya ), menurut Organization Economic Cooperation Development (OECD) sebuah bentuk kerjasama harus dapat memenuhi kebutuhan dan permintaan masyarakatnya yang biasanya berbeda secara sosial dan budaya akibat dari terjadinya perubahan yang bersifat dinamis (Kurniawan, 2006)

OECD juga mengidentifikasi beberapa hambatan utama yang harus diperhatikan dalam mewujudkan model kerjasama dalam lingkup pemerintahan kota yang lebih baik serta langkah antisipatif yang harus diambil, seperti yang termuat dalam **Tabel 2.3**.

**Tabel 2.3**  
**Hambatan – Solusi dalam melakukan kerjasama**

<b>Hambatan</b>	<b>Solusi</b>
Fragmentasi yuridiksi administratif yang menyebabkan kesenjangan hubungan korespondensi antara wilayah fungsional dan administratif	Konsep pemerintahan dan kelembagaan / kerjasama yang dibangun lebih demokratis, tidak terlalu tersentralistik, tidak terlalu birokratis dan menempatkan masyarakat sebagai aktor utama
Kemampuan fiskal dan finansial yang tidak memadai dari pemerintahan kota	Pendekatan strategic yang lebih fleksibel dan berorientasi hasil yang mengintegrasikan kebijakan sektoral
Kesenjangan transparansi dan	Melalui pengembangan keahlian

akuntabilitas dalam proses pembuatan kebijakan	dan kapasitas yang dibutuhkan untuk mewujudkan kemitraan melalui kerjasama antara sektor swasta dan masyarakat madani serta mampu menyediakan kriteria kinerja untuk meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam pembuatan kebijakan
--	--

Sumber : Kurniawan (2006)

Selain itu OECD juga memberikan beberapa pedoman yang dapat dipakai dalam rangka menjalankan pemerintahan metropolitan/ megapolitan dalam kerangka kerjasama antar kota secara lebih efektif, yang terlihat pada **Tabel 2.4** berikut (Kurniawan, 2006: 8).

**Tabel 2.4**  
**Pedoman Efektifitas Kelembagaan**  
**dalam Metropolitan/Megapolitan**

<b>Pedoman / efektifitas kelembagaan dalam Metropolitan/Megapolitan</b>	<b>Deskripsi umum</b>
Kota untuk masyarakat	Kota harus dikembangkan tidak saja untuk memenuhi kebutuhan ekonomi tapi juga membantu memenuhi aspirasi masyarakat terhadap kualitas yang lebih baik dari kehidupan yang dapat dicapai melalui pengukuran, pemeliharaan serta peningkatan daya tarik serta kelayakhunian kota

Kebijakan yang saling berhubungan	Sasaran dan kerangka institusi dari pemerintahan metropolitan harus diadaptasi dan memfokuskan pada permasalahan kunci ditingkat lokal serta dilakukan secara simultan dan mempertimbangkan keterkaitan dan pertukaran satu sama lain
Koordinasi	Kepemerintahan metropolitan harus merefleksikan potensi dan kebutuhan dari keseluruhan wilayah kota. Peran dan tanggung jawab dari setiap tingkatan pemerintah harus didefinisikan dengan jelas dalam upaya efektifitas integrasi kebijakan
Manajemen keuangan yang efisien	Biaya yang dikeluarkan harus sebanding dengan keuntungan yang diperoleh serta mampu menjamin transparansi, akuntabilitas dan pengawasannya
Fleksibel	Kelembagaan yang dibangun antar kota harus terbuka untuk perubahan sehingga mampu beradaptasi dengan cepat terhadap kecenderungan ekonomi dan sosial, inovasi teknologi serta pembangunan spasial
Partisipatif	Kepemerintahan metropolitan memungkinkan bagi adanya partisipasi dari masyarakat madani, mitra sosial dan semua tingkatan pemerintahan yang terlibat
Khusus	Kebijakan dan institusi harus disesuaikan dengan keunikan situasi dari wilayah yang adaserta dapat mencapai efisiensi biaya yang terbaik

Kepaduan	Kelembagaan pemerintahan yang dibangun harus mampu menarik berbagai populasi untuk tinggal, wilayah yang tidak dipisahkan, aksesibilitas dan keamanan serta pembangunan kesempatan dan fasilitas terhadap integrasi kawasan kota yang kekuarangan
<i>Subsidiarity</i>	Pelayanan harus diberikan oleh tingkatan lokal kecuali melewati batas – batas wilayah
Berkelanjutan	Sasaran ekonomi, sosial dan lingkungan harus diintegrasikan dalam pembuatan kebijakan kota karenanya membutuhkan kerjasama antara pemerintah kota dan sekitarnya.

Sumber : Kurniawan (2006)

## 2.5. AHP <sup>2</sup>

### 2.5.1 Pengertian AHP

*The Analytic Hierarchy Process* (AHP) adalah salah satu bentuk model pengambilan keputusan. Peralatan utama model ini adalah sebuah hirarki fungsional dengan input utamanya persepsi manusia. Dengan hirarki, suatu masalah yang kompleks dan tidak terstruktur dipecah ke dalam kelompok-kelompoknya dan kemudian kelompok-kelompok tersebut diatur menjadi sebuah bentuk hirarki.

Model AHP memakai persepsi manusia yang dianggap '*expert*' sebagai input utamanya. Kriteria '*expert*' di sini bukan berarti bahwa orang tersebut haruslah jenius, pintar, bergelar doktor dan sebagainya tetapi lebih mengacu pada orang yang mengerti benar permasalahan yang diajukan, merasakan

<sup>2</sup> Diringkas dari Bambang PS (1992) "AHP" PAU-EK-UI

akibat suatu masalah atau punya kepentingan terhadap masalah tersebut. Karena menggunakan input yang kualitatif (persepsi manusia) maka model ini dapat mengolah hal-hal kualitatif disamping hal-hal yang kuantitatif.

Kelebihan model AHP dibandingkan model pengambilan keputusan lainnya terletak pada kemampuan memecahkan masalah yang '*multiobjectives*' dan '*multicriterias*'. Kelebihan model AHP ini lebih disebabkan oleh fleksibilitasnya yang tinggi terutama dalam pembuatan hirarkinya. Sifat fleksibel tersebut membuat model AHP dapat menangkap beberapa tujuan dan beberapa kriteria sekaligus dalam sebuah model atau sebuah hirarki. Bahkan model tersebut bisa juga memecahkan masalah yang mempunyai tujuan-tujuan yang saling berlawanan, kriteria-kriteria yang saling berlawanan dan tujuan serta kriteria yang saling berlawanan dalam sebuah model. Karenanya, keputusan yang dilahirkan dari model AHP tersebut sudah akan memperhitungkan berbagai tujuan dan berbagai kriteria yang berbeda-beda atau bahkan saling bertentangan satu sama lain. Dengan kondisi tersebut, maka model AHP dapat pula dipergunakan secara fleksibel dalam artian mempunyai bentuk hirarki yang fleksibel. Masalah-masalah seperti konflik, perencanaan, proyeksi, alokasi sumber daya adalah beberapa dari banyak masalah yang dapat diselesaikan dengan baik oleh model AHP.

Namun, diantara keunggulannya dibandingkan model keputusan lainnya, AHP memiliki kelemahan. Di samping kelebihan-kelebihan yang dimilikinya. Ketergantungan model ini pada input berupa persepsi seorang *expert* akan membuat hasil akhir dari model ini menjadi tidak ada artinya apabila *expert* memberikan penilaian yang keliru. Kondisi ini ditambah dengan belum adanya kriteria yang jelas untuk seorang *expert*, membuat orang sering ragu-ragu dalam menanggapi solusi yang dihasilkan model ini. Kebanyakan orang akan bertanya apakah persepsi dari seseorang *expert* itu dapat mewakili kepentingan orang banyak atau tidak dan apakah si responden tersebut pantas dianggap *expert* atau tidak. Keragu-raguan seperti ini tidak lain diakibatkan oleh kenyataan bahwa setiap orang mempunyai persepsi yang berbeda dengan orang lain. Karenanya untuk membuat model AHP ini diterima masyarakat perlu diberikan kriteria dan batasan tegas dari seorang *expert* serta

menyakinkan masyarakat untuk menganggap bahwa persepsi *expert* itu dapat mewakili pendapat masyarakat, paling tidak sebagian besar masyarakat.

Salah satu asumsi utama model AHP yang membedakannya dengan model-model pengambilan keputusan lain adalah tidak adanya syarat konsistensi mutlak. Dasar dari teori *utilitas* manusia berangkat dari konsep '*transitivity*' dimana konsistensi 100% merupakan syarat mutlak. Apabila suatu barang A lebih disukai daripada barang B dan barang B tersebut lebih disukai dari barang C maka sudah pasti barang A lebih disukai dari barang C atau lebih tegas lagi, apabila A lebih kuat dari B tiga kali dan B lebih kuat dari C dua kali maka A harus lebih kuat dari C enam kali. Konsep ini menjadi dasar dari banyak ilmu yang berkembang di dunia termasuk ilmu ekonomi yang memegang teguh prinsip ini dalam tingkah laku konsumen

### 2.5.2 Aksioma Model AHP

Model AHP memiliki aksioma-aksioma. Pengertian aksioma sendiri adalah sesuatu yang tidak dapat dibantah kebenarannya atau yang pasti terjadi. Dalam ilmu ukur dikenal suatu aksioma bahwa diantara dua titik hanya dapat dilewati sebuah garis lurus. Aksioma lainnya, yang berkaitan dengan kehidupan sehari-hari, misalnya matahari terbit di timur dan terbenam di barat. Ada empat buah aksioma yang harus diperhatikan para pemakai model AHP dan pelanggaran dari setiap aksioma berakibat tidak *validnya* model yang dipakai. Keempat aksioma tersebut adalah:

#### **Aksioma 1:**

*Reciprocal Comparison*, artinya si pengambil keputusan harus bisa membuat perbandingan dan menyatakan preferensinya. Prereferensinya itu sendiri harus memenuhi syarat *resiprokal* yaitu kalau A lebih disukai dari B dengan skala  $x$ , maka B lebih disukai dari A dengan skala  $1/x$ .

#### **Aksioma 2:**

*Homogeneity*, artinya preferensi seseorang harus dapat dinyatakan dalam skala terbatas atau dengan kata lain elemen-elemennya dapat dibandingkan satu

sama lain. Kalau aksioma ini tidak dipenuhi maka elemen-elemen yang dibandingkan tersebut tidak *homogenous* dan harus dibentuk suatu '*cluster*' (kelompok elemen-elemen) yang baru.

**Aksioma 3:**

*Independence*, artinya preferensi dinyatakan dengan mengasumsikan bahwa kriteria tidak dipengaruhi oleh alternatif-alternatif yang ada melainkan oleh obyektif secara keseluruhan. Ini menunjukkan bahwa pola ketergantungan atau pengaruh dalam model AHP adalah searah ke atas. Artinya perbandingan antara elemen-elemen dalam satu level dipengaruhi atau tergantung oleh elemen-elemen dalam level di atasnya.

**Aksioma 4:**

*Expectations*, artinya untuk tujuan pengambilan keputusan, struktur hirarki diasumsikan lengkap. Apabila asumsi ini tidak dipenuhi maka si pengambil keputusan tidak memakai seluruh kriteria dan atau obyektif yang tersedia atau diperlukan sehingga keputusan yang diambil dianggap tidak lengkap.

Tidak dipenuhinya aksioma 1 menunjukkan bahwa pertanyaan yang digunakan untuk menyatakan preferensi dari sepasang elemen yang dibandingkan tidak tepat atau tidak jelas. Aksioma 2 sebenarnya menjelaskan keterbatasan otak manusia dalam membuat perbandingan-perbandingan terutama untuk elemen-elemen yang kurang jelas hubungannya satu sama lain atau yang perbedaannya terlalu besar.

Pelanggaran dari aksioma 3, tidak seperti aksioma lainnya,. Dimungkinkan dalam AHP dengan bentuk hirarkinya non linier. Dalam hirarki non linier ini mungkin terjadi hubungan timbal balik antara kriteria dan alternative, sehingga mungkin saja pemilihan kriteria dipengaruhi oleh alternatif. Pemecahan untuk masalah ini dilakukan dengan generalisasi dari model AHP yang biasa disebut metode supermatriks. Aksioma 4 menyiratkan *ekspektasi* dan persepsi manusia yang lebih menonjol dari rasionalitas dalam menyatakan preferensi. Yang terpenting, si pengambil keputusan mengerti benar masalah yang dihadapi atau dapat dianggap *expert*. Dengan demikian,

bagaimanapun bentuk hirarki yang dibuatnya akan dianggap benar sejauh ia beranggapan bahwa bentuk hirarki tersebut sudah lengkap dan benar.

### 2.5.3 Perencanaan Model AHP

Model perencanaan dengan AHP juga merupakan gabungan dari model proyeksi dan model perencanaan. Model proyeksi bermaksud untuk memperkirakan kondisi masa depan yang kelihatannya mungkin atau layak terjadi berdasarkan kondisi yang ada atau sedang berjalan. Sedangkan model perencanaan bertujuan menentukan kebijaksanaan yang diperlukan untuk mencapai tujuan yang diinginkan di masa depan. Untuk tercapainya perencanaan yang lebih efektif, kedua model di atas dapat digabungkan dimana pertama-tama kondisi yang diinginkan di masa depan ditentukan melalui model proyeksi dan berikutnya kebijaksanaan yang diperlukan untuk mencapainya ditentukan dalam model perencanaan. Bentuk dari model proyeksi dan model perencanaan tersebut tidak harus simetris

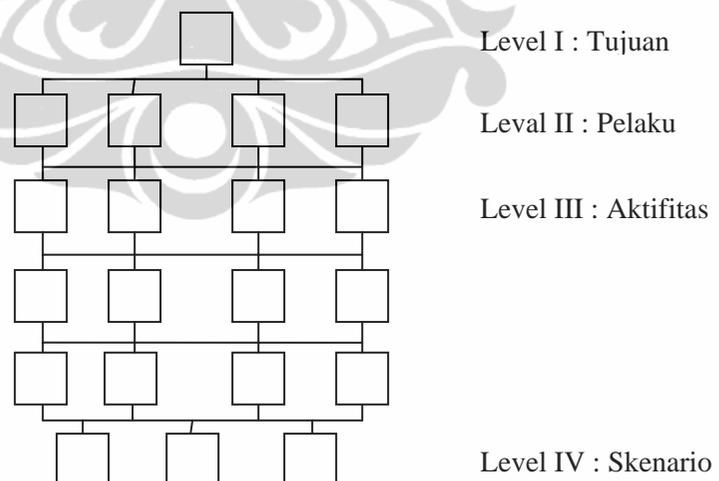
Dalam penelitian ini digunakan hirarki standar dari model proyeksi atau yang biasa disebut *forward process* (**Gambar 2.3**) yang umumnya terdiri atas 4 level (*tidak ada jumlah yang baku terkait hal ini, tergantung kompleksitas permasalahan yang dihadapi*) termasuk *goal* (tujuan) yaitu menentukan kondisi masa depan suatu permasalahan yang menempati level teratas. Level 2 diisi oleh para pelaku atau aktor yang berperan atau ikut mempengaruhi dalam permasalahan tersebut. Setiap pelaku atau aktor tersebut mempunyai aktivitas, kebijaksanaan atau tindakan masing-masing yang tercantum di level 3. Kebijaksanaan atau aktivitas tersebut adalah yang sedang atau sudah mereka kerjakan pada saat dibuat model. Dengan mendasarkan pada hal-hal tersebut, ada level 4 terdapat beberapa skenario atau target di masa depan yang mungkin terjadi. Dalam hirarki *forward process* ini terdapat hubungan tak sempurna antara level 2 dan 3 sedangkan yang lainnya hubungan sempurna.

Skenario dalam hirarki *forward process* muncul karena adanya ketidakpastian akan keadaan masa depan. Ada dua jenis utama skenario : *Environmental Scenario* dan *Projection/Desired Scenario*. *Environmental*

*Scenario* merupakan model dari keadaan dunia secara umum atau merupakan kenyataan yang tak dapat disangkal. Jenis skenario ini jarang dipergunakan dalam proses perencanaan karena model perencanaan mengasumsikan adanya suatu perubahan di masa depan.

*Projection scenario* atau *exploratory scenario* merupakan proyeksi dari kemungkinan hasil dengan mengikuti trend yang ada. Hasil yang mungkin dari skenario ini dibatasi oleh berbagai macam trend yang ada serta pola kerja dari suatu sistim. Perencana yang menyusun skenario ini biasanya tidak terlalu bergantung pada teori atau metonologi. *Desired scenario* atau *anticipatory scenario* merupakan lawan dari *projected scenario* karena bekerja mulai dari masa depan dan mundur ke belakang untuk menentukan alternatif tindakan apa yang harus diambil untuk mencapai masa depan tersebut. Skenario ini menunjukkan masa depan yang layak dan diinginkan. Dalam perencanaan yang efektif, penentuan skenario harus mencakup interaksi suatu sistim dengan faktor-faktor luar yang relevan seperti faktor ekonomi, sosial, lingkungan dan politik

#### Forward Process



**Gambar 2.3**

#### Hirarki Forward Process

(LEVEL 4 BERHUBUNGAN DENGAN SEMUA ELEMEN PADA LEVEL 3)

KET : Jumlah elemen setiap level tergantung pada sub sector yang dibahas

Proses perencanaan atau *forward-backward process* dapat berlangsung berkali-kali

### 2.5.4 Prosedur Pelaksanaan AHP

#### a) Dekomposisi

Prosedur pelaksanaan AHP yaitu dengan menyusun masalah menjadi suatu hirarki. Sebenarnya tidak ada suatu prosedur yang baku dalam membuat sebuah hirarki, karena model ini sangatlah fleksibel. Pembuatan hirarki ini dilakukan dengan menguraikan suatu variabel masalah berdasarkan unsur-unsurnya menjadi suatu bagian terkecil yang tidak dapat dijabarkan lagi. Pada intinya yang dilakukan berusaha mendekomposisi kompleksitas dari sebuah masalah.

#### b) Penilaian komparatif

Penilaian komparatif dilakukan dengan memperbandingkan antar elemen berdasarkan elemen di atasnya. Ini merupakan inti dari AHP sebab dalam proses ini akan terlihat prioritas tiap elemen diperbandingkan tiap elemen berdasarkan pentingnya, atau preferensinya dinilai berdasarkan skala tertentu berapa kali perbandingan preferensi antar elemen tersebut. Sementara itu, skala persepsinya dapat digambar dengan **Tabel 2.5** :

**Tabel 2.5**  
**Skala Persepsi dalam model AHP**

Skala	Interpretasi
1	Equal Impotance
3	Strong or Essential Importance
5	Strong or Essential Importance
7	Very Strong or Demonstrated Importance
9	Extreme Importance
2, 4, 6, 8	Intermediate Values

Sumber : Saaty, 1998

c) *Synthesis of priority*

Hal ini dilakukan dengan mencari prioritas elemen pada setiap level berdasarkan matrix *pairwise comparison (local priority)* melalui normalisasi yang didasarkan pada konsep *eigenvector* dan *eigenvalue*. Penghitungan prioritas dilakukan untuk mengetahui prioritas pada tiap level (*local priority*). Kemudian akan dihitung prioritas pada level-level yang lain. Dengan begitu, kita bisa mengalikan tiap *local priority* untuk mendapatkan nilai *global priority*.

d) *Logical Consistency*

Hal ini dilakukan untuk mengecek apakah hasil sintesa tersebut memenuhi standar *logical consistency* atau tidak. Pada prosesnya, kita akan mendapatkan angka tertentu yang menunjukkan tingkat konsistensi dari sintesa kita. Beberapa hal yang harus dipenuhi diantaranya adalah aksioma *homogeneity* dan prinsip *transitivitas*. Jika A lebih disukai dari B dan B lebih disukai dari C maka A akan lebih disukai daripada C.

Beberapa rumus yang digunakan:

$$CI \text{ level} = \frac{\text{maks} - n}{n-1}$$

$$CR \text{ level} = CI / RI$$

$$CR \text{ hirarki} = M / Mbar$$

Dalam (Saaty, 1985) disebutkan level rasio inkonsistensi yang masih dapat diterima adalah 10% atau lebih kecil dari nilai tersebut.

e) Memperbaiki konsistensi

Jika indeks konsistensi mencapai taraf yang tidak bisa diterima, maka harus dilakukan perbaikan agar *logical consistency* terpenuhi, langkah-langkahnya adalah sebagai berikut:

- membentuk suatu matrix terdiri dari rasio prioritas  $w_i/w_j$ .
- $w_i/w_j$  diperoleh dari metode *eigenvector* untuk prioritas local.
- mencari selisih absolut terbesar antara matrix *pairwise* dengan matrix rasio prioritas dalam bentuk  $[ |a_{ij} - (w_i/w_j)| ]$

- mengganti selisih nilai di atas dengan  $w_i/w_j$  yang relevan

f) *Sensitivity Analysis*.

Hal ini dilakukan untuk mengukur bagaimana sensitivitas dari prioritas yang dihitung dengan metode *eigenvector* jika terjadi perubahan dalam penilaian/persepsi. Hal ini merupakan unsur dinamis dari prioritas hirarki. Hal yang dianalisa adalah perubahan variabel *endogen* (level di bawah) akibat perubahan variabel *eksogen* (level di atasnya). Sensitivitas ini akan berkurang dengan semakin besar dan detailnya sebuah hirarki



### **BAB 3**

#### **GAMBARAN UMUM**

#### **KELEMBAGAAN DI JABODETABEK**

### **3.1. Profil Kerjasama Kelembagaan di Jabodetabek**

#### **3.1.1 Sejarah Kelembagaan di Jabodetabek<sup>1</sup>**

Dalam upaya meningkatkan keserasian dan keterpaduan pembangunan serta pemecahan masalah bersama di wilayah Jabodetabek, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Pemerintah Provinsi Jawa Barat telah sepakat untuk mengembangkan kerjasama dan membentuk suatu wadah kerjasama. Berikut perkembangan pembentukan kerjasama kelembagaan di Jabodetabek.

- a) Dengan mengacu pada Rencana Induk DKI Jakarta tahun 1965-1985, dimana salah satu pasalnya menyebutkan pengembangan pembangunan yang ada di wilayah DKI Jakarta juga diarahkan ke wilayah Botabek dan perlunya kerjasama dengan Pemerintah Provinsi Jawa Barat, maka Pemerintah Pusat mengeluarkan :
  - Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1974, jo.
  - Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 151 Tahun 1975 tentang Perubahan Batas Wilayah DKI Jakarta.

Dalam Peraturan Pemerintah tersebut mengatur tentang 16 Desa dari Provinsi Jawa Barat masuk menjadi wilayah Provinsi DKI Jakarta dan 1 Kelurahan yaitu Kelurahan Benda masuk ke wilayah Kota Tangerang. Penyelesaian lebih lanjut dan pelaksanaan dari Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1974 ini diselesaikan oleh Tim Pelaksana Penetapan Batas-batas Wilayah DKI Jakarta dan Provinsi Jawa Barat yang dibentuk dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 151 Tahun 1975.

---

<sup>1</sup> Diringkas dari profil BKSP di [www.jabodetabekjur.jakarta.go.id/content/index.php?id](http://www.jabodetabekjur.jakarta.go.id/content/index.php?id)

b) Mengingat kerjasama antara Provinsi DKI Jakarta dengan Jawa Barat dianggap telah mendesak untuk dilaksanakan, maka dengan adanya kebijakan :

- Keputusan Bersama Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta dan Gubernur Daerah Tingkat I Jawa Barat Nomor 6375/A-1/1975 dan 2450/A/K/BKD/75 dibentuk Badan Persiapan Daerah untuk Pengembangan Metropolitan Jabodetabek.
- Untuk melaksanakan kerjasama dimaksud maka keluarlah Keputusan Bersama Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Barat dan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1/DP/040/PD/76 dan 3 Tahun 1976 tentang Pembentukan Badan Kerjasama Pembangunan Jabotabek dan Peraturan Bersama Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Barat dan Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor D.IV-320/d/II/76 dan 197.Pem.121/SK/76 tentang Kerjasama Dalam Rangka Pembangunan Jakarta, Bogor, Tangerang dan Bekasi (Jabotabek) yang disahkan dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor : Pem. 10/34/16-282 tanggal 26 Agustus 1976.

Badan Kerjasama Pembangunan Jabotabek (BKSP) yang dibentuk ini diketuai oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Barat dan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta, dibantu Kelompok Pembantu Pimpinan dan Sekretariat Badan yang dipimpin oleh seorang Sekretaris.

c) Pada perkembangan selanjutnya, status Badan Kerjasama Pembangunan Jabotabek yang dibentuk oleh Keputusan Bersama tersebut ditingkatkan melalui :

- Peraturan Bersama Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Barat dan Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 1990 dan 2 Tahun 1990 tentang Perubahan Pertama Peraturan Bersama Provinsi Daerah Tingkat I Jawa Barat dan Daerah Ibukota Jakarta yang disahkan dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor

18 Tahun 1991 tertanggal 13 Nopember 1991, dimana Badan ini mempunyai tugas pokok untuk mengkoordinasikan perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian pembangunan atas dasar hal wewenang dan kewajiban Pemerintah Daerah Tingkat I dan Pemerintah Daerah Tingkat II serta urusan yang tumbuh dan berkembang di Jabotabek.

d) Selanjutnya dalam rangka meningkatkan status kelembagaan dan memberikan *eselonering* untuk menjamin pengembangan karier bagi pejabat dan staf yang ada di dalamnya, dengan ketentuan :

- Peraturan Bersama Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Barat dan Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 8 dan 7 Tahun 1994 telah ditetapkan Organisasi dan Tata kerja Badan Kerjasama Pembangunan Jabotabek yang disyahkan dengan Keputusan menteri Dalam Negeri Nomor 107 Tahun 1994. Pembentukan organisasi dan tata kerja Badan ini berpedoman kepada Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 79 Tahun 1994 tentang Pedoman Pembentukan Organisasi dan Tata kerja Badan Kerjasama Pembangunan Jabotabek, yang memiliki tugas pokok menyusun dan menetapkan rancangan kebijaksanaan koordinasi perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kerjasama pembangunan di wilayah Jabotabek.

Organisasi Badan Kerjasama Pembangunan Jabodetabek ini terdiri dari forum kerjasama dan sekretariat. Forum terdiri dari ketua yaitu Gubernur Kepala Daerah, Sekretaris yaitu Sekretaris Wilayah an Wakil Sekretaris adalah Kepala Bappeda. Anggota dari forum kerjasama ini antara lain Walikotamadya Jakarta Timur, Barat, Pusat, Selatan, dan Utara serta Walikotamadya KDH Tk. II Bogor dan Tangerang, Bupati KDH Tk. II Bogor dan Tangerang dan bertindak sebagai Sekretaris adalah Bupati KDH Tk. II Bekasi dengan *Eselonering* IIIA. Sekretaris ini bertanggung jawab kepada ketua forum kerjasama.

Tugas pokok Sekretariat adalah menyiapkan bahan penyusunan dan penetapan rancangan meliputi koordinasi analisis perencanaan, analisis pelaksanaan, analisis evaluasi penyusunan program dan laporan serta memberikan layanan teknis administratif kepada Forum Kerjasama.

- e) Dengan keluarnya Undang-undang Nomor 15 Tahun 1999 tentang Pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II Depok dan Kotamadya Daerah Tingkat II Cilegon, maka Kotamadya DT. II Depok yang semula merupakan bagian dari Kabupaten Daerah Tingkat II Bogor dan wilayahnya berbatasan langsung dengan wilayah Provinsi DKI Jakarta menjadi bagian dalam kerjasama regional ini. Selanjutnya dengan terbitnya Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah Pasal 87, pada Rapat Kerja Forum Badan Kerjasama Pembangunan Jabotabek yang diselenggarakan pada tanggal 2 Maret 2000, ditandatangani Kesepakatan Bersama Gubernur Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Gubernur Jawa Barat, Bupati Bogor, Walikota Bogor, Bupati Tangerang, Walikota Tangerang, Bupati Bekasi, Walikota Bekasi dan Walikota Depok tentang Tindak Lanjut dan Peningkatan Kerjasama Antar Pemerintah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Pemerintah Propinsi Jawa Barat, Pemerintah Kabupaten Bogor, Pemerintah Kota Bogor, Pemerintah Kabupaten Tangerang, Pemerintah Kota Tangerang, Pemerintah Kabupaten Bekasi, Pemerintah Kota Bekasi (Jabodetabek) dan Pemerintah Kota Depok. Setelah ditandatanganinya Kesepakatan Bersama tentang Peningkatan Kerjasama, Sekretariat BKSP (Jabodetabek)) bersama-sama dengan unsur terkait dari Provinsi dan Kabupaten / Kota yang bekerja sama membahas upaya peningkatan lembaga kerjasama ini, mengingat permasalahan di Jabodetabek sudah sangat kompleks. Maka disepakatilah bahwa *Eseloning* Sekretariat BKSP Jabodetabek perlu ditingkatkan mengingat Dinas/Instansi yang dikoordinasikan memiliki eselon yang lebih tinggi.

- f) Dengan terbentuknya Provinsi Banten berdasarkan Undang-undang Nomor 23 Tahun 2000 dan posisi strategis Kabupaten Cianjur pada kawasan penanganan tata ruang, konservasi dan penyeimbang pembangunan di daerah Puncak sesuai dengan Peraturan Pemerintah tentang Rencana Tata Ruang wilayah Nasional, dipandang perlu untuk mengikutsertakan Provinsi Banten dan Kabupaten Cianjur. Keikutsertaan Pemerintah Kabupaten Cianjur dalam Badan Kerjasama dituangkan dalam Keputusan Bupati Cianjur Nomor 065/Kep.296-Pem/2002 tentang Keikutsertaan Pemerintah Daerah dalam Badan Kerjasama Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek).

Maka disusun rancangan Keputusan Bersama Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Gubernur Jawa Barat, Gubernur Banten, Bupati Bogor, Walikota Bogor, Walikota Depok, Bupati Tangerang, Walikota Tangerang, Bupati Bekasi, Walikota Bekasi dan Bupati Cianjur tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Kerjasama Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi dan Cianjur (Jabodetabekjur) di mana dalam rancangan tersebut Badan sebagai wadah kerjasama antar Daerah, merupakan lembaga koordinasi yang mewakili kepentingan Pemerintah Daerah yang dipimpin oleh seorang Sekretaris yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Forum dan disetarakan dengan Eselon II b.

Sebagai payung hukum dalam pelaksanaan kerjasama antar Daerah Jabodetabekjur maka pada tanggal 16 Juni 2005 yang difasilitasi oleh Menteri Dalam Negeri telah ditandatangani Kesepakatan Bersama Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Gubernur Jawa Barat, Gubernur Banten, Bupati Bogor, Walikota Bogor, Walikota Depok, Bupati Tangerang, Walikota Tangerang, Bupati Bekasi, Walikota Bekasi Dan Bupati Cianjur tentang Kerjasama Antar Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Provinsi Jawa Barat, Provinsi Banten, Kabupaten Bogor, Kota Bogor, Kota Depok, Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang, Kabupaten Bekasi, Kota

Bekasi Dan Kabupaten Cianjur, salah satu isi di dalamnya menegaskan untuk melanjutkan dan meningkatkan kerjasama pembangunan antar daerah di wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Provinsi Jawa Barat, Provinsi Banten, Kabupaten Bogor, Kota Bogor, Kota Depok, Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang, Kabupaten Bekasi, Kota Bekasi dan Kabupaten Cianjur dengan ruang lingkup kerjasama meliputi bidang penyelenggaraan pemerintahan daerah otonom yang saling keterkaitan, saling mempengaruhi dan saling ketergantungan yang memberi manfaat kepada kesejahteraan masyarakat antara lain mengenai keselarasan, keserasian dan keseimbangan di dalam pelaksanaan pembangunan.

- g) Dengan dasar Kesepakatan Bersama tanggal 16 Juni 2005 tersebut, kemudian disusun draft Peraturan Bersama tentang peningkatan Badan Kerjasama Pembangunan Jabodetabek. Dengan beberapa kali pertemuan dengan Instansi Pusat dan Daerah terkait maka disepakatilah draft akhir yaitu Peraturan Bersama Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Gubernur Jawa Barat, Gubernur Banten, Bupati Bogor, Walikota Bogor, Walikota Depok, Bupati Tangerang, Walikota Tangerang, Bupati Bekasi, Walikota Bekasi dan Bupati Cianjur tentang Pembangunan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Provinsi Jawa Barat, Provinsi Banten, Kabupaten Bogor, Kota Bogor, Kota Depok, Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang, Kabupaten Bekasi, Kota Bekasi, Dan Kabupaten Cianjur, yang kemudian ditandatangani pada saat pelaksanaan Rapat Kerja Forum I pada tanggal 14 September 2006 di Hotel Horison Bandung yang kemudian di formalkan melalui Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 6 Tahun 2006 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Badan Kerjasama Pembangunan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi dan Cianjur.

Didalam Peraturan tersebut dapat disimpulkan bahwa :

- Tujuan dari Badan Kerjasama ini adalah untuk mewujudkan keterpaduan, keselarasan, keserasian dan keseimbangan

pelaksanaan pembangunan Jabodetabekjur yang saling terkait, saling mempengaruhi, saling ketergantungan dan saling menguntungkan yang memberi manfaat kepada kesejahteraan masyarakat sesuai dengan kebutuhan dan kepentingan bersama Daerah

- Sekretariat BKSP Jabodetabekjur adalah unsur pendukung pelaksanaan tugas dan fungsi BKSP Jabodetabekjur yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Ketua BKSP Jabodetabekjur. Sekretariat BKSP Jabodetabekjur dipimpin oleh seorang Sekretaris
- Tugas pokok BKSP Jabodetabekjur adalah merumuskan kebijakan pembangunan bersama di kawasan Jabodetabekjur
- Sedangkan fungsinya adalah untuk pelaksanaan koordinasi perumusan kebijakan bersama pembangunan Jabodetabekjur, pelaksanaan penyusunan program pembangunan bersama Jabodetabekjur, pelaksanaan pembangunan bersama Jabodetabekjur, pelaksanaan monitoring program pembangunan bersama Jabodetabekjur, pelaksanaan evaluasi program pembangunan bersama Jabodetabekjur.

### **3.1.2 Kendala Kelembagaan BKSP**

Terkait dalam operasionalisasi kinerjanya, BKSP Jabodetabekjur ini terkendala oleh beberapa hal. Kurniawan (2006:16) menyebutkan beberapa kendala tersebut, antara lain :

- a) Kendala struktural. Kepala Sekretariat BKSP merupakan jabatan setingkat eselon tiga sehingga tidak bisa diharapkan efektif dalam mengkoordinasikan berbagai instansi di Jabodetabekjur
- b) Ketiadaan dana khusus. Tidak terdapat anggaran dan pembiayaan yang secara jelas yang dapat memberikan dukungan dalam proses operasionalisasi dari BKSP.

- c) Kelemahan kelembagaan yang dihadapi misalnya, kegiatan yang bertumpang tindih dengan instansi lain seperti Bappeda, peran yang tidak jelas dalam perencanaan, pelaksanaan, pengelolaan dan penyusunan anggaran pembangunan di Jabodetabekjur serta tidak memiliki wewenang implementasi kebijakan dan tidak mempunyai fungsi memaksa terhadap anggota forum kerjasama yang ada, rata – rata pegawai di BKSP juga bekerja di lembaga pemerintah daerah, artinya pekerjaan di BKSP bukan merupakan pekerjaan yang utama sehingga kinerja BKSP menjadi tidak efektif (Sutiyoso, 2007:83).

Oleh sebab itu, belajar dari pengalaman tersebut, terdapat sejumlah hal yang perlu diperhatikan dalam membangun dan mengembangkan pola kerjasama antara Jakarta dengan daerah/ kota – kota disekitarnya, yakni : stuktur pemerintahan dan identitas budaya yang ada di masing – masing daerah serta pelajaran kegalan kerjasama di masa lalu (Kurniawan, 2006: 16)

Permasalahan struktur pemerintahan dan identitas budaya misalnya, terdapat keinginan dari banyak pihak yang ada di daerah bahwa kerjasama yang dilakukan juga tidak boleh menghilangkan otonomi yang saat ini dimiliki oleh daerah – daerah, karenanya bentuk kerjasama yang dapat dilakukan adalah kerjasama yang tidak mengakibatkan hilangnya otonomi daerah serta menghargai keragaman budaya di masing - masing daerah. Sementara itu, dengan belajar dari pengalaman BKSP sebelumnya, maka badan yang akan menaungi kerjasama tersebut haruslah badan yang diberi dan memiliki kewenangan dan kemampuan yang memadai dalam mengkoordinasikan serta mengimplementasikan berbagai program dan kegiatan. Untuk itu perlu dipertimbangkan struktur badan yang lebih kuat serta mekanisme hubungan antara badan tersebut dengan anggota – anggotanya secara lebih memadai dan seimbang. (Kurniawan, 2006: 16).

### 3.2. Dasar - Dasar Hukum tentang Kerjasama antar Daerah

Perkembangan kawasan Jabodetabek yang tumbuh secara alami dengan pesat menjadi sebuah megapolitan perlu dikoordinasikan secara lebih baik agar terdapat sinergi didalam proses pembangunan kawasan Jabodetabek secara terintegrasi sehingga terjadi peningkatan terhadap kualitas layanan dan kesejahteraan masyarakat. Didalam Undang – undang Dasar 1945 pasal 18b ayat 1 menyatakan bahwa Negara mengakui dan menghormati satuan – satuan pemerintahan daerah yang bersifat khusus atau istimewa yang diatur dengan Undang – Undang.

Regulasi ini memberikan peluang pembentukan megapolitan sebagai kawasan yang bersifat khusus dan istimewa sebagai bagian dari Negara Kesatuan Republik Indonesia (Sutiyoso,2007:67) Bagaimana sebuah megapolitan dibentuk tentu saja harus dibangun sebuah kerjasama dalam sebuah kelembagaan. Saat ini telah terdapat beberapa landasan hukum yang mengatur tentang kerjasama antar daerah, diantaranya :

- a) UU No.32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah
  - pasal 195 ayat 1 : Dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat daerah dapat melakukan kerjasama dengan daerah lain yang didasarkan pada pertimbangan efisiensi, efektifitas pelayanan publik, sinergi dan saling menguntungkan.
  - Pasal 195 ayat 2 : kerjasama sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 dapat diwujudkan dalam bentuk badan kerjasama antar daerah yang diatur dengan keputusan bersama
  - Pasal 195 ayat 3 : Dalam penyediaan pelayanan publik, daerah dapat melakukan kerjasama dengan pihak ketiga
  - Pasal 195 ayat 4 : Kerjasama sebagaimana dimaksud ayat 1 dan 3 yang membebani masyarakat dan daerah harus mendapat persetujuan dari DPRD.
- b) UU No. 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Daerah Khusus Provinsi Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia

- Pasal 27 ayat 1 : Pemerintah Provinsi Jakarta bekerjasama dengan Pemerintah Provinsi Banten dan Jawa Barat dengan mengikutsertakan wilayah Kabupaten/Kota yang wilayahnya berbatasan langsung untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang didasarkan pada pertimbangan efisiensi dan efektifitas pelayanan publik serta saling menguntungkan.
  - Pasal 27 ayat 2 : Dalam rangka melakukan kerjasama sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 maka dibentuk Badan Kerjasama antar daerah
  - Pasal 27 ayat 3 : Ketentuan mengenai badan kerjasama diatur melalui keputusan bersama
  - Pasal 29 ayat 3 : Rencana tata ruang wilayah provinsi yang berbatasan langsung dengan provinsi Banten dan Jawa Barat merupakan hasil kerjasama secara terpadu dengan kedua provinsi tersebut
  - Pasal 29 ayat 4 : Kerjasama secara terpadu sebagaimana dimaksud pada ayat 3 mencakup keterpaduan dalam proses perencanaan, pemanfaatan dan pengendalian tataruang yang termuat dalam Rencana Tata Ruang wilayah setiap Provinsi dengan memperhatikan Kepentingan Strategis Nasional.
  - Pasal 29 ayat 5 : persyaratan dan tata cara kerjasama penataan ruang terpadu akan diatur lebih lanjut melalui sebuah Peraturan Pemerintah
- c) UU No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang
- Pasal 47 ayat 1 : Penataan ruang kawasan perkotaan yang mencakup 2 (dua) atau lebih wilayah Kabupaten/Kota dilaksanakan melalui kerjasama antar daerah
- d) PP No 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah Daerah, Pemerintah Daerah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota

- a. Pasal 13 ayat 1 : Pelaksanaan urusan pemerintahan yang mengakibatkan dampak lintas daerah dikelola bersama oleh daerah terkait
  - b. Pasal 13 ayat 2 : Tata cara pengelolaan bersama urusan pemerintahan berpedoman dalam Peraturan Perundang – undangan
- e) PP No. 50 Tahun 2007 tentang Tatacara Pelaksanaan Kerjasama Antar Daerah, yang berisi berbagai ketentuan – ketentuan teknis yang mengatur tentang bagaimana sebuah kerjasama dengan daerah lain bisa dilakukan, mulai tahap inisiasi hingga implemementasi dan berakhirnya sebuah kerjasama. Dari PP ini kemudian dioperasikan lebih teknis lagi menjadi sebuah Peraturan Menteri Dalam Negeri yaitu Permendagri No. 69 Tahun 2007 tentang Kerjasama Pembangunan Perkotaan yang intinya mengatur pola kerjasama kawasan perkotaan di Indonesia.
- f) PP No. 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional dan kemudian untuk mengatur penataan ruang di Kawasan Jabodetabek dibuatlah Perpres No. 54 Tahun 2008 tentang Penataan Ruang Kawasan Jabodetabekjur, yang intinya berisi tentang hal – hal yang mengatur integrasi penyelenggaraan penataan ruang dengan memperhatikan keseimbangan antara pengembangan ekonomi dan pelestarian terhadap lingkungan di Kawasan Jabodetabekjur.

Dari paparan landasan – landasan hukum tersebut, ada beberapa hal yang dapat disimpulkan antara lain :

- a) Terkait isi UUD 1945 Pasal 18b ayat 1 menyatakan bahwa Negara mengakui dan menghormati satuan – satuan pemerintahan daerah yang bersifat khusus atau istimewa yang diatur dengan Undang – Undang. Hal ini berimplikasi pada adanya peluang pembentukan Megapolitan di Jabodetabek sebagai kawasan yang bersifat khusus dan istimewa sebagai bagian dari Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Didalam PP No. 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, pada Pasal 16 ayat (1) dan(2) dijelaskan bahwa kawasan megapolitan merupakan suatu kawasan yang terdiri dari satu atau lebih metropolitan yang memiliki hubungan fungsional dan membentuk sebuah sistem. Metropolitan disini merupakan suatu daerah yang penduduknya terdiri dari minimal 1.000.000 juta jiwa<sup>1</sup>.

b) Terkait UU No 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, UU No. 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Daerah Khusus Provinsi Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia UU No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang PP No. 50 Tahun 2007 tentang Tatacara Pelaksanaan Kerjasama Antar Daerah, , PP No 58 Tahun 38 Tahun 2007, Perpres No. 54 Tahun 2008 tentang Penataan Ruang Kawasan Jabodetabekjur, Permendagri No. 69 Tahun 2007 tentang Kerjasama Pembangunan Perkotaan dapat disimpulkan bahwa :

- Kerjasama antar daerah sangat disarankan agar pelayanan terhadap publik dapat dikelola secara lebih baik dengan mempertimbangkan aspek efisiensi, efektifitas dan saling menguntungkan
- Kerjasama baik itu dalam aspek penataan ruang, pembangunan perkotaan atau urusan pemerintahan lain yang menjadi kewajiban Pemerintah Daerah dapat diwadahi melalui sebuah Badan Kerjasama
- Badan Kerjasama dapat diatur melalui Keputusan Bersama
- Kerjasama yang dibangun antar daerah yang membebani masyarakat dan daerah harus mendapat persetujuan dari DPRD

---

<sup>1</sup> Berdasarkan data statistik (BPS) jumlah penduduk kota Jakarta s/d maret 2009 tercatat sekitar 8.513.385 juta jiwa, sedangkan Depok pada tahun 2008 tercatat penduduknya sebesar 1.503.667 juta jiwa, Kabupaten Tangerang tahun 2008 tercatat penduduknya sebesar 3.501.499 juta jiwa, Kota Tangerang tahun 2008 tercatat 1.531.666 juta jiwa, Kota Bekasi tercatat 1.773.470 juta jiwa, Kabupaten Bekasi 2.027.902 juta jiwa serta Kapubaten Bogor 4.316.236 juta jiwa sebesar sehingga dapat disimpulkan kawasan di Jabodetabek dengan melihat rata – rata penduduknya sudah bisa dikategorikan sebagai kawasan Megapolitan

Dari beberapa hal yang disampaikan diatas dapat disimpulkan bahwa landasan hukum yang ada ternyata satu dengan yang lain saling bersinergi (terdapat harmonisasi regulasi) didalam membangun kerangka dan dasar sebuah kerjasama sehingga diharapkan kedepan proses kerjasama yang dibangun oleh daerah atau beberapa daerah apapun bentuk dan objek yang dikerjasamakan dapat berjalan lebih efektif dan sinergis

### **3.3. Model Kerjasama di Daerah lain**

#### **3.3.1 Studi Kasus Kerjasama antar Daerah di Indonesia ( Kerja sama Antar Daerah di Yogyakarta, Sleman dan Bantul )<sup>2</sup>**

Telah diketahui bersama bahwa kawasan perkotaan dikota Yogyakarta telah berkembang dengan pesat dan melewati batas administasi kota, yaitu kearah Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman. Menyatunya kawasan perkotaan tersebut memberikan implikasi dalam penyediaan prasarana dan sarana perkotaan misalnya penyediaan air bersih, pengelolaan sampah dan lain-lain. Apabila masing – masing daerah hanya mementingkan diri sendiri maka dikhawatirkan akan terjadi konflik yang pada akhirnya akan merugikan masyarakat.

Beberapa konflik yang potensial yang terjadi di perkotaan Yogyakarta antara lain berkaitan dengan penyediaan air bersih yang sebagian besar sumbernya diambil dari kabupaten sleman, penurunan kualitas dan kuantitas air sungai dan air tanah dikabupaten bantul akibat kecerroohan pengelolaan lahan di daerah hulunya.

Guna mengatasi permasalahan pengelolaan prasarana dan sarana perkotaan di tiga kota/Kabupaten tersebut, khususnya di kawasan perbatasan maka ketiga pemerintah daerah tersebut berinisiatif untuk melakukan kerjasama kemitraan antar daerah dengan cara membentuk sekretariat bersama

---

<sup>2</sup> Diringkas dari Setiono, ivo, 2005. Kerjasama Pengelolaan Sarana dan Prasarana Perkotaan Antar Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul, ”dalam Bunga Rampai Pembangunan Kota Indonesia Abad 21, Buku 2, URDI.

sebagai suatu metode untuk mengelola prasarana dan sarana perkotaan secara terpadu.

Integrasi pengelolaan sarana dan prasarana perkotaan diantara kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul didasari oleh beberapa tinjauan yuridis, antara lain :

- a) UU No. 32/2004 yang merupakan UU yang berisi tentang pentingnya kerjasama antar daerah untuk melaksanakan pembangunan guna meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelayanan publik, sinergi dan saling menguntungkan
- b) Keputusan Gubernur DIY No. 175/KPTS/1995 tentang Pedoman pelaksanaan pengelolaan prasarana perkotaan
- c) Keputusan bersama Bupati Bantul, Sleman dan Walikota Madya Yogyakarta No. 583b/B/SKB/Bt/1996; 310/kep/KDH/1996; 1169 tahun 1996 tentang Kerjasama pembangunan antara daerah dalam rangka pelaksanaan pengelolaan prasarana perkotaan
- d) Keputusan Gubernur DIY No. 200/KTPS/1997 tentang Pembentukan badan sekretariat bersama pengelolaan prasarana dan sarana perkotaan antar kabupaten bantul, sleman dan Kota Yogyakarta
- e) Keputusan bersama Bupati Bantul Sleman dan Walikota Yogyakarta No. 04/Perj/RT/2001;38/Kep.KPH/2001; 03 Tahun 2001 Pembentukan sekretariat bersama pengelolaan prasarana dan sarana perkotaan antar Kabupaten Bantul, Sleman dan Kota Yogyakarta
- f) Keputusan bersama Bupati Bantul Sleman dan Walikota Yogyakarta No. 152a/2004;02/SKB.KDH/A/2004;01 tahun 2004 Perubahan atas keputusan bersama Bupati Bantul, Bupati Sleman, dan Walikota Yogyakarta No. 04/Perj/RT/2001; 38 Kep.KPH/2001;03 Tahun 2001
- g) Keputusan bersama Bupati Bantul Sleman dan Walikota Yogyakarta No. 152b/2004;03/SKB.KDH/A/2004;02 tahun 2004 Pengangkatan Ketua, Sekretaris dan Bendahara Sekretariat bersama Kartamantul 2004-2005

Sinergi kerjasama Kartamantul ini selain diperkuat oleh aspek politis juga diperkuat dengan dukungan secara finansial dan sumber daya yaitu: Sharing anggaran untuk biaya operasional dan pemeliharaan tempat pembuangan sampah di piyungan dan instalasi pengelolaan air limbah di sawon serta Sharing anggaran untuk bantuan operasional kantor sekretariat bersama. Sekretariat Kartamantul ini kedepan akan dikembangkan menjadi dua alternative pengembangan, yaitu :

a) Pengembangan Sekretariat Bersama Kartamantul

Dalam kerangka ini sekretariat bersama akan diarahkan untuk melaksanakan fungsi koordinasi dan monitoring evaluasi kerjasama. Usulan ini diperuntukkan bagi sektor yang *by nature* mempunyai karakter menyatu secara teritorial dengan daerah tetangga. Selain itu tujuan kerjasama ini akan dipertajam lagi yaitu untuk membangun sinergi dan standarisasi pelayanan daerah. Selanjutnya agar kerjasama ini dipatuhi oleh semua pihak maka dibutuhkan kekeuatan pengikat bagi kesuksesan kerjasama ini yaitu berupa kombinasi antara informasi, toleransi dan sanksi bagi pihak yang wanprestasi sesuai dengan kesepakatan para pihak.

b) Badan Usaha Bersama

Badan usaha bersama dirancang untuk kerjasama dalam sector – sector tertentu, dimana tujuan kerjasamaini adalah menjamin pelayanan masyarakat secara lebih baik. Adapun cakupan kerjasama yang dapat dilakukan adalah :

- Kesepakatan para pihak untuk menjadi *shareholders* bukan pelaksana, sehingga masing masing Pemda akan memberikan kontribusinya dalam bentuk saham
- Kesepakatan untuk membentuk atau mengontrakkan kepada organisasi professional sehingga misalnya, sebuah dinas tidak lagi mengurus kewenangannya yang telah dikontrakkan kepada Badan Usaha Bersama, mereka hanya memberikan support data.

Kelembagaan Sekretariat bersama yang mencakup Kota Yogyakarta, Kabupaten Bantul dan Sleman secara umum dapat dilihat pada **Tabel 3.1** berikut.

**Tabel 3.1**  
**Profile Organisasi/ Sekretariat Bersama Kartamantu**

Visi	Menjadi lembaga yang menjebatani terwujudnya kerjasama yang setara, adil partisipatif transparan dan demokratis untuk mewujudkan perkotaan yang nyaman, indah dan sehat yang didukung oleh sarana dan prasarana dan pelayanan yang memadai, kesadaran dan peran serta masyarakat
Misi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melakukan negosiasi untuk mendapatkan hasil yang adil</li> <li>• Melakukan mediasi penyelesaian permasalahan</li> <li>• Melakukan koordinasi manajemen dan implementasi</li> <li>• Melakukan fasilitasi proses pengambilan keputusan</li> <li>• Membangun jaringan kerja yang kuat</li> <li>• Memberikan inisiasi perubahan</li> <li>• Memberikan rekomendasi kebijakan</li> </ul>
Tupoksi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan koordinasi, fasilitasi, dan mediasi terkait dengan pengelolaan prasarana dan sarana perkotaan</li> <li>2. Melakukan pengkajian untuk memberikan rekomendasi/masukan perumusan kebijakan perumusan alternatif kebijakan yang terbaik untuk</li> </ol>

	<p>kabupaten - kota</p> <p>3. Melakukan monitoring dan evaluasi terkait dengan upaya pengendalian</p>
Fungsi	<p>Fasilitator, koordinator, dan mediator</p> <p>Pengkajian, Monitoring dan evaluasi</p>
Kewenangan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengkoordinasikan pengelolaan sarana dan prasarana di wilayah perkotaan</li> <li>2. Mengelola keuangan internal</li> <li>3. Melakukan kerjasama dengan pihak lain</li> <li>4. Melakukan pengkajian kebijakan</li> <li>5. Merekomendasikan kebijakan</li> </ol>
Sektor yang dkerjasamakan	<p>Pengelolaan sumber air, Penanganan limbah, sampah, jalan transportasi dan drainase</p>

Sumber : Setiono (2005)

## BAB 4 ANALISIS PERSEPSI RESPONDEN

### 4.1. Persepsi responden terhadap cakupan kerjasama

Dari **Tabel 4.1** dapat dijelaskan bahwa kerja sama di Jabodetabek yang dapat memberikan solusi yang baik adalah dengan membentuk lembaga kerja sama dengan cakupan ekonomi (0,784) dibanding bila kerjasama tersebut diarahkan dalam cakupan geografi (0.216).

**Tabel 4.1**  
**Prioritas persepsi gabungan responden**  
**terhadap cakupan kerjasama di Jabodetabek**

<b>Priorities with respect to:</b>	
<b>Goal: Kerja Sama Megapolitan</b>	
<b>&gt;Cakupan Kerja Sama</b>	
<b>Ekonomi</b>	<b>0.784</b>
<b>Geografi</b>	<b>0.216</b>
<b>Inconsistency = 0.00</b>	

Sumber : Analisa AHP dengan *Expert Choice*

Persepsi responden pada **Tabel 4.1** merupakan kesimpulan responden secara umum di Jabodetabek yang didapat dari persepsi responden secara individu yang dapat digambarkan pada **Tabel 4.2** sebagai berikut.

**Tabel 4.2**  
**Prioritas persepsi responden secara Individu**  
**terhadap cakupan kerjasama di Jabodetabek**

No	Asal Responden	Cakupan Kerjasama Ekonomi	Cakupan Kerjasama Geografi
1.	Pemprov DKI Jakarta	0.833	0.167
2.	Kota Tangerang	0.889	0.111
3.	Kabupaten Tangerang	0.9	0.1
4.	Kota Depok	0.833	0.167
5.	Kota Bekasi	0.125	0.875
6.	Kota Bogor	0.7	0.3
7.	BKSP Jabodetabek	0.9	0.1

Sumber : Analisa AHP dengan *Expert Choice*

Dari **Tabel 4.2** diatas, terlihat bahwa responden dari Jakarta, Kota dan Kabupaten Tangerang, Depok dan BKSP Jabodetabek memiliki persepsi yang sama bahwasanya kerjasama yang dibangun di Jabodetabek diarahkan pada kerjasama ekonomi, hal ini disebabkan karena proses ekonomi dilihat lebih baik dan menguntungkan, baik untuk menyelesaikan masalah pertumbuhan daerah Jabodetabek maupun dari segi keuntungannya, daripada kerjasama dalam cakupan geografis.

Tidak dapat dipungkiri bahwasanya pertumbuhan kota Jakarta banyak ditunjang oleh beragam aktifitas – aktifitas perekonomian yang ada. Dengan pertumbuhan jumlah penduduk yang pesat, kenaikan pendapatan, adanya investasi baru, dukungan terhadap sarana dan prasarana transportasi yang semakin baik maka kemudian mendorong semakin luasnya skala aktifitas

perekonomian yang ada sehingga terjadilah pertumbuhan pusat – pusat perekonomian/ bisnis baru.

Dengan semakin meluasnya skala ekonomi dari proses aglomerasi tersebut lama kelamaan Jakarta mengalami kendala didalam penyediaan lahan bagi pertumbuhan pusat – pusat dan aktifitas perekonomian tersebut, sehingga yang terjadi kemudian adalah fenomena *spillover effect*, dimana aktifitas perekonomian menyebar ke daerah – daerah disekitar Kota Jakarta, daerah – daerah disekitar kota Jakarta, seperti Bekasi, Tangerang, Bogor dan Depok.

Ketersediaan lahan dengan harga yang relatif lebih rendah dibanding Kota Jakarta menyebabkan kota – kota sekitar tersebut menjadi daerah yang menarik banyak investor untuk membangun tidak hanya pusat – pusat aktifitas perekonomian, namun juga aktifitas – aktifitas permukiman dan sosial ekonomi lainnya. Hal yang paling dapat dilihat adalah tumbuhnya kota – kota bentukan *developer* yang mengedepankan konsep sebagai kota mandiri yang mampu memenuhi kebutuhan penduduk lokalnya. Dengan semakin besarnya pasar maka semakin besar pula area atau skala perekonomian yang terjadi.

Meluasnya aktifitas sosial ekonomi hingga melampaui wilayah administrasi kota Jakarta menyebabkan frekuensi interaksi baik orang (*commuter*) maupun aliran terhadap barang dan jasa antar daerah semakin tinggi. Tingginya frekuensi interaksi tersebut kemudian banyak memunculkan berbagai masalah perkotaan, seperti kemacetan, menurunnya kualitas daya dukung sarana prasarana transportasi, Polusi udara dan lain sebagainya yang pada akhirnya dapat menurunkan efisiensi dari interaksi akibat aktifitas perekonomian yang terjadi. oleh sebab itulah sangat penting dibangun sebuah kerjasama dengan cakupan ekonomi yang dapat berfungsi dalam menata dan menkoordinasikan intergrasi aktifitas – aktifitas perekonomian di Jabodetabek sehingga interaksi dan interkoneksi perekonomian yang terjadi berlangsung secara efisien dan saling menguntungkan

Terkait dengan cakupan geografi, responden berpendapat bahwasanya secara geografis Jabodetabek merupakan sebuah ekosistem yang saling terkait, dimana keterkaitan yang ada tersebut terjadi karena ada hubungan yang bersifat

fungsional. Salah satu hal yang dapat menyelaraskan konsep kesatuan kawasan di Jabodetabek adalah dengan menyatukan daerah – daerah melalui harmonisasi terhadap perencanaan tata guna lahan atau dalam aspek penataan ruang, dimana tantangan untuk mengatur masalah tata ruang secara keseluruhan di kawasan Jabodetabek dirasakan cukup sulit dan memakan banyak biaya.

#### 4.2. Persepsi responden terhadap sektor yang dikerjasamakan

##### 4.2.1 Dalam Cakupan Kerja Sama Ekonomi

Dari **Tabel 4.3** diperoleh hasil bahwa untuk cakupan kerja sama ekonomi, sektor yang paling penting untuk dikerjasamakan adalah sektor transportasi (0,447) kemudian tata ruang (0.334) dan lingkungan (0.219).

**Tabel 4.3**  
**Prioritas sektor yang**  
**dikerjasamakan dalam cakupan kerjasama ekonomi**

<b>Priorities With Respect To :</b>	
<b>Goal</b>	: Kerjasama Megapolitan
<b>&gt; Sektor Kerjasama &gt; Ekonomi</b>	
<b>Transportasi</b>	0.447
<b>Tata Ruang</b>	0.334
<b>Lingkungan</b>	0.219
<b>Inconsistency</b>	: 0.00102

Sumber : Analisa AHP dengan *Expert Choice*

Jika dilihat dari pendapat responden secara individu (**Tabel 4.4**) maka dapat disimpulkan bahwa responden dari Jakarta, Kota Bekasi dan Depok

berpendapat bahwa sektor transportasi merupakan sektor yang penting untuk dikerjasamakan, sedangkan Kota Tangerang dan BKSP Jabodetabek menilai justru sektor tata ruang yang perlu mendapatkan prioritas. Kabupaten Tangerang menilai bahwa sektor lingkungan yang menjadi sektor yang perlu untuk dikerjasamakan.

**Tabel 4.4**  
**Prioritas persepsi responden**  
**secara individu terhadap cakupan sektor yang dikerjasamakan dalam**  
**cakupan kerjasama ekonomi**

No	Asal Responden	Transportasi	Tata Ruang	Lingkungan
1.	Pemprov DKI Jakarta	0.649	0.072	0.279
2.	Kota Tangerang	0.127	0.769	0.104
3.	Kabupaten Tangerang	0.143	0.143	0.714
4.	Kota Depok	0.773	0.139	0.088
5.	Kota Bekasi	0.731	0.188	0.081
6.	Kota Bogor	0.650	0.170	0.180
7.	BKSP Jabodetabek	0.139	0.773	0.088

Sumber : Analisa AHP dengan *Expert Choice*

Dari hasil pada **Tabel 4.4** diatas, dapat dianalisis bahwa Kota Jakarta, Depok dan Bekasi menilai bahwa sektor transportasi yang perlu untuk dikerjasamakan, karena adanya kemacetan lalu lintas dan derasnya arus pengalju yang bergerak antar kawasan di Jabodetabek ini sudah sangat memprihatinkan. Derasnya arus kendaraan pribadi dan masih belum seimbangny kapasitas moda transportasi yang ada dengan jumlah pengalju

menyebabkan inefisiensi yang sangat besar didalam pergerakan baik dalam arus penglaju maupun arus barang dan jasa.

Dengan perbaikan didalam sektor transportasi, diharapkan aktifitas ekonomi tidak terhambat dengan adanya eksternalitas negatif akibat ketidakterpaduan dan lemahnya sistem transportasi di daerah Jabodetabek. Integrasi aktifitas perekonomian dan interaksinya yang terjadi di Jabodetabek akan sangat bergantung pada dukungan dari sektor transportasi. Ketidakmampuan sektor transportasi didalam mendukung proses aliran barang dan jasa serta mobilitas dan aksesibilitas penduduk akan menyebabkan inefisiensi aktifitas perekonomian.

Kerjasama dalam sektor transportasi merupakan upaya dalam membangun sebuah kebijakan transportasi yang lebih terintegrasi. Tidak dapat diabaikan bahwa di kawasan Jabodetabek ini terdiri dari beberapa Kota/Kabupaten yang wilayahnya saling berbatasan, telah disinggung sebelumnya bahwa dengan meluasnya skala perekonomian di Jabodetabek maka mobilitas dan aliran barang dan jasa serta penduduk saling berinteraksi dan mempunyai aksesibilitas yang bebas di Jabodetabek. Contohnya, Produsen yang berada di Depok, bisa saja menawarkan barang produksinya ke Jakarta dan kota lainnya, sehingga interaksi dan pergerakan yang terjadi pada kenyataannya sudah saling melewati batas administrasi Kota/ kabupaten dimana penduduk berasal atau berdomisili, sehingga kebijakan sektor transportasi yang diambil seyogyanya berasal dari hasil kerjasama dan koordinasi seluruh pihak terkait di Jabodetabek.

Jika ini belum terwujud maka pengelolaan transportasi perkotaan di Jabodetabek hanya bersifat *parsial* dan terkesan terkotak – kotak, bahkan sangat dimungkinkan terjadi kontradiksi implementasi kebijakan diantara otoritas di masing – masing daerah di Jabodetabek, yang pada akhirnya dapat mengurangi kualitas layanan kepada masyarakat sebagai pengguna. Melalui kerjasama sektor transportasi ini diharapkan dapat muncul sebuah kebijakan yang lebih terintegrasi yang dapat menjamin secara efisien aksesibilitas dan mobilitas dari aliran barang dan jasa serta penduduk di kawasan Jabodetabek.

Selain sektor transportasi, responden dari Kota Tangerang dan BKSP Jabodetabek memandang justru sektor tata ruang yang perlu mendapatkan prioritas, hal ini disebabkan karena kerjasama dalam kerangka megapolitan menggambarkan perspektif kawasan sebagai satu ekosistem sehingga yang perlu dibenahi adalah aspek penataan ruang meskipun dalam cakupan kerjasama ekonomi, dimana penataan ruang yang dimaksudkan disini lebih mengedepankan penataan ruang bagi aktifitas – aktifitas perekonomian. Jika penataan ruang terhadap aktifitas – aktifitas perekonomian ini telah terwujud baru kemudian perlu perbaikan sektor transportasi untuk membantu mengintegrasikan ruang – ruang berbagai aktifitas perekonomian tersebut.

Disamping sektor transportasi dan tata ruang, terdapat sektor lingkungan yang dalam hal ini merupakan prioritas sektor kerjasama dari Kabupaten Tangerang. Responden dari Pemerintah Kabupaten Tangerang menilai perlu adanya upaya – upaya yang terkoordinasi dalam mengurangi dampak – dampak masalah yang diakibatkan oleh lingkungan, seperti penanganan air bersih, banjir dan pencemaran lingkungan (hal ini disebabkan sebagian wilayah Kabupaten Tangerang adalah kawasan industri).

#### 4.2.2 Dalam cakupan kerjasama geografi

**Tabel 4.5**  
**Prioritas sektor yang**  
**dikerjakamkan dalam cakupan kerjasama geografi**

<b>Priorities With Respect To :</b>	
<b>Goal</b>	: Kerjasama Megapolitan
<b>&gt; Sektor Kerjasama &gt; Geografi</b>	
<b>Transportasi</b>	0.331
<b>Tata Ruang</b>	0.500
<b>Lingkungan</b>	0.169
<b>Inconsistency</b>	: 0.00234

Sumber : Analisa AHP dengan *Expert Choice*

Dari **Tabel 4.5** maka diperoleh hasil sektor tata ruang (0,500) menjadi prioritas utama, sedangkan transportasi (0,331) dan Lingkungan (0,169) menjadi prioritas ke dua dan ke tiga. Keterpaduan kawasan geografis sangat membutuhkan keterpaduan tata ruang. Penataan ruang kawasan Jabodetabek dimaksudkan untuk mewujudkan keterpaduan penyelenggaraan penataan ruang antar daerah sebagai satu kesatuan wilayah perencanaan.

Khusus mengenai sektor lingkungan, responden (kecuali dari Pemkab Tangerang) menilai bahwa sektor lingkungan selalu menempati urutan ketiga, hal ini disebabkan karena dampak atau masalah yang ditimbulkan akibat degradasi fungsi lingkungan tidak selalu dapat dirasakan setiap saat, sehingga responden menganggap seperti masalah banjir, pengaturan DAS (Daerah Aliran Sungai) dan pengolahan sampah dianggap masih dapat ditanggulangi oleh daerah masing-masing, meskipun dengan semakin pesatnya pertumbuhan Jabodetabek arahan untuk memadukan sector tersebut semakin dirasakan kepentingannya

#### **4.3. Persepsi responden terhadap hambatan kerjasama**

**Tabel 4.6** menjelaskan bahwa dalam cakupan kerjasama ekonomi dengan sektor transportasi yang dipilih sebagai sektor yang prioritas untuk dikerjasamakan, maka disimpulkan bahwa hambatan utama untuk membangun kerjasama tersebut adalah aspek keuangan (0.650) sedangkan kekuasaan (0.257) dan pimpinan sebesar (0.09).

**Tabel 4.6**

**Hambatan Kerjasama di Jabodetabek dalam cakupan kerjasama ekonomi dengan sektor transportasi sebagai sektor yang dikerjasamakan**

<b>PrioritiesWith Respect To :</b>	
<b>Goal</b>	<b>: Kerjasama Megapolitan</b>

(Sambungan)

<b>&gt; Hambatan Kerjasama &gt; Ekonomi &gt; Transportasi</b>	
<b>Keuangan</b>	0.650
<b>Kekuasaan</b>	0.257
<b>Pimpinan</b>	0.094
Inconsistency	: 0.02

Sumber : Analisa AHP dengan *Expert Choice*

**Tabel 4.7**

**Hambatan kerjasama di Jabodetabek dalam cakupan kerjasama ekonomi dengan sektor tata ruang sebagai sektor yang dikerjasamakan**

<b>PrioritiesWith Respect To :</b>	
<b>Goal</b>	<b>: Kerjasama Megapolitan</b>
<b>&gt; Hamabatan Kerjasama &gt; Ekonomi &gt; Tata Ruang</b>	
<b>Keuangan</b>	0.545
<b>Kekuasaan</b>	0.253
<b>Pimpinan</b>	0.202
Inconsistency	: 0.05

Sumber : Analisa AHP dengan *Expert Choice*

**Tabel 4.7** diatas, menjelaskan bahwa dalam cakupan kerjasama ekonomi dengan sektor tata ruang yang dipilih sebagai sektor yang prioritas untuk dikerjasamakan, maka disimpulkan bahwa hambatan utama untuk membangun kerjasama tersebut adalah aspek keuangan (0.545) sedangkan kekuasaan (0.253) dan pimpinan sebesar (0.202).

**Tabel 4.8**  
**Hambatan kerjasama di Jabodetabek cakupan kerjasama ekonomi**  
**dengan sektor lingkungan sebagai sektor yang dikerjasamakan**

<b>PrioritiesWith Respect To :</b>	
<b>Goal : Kerjasama Megapolitan</b>	
<b>&gt; Hambatan Kerjasama &gt; Ekonomi &gt; Lingkungan</b>	
<b>Keuangan</b>	0.693
<b>Kekuasaan</b>	0.193
<b>Pimpinan</b>	0.114
Inconsistency : 0.00809	

Sumber : Analisa AHP dengan Expert Choice

**Tabel 4.8** diatas, menjelaskan bahwa dalam cakupan kerjasama ekonomi dengan sektor lingkungan yang dipilih sebagai sektor yang prioritas untuk dikerjasamakan, maka disimpulkan bahwa hambatan utama untuk membangun kerjasama tersebut adalah aspek keuangan (0.693) sedangkan kekuasaan (0.193) dan pimpinan sebesar (0.114).

**Tabel 4.9**  
**Hambatan kerjasama di Jabodetabek cakupan kerjasama geografi dengan**  
**sektor transportasi sebagai sektor yang dikerjasamakan**

<b>PrioritiesWith Respect To :</b>	
<b>Goal : Kerjasama Megapolitan</b>	
<b>&gt; Hambatan Kerjasama &gt; Geografi &gt; Transportasi</b>	
<b>Keuangan</b>	0.559

( Sambungan )

<b>Kekuasaan</b>	0.248
<b>Pimpinan</b>	0.152
Inconsistency	: 0.05

Sumber : Analisa AHP dengan *Expert Choice*

**Tabel 4.9** diatas, menjelaskan bahwa dalam cakupan kerjasama geografi dengan sektor transportasi yang dipilih sebagai sektor yang prioritas untuk dikerjasamakan, maka disimpulkan bahwa hambatan utama untuk membangun kerjasama tersebut adalah aspek keuangan (0.559) sedangkan kekuasaan (0.248) dan pimpinan sebesar (0.152).

**Tabel 4.10**

**Hambatan kerjasama di Jabodetabek cakupan kerjasama geografi dengan sektor tata ruang sebagai sektor yang dikerjasamakan**

<b>PrioritiesWith Respect To :</b>	
<b>Goal</b>	<b>: Kerjasama Megapolitan</b>
<b>&gt; Hamabatan Kerjasama &gt; Geografi &gt; Tata Ruang</b>	
<b>Keuangan</b>	0.732
<b>Kekuasaan</b>	0.133
<b>Pimpinan</b>	0.135
Inconsistency	: 0.00014

Sumber : Analisa AHP dengan *Expert Choice*

**Tabel 4.10** diatas, menjelaskan bahwa dalam cakupan kerjasama geografi dengan sektor tata ruang yang dipilih sebagai sektor yang prioritas untuk dikerjasamakan, maka disimpulkan bahwa hambatan utama untuk

membangun kerjasama tersebut adalah aspek keuangan (0.732) sedangkan kekuasaan (0.133) dan pimpinan sebesar (0.135).

**Tabel 4.11**  
**Hambatan kerjasama di Jabodetabek cakupan kerjasama geografi dengan sektor lingkungan sebagai sektor yang dikerjasamakan**

<b>PrioritiesWith Respect To :</b>	
<b>Goal</b>	<b>: Kerjasama Megapolitan</b>
<b>&gt; Hamabatan Kerjasama &gt; Geografi &gt; Lingkungan</b>	
<b>Keuangan</b>	0.697
<b>Kekuasaan</b>	0.136
<b>Pimpinan</b>	0.167
<b>Inconsistency</b>	<b>: 0.01</b>

Sumber : Analisa AHP dengan *Expert Choice*

**Tabel 4.11** diatas, menjelaskan bahwa dalam cakupan kerjasama geografi dengan sektor lingkungan yang dipilih sebagai sektor yang prioritas untuk dikerjasamakan, maka disimpulkan bahwa hambatan utama untuk membangun kerjasama tersebut adalah aspek keuangan (0.697) sedangkan kekuasaan (0.136) dan pimpinan sebesar (0.167). Dari persepsi gabungan yang telah dijelaskan diatas, berikut dijabarkan persepsi responden perindividu terkait dengan hambatan kerjasama di Jabodetabek.

**Tabel 4.12**  
**Prioritas Persepsi Responden**  
**secara individu terhadap cakupan sektor yang dikerjasamakan dalam**  
**cakupan kerjasama ekonomi**

No	Asal Responden	Prioritas Sektor	Hambatan Kerjasama		
			Keuangan	Kekuasaan	Pimpinan
1.	Pemprov DKI Jakarta	Transportasi	0.284	0.685	0.08
2.	Kota Tangerang	Tata ruang	0.773	0.139	0.088
3.	Kabupaten Tangerang	Lingkungan	0.348	0.333	0.319
4.	Kota Depok	Transportasi	0.648	0.23	0.122
5.	Kota Bekasi	Transportasi	0.731	0.188	0.081
6.	Kota Bogor	Transportasi	0.493	0.311	0.196
7.	BKSP Jabodetabek	Tata ruang	0.594	0.249	0.157

Sumber : Analisa AHP dengan *Expert Choice*

Jika dilihat untuk masing-masing cakupan dan sektor yang dikerjasamakan yang ditunjukkan pada **Tabel 4.6** hingga **Tabel 4.11** dan **Tabel 4.12** yang menggambarkan persepsi responden secara individu diatas, dapat disimpulkan bahwa hambatan utama dalam pembentukan kerja sama megapolitan di Jabodetabek adalah masalah keuangan.

Jika dijabarkan berdasarkan responden perindividu maka, didapat hasil bahwasanya Kota dan Kabupaten Tangerang, Depok, Bekasi, Bogor serta BKSP Jabodetabek menilai hambatan utama kerjasama adalah masalah keuangan. Terkait dengan masalah hambatan keuangan, dalam era

desentralisasi, setiap daerah memiliki kewenangan untuk mengatur daerahnya masing-masing, termasuk dalam masalah pengaturan keuangannya, seperti pendapatan asli daerah dan dana alokasi umum. Proses pembiayaan kerja sama (*sharing*) dirasakan menjadi hambatan terbesar mengingat tiap daerah memiliki otoritas untuk mengatur keuangan sendiri dan prioritas daerah yang berbeda-beda. Pihak pemerintahan Bodetabek dalam masalah pembiayaan ini menginginkan adanya kontribusi yang dominan dari Jakarta, karena menganggap Jakarta memiliki sumber potensi pembiayaan yang cukup besar. Bagi pihak Jakarta sebenarnya hal tersebut tidak menjadi masalah, namun yang perlu ditekankan disini perlu ada sebuah mekanisme yang adil terkait pembagian proporsi pembiayaan.

Sementara bagi Jakarta yang dapat menghambat proses kerjasama yang utama adalah aspek kekuasaan atau adanya kepentingan politis. Kepentingan politis ini bisa berasal dari masing – masing daerah maupun juga dari pusat. Dalam konteks lain, Jakarta memandang bahwa otonomi daerah telah memberikan kewenangan penuh terhadap daerah untuk mengatur daerahnya sendiri, sehingga tiap daerah merasa sangat berwenang dalam mengatur daerahnya masing-masing.

Lain halnya dengan daerah Bodetabek. Daerah di Bodetabek merasa khawatir jika memang terdapat kerjasama dalam kerangka megapolitan daerahnya menjadi seolah – oleh diakuisisi oleh Pemprov DKI Jakarta hal ini tentu saja sangat merugikan bagi Provinsi Banten dan Provinsi Jawa Barat yang daerahnya bersinggungan dengan Pemprov DKI Jakarta. Hal ini timbul karena masih terdapat persepsi yang salah tentang megapolitan, dimana Jakarta akan lebih mendominasi daerah lain, Hal ini sangat terasa bagi daerah Bodetabek.

Permasalahan pimpinan dirasakan tidak menjadi hambatan yang berarti dalam proses pembentukan kerjasama Jabodetabek, responden menyatakan siapapun yang menjadi pimpinan kerjasama sepanjang bisa menjalankan secara profesional dan memenuhi prinsip keadilan, transparan dan akuntabel tidak akan menjadi masalah.

#### 4.4. Persepsi responden terhadap model kerjasama

Berdasarkan **Tabel 4.13** Terdapat tiga prioritas model kerjasama menurut responden adalah *Regional Special Districts and Authorities* (0.356), *Extra Metropolitan Authority* (0.205) dan *Jabodetabek Metropolitan Authority* (0.145).

**Tabel 4.13**  
**Prioritas model kerjasama di Jabodetabek**

<b>Priorities With Respect To :</b>	
<b>Goal : Kerjasama Megapolitan</b>	
<b>Konsolidasi Jakarta</b>	0.090
<i>Jabodetabek Metropolitan Federation</i>	0.096
<i>Jabotabek Metropolitan Authority</i>	0.145
<i>Extra Metropolitan Authority</i>	0.205
<i>Regional Spesial District and Authorities of Jabodetabek</i>	0.356
<b>BKSP Jabodetabek</b>	0.049
<i>Urban County of Jabodetabek</i>	0.059
Inconsistency	: 0.03

Sumber : Analisa AHP dengan Expert Choice

Berdasarkan hasil diatas, bentuk kerja sama yang diprioritaskan adalah *Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek*. *Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek* adalah Sistem dan Struktur Lembaga kerja sama daerah berupa unit *intergovernmental* yang memegang sebuah wewenang khusus untuk menangani masalah-masalah *interregional*.

Unit *intergovernmental* tersebut dapat berbentuk sebuah badan otorita khusus yang terdiri dari otorita – otorita persektor tergantung sektor apa saja yang hendak dikerjasamakan, misalnya otorita/ distrik transportasi yang berfungsi untuk merencanakan dan mengkoordinasikan aktifitas perkotaan di Jabodetabek terkait masalah transportasi dan perhubungan.

Dengan demikian pengelolaan terhadap sektor yang dikerjasamakan akan menjadi lebih efektif karena fokus kegiatannya jelas dan lebih efisien akibat organisasi yang dibentuk lebih sederhana tergantung banyaknya sektor yang dikerjasamakan, inilah yang menjadi salah satu kelebihan dari model ini, selain itu perlu digarisbawahi didalam model kerjasama ini, kewenangan masing – masing Pemerintah Daerah terhadap sektor yang dikerjasamakan tidak hilang, namun yang terjadi adanya integrasi kewenangan terhadap suatu atau beberapa urusan pemerintahan yang dikerjasamakan sehingga terdapat sinergi didalam proses implementasinya. Model ini merupakan prioritas dari responden yang berasal dari Kota Tangerang, Depok dan Bekasi

Selain *Regional Special Districs and Authorities of Jabodetabek*, bentuk kerjasama lain yang dipilih sebagai alternatif adalah *Extra Metropolitan Authorities of Jabodetabek* dan *Jabodetabek Metropolitan Authorities*, dimana kedua bentuk kerjasama tersebut tergolong bentuk kerjasama yang *strong solution* dalam arti memberikan solusi yang lebih kuat dalam menyelesaikan masalah – masalah di kawasan Jabodetabek, Namun mengharuskan penyelesaian masalah perkotaan antar daerah dilakukan dalam satu koordinasi yang menyeluruh untuk semua aspek, termasuk administrasi. Sehingga, solusi ini menganjurkan untuk penyatuan kawasan dalam satu pemerintahan. Seluruh Kewenangan masing – masing pemerintah daerah menjadi hilang karena diambil alih oleh sebuah badan yang baru. Untuk kasus Indonesia, di era otonomi daerah, tentu saja solusi ini akan sangat sulit dilakukan

Bentuk kerjasama *Extra Metropolitan Authorities of Jabodetabek* merupakan kerjasama dikawasan Jabodetabek yang memberikan wewenang khusus kepada Pemprov DKI Jakarta dalam mengatur dan mengelola beberapa

permasalahan pembangunan perkotaan yang bersifat lintas daerah, walaupun melewati batas administrasinya. Model ini menjadi pilihan BKSP Jabodetabek.

Prasyarat terbentuknya kerjasama seperti ini adalah kawasan diluar Jakarta, seperti Bogor, Bekasi dan Tangerang atau dalam hal ini Pemerintah Provinsi Banten dan Jawa Barat mempunyai kerelaan bahwa terdapat beberapa urusan pelayanan publik dikelola dan diatur oleh Pemprov DKI Jakarta, sehingga peran Pemprov DKI Jakarta dalam kerjasama ini lebih dominan. Pola pembiayaan bisa dilakukan secara bersama – sama, artinya otoritas daerah selain Pemprov DKI juga memberikan kontribusi, meskipun *sharing* terbesar adalah Jakarta. Namun model kerjasama ini dirasakan cukup sulit dari aspek politis. Dengan adanya otonomi, setiap daerah tentunya mempunyai keleluasaan dan kekuasaan didalam menyelenggarakan pembangunan didaerahnya sendiri. Dengan konsep EMR ada beberapa urusan pemerintahan di tingkat daerah yang diatur pengelolaannya oleh Jakarta sehingga dalam konteks ini ada kesan bahwa Pemprov DKI Jakarta melakukan intervensi ke daerah Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi.

Alternatif selanjutnya adalah *Jabodetabek Metropolitan Authorities* (JMA). Kelembagaan JMA merupakan sebuah konsep kerjasama dimana wilayah administrasinya mencakup Jabodetabek yang dipimpin dan dikoordinasikan oleh sebuah lembaga atau badan khusus setingkat Menteri.

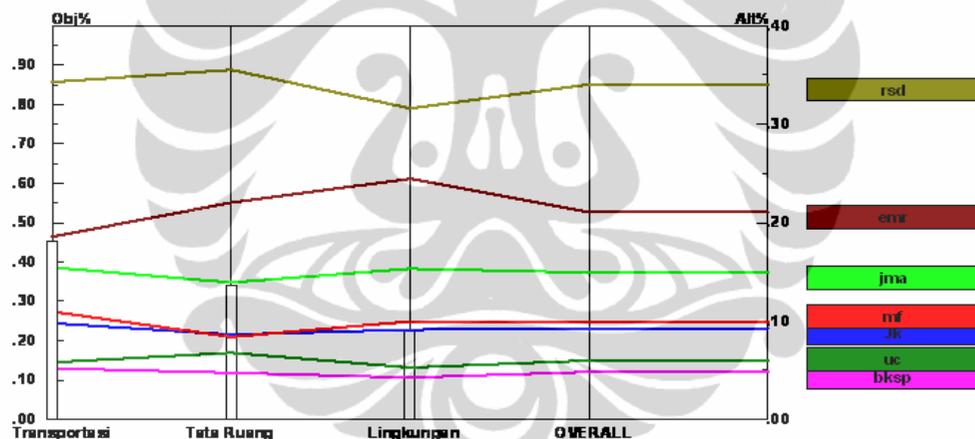
Lembaga atau badan khusus ini bertugas untuk mengkoordinasikan, membuat perencanaan dan melakukan evaluasi dan monitoring terhadap sektor – sektor pelayanan yang bersifat *interregion* di Jabodetabek. Salah satu kelebihan dari model kerjasama ini adalah masalah pembiayaan yang kuat. Model kerjasama ini didukung oleh Kota Jakarta, Kabupaten Tangerang dan Bogor.

Dari pengalaman Negara lain yang mengimplementasikan model kerjasama ini (seperti halnya Kota Manila ) sumber pembiayaan terdiri dari tidak saja pemerintah – pemerintah daerah terkait namun juga terdapat dukungan dari Pemerintah Pusat, sehingga tentunya akan berdampak positif bagi penyediaan infrastruktur yang dibutuhkan dan efektifitas kebijakan yang

diimplementasikan. Selain itu oleh karena lembaga ini dipimpin dan dikelola oleh sebuah lembaga setingkat Menteri atau seperti Menteri Muda urusan Khusus yang lebih bersifat netral maka lebih dapat mengurangi berbagai konflik antar daerah yang bersifat politis. Namun model kerjasama ini memerlukan dukungan yang luas baik dari aspek hukum maupun dari aspek politis, sehingga memang tidaklah mudah merealisasikan kerjasama dengan menggunakan model ini.

#### 4.5. Sensitivity Analysis

Secara umum untuk melihat kestabilan urutan prioritas ini, maka kita bisa melihat *sensitivity analysis* dari hasil output sebagai berikut seperti terlihat pada **Gambar 4.1**.



**Gambar 4.1**

*Sensitivity Analysis* terhadap output model kerjasama di Jabodetabek

Dari **Gambar 4.1** diatas dapat dilihat bahwa nilai *Regional Special District and Authorities of Jabodetabek* sangat memiliki beda yang cukup besar terhadap alternatif yang lainnya. *Sensitivity analysis* dilakukan untuk melihat apakah perubahan prioritas dapat mengubah keputusan akhir. Dengan melakukan simulasi perubahan nilai sektor tata ruang dari 45% menjadi 30% maka prioritas *Regional Special District and Authorities of Jabodetabek* tetap sama.

## **BAB 5**

### **ANALISIS MODEL KELEMBAGAAN DARI KERJASAMA DI JABODETABEK**

#### **5.1. Kerangka umum kelembagaan**

Megapolitan merupakan sebuah proses alamiah yang tidak dapat dihindarkan, dimana masing – masing daerah mempunyai kecenderungan untuk menyatu secara keruangan dan fungsional demikian juga untuk kawasan di Jabodetabek.

Berbagai permasalahan lintas batas wilayah administrasi yang terjadi di Jabodetabek seperti kemacetan lalu lintas, banjir dan lain sebagainya menuntut penanganan secara bersama dari daerah – daerah di Jabodetabek sehingga pembentukan kelembagaan megapolitan sangat dibutuhkan.

UUD 1945 Pasal 18b ayat 1 menyatakan bahwa Negara mengakui dan menghormati satuan – satuan pemerintahan daerah yang bersifat khusus atau istimewa yang diatur dengan Undang – Undang.. Pada UU No. 24 Tahun 1992 menyatakan bahwa kawasan tertentu adalah kawasan yang ditetapkan secara nasional mempunyai nilai strategis yang penataan ruangnya diprioritaskan (pasal1), bahwa pemanfaatan ruangan berdasarkan kepentingan bersama secara terpadu, berdaya guna dan berhasil guna,serasi,selaras seimbang dan berkelanjutan(pasal 2a). Hal ini berimplikasi pada adanya peluang pembentukan kelembagaan Megapolitan di Jabodetabek sebagai kawasan yang bersifat khusus dan istimewa sebagai bagian dari Negara Kesatuan Republik Indonesia (Sutiyoso, 2007:68). Kelembagaan megapolitan yang dibentuk harus dibangun dari kerjasama antar daerah di Jabodetabek.

Berdasarkan UU No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah kerjasama dapat diwujudkan dalam bentuk badan kerjasama antar daerah yang diatur dengan keputusan bersama (Pasal 195 ayat 2) sedangkan menurut UU No. 29 Tahun 2007 menyebutkan bahwa ketentuan mengenai badan kerjasama diatur melalui keputusan bersama (Pasal 27 ayat 3). Dengan melihat pada ketentuan ini, maka proses kerjasama antar daerah di Jabodetabek dalam

rangka pembentukan kelembagaan megapolitan dapat didasarkan pada kesepakatan bersama antar pimpinan diantara daerah – daerah di Jabodetabek. namun hal ini harus mendapat dukungan dan komitmen politik yang kuat agar kesepakatan kerjasama dapat berjalan secara berkelanjutan.

## 5.2. Struktur Kelembagaan

Menurut UU No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, dijelaskan bahwa kerjasama antar daerah dapat berbentuk sebuah badan kerjasama yang didasarkan pada keputusan bersama dengan memperhitungkan dan memperhatikan aspek efisiensi, efektifitas dan saling menguntungkan sehingga diharapkan dapat menghasilkan kualitas layanan kepada masyarakat secara lebih baik (Pasal 195). Merujuk pada ketentuan diatas maka badan kerjasama yang diusulkan dalam penelitian ini adalah kerjasama dengan model *Regional Special Disricts and Authorities*. Model ini merupakan bentuk kerja sama yang di dalam struktur lembaganya terdapat sebuah unit – unit *intergovernmental* yang memegang sebuah wewenang khusus untuk menangani masalah-masalah *inter – regional* terutama yang melewati batas - batas adminitrasi antar daerah dalam satu kawasan metropolitan/ megapolitan. Syarat-syarat pembentukannya adalah adanya kesatuan pandangan mengenai konsep kerja sama, setiap daerah telah memiliki unit-unit terkait, dan pemahaman masing-masing pemerintah daerah mengenai peran spesifik daerahnya dalam konteks regional.

Jenis kerja sama ini cukup *solutif* bagi permasalahan di kawasan Jabodetabek baik dari segi sektor yang dikerjasamakan maupun hal yang terpenting yaitu hambatan-hambatan pembentukan kerja sama yaitu masalah keuangan, kekuasaan dan pimpinan.

Secara umum konsep *Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek* ini dapat dikembangkan menjadi sebuah Otorita yang melayani sektor – sektor yang hendak dikerjasamakan (Kincaid), misalnya sektor transportasi, pengelolaan sampah, pengendalian air, tata lingkungan dan lain sebagainya, sehingga bentuk kerjasama dengan menggunakan model ini dirasakan sangat efisien dan efektif. Efisien karena organisasinya sederhana

dan ramping, efektif karena satu otoritas menangani satu urusan yang dikerjasamakan sehingga lebih fokus didalam pengelolaannya (Sutiyoso, 2007).

Didalam penelitian ini, menurut persepsi responden dinyatakan bahwa sektor yang prioritas untuk dikerjasamakan adalah sektor transportasi, oleh sebab itu kerjasama antar daerah di Jabodetabek diarahkan kepada otoritas sektor transportasi (Otoritas Transportasi Jabodetabek). Otoritas transportasi Jabodetabek ini diantaranya bertujuan untuk :

- a) Meningkatkan kapasitas dan aksesibilitas sistem transportasi di Jabodetabek, termasuk aspek pelayanan dan keamanan.
- b) Membuat arus dan aksesibilitas distribusi barang dan jasa serta penduduk di Jabodetabek lebih efisien.
- c) Mengurangi berbagai eksternalitas yang muncul seperti kemacetan lalu lintas, polusi udara

Untuk mencapai tujuan tersebut maka otoritas transportasi Jabodetabek ini berwenang dalam aspek perencanaan, koordinasi, evaluasi, monitoring sekaligus sebagai pembuat kebijakan. Dalam aspek perencanaan misalnya berwenang dalam penyusunan:

- a) Strategi dan rencana tindak yang bersifat integratif dan komprehensif terhadap sektor transportasi Jabodetabek , misalnya dengan membuat sistem rute moda transportasi massal terintegrasi di Jabodetabek,
- b) Merumuskan standar pelayanan bagi sektor transportasi di Jabodetabek, misalnya menerapkan standar keselamatan dalam berbagai moda transportasi massal, menerapkan standar ketepatan waktu bagi moda – moda tertentu, misalnya kereta api *commuter* dan *busway*

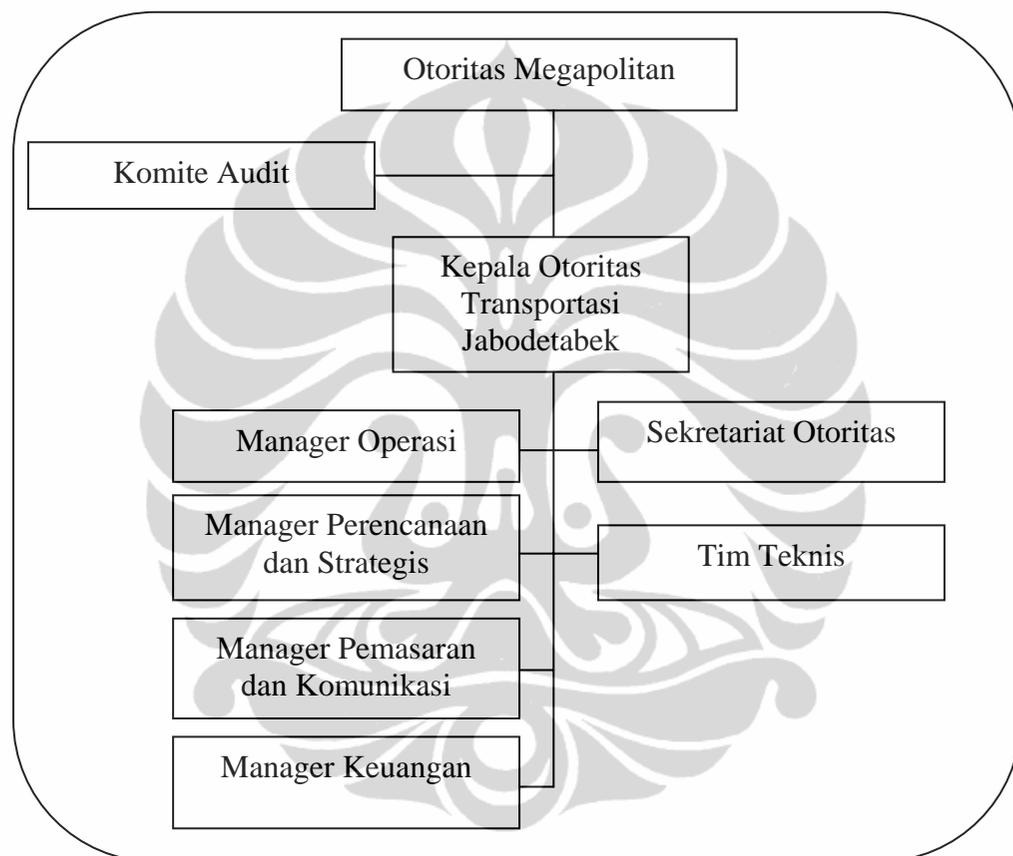
Didalam operasionalisasinya, otoritas ini akan membawahi seluruh moda transportasi yang tersedia di Jabodetabek, seperti kereta api, bus termasuk *busway*, taksi, dan sarana lainnya. Kebijakan tarif yang rasional bagi seluruh moda tersebut menjadi tanggung jawab dari otoritas ini. Didalam beberapa hal otoritas ini juga masih harus melakukan koordinasi dengan pihak terkait

,seperti halnya dalam hal pengaturan dan pengelolaan sistem lalu lintas dan penyediaan/penambahan kapasitas infrastruktur.

Secara struktural kelembagaan dengan melihat pada model Otoritas transportasi London (Kurniawan, 2006) maka organisasi model kelembagaan otoritas ini akan terdiri dari :

- a) Otoritas megapolitan yang melekat pada kelembagaan megapolitan yang terdiri dari Gubernur DKI Jakarta, Gubernur Banten dan Jawa Barat, Walikota/Bupati Depok, Tangerang dan Bogor serta Bekasi. Tugas utama otoritas ini adalah memberikan masukan dan rekomendasi, melakukan monitoring dan pengawasan serta evaluasi terhadap kinerja otoritas transportasi Jabodetabek ini.
- b) Komite Audit, yang bertugas untuk menjalankan proses audit terhadap kinerja otoritas yang meliputi keuangan dan teknis operasi. Komite audit ini akan diisi oleh pihak – pihak yang independent dan netral.
- c) Pimpinan otoritas transport yang terdiri dari kepala otoritas transportasi Jabodetabek dibantu oleh manager – manager yang bertanggung jawab terhadap sub sektor transportasi yang dikelola, misalnya manager bidang operasi dan pelayanan moda transportasi, manager bidang keuangan, manager bidang perencanaan dan strategis dan manager pemasaran serta komunikasi. kepala Otoritas dan manager berasal dari kalangan profesional. Sosok profesional dipandang akan lebih netral dan lebih efektif didalam menjalankan tugas dan fungsinya daripada harus menempatkan sosok birokratis dalam struktur kelembagaan otoritas ini.
- d) Didalam operasionalisasi kelembagaan, kepala otoritas transportasi Jabodetabek ini akan dibantu oleh
  - Sekretariat otoritas, bertugas dalam membantu menyelenggarakan fungsi administrasi dan keuangan serta dukungan lain yang diperlukan oleh organisasi

- Tim Teknis. Tim Teknis ini akan beranggotakan lingkup *stakeholder* kunci yang mewakili masing – masing Pemda di Jabodetabek. Tim teknis ini bertugas untuk memberikan berbagai data dan informasi yang diperlukan selain itu sebagai *counterpart* terutama dalam proses pengambilan keputusan yang bersifat strategis.



Sumber : dikompilasi dari nallathiga, 2008

**Gambar 5.1**

**Struktur Organisasi Otoritas Transportasi Jabodetabek**

Model otoritas ini juga memiliki kelemahan, yaitu menyebabkan berkurangnya fungsi dan wewenang dari Dinas atau satuan kerja yang urusannya diambil alih oleh otoritas khusus ini dalam hal ini satuan kerja yang menangani transportasi yaitu dinas perhubungan. Didalam pelaksanaannya

dinas perhubungan ini tidak hilang namun hanya berfungsi sebagai pelaksana bagi pelayanan – pelayanan pada tingkat lokal serta sebagai pusat data bagi penyediaan data dan sumber informasi yang terkait dengan daerahnya (*local area*).

### 5.3. Pembiayaan Kelembagaan

Didalam penelitian ini, dijelaskan bahwasanya kendala utama yang dapat menghambat proses kerjasama antar daerah adalah terkait aspek pembiayaan dan keuangan kerjasama. Artinya masing – masing daerah di Jabodetabek terkendala untuk mengalokasikan pembiayaan bagi terciptanya sebuah Kerjasama di Jabodetabek. Kendala pembiayaan disini pada umumnya bukan pada aspek keterbatasan anggaran yang dihadapi oleh masing – masing Pemerintah Daerah di Jabodetabek namun lebih pada *political will* dari masing – masing Pemda akibat desentralisasi dan otonomi daerah, karena daerah mempunyai hak dalam menentukan prioritas alokasi anggaran tergantung pada kebutuhannya.

Didalam PP No. 50 Tahun 2007 sebagai salah satu regulasi yang mengatur secara teknis tentang proses kerjasama antar daerah, tidak ditemukan ketentuan tentang bagaimana sebuah proses kerjasama bisa dibiayai. Di dalam pasal 9 dijelaskan jika terdapat rencana kerjasama dengan daerah lain dan membebani daerah tersebut maka harus dimasukkan kedalam anggaran daerah dan disetujui oleh DPRD atau dengan memanfaatkan asset yang ada.

Dari ketentuan tersebut dapat dipahami bahwa kerjasama yang dibangun di Jabodetabek, misalnya dalam bentuk sebuah otoritas transportasi bisa mendapatkan *sharing* dari masing – masing daerah yang telah dianggarkan melalui APBD dan harus mendapatkan persetujuan dari DPRD<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> perlu dicermati disini adalah aspek persetujuan dari DPRD. Dari sisi aspek pengelolaan keuangan Negara yang lebih transparan dan dapat dipertanggungjawabkan serta sebagai sarana monitoring dan pengawasan hal tersebut dapat dibenarkan, namun jika sudah memasuki motif politik, karena factor *like & dislike* dari DPRD terhadap pelaksanaan proses kerjasama atau aspek lain, tentu saja hal ini dapat menghambat operasionalisasi dari kinerja badan/ lembaga kerjasama, factor inilah yang diharapkan tidak terjadi namun sangat rawan untuk dimanfaatkan yang pada akhirnya proses kerja kerjasama menjadi tidak efisien dan efektif

Untuk memberikan gambaran tentang perbandingan sumber pembiayaan bagi model kerjasama di Negara lain yang dapat dijadikan sebagai acuan bagi kerjasama di Jabodetabek dapat dilihat pada Tabel berikut.

**Tabel 5.1**  
**Sumber Pembiayaan Model Kerjasama di Negara Lain**

No	Model Kerjasama	Sumber Pembiayaan
1.	Otoritas Transportasi London	Hibah pemerintah pusat (63%), retribusi (20%), pajak (11%) dan pendapatan dari pengelolaan sektor transportasi baik berasal dari bagi hasil dengan operator maupun yang diusahakan sendiri (6%)
2.	<i>Special Districts</i> di AS	Berbagai pajak terhadap sektor yang dikelola (43%), biaya pelayanan ( <i>service charges</i> dari sector yang dikelola (25%), dan lebih dari 30% berasal dari bagi hasil pajak dengan pemerintah pusat, sewa, penjaminan dan penggantian keuangan dari pemerintah pusat ( <i>reimbursement from government</i> )
3.	Bangkok Metropolitan Administration	Anggaran rutin dan dana bantuan dengan menerapkan sistem anggaran berimbang dan sistem pelayanan <i>one stop service</i>
4.	Metropolitan Manila	Pemerintah pusat, pendapatan internal ( <i>internal revenue allowment</i> ), subsidi nasional dan 5% kontribusi pemerintah local serta restribusi lainnya.

Sumber : Bird and Slack 2004 (dalam kurniawan, 2006: 11) Kincaid:8, Sutiyoso, 2007:34.

Jika kita melihat **Tabel 5.1** diatas, rata – rata model kerjasama kelembagaan metropolitan/megapolitan memperoleh sumber pembiayaan dari pemerintah pusat, apakah itu hibah/bantuan atau yang memang secara rutin diberikan. Jika kita melihat konteks di Indonesia, khususnya di Jabodetabek, hibah pemerintah pusat terhadap pemerintah daerah terutama dalam rangka peningkatan kapasitas Pemda untuk memberikan layanan kepada masyarakat sangat dimungkinkan ( ketentuan UU No. 17 Tahun 2003 Pasal 22 tentang Keuangan Negara dan PP No. 57 Tahun 2005 Pasal 9 tentang Hibah) namun bagaimanakah jika hibah terhadap kerjasama antar daerah, hal ini belum diakomodir dalam ketentuan regulasi yang ada, sehingga akan cukup sulit jika proses kerjasama megapolitan di Jabodetabek terutama kelembagaan kerjasamanya bisa mendapatkan pembiayaan dari hibah pemerintah pusat, kecuali ada kebijakan khusus yang mengatur masalah tersebut.

Berdasarkan teori keuangan publik, maka setiap *functional assignment* yang diberikan kepada pihak lembaga pengelola megapolitan selalu diikuti oleh *financial assignment*, sehingga lembaga tersebut mampu membiayai kewenangannya secara efektif, tanpa tergantung pada pihak lain. Hal ini tentunya untuk menghindari kemungkinan tidak terkoordinasinya perencanaan dan pembangunan berbagai sector di kawasan megapolitan. Terdapat dua komponen penting di dalam membahas sumber pembiayaan bagi kerjasama megapolitan, yaitu komponen penerimaan dan komponen pengeluaran. Komponen penerimaan sebagian besar akan terdiri dari *governmental* dan *proprietary revenue*. *Governmental revenue* berasal dari pajak dan retribusi metropolitan yang dapat dibagihasilkan dengan pemerintah daerah lainnya, sesuai dengan kesepakatan yang ada. Sedangkan *proprietary revenue* merupakan hasil laba dari pengelolaan badan usaha milik megapolitan (Harmadi, 2006:16).

Dengan mengacu kepada hal tersebut diatas, potensi sumber penerimaan otoritas transportasi Jabodetabek ini bisa berasal dari berbagai pajak dan retribusi yang dapat dibagihasilkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan kesepakatan yang ada, misalnya pajak kendaraan bermotor yang diterima oleh masing – masing daerah, khususnya provinsi. Daerah yang

menerima rata – rata bagi hasil pajak kendaraan bermotor yang besar dialah yang harus membayar *sharing* terhadap kerjasama ini juga dengan porsi yang besar, mengingat efek *ekternalitas* yang ditimbulkannya juga cukup besar. Menurut data Badan Pusat Statistik (2006), di Jakarta saja jumlah kendaraan bermotor tersebut sudah mencapai 7.773.957 unit, terdiri atas mobil 1.816.702 unit, sepeda motor 5.136.619 unit, angkutan barang 503.740 unit, sedangkan bus hanya 316.896 unit. Sementara itu, luas ruas jalan di Jakarta hanya 27.340.000 meter persegi. Bila semua kendaraan bermotor yang ada di Jakarta saat ini dikeluarkan, ruas jalan yang tersedia itu tidak akan mampu menampung semua kendaraan. Berdasarkan hal tersebut, jelas sekali bahwa kemacetan di Jakarta terjadi karena memang jumlah kendaraan bermotor yang ada sudah berlebih, melebihi kapasitas jalan. Hasil penelitian Yayasan Pelangi pada 2005 menyebutkan kerugian ekonomi akibat kemacetan lalu lintas di Jakarta ditaksir Rp 12,8 triliun per tahun yang meliputi nilai waktu, biaya bahan bakar dan ongkos kesehatan.

Selain Pajak yang bersumber dari bagi hasil antar daerah di Jabodetabek, salah satu alternatif pajak yang bisa diusahakan oleh otoritas transportasi Jabodetabek ini adalah pajak kemacetan (*Congestion charging*). Pajak kemacetan ini sudah diterapkan di Otoritas transportasi London dengan tujuan untuk menciptakan sistem transportasi kelas dunia yang dapat meningkatkan efisiensi sektor bisnis, mendukung kemakmuran ekonomi yang lebih luas dan memperbaiki kualitas kehidupan penduduk London dan pendatang. Pajak kemacetan yang diterapkan diharapkan dapat mendorong masyarakat untuk berpikir kembali tentang penggunaan mobil pribadi khususnya di pusat kota London, dan memilih alternatif transportasi lain. Pengemudi mobil yang masih ingin melakukan perjalanan memasuki atau melewati pusat kota London akan dikenai biaya/pajak kemacetan ini.

Pajak kemacetan di Jabodetabek dapat dipungut jika penduduk memasuki kawasan – kawasan tertentu yang rawan terhadap kemacetan, namun besaran tariff dan mekanismenya dapat dijalankan berdasarkan kesepakatan antara otoritas transportasi Jabodetabek dengan otoritas megapolitan.

Seperti telah dijelaskan diatas, bahwa sumber pendapatan juga bisa berasal dari *proprietary revenue* atau merupakan hasil laba dari pengelolaan badan usaha milik megapolitan seperti halnya di Metropolitan Manila dan *Bangkok Metropolitan Administration*. Dalam konteks otoritas transportasi Jabodetabek maka *internal revenue* tersebut bisa bersumber dari biaya layanan yang dibagi hasil antara otoritas dengan operator yang menyelenggarakan transportasi di Jabodetabek.

Selain berbagai pajak yang dibagihasilkan dan pendapatan dari biaya pelayanan, sumber pembiayaan otoritas ini bisa berasal dari kontribusi masing – masing pemerintah daerah yang terlibat dalam proses kerjasama. Didalam PP No. 50 Tahun 2007 tentang Tata cara kerjasama antar daerah tidak dijelaskan secara jelas terkait dengan mekanisme perhitungan besarnya kontribusi APBD masing – masing Daerah yang bisa diberikan dalam suatu proses pelaksanaan kerjasama yang proporsional. sehingga dalam konteks kerjasama di jabodetabek ini besaran dari kontribusi yang proporsional tersebut utamanya diserahkan sepenuhnya kepada kesepakatan dari masing - masing Pemerintah Daerah di Jabodetabek. Salah satu alternatif yang dapat diusulkan dalam menghitung besaran proporsi pembagian pembiayaan dengan pendekatan daerah tujuan, artinya dengan melihat daerah mana yang memberikan kontribusi rata – rata *commuter* yang paling besar berdasarkan titik tujuan akhir perjalanan. Daerah yang memberikan kontribusi paling besar itulah yang harus memberikan *sharing* yang lebih besar.

**Tabel 5.2**  
**Pergerakan Penglaju di Jabodetabek**

<b>Arah Pergerakan</b>	<b>Volume Pergerakan (kend / hari)</b>	<b>Volume Pergerakan (Orang / hari)</b>
<b>Tangerang – DKI Jakarta</b>	412,543	1,221,079
<b>Bekasi – DKI Jakarta</b>	499,198	1,503,654
<b>Bogor/Depok – DKI Jakarta</b>	424,219	1,369,626

Sumber : SITRAMP 2000 dalam Ammari, 2005

Dari **Tabel 5.2** diatas dapat diketahui bahwa Kota Bekasi memberikan kontribusi jumlah penglaju yang cukup besar, dengan volume kendaraan/hari sebesar 499, 198 ribu sedangkan total volume pergerakan orangnya sebesar 1.5 juta orang/hari, sedangkan Tangerang hanya memberikan kontribusi untk volem pergerakan kendaraan sebesar 412.543 dan volume pergerakan orang sebesar 1,2 jutaan, sehingga dalam proses *sharing* pembiayaan terhadap otoritas tansportasi di Jabodetabek seyogyanya Kota Bekasi memberikan proporsi lebih besar dari Tangerang, Bogor dan Depok, hal ini disebabkan karena penglaju yang melakukan perjalanan dari rumahnya di daerah Bekasi ke kota Jakarta maka dia akan menikmati berbagai pelayanan kota seperti jalan, air, perlindungan kebakaran, dan sebagainya, walaupun pajak yang dibayarkannya diterima oleh pemerintah Bekasi, lokasi dimana penglaju tersebut tinggal, maka dapat dikatakan bahwa penglaju tersebut tidak memberikan kontribusi yang memadai bagi pembiayaan pelayanan publik di pusat kota (Harmadi, 2006:17) kecuali jika penglaju tersebut juga membayar sejumlah pajak dan retribusi ke Kota Jakarta. Namun penentuan proporsi *sharing* pemerintah daerah dalam kerjasama di Jabodetaek dengan berasar pada pendekatan daerah tujuan ini cukup sulit dilakukan, karena harus terdapat data yang *updated* secara berkala tentang arus pergerakan volume kendaraan dan orang/penglaju perharinya di Jabodetabek.

## BAB 6 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

### 6.1. Kesimpulan

Adapun kesimpulan dari penelitian ini adalah :

- a) Proses megapolitansi atau menyatunya Jabodetabek seolah – olah menjadi satu ekosistem yang terintegrasi secara keruangan satu dengan lainnya merupakan hal alamiah yang tidak dapat dihindarkan.
- b) Pembentukan megapolitan secara alamiah tersebut memerlukan kerjasama antar daerah di Jabodetabek agar pembangunan di Jabodetabek dapat ditata lebih terkoordinasi melalui kebijakan yang terintegrasi, dimana salah satu prasyarat pembentukan megapolitan ini adalah komitmen politik yang kuat dari masing – masing otoritas di Jabodetabek, sehingga kelembagaan megapolitan dapat berjalan secara berkelanjutan.
- c) Kerjasama kelembagaan megapolitan diarahkan kepada kerjasama dalam cakupan ekonomi agar aktifitas – aktifitas perekonomian yang terjadi baik di pusat Jakarta maupun di daerah sekitarnya (Bodetabek) dapat menciptakan integritas dan efisiensi ekonomi di kawasan Jabotabek.
- d) Sektor prioritas yang perlu dikerjasamakan antar daerah di Jabodetabek adalah sektor transportasi, dimana sektor ini merupakan salah satu sektor yang dapat mendukung terwujudnya integrasi dan efisiensi perekonomian di Jabodetabek
- e) Proses pembiayaan/keuangan dirasakan menjadi hambatan terbesar dalam kerjasama di Jabodetabek mengingat tiap daerah memiliki otoritas untuk mengatur keuangan sendiri dan prioritas daerah yang berbeda-beda. Hal ini menyangkut dengan Pemerintah Daerah karena terkait dengan masalah kebijakan terhadap berbagai sector yang hendak dikerjasamakan.
- f) Model kerjasama kelembagaan megapolitan Jabodetabek yang dipilih adalah *Regional Special Districts and Authorities* yang berbentuk otorita per sector. Otoritas per sektor ini lebih efisien karena organisasinya lebih ramping dan sederhana serta lebih efektif, karena fokus pada satu sektor saja.

## 6.2. Rekomendasi

Rekomendasi dari penelitian ini antara lain :

- a) Sebagai *pilot project*, dapat dibuat otoritas kelembagaan megapolitan dalam bentuk otoritas transportasi Jabodetabek yang bertujuan untuk meningkatkan kapasitas dan aksesibilitas sistem transportasi, membuat arus dan aksesibilitas distribusi barang dan jasa serta penduduk menjadi lebih efisien (*Integrated Action Plan*) serta mengurangi berbagai eksternalitas yang muncul seperti kemacetan lalu lintas, polusi udara
- b) Agar tidak terjadi perselisihan yang dapat menghambat proses kerjasama megapolitan di Jabodetabek khususnya dan kawasan lain pada umumnya maka perlu dibuat kebijakan/regulasi yang mengatur adanya indikator/parameter/formulasi tentang mekanisme dan besaran kontribusi yang perlu diberikan oleh daerah – daerah yang melakukan kerjasama, serta peran serta dan dukungan dari pemerintah pusat, khususnya terkait masalah pembiayaan.
- c) Secara berkesinambungan masih perlu dibangun pemahaman dan komitmen bersama antar *stakeholders* terhadap pentingnya kerjasama antar daerah di Jabodetabek menuju penataan dan pembangunan kawasan yang lebih terintegrasi.
- d) Konsep otoritas transportasi jabodetabek ini masih memerlukan banyak penyempurnaan yang bisa datang dari penelitian – penelitian lanjutan dengan pendekatan metodologi yang lebih baik.

## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

Berry, James & McGreal, Stanley (1995). *European Cities, Planning System And Property Markets London UK*. E&FN Spon.

Dardak, Hermanto, 2006. *Metropolitan di Indonesia. Kenyataan dan Tantangan dalam Penataan Ruang*” Jakarta, Direktorat Jenderal Penataan Ruang Departemen Pekerjaan Umum.

Harmadi, Sonny.(2008). *Kebijakan dan Pengembangan Wilayah dan Perkotaan*. Jakarta. Universitas Terbuka.

Kopanyi, Mihaly, Wetzel & El Daher. (2004). *Intergovernmental Finance in Hungary : a decade of experience 1990 – 2000*. Budapest. Local Government and Public Service Reform Initiative – World Bank Institute.

O’Sullivan, Arthur. (2006). *Urban Economics. Seventh Edition*. New York, McGraw- Hill Irwin.

Permadi,Bambang(1992).*AHP Buku petunjuk*. Jakarta. PAU-EK-UI Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Pusat Antar Universitas – Studi Ekonomi Universitas Indonesia

Setiono, Ivo, (2005), *Kerjasama Pengelolaan Sarana dan Prasarana Perkotaan Antar Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul*. Jakarta, dalam Bunga Rampai Pembangunan Kota Indonesia Abad 21, Buku 2, URDI.

Sutiyoso, (2007). *Megapolitan, Pemikiran tentang Strategi Pengembangan Kawasan Terpadu dan Terintegrasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang,*

*Bekasi dan Cianjur*. Jakarta, PT. Elex Media Komputindo Kelompok Gramedia.

Yunus, Hadi Sabari. (2006). *Megapolitan Konsep, Problematika, dan Prospek*. Yogyakarta, Pustaka Pelajar.

### **STUDI, KAJIAN DAN ARTIKEL**

Ammari, Fauzy (2005). Urban Air Quality Improvement Sector Development Program (UAQ-I SDP) : Working Paper.ADB

Gazali, Masfar ( 2007, November 26 ). Berkaca pada Kemacetan Di Jakarta. *Harian Republika*

Harmadi, Sonny ( 2006 ). *Megapolitan dalam Perspektif Ekonomi*, disampaikan pada Seminar Menuju Ibukota NKRI dengan Konsep Megapolitan, FODIM, Unika Atma Jaya.

Harmadi, Sonny (2006). *Konsep Megapolitan dalam Perpektif Mekanisme Pembiayaan dan Pertumbuhan Ekonomi*. Dipresentasikan pada Seminar menuju Ibukota NKRI dengan Konsep Megapolitan, Fodim, Unika Atmajaya, Jakarta.

Harmadi, Sonny dan Yudhistira (2006).*Konsep Pengembangan Kawasan Megapolitan Jabodetabek*, Depok,LD FEUI.

### **PERATURAN PERUNDANG – UNDANGAN**

Indonesia. *Undang – undang Dasar 1945*

Indonesia, *Undang – undang tentang Pemerintah Daerah*. UU No. 32 Tahun 2004.

Indonesia *Undang – undang tentang Pemerintahan Daerah Khusus Provinsi Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia*. UU No. 29 Tahun 2007.

Indonesia *Undang – undang tentang Penataan Ruang*. UU No. 26 Tahun 2007.

Indonesia *Peraturan pemerintah tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara ,Pemerintah Daerah, Pemerintah Daerah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota*. PP No. 38 Tahun 2007.

Indonesia *Peraturan Pemerintah tentang Tatacara Pelaksanaan Kerjasama Antar Daerah*. PP No. 50 Tahun 2007.

Indonesia *Peraturan Pemerintah tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional*. PP No. 26 tahun 2008.

Indonesia *Peraturan Presiden tentang Penataan Ruang Kawasan Jabodetabekjur*. Perpres No. 54 Tahun 2008.

Indonesia *Peraturan Menteri Dalam Negeri tentang Kerjasama Pembangunan Perkotaan*. Permendagri No. 69 Tahun 2007.

## **INTERNET**

Brunn, Stanley D. dan Jack F. Williams. (1983). *Cities Of The World: World Regional Urban Development*. New York, Harper & Row. (<http://books.google.co.id/books?id=IYt7Pb4>) Diakses 17 Januari 2008.

Firman, Tommy, (2006, Februari 20) *Apakah Wilayah Jabodetabekjur Kawasan Megapolitan*. Bappenas

<http://els.bappenas.go.id/upload/other/Apakah%>.  
Diakses 20 Maret 2007.

Freie, John F. (2005, September). *The Case for Government Consolidation*.  
Political Science Le Moyne College,  
([www.syracuse2020.org/LinkClick.aspx?fileticket](http://www.syracuse2020.org/LinkClick.aspx?fileticket) diakses 4 Mei 2006.

Japan State Government Map (2006) at [www.state.gov/r/pa/bgn/4142](http://www.state.gov/r/pa/bgn/4142) diakses  
28 Desember 2009

Keban, T Yeremias. (2006). *Kerjasama Antar Pemerintah Daerah dalam Era Otonomi : Isu Strategis, Bentuk dan Prinsip*.  
<http://www.bappenas.go.id/node/71/1193/kerjasama-antar-pemerintah-daerah-dalam-era-otonomi-oleh-yeremias-t-keban/>. Diakses 19  
September 2007

Kincaid, Jhon (1994) *Overview of Local Governments, Chapter 1 of Forms of Local Government a Handbook on City, County and Regional Options*,  
McFarland & Company, Inc Publishers  
<http://books.google.co.id/books?id=09OfQSt6t2EC&pg=PA5&lpg=PA5&dq> Diakses 4 Desember 2009.

Kurniawan Teguh. (2006). *Kepemerintahan Kawasan Metropolitan : sumbangan pemikiran untuk revisi UU 34/1999*. *Jurnal Industri dan Perkotaan*, Volume X, Agustus, 18, 2006  
[http://teguhkurniawan.web.ugm.ac.id/publikasi/Kepemerintahan Metropolitan TK.pdf](http://teguhkurniawan.web.ugm.ac.id/publikasi/Kepemerintahan_Metropolitan_TK.pdf) Diakses 19 September 2007

Lang and Dhavale, (2005) *America's Megapolitan Areas. Lands Lines, Vol 17 No. 3 Juli 2005* <http://www.lincolninst.edu/pubs/pub-detail.asp?id+1039>.  
Diakses 8 Mei 2006

Nallathiga, Ramakrishna. (2008, August) *Metropolitan Urban Governance Approaches and Models*. This Paper presented at the Third International Conference on Public Policy and Management, Indian Institute of Management,

[www.cgg.gov.in/.../Metropolitan%20Urban%20Governance.pdf](http://www.cgg.gov.in/.../Metropolitan%20Urban%20Governance.pdf)

diakses 25 Desember 2009.

Sejarah singkat BKSP, Profil Jabodetabek (2006)

[www.jabodetabekjur.jakarta.go.id/content/index.php?id](http://www.jabodetabekjur.jakarta.go.id/content/index.php?id)

diakses 17 juli 2007

Takulder, Sirajul Haq. (2006). *Managing Megacities: A Case of Study of Metropolitan Regional Governance for Dhaka*. Murdoch University: Australia, Januari, 2006

<http://www.lib.murdoch.edu.au/adt/pubfiles/adtMU20070508.145238/01Front.pdf> diakses 10 Mei 2006.

UNFPA (2001) World Population at [www.unfpa.org/swp/2001/english/](http://www.unfpa.org/swp/2001/english/)

Diakses 28 Desember 2009

**DAFTAR PERTANYAAN**

**Nama** :  
**Jabatan** :  
**Institusi** :  
**Tgl. Wawancara** :

Goal : Bentuk kerjasama  
 Criteria : Cakupan area (ekonomi dan geografi)  
 sub criteria : Sector yg dikerjasamakan (transportasi, tata ruang, dan lingkungan)  
 sub sub criteria : Hambatan kerjasama (PAD, kekuasaan daerah, pimpinan megapolitan)  
 alternative (minimal 3 alternatif) : Konsolidasi Jakarta, Metropolitan federation, Jabotabek metropolitan authority, Extra metropolitan region of Jakarta, regional special districts and authorities of Jabodetabek, BKSP  
 Jabodetabek, urban county of Jabodetabek.

1. Menurut Anda, Cakupan area kerjasama manakah yang harus diprioritaskan untuk dibentuk dalam rangka mengatasi masalah Megapolitan?

Kriteria	BOBOT																	Kriteria
Transportasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tata ruang

2. Jika cakupan area kerjasama adalah **ekonomi**, sector apakah yang sebaiknya dikerjasamakan adalah

Kriteria	BOBOT																	Kriteria
Transportasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tata ruang
Transportasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Lingkungan
Tata Ruang	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Lingkungan

3. Jika cakupan area kerjasama adalah **geografi**, sector yang sebaiknya dikerjasamakan adalah

Kriteria	BOBOT																	Kriteria
Transportasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tata ruang
Transportasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Lingkungan
Tata Ruang	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Lingkungan

4. Jika Cakupan area kerjasama **ekonomi** untuk sector **transportasi**, menurut anda hambatan utama yang muncul adalah

Kriteria	BOBOT																	Kriteria
Pendapatan Asli Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kekuasaan Daerah
Pendapatan Asli Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pimpinan Megapolitan
Kekuasaan Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pimpinan Megapolitan

5. Jika Cakupan area kerjasama **ekonomi** untuk sector **tata ruang**, menurut anda hambatan utama yang muncul adalah

Kriteria	BOBOT																	Kriteria
Pendapatan Asli Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kekuasaan Daerah

(Lanjutan)

Pendapatan Asli Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pimpinan Megapolitan
Kekuasaan Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pimpinan Megapolitan

6. Jika Cakupan area kerjasama **ekonomi** untuk sector **lingkungan**, menurut anda hambatan utama yang muncul adalah

Kriteria	BOBOT																Kriteria	
Pendapatan Asli Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kekuasaan Daerah
Pendapatan Asli Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pimpinan Megapolitan
Kekuasaan Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pimpinan Megapolitan

7. Jika Cakupan area kerjasama **geografi** untuk sector **transportasi**, menurut anda hambatan utama yang muncul adalah

Kriteria	BOBOT																Kriteria	
Pendapatan Asli Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kekuasaan Daerah
Pendapatan Asli Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pimpinan Megapolitan
Kekuasaan Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pimpinan Megapolitan

8. Jika Cakupan area kerjasama **geografi** untuk sector **tata ruang**, menurut anda hambatan utama yang muncul adalah

Kriteria	BOBOT																Kriteria	
Pendapatan Asli Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kekuasaan Daerah
Pendapatan Asli Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pimpinan Megapolitan
Kekuasaan Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pimpinan Megapolitan

9. Jika Cakupan area kerjasama **geografi** untuk sector **lingkungan**, menurut anda hambatan utama yang muncul adalah

Kriteria	BOBOT																Kriteria	
Pendapatan Asli Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kekuasaan Daerah
Pendapatan Asli Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pimpinan Megapolitan
Kekuasaan Daerah	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Pimpinan Megapolitan

10. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk **ekonomi** untuk sector **transportasi**, maka untuk mengatasi masalah **PAD**, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																Kriteria	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan

(Lanjutan)

																			Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra metropolitan region of Jakarta	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Regional Special Districts and	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	

(Lanjutan)

Authorities of Jabodetabek																			
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek	
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	

11. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk **ekonomi** untuk sector **transportasi**, maka untuk mengatasi masalah **kekuasaan daerah**, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																	Kriteria
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and

(Lanjutan)

																			Authorities of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		BKSP Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Urban county Of Jabodetabek
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		BKSP Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Urban county Of Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		BKSP Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Urban county of Jabodetabek
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Urban county Of Jabodetabek

12. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk **ekonomi** untuk sector **transportasi**, maka untuk mengatasi masalah **Pemimpin megapolitan**, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																		Kriteria
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Extra metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		BKSP Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Urban county of Jabodetabek
Metropolitan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Jabotabek

(Lanjutan)

Federation																			Metropolitan Authority
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek	
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	

13. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk *ekonomi* untuk sector *tata ruang*, maka untuk mengatasi masalah *PAD*, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																Kriteria	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Extra Metropolitan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek

(Lanjutan)

region of Jakarta																			
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek	
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	

14. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk **ekonomi** untuk sector **tataruang**, maka untuk mengatasi masalah **Kekuasaan daerah**, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																	Kriteria
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of

(Lanjutan)

																			Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Extra Metropolitan Region of Jakarta
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		BKSP Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Urban county Of Jabodetabek
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		BKSP Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Urban county Of Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		BKSP Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Urban county of Jabodetabek
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Urban county Of Jabodetabek

15. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk *ekonomi* untuk sector *tataruang*, maka untuk mengatasi masalah *Pimpinan Megapolitan*, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																	Kriteria	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Extra metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Regional Special

(Lanjutan)

																		Districts and Authorities of Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek

(Lanjutan)

Of Jabodetabek																		
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek

16. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk *ekonomi* untuk sector *lingkungan*, maka untuk mengatasi masalah *PAD*, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																	Kriteria
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek

(Lanjutan)

Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek

17. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk *ekonomi* untuk sector *lingkungan*, maka untuk mengatasi masalah *Kekuasaan daerah*, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																	Kriteria
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Metropolitan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional

(Lanjutan)

Federation																		Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek

18. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk *koordinasi* untuk sector *lingkungan*, maka untuk mengatasi masalah *pimpinan megapolitan*, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																Kriteria	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Extra Metropolitan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek

(Lanjutan)

region of Jakarta																			
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek	
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	

19. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk **geografi** untuk sector **transportasi**, maka untuk mengatasi masalah **PAD**, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																	Kriteria
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek

(Lanjutan)

Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
tra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek

20. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk **geografi** untuk sector **transportasi**, maka untuk mengatasi masalah **Kekuasaan Daerah**, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																Kriteria	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities

( Lanjutan )

																			ofJabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		BKSP Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Urban county of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Jabotabek Metropolitan Authority
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Extra Metropolitan Region of Jakarta
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		BKSP Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Urban county Of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Extra Metropolitan Region of Jakarta
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		BKSP Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Urban county Of Jabodetabek
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		BKSP Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Urban county Of Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		BKSP Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		Urban county of Jabodetabek

(Lanjutan)

BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
---------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	-----------------------------------

21. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk **geografi** untuk sector **transportasi**, maka untuk mengatasi masalah **Pimpinan Megapolitan**, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																		Kriteria
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Metropolitan Federation	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra metropolitan region of Jakarta	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Extra	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional	

(Lanjutan)

Metropolitan Region of Jakarta																			Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek	
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	

22. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk **geografi** untuk sector **tata ruang**, maka untuk mengatasi masalah **PAD**, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																	Kriteria
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Metropolitan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional

(Lanjutan)

Federation																		Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek

23. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk **geografi** untuk sector **tata ruang** maka untuk mengatasi masalah **Kekuasaan daerah**, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																	Kriteria
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra

(Lanjutan)

Jakarta																			metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Regional Special Districts and Authorities of	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	



( Lanjutan )

Metropolitan Authority																			Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek	
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek	
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	

25. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk **geografi** untuk sector **lingkungan**, maka untuk mengatasi masalah **PAD**, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																	Kriteria
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region



(Lanjutan)

Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Regional	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP

(Lanjutan)

Special Districts and Authorities of Jabodetabek																			Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek	
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek	

27. Jika cakupan area kerjasama yang berbentuk **geografi** untuk sector **lingkungan**, maka untuk mengatasi masalah **Pimpinan daerah**, bentuk kerjasama yang paling tepat diberikan adalah

Kriteria	BOBOT																	Kriteria
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Metropolitan Federation
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra metropolitan region of Jakarta
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Konsolidasi Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jabotabek Metropolitan Authority
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Metropolitan Federation	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Extra Metropolitan Region of Jakarta

(Lanjutan)

Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Jabotabek Metropolitan Authority	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Extra Metropolitan Region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Extra Metropolitan region of Jakarta	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	BKSP Jabodetabek
Regional Special Districts and Authorities Of Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county of Jabodetabek
BKSP Jabodetabek	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Urban county Of Jabodetabek