



UNIVERSITAS INDONESIA

**PENGARUH POLA GUNA LAHAN TERHADAP
PERMASALAHAN TRAVEL
(STUDI KASUS JAKARTA)**

SKRIPSI

**ROFIKA NURUL AULIA
040505704X**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
DEPOK
JUNI 2009**



UNIVERSITAS INDONESIA

**PENGARUH POLA GUNA LAHAN TERHADAP
PERMASALAHAN TRAVEL
(STUDI KASUS JAKARTA)**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana
Arsitektur di Fakultas Teknik Universitas Indonesia**

**ROFIKA NURUL AULIA
040505704X**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
DEPOK
JUNI 2009**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Rofika Nurul Aulia
NPM : 040505704x
Tanda Tangan :
Tanggal : 13 Juli 2009

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Wenny Kustianingrum
NPM : 0405050592
Program Studi : Arsitektur
Judul Skripsi : Penggunaan Arsitektur Tradisional Jawa Pada Restoran

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ir. Evawani Ellisa, M.Eng., Ph.D. ()

Penguji : Ir. Teguh Utomo Atmoko, MURP ()

Penguji : Prof. Dr. Ir. Abimanyu TA., MS ()

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 13 Juli 2009

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Arsitektur pada Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

- (1) Tuhan Yang Maha Esa, karena tanpa sejinnya saya tak mungkin bisa menyelesaikan studi dan melanjutkan hidup;
- (2) Bapak Triatno Yudo Harjoko, selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi ini. Maaf pak, saya begitu merepotkan Bapak dengan revisi-revisi saya, maafkan kesuraman saya selama masa kesuraman saya, hehehehe...;
- (3) Boomnet, atas jaringan internet yang sangat membantu saya dalam mengumpulkan data dan pengetahuan yang tidak saya ketahui, dan yang paling berjasa tentunya ‘The Inventor of Internet Networking’, *you’re jenious*, bisa menciptakan benda sehebat internet, keren!!;
- (4) Orang tua dan adik, atas dukungan material dan moril yang diberikan, terutama adik saya, terimakasih telah menemani saya selama ini dalam keadaan susah maupun senang, Bapak, maaf saya telah menghabiskan banyak uang-uang Anda dan Mama, terimakasih atas perhatiannya selama skripsi;
- (5) Kawan sepenanggungan, Kiki, Adi, Elmas, Irma, Fathur, dan Willy, akhirnya perjuangan kita berakhir juga, dan;
- (6) Sahabatku semuanya, Dilla, Ike, Tezza, Sylva, Mimi, Fira, Zaitum, dan Shanty, serta seluruh anak Ars 05 yang gokil-goikil, pokoknya maaafkan karena banyak menyusahkan kalian serta mengabaikan kalian selama masa-masa suram, terimakasih telah menerima seluruh keanehan gw selama masa suram ini berlangsung, Project Bersenang-senang lanjut!!!

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Depok, 13 Juli 2009

Rofika Nurul Aulia

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR
UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

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

Nama : Rofika Nurul Aulia

NPM : 04050504x

Program Studi : Arsitektur

Departemen : Arsitektur

Fakultas : Teknik

Jenis Karya : Skripsi

demikian demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**Pengaruh Pola Guna Lahan Terhadap Permasalahan Travel
(Studi Kasus Kota Jakarta)**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan 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 : Depok

Pada tanggal : 13 Juli 2009

Yang menyatakan

(Rofika Nurul Aulia)

ABSTRAK

Nama : Rofika Nurul Aulia
Program Studi : S1 Arsitektur
Judul : Pengaruh Pola Guna Lahan Terhadap Permasalahan Travel (Studi Kasus Kota Jakarta)

Skripsi ini membahas mengidentifikasi permasalahan pergerakan/ travel/ transportasi di Kota Jakarta dari tinjauan hubungan antara pola guna lahan dengan sistem pergerakan/ travel/ transportasi di Jakarta. Kota Jakarta merupakan kota yang tumbuh bersama sistem transportasinya. Dapat dibagi kedalam tujuh tahapan, yaitu era kanal dan pedestrian, era kereta kuda, era kereta api, trem, dan masa kejayaan kendaraan bermotor pada level jalan, yaitu dengan kemunculan mobil dan bus kota serta makin menjamurnya jalan tol dan bebas hambatan di kota. Akibat merajalelanya kendaraan bermotor ini menimbulkan adanya ketergantungan pada kendaraan bermotor dan lemahnya karakter transit serta hilangnya kebiasaan berjalan kaki di Jakarta. Hal ini sebenarnya bisa dianalisis dari perkembangan Kota Jakarta dan perubahan tren pola guna lahan di kota ini.

Kata kunci:

Perencanaan kota, pola guna lahan, transportasi.

ABSTRACT

Name : Rofika Nurul Aulia
Study Program : Architecture
Title : The Impact of Land Use to Movement/ Travel (Case Study Jakarta City)

This essay talks about the identification of movement/ travel/ transportation in Jakarta from overlooking the connection between land use pattern and the movement/ travel/ transportation systems in Jakarta. Jakarta city itself is a city that grows along transportation system. Can be divided into seven eras, which are canal and pedestrian era, horse cart era, train era, electric streetcar era, and automobile era with the presence of cars and city but also the mushrooming of highway in the city. And as a result, automobile dependency grows stronger, while the transit character and walking behavior start to be disappearing in this city. And this issue is actually can be analyzed from the development of Jakarta and trend of changing land use in this city.

Key Word:

Urban planning, land use, transportation, Jakarta

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1 Latar Belakang.....	1
2 Permasalahan	1
3 Tujuan Penulisan	2
4 Metode Pembahasan	2
5 Batasan masalah	2
6 Urutan Penulisan.....	2
7 Kerangka Berpikir Penulis.....	3
BAB II KAJIAN PUSTAKA	4
1 Evolusi Kota	4
2 Kemunculan Urban Sprawl	9
3 Pola Guna Lahan dan Perkembangan Kota	12
3.1. Model Konsentris Burgess	13
3.2. Model Sektoral Hoyt	15
3.3. Model Pusat Kegiatan Banyak Harris dan Ulmann	17
3.4. Teori Sewa Lahan.....	18
3.5. Teori Ketinggian Bangunan	19
4 Travel dan Transportasi	20
5 Kesimpulan.....	23

BAB III STUDI KASUS JAKARTA	25
1 Jakarta Dulu: Masa Penjajahan.....	25
1.1. Perkembangan Kota	25
1.2. Perkembangan Sistem Transportasi	28
1.3. Kesimpulan.....	29
2 Jakarta Sekarang	31
2.1. Jakarta dan Bodetabek.....	36
2.2. Pola Keruangan	38
2.3. Perkembangan Sistem Transportasi di Jakarta.....	43
2.4. Pola Travel	46
3 Kesimpulan.....	47
3.1. Pengaruh Kontrol Pada Pola Guna Ruang	47
3.2. Pengaruh Perkembangan Pusat Kegiatan.....	48
3.3. Pengaruh Pola Travel di Jakarta.....	49
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN.....	51
1 Kesimpulan.....	51
2 Saran	54
DAFTAR PUSTAKA	56
LAMPIRAN.....	59

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Model Dispersed Sheet dan Urban Galaxy.....	7
Gambar 2 Model The Core City, The Urban Star, dan The Ring.....	8
Gambar 3 Model Konsentris Burgess.....	13
Gambar 4 Model Sektoral Hoyt.....	16
Gambar 5 Model Pusat Kegiatan Banyak: Harris dan Ulmann.....	17
Gambar 6 Model Berdasarkan Teori Sewa Lahan.....	19
Gambar 7 Model Berdasarkan Teori Ketinggian Bangunan	19
Gambar 8 Plan of Batavia 1910 (kiri) dan 1930 (kanan)	29
Gambar 9 Perkembangan Bentuk Kota Jakarta 1800-1900.....	30
Gambar 10 Grafik Pertumbuhan Penduduk.....	31
Gambar 11 Kepadatan Penduduk di daerah Jabodetabekjur, 1997, 2000, 2003	32
Gambar 12 Growth Centers and Population in Jabodetabek in 2005.....	32
Gambar 13 Perumahan Multi-Tingkat di Jakarta yang didukung pemerintah	33
Gambar 14 Pertumbuhan Tingkat Permintaan Apartemen.....	34
Gambar 15 Pertumbuhan Tingkat Permintaan Proyek Pusat Bisnis (CBD)	34
Gambar 16 Tiga Area Utama dari Wilayah Jabotabek:.....	36
Gambar 17 Daerah Perkampungan di Jakarta	37
Gambar 18 Pola Guna Lahan Kec. Mampang Prapatan:.....	39
Gambar 19 Pola Guna Lahan Kec. Pasar Minggu.....	40
Gambar 20 Pola Guna Lahan Kec. Gambir (atas) dan Senen (bawah)	41
Gambar 21 Pola Guna Lahan Kec. Kebayoran Baru:.....	42
Gambar 22 Grafik Pertumbuhan Kendaraan bermotor di DKI Jakarta.....	43
Gambar 23 Car AM Peak	46
Gambar 24 Diagram Pembagian Pemakaian	47

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Time Line Urbanisasi di Daerah Metropolitan Jakarta Raya	35
Tabel 2 Ragam Moda Transportasi di Jakarta	45
Tabel 3 Pergerakan Masyarakat di Jabodetabek.....	46

BAB I PENDAHULUAN

1 Latar Belakang

Perkembangan suatu kota tak bisa lepas dari sistem pergerakan atau transportasi yang terdapat dalam kota tersebut. Pertambahan penduduk dan meluas kota menyebabkan meningkatnya kebutuhan akan sistem pergerakan untuk mengakomodasi semua kegiatan yang berlangsung, karena suatu kota tidak berarti apa-apa tanpa kegiatan didalamnya. Sedangkan sistem lalu lintas mendekati jenuh, karena seiring dengan bertambahnya jumlah lalu lintas, hal ini juga berarti makin banyak kemacetan yang terjadi, yang berarti pula bertambahnya waktu dan biaya perjalanan di dalam sistem lalu lintas tersebut. Padahal sistem transportasi suatu kota diharapkan untuk bekerja lebih efisien dalam menampung peningkatan pengguna setiap tahunnya. Kota Jakarta sendiri merupakan kota yang bergerak cepat. Sebagai ibukota negara, kota ini berkembang menjadi sebuah megapolitan dan pusat dari berbagai kegiatan ekonomi dan pemerintahan. Wajah kota Jakarta sudah berbeda jauh dari pertama kali dibangun oleh pemerintah kolonial Belanda puluhan tahun yang lalu. Perkembangan kota ini sendiri membawa dua sisi, kemajuan dan keterpurukan. Kemajuan dibidang ekonomi dan teknologi serta pertumbuhan kota sering tidak dibarengi dengan kontrol dari pemerintah yang menyebabkan kota cenderung berkembang liar diluar rencana sesuai dengan keinginan pasar.

2 Permasalahan

Adanya ketidaksesuaian antara perkembangan kota Jakarta dengan sistem transportasi yang menunjangnya, yang kemudian menimbulkan masalah, misalnya macet yang sudah menjadi makanan sehari-hari kota ini. Yang menjadi permasalahan adalah perkembangan suatu kota tidak bisa diprediksi dan ditahan, sedangkan kota tersebut terus berjalan, berkembang, dan bertambah luas setiap harinya. Untuk itu kota harus menyesuaikan diri antara perkembangan kota dan tata guna lahannya dengan sistem pergerakan kota tersebut, sehingga kota tersebut bisa berjalan sebagaimana mestinya. Karena jika tidak bisa jadi suatu saat kota tersebut tidak bisa lagi menampung kegiatan didalamnya.

Elemen kota yang berkembang? Hubungan antara perkembangan kota, tata guna lahan dengan pergerakan atau transportasi?

Sebenarnya apa saja permasalahan transportasi atau sistem pergerakan di Kota Jakarta, kaitannya dengan perkembangan kota, tren pola guna lahan, serta sistem pergerakan atau transportasi yang telah ada.

3 Tujuan Penulisan

Melalui pembahasan ini penulis mengharapkan dapat lebih memahami perkembangan Kota Jakarta dari dulu hingga sekarang serta tren pola gunanya serta hubungannya dengan sistem transportasi yang telah ada dan pola travel di kota ini, sehingga bisa memahami permasalahan sistem transportasi yang terdapat di Kota Jakarta.

4 Metode Pembahasan

Pembahasan akan dimulai dengan membahas teori mengenai hubungan antara perkembangan kota, tata guna lahan dengan pergerakan atau transportasi. kemudian membahas mengenai gambaran ideal sebuah kota, kemudian studi kasus Kota Jakarta. Dalam menulis skripsi ini metode yang digunakan adalah studi literatur untuk kajian teori dan penggunaan data sekunder yang didapat dari sumber-sumber lain untuk menganalisa permasalahan (studi kasus).

5 Batasan masalah

Untuk mempersempit ruang bahasan, penulis hanya akan membahas pembahasan yang berhubungan dengan pola guna lahan, perkembangan kota, sistem transportasi dan pergerakan dalam suatu kota.

6 Urutan Penulisan

Berikut ini susunan penulisan yang akan dilakukan:

Bab I Pendahuluan

Berisi mengenai latar belakang masalah, topik permasalahan yang diangkat, tujuan penulisan, metode pembahasan, batasan masalah dan urutan penulisan.

Bab II Kajian Teori

Merupakan bahasan mengenai kota dan transportasi. Deskripsi mengenai keduanya, perkembangannya serta hubungan antara perkembangan kota, tata guna lahan dengan pergerakan atau transportasi.

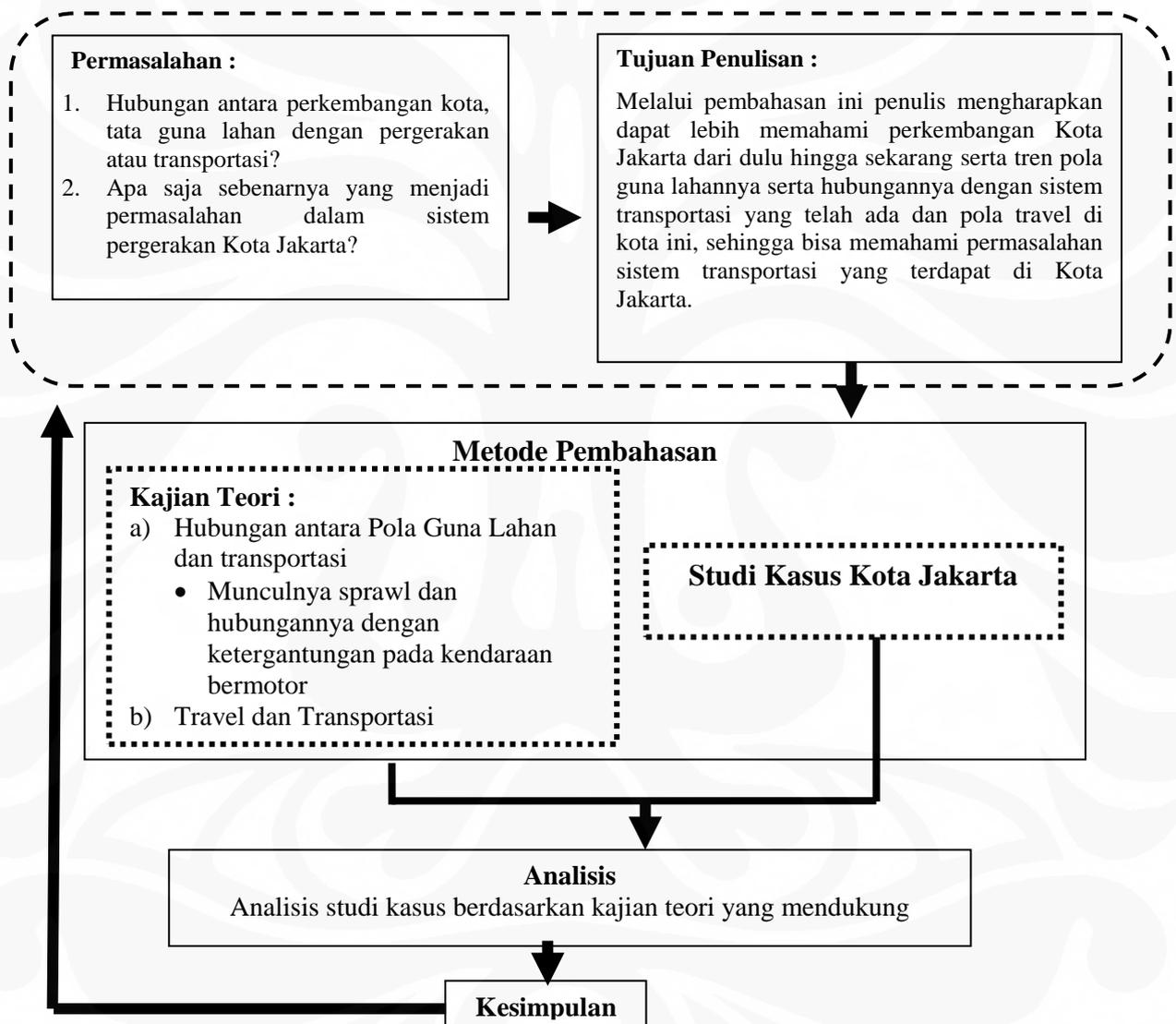
Bab III Studi Kasus Jakarta

Mendeskripsikan tentang Kota Jakarta dan sejarah perkembangannya, serta sistem pergerakan yang ada dan pola travel yang terjadi di kota ini. selanjutnya merupakan pembahasan mengenai permasalahan travel di Jakarta.

Bab IV Penutup

Merupakan bagian terakhir yang terdiri dari kesimpulan dan saran. Kesimpulan ditarik dari dua bab sebelumnya dan saran berupa solusi yang ditawarkan.

7 Kerangka Berpikir Penulis



BAB II KAJIAN PUSTAKA

Kota merupakan cipta, karsa, dan karya manusia yang paling rumit dan terhebat sepanjang sejarah peradaban manusia. Struktur, bentuk, dan wajah serta penampilan kota merupakan hasil dari penyelesaian konflik perkotaan yang selalu terjadi. Menurut Spiro Kostof (1991), Kota adalah leburan dari bangunan dan penduduk, sedangkan bentuk kota¹ pada awalnya adalah netral tetapi kemudian berubah sampai hal ini dipengaruhi dengan budaya yang tertentu, dan budaya sendiri merupakan hasil akal budi, pemikiran manusia². Jadi, tidak berlebihan jika dikatakan wajah suatu kota merupakan cerminan masyarakat didalamnya. Sejak kemunculannya manusia milyaran tahun yang lalu, manusia masih bersifat nomaden dan mendapatkan makan dengan berburu dan hidup berpindah-pindah dalam kelompok kecil (tidak lebih dari 50 orang per kelompok). Kemudian terjadilah revolusi agrikultur sekitar 8000-10000 tahun yang lalu, yang membuat tinggal dan menetap di suatu tempatpun menjadi lebih mungkin. Dan bisa dikatakan inilah awal lahirnya kota dan peradaban manusia

1 Evolusi Kota

Bentuk pertama dari pemukiman kota muncul sekitar 3000 tahun SM di Mesopotamia kuno, Mesir dan Lembah Indus. Dalam buku *The History of Urban Form: Before The Industrial Revolution*, jenis bentuk kota pada masa ini terdiri dari dua tipe, yaitu tipe kota “organik”, kota “terencana”, dan tipe kota campuran yang merupakan penggabungan antara kota organik dan terencana³ (Morris, 1994, p.8-10). Bentuk kota pada masa tersebut pun

¹ Dalam Kamus Bahasa Indonesia, kata kota memiliki arti dinding (tembok) yg mengelilingi benteng (tempat pertahanan); benteng (tempat pertahanan) yg dikelilingi dinding tembok; daerah perkampungan yg terdiri dr bangunan rumah yg merupakan kesatuan tempat tinggal dari berbagai lapisan masyarakat. Sedangkan kata ‘City’ berasal dari bahasa Latin Kuno, civitas atau civis yang berarti citizenship, community of citizens, atau state. Tetapi sekarang lebih diartikan sebagai “inhabitant place of greater size, population, or importance than a town or village” .

² Dalam Kamus Bahasa Indonesia, kata kebudayaan berarti hasil kegiatan dan penciptaan batin (akal budi) manusia (spt kepercayaan, kesenian, dan adat istiadat)

³ Pengertian “organic” disini tidak hanya berarti bentuk yang tidak teratur, tetapi digunakan untuk pertumbuhan kota yang berkembang dari desa, lalu kota menjadi makin besar, tetapi pertumbuhan kota ini tidak diatur dalam suatu aturan tertentu sehingga bentuk kota akhirnya menjadi tidak berbentuk, yang kemudian disebut dengan organik. Kontras dengan perkembangan bentuk ini adalah perkembangan kota yang terencana/ *planned*. Disebutkan Morris, kedua istilah

biasanya merupakan perkembangan dari geometri dasar, seperti kotak (grid)⁴, lingkaran, ataupun bentuk memancar dengan banyak segi⁵.

Revolusi Industri⁶ tidak hanya membawa pengaruh pada perekonomian dunia, tetapi juga membawa nafas baru dalam perencanaan kota. Pada pertengahan abad ke-18, terutama di Amerika, kota telah berevolusi sebagai kota dengan setting perdagangan. Kota-kota baru yang ditemukan selama periode ini disusun dengan mengutamakan kepentingan komersial/ perdagangan, dan pasar diberikan keleluasaan untuk menentukan pola dari pertumbuhan kota (*urban growth*). Setelah itu inovasi teknologi mengalami banyak kemajuan yang kemudian membawa pengaruh besar pada bentuk perkotaan (*urban form*)⁷.

ini, '*organic growth*' dan '*planned*' adalah istilahnya sendiri, karena menurutnya istilah yang digunakan sejarawan lainnya tidak praktis dan bentuk '*unplanned*' tidaklah berarti "*the essential natural-world organic cellular accretion processes*". Menurut lagi, dalam sejarah kita akan melihat bahwa bentuk terencana tadi merupakan perpanjangan atau penambahan dari perkembangan organik. Kota yang merupakan percampuran dari perkembangan organik dan terencana, misalnya Edinburgh dan Vienna di Eropa, Boston di Amerika, dan Kyoto di Jepang (Morris, 1994, p.8-10).

⁴ Bentuk ini sudah terlihat pada kota-kota tua, seperti kota Ur (Mesopotamian) dan kota Mohenjo Daro. Tetapi sistem grid sendiri diklaim muncul pada abad ke-5 SM. Sistem ini dikembangkan oleh orang yang namanya sama dengan kota yang dibangunnya, *Hippodamus of Miletus*. Miletus sendiri merupakan kota Ionian yang terletak di pesisir barat Minor Asia dan merupakan poin awal berkembangnya kolonisasi besar-besaran (Rasmussen, 1997, p.10-12). Perencanaan gridirion biasanya terdiri dari sebuah ortogonal jaringan jalan yang membagi wilayah yang direncanakan ke dalam blok-blok bangunan utama (atau *insulae*) yang selanjutnya dibagi menjadi plots individu yang seperti garis lurus (*rectilinear individual plots*) sebagai dasar dari distribusi tanah perkotaan. Tetapi, sebuah batas jelas harus ditetapkan antara gridirion rencana untuk seluruh kota, seperti yang ditetapkan di atas, dan perencanaan garis lurus (*rectilinear planning*) hanya jalan utama sistem dorming relatif luas 'superblocks', yang merupakan cabang yang ke kiri ke occupiers setuju di antara mereka (Morris, 1994, p.15).

⁵ Bentuk kota yang seperti ini pertama kali muncul pada Masa Pencerahan dan dianggap sebagai bentukan ideal dari sebuah kota di masa tersebut. Pada masa ini juga bisa dikatakan sebagai awal munculnya keinginan akan kota ideal. Bentuk ini dikembangkan pertama kali oleh seorang Italia, Francesco di Giorgio Martini. Francesco mengembangkan bentuk ini kedalam sebuah benteng bersegi banyak dengan alun-alun sebagai pusat kota. Jalanan kota dibentuk melingkar, melingkupi kota dan menjari ke pusat kota. Kota pertama yang mengaplikasikan bentuk ini adalah kota Palma Nuova di Venice, ditemukan pada tahun 1593 dan dianggap sebagai salah satu yang terumit dari seluruh ide kota ideal yang ada (Rasmussen, 1997, p.22-23).

⁶ Kata revolusi berarti perubahan ketatanegaraan secara fundamental yang menyangkut pembagian kekuasaan politik, status sosial, ekonomi, dan sikap budaya masyarakat. Revolusi industri berarti perubahan radikal dalam usaha mencapai produksi dalam usaha mencapai produksi dengan menggunakan mesin-mesin, baik untuk tenaga penggerak maupun untuk tenaga pemroses (B.N Marbun S.H, 2002, p.557-558)

⁷ Sistem kereta api internal dikembangkan besar-besaran dalam radius pemukiman kota (*urban settlement*), horsecars dimulai tahun 1830, trem listrik pada tahun 1870-an. Pada tahun 1880-an, bangunan central power pertama mulai menyediakan listrik untuk area perkotaan. Laju komunikasi dengan telegraph dan telepon memberikan kemudahan orang untuk beraktifitas pada lahan yang lebih luas (Ellis, 1989, sect. *Transition to Industrial City*, para. 4).

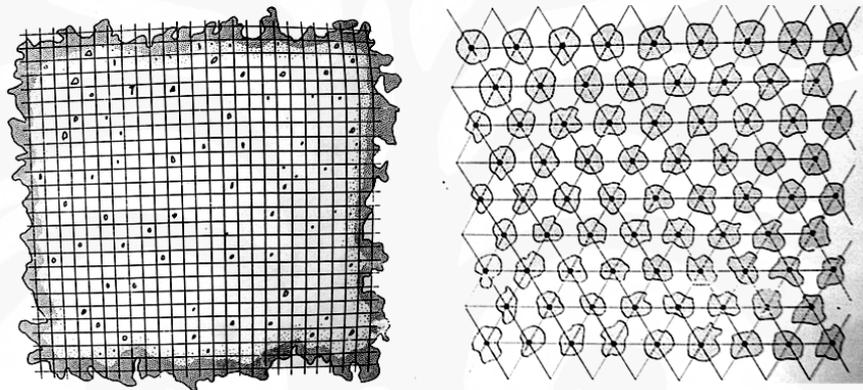
Kebanyakan kota-kota besar tidak lagi fokus pada traditional *downtown*. Subcenter baru telah berkembang disekeliling daerah pinggiran (*periphery*), dan *subcenter* ini menyuplai sebagian besar dari kebutuhan sehari-hari penduduk setempat. Metropolis lama telah berkembang menjadi *multi-centered urban region*. Sebaliknya, banyak dari daerah perkotaan ini telah mengekspansi ke poin dimana mereka menyatu menjadi lajur luas dari urbanisasi (*vast belts of urbanization*), yang kemudian disebut “*Megalopolis*”⁸ oleh geographer, Jean Gottman, yang diartikan sebagai kota besar (biasanya juga disebut dengan megapolitan). Fenomena ini dikembangkan Gottman setelah dia mencermati perkembangan koridor besar kota dari Boston hingga Washington DC. Bersatunya beberapa metropolitan dengan metropolitan lain yang disambungkan oleh kota-kota kecil yang berkembang sebenarnya timbul karena ketidaksengajaan atau ketelanjuran akibat tumbuhnya kota-kota kecil yang tidak terencana atau *urban sprawl* (Sutiyoso, 2007, p.19). Menurut ahli Geografi, Hadi Sabari Yunus (2006), megapolitan adalah kecenderungan kota-kota besar untuk saling menyatu dengan kota-kota besar lainnya disekitarnya. Sehingga dari penjelasan diatas bisa dianggap bahwa megapolitan adalah sebuah pertumbuhan kota yang teramat pesat, sehingga ada kecenderungan ‘terlanjur’ jadi kawasan “raksasa” (Sutiyoso, 2007, p.17). Kevin Lynch (1961) menyatakan bahwa dalam perkembangannya sebuah metropolitan bisa diatur perkembangannya kepada pola tertentu, yaitu: *The Dispersed Sheet, The Urban Galaxy, The Core City, The Urban Star, dan The Ring* (Lynch, 1961, p. 189-205).

a) The Dispersed Sheet

Pertumbuhan kota dibiarkan menyebar dan tumbuh dengan kepadatan rendah. Selain itu bagian lama juga dibangun kembali dengan kepadatan rendah, sehingga dengan begini daerah metropolitan bisa dengan cepat

⁸ Istilah ini digunakan untuk mendefinisikan perluasan daerah metropolitan atau rangkaian berlanjut daerah metropolitan. Digunakan pertama kali digunakan di Amerika Serikat oleh Jean Gottmann pada tahun 1957, untuk mendeskripsikan daerah metropolitan besar disepanjang pesisir timur Amerika, mulai dari Boston, melewati New York, Philadelphia, Pennsylvania, dan berakhir di Washington. Menurut Gottmann, hal ini terjadi karena perubahan kebiasaan dalam bekerja dan sosial. Megalopolis juga sering disebut sebagai megacity, megapolitan area, atau daerah megapolitan dengan populasi lebih dari 10 juta orang (*Megalopolis (city type)*, n.d)

menyebar diseluruh bidang kota. Pada pola ini sendiri tidak akan terlihat pusat kota yang menonjol, pusat kota lama dan sub pusat baru akan melebur, juga tidak ada aturan tertentu dalam mengatur fungsi-fungsi kota. Sistem pergerakannya diatur pada *continuous grid* yang didesain untuk pergerakan disegala arah. Sehingga tidak akan ada *outstanding nodal point*, tidak ada terminal utama. Selain itu jarak antara tempat kerja dan pemukiman bisa saja dekat atau malah jauh terpisah, sementara pabrik-pabrik otomatis dan produksi makanan yang bersifat intensif mungkin akan tersebar diseluruh wilayah.



Gambar 1 Model Dispersed Sheet dan Urban Galaxy

Sumber: Blowers, Hamnet, & Sarre, 1974, p.193-194

b) The Urban Galaxy

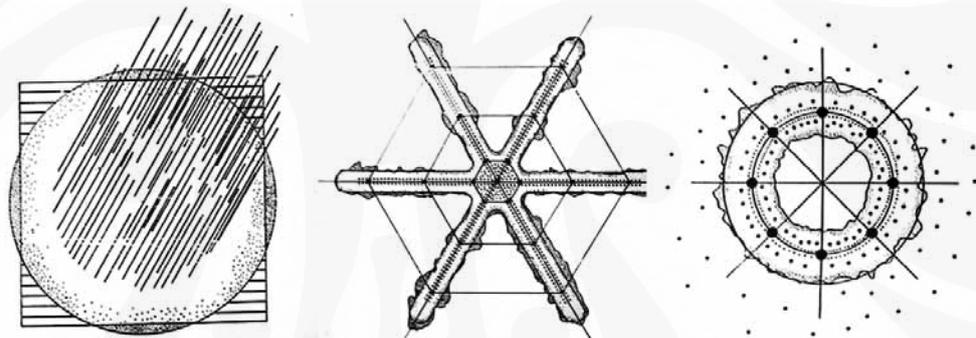
Kota berkembang dengan memperbolehkan adanya pemusatan pada unit-unit yang relatif kecil, dengan diselingi daerah yang kepadatannya lebih rendah atau malah tidak ada sama sekali. Jarak antar pusat-pusat ini sangat tergantung pada sistem transportasinya, bisa saja jauh atau malah dekat, akan tetapi masih dalam jarak yang proporsional dan kurang lebih sama, antara jarak yang satu dengan yang lain. Pusat-pusat kota ini bisa seragam antara satu sama lainnya atau bisa bervariasi dengan setiap pusat memiliki karakter tertentu, misalnya yang satunya pusat budaya, sedangkan yang lain menjadi pusat bisnis. Untuk sistem pergerakan dalam kota, polanya menyebar bebas tetapi berkumpul pada satu titik di setiap cluster.

c) The Core City

Kota tumbuh dengan pusat kota yang kepadatannya kontras dengan daerah sekelilingnya. Kota dipadatkan pada satu *continuous body* dengan kepadatan tinggi dan pusat segala kegiatan.

“a metropolis of twenty million could be put within a circle ten miles in radius, under the building practice normal today”,
“...twenty million people, with generous spacing, could be accommodated within a cube less than three miles on a side”.

Sebagai akibatnya, sistem pergerakannya harus bersifat *highly specialized*, membagi setiap jenis *traffic* yang ada kedalam jalurnya masing-masing. Kota menjadi lebih bergantung pada transportasi publik dibandingkan kendaraan pribadi atau pada pilihan yang memfasilitasi pejalan kaki, misalnya *moving sidewalks* atau *flying belts*.



Gambar 2 Model The Core City, The Urban Star, dan The Ring

Sumber: Blowers, Hamnet, & Sarre, 1974, p.196, 198, 200

d) The Urban Star

Pada perkembangan keempat ini, dominant core akan didapat tanpa sebuah perubahan drastis ke dalam bentuk lebih kompak. Kepadatan kota yang sebelumnya tetap dijaga atau mungkin hanya diubah sedikit, sementara pembangunan berkepadatan rendah di pinggiran kota tidak lagi diperbolehkan. Kepadatan kota dibentuk kedalam pola star-shaped dengan memusat ditengah dan linear pada pinggiran kota..Sistem pergerakannya sendiri diatur juga dalam pola radial yang sama dengan tambahan cincin konsentris. Sistem transportasi yang digunakan adalah sistem transportasi publik dengan kapasitas tinggi yang akan beroperasi disepanjang jari-jari utama, sementara jaringan *ring roads* akan

mengakomodasi *public transit* pada kepadatan yang lebih rendah. Pada level tertentu, travel dengan kendaraan pribadi juga dipraktekan pada arah lain, walaupun kurang didukung adanya arus memusat ke tengah kota.

e) The Ring

Untuk proposal kelima ini, pusat kota dibiarkan kosong atau pada kepadatan rendah, sementara pusat kota berkepadatan tinggi dan kegiatan spesial dipindahkan keluar dan mengelilinginya, seperti bentuk donat atau roda. Prinsip dari jalur sistem transportasi akan berupa serangkaian *annular rings* yang melayani lingkaran berkepadatan tinggi tadi, dengan tambahan sekumpulan jaringan jari-jari pengumpul (*feeder radial*) yang mengumpul ditengah pusat kosong tadi. Sistem ini sendiri sebenarnya merupakan sistem linear, tetapi bentuk lingkaran tadi memungkinkan adanya perputaran kembali dan adanya hubungan dengan pusat. Sistem ini juga *well-adapted* pada transportasi publik, baik untuk yang melingkar maupun yang menjari, sedangkan kendaraan pribadi digunakan untuk sirkulasi diluar lingkaran. Pola ini memiliki kelebihan sama halnya dengan perkembangan linear, yaitu aksesibilitas tinggi, baik untuk publik dan untuk ruang terbuka, luasnya pilihan untuk pemilihan habitat dan lokasi kegiatan, dan sebuah fondasi yang baik untuk efisiensi *public transit*.

2 Kemunculan Urban Sprawl

Definisi '*sprawl*' disini dikatakan lebih mengacu pada bentuk urbanisasi yang bercirikan dengan perkembangan melompat, strip (jalur tipis) komersial, kepadatan rendah, pola guna lahan yang terpisah-pisah, dengan dominasi penggunaan mobil, dan ruang publik yang minimum (Duany, Plater-Zyberk, & Speck, 2000, p.8). Sprawl juga diterjemahkan sebagai suatu gejala pengambilalihan lahan non urban di daerah pinggiran kota dan proses perembetan kenampakan fisik perkotaan ke arah luar secara acak untuk mencari kualitas hidup yang lebih baik (Bourne, 1972, 475).

Berdasarkan fenomena sprawl yang terjadi di Amerika didapatkan memiliki beberapa karakteristik umum sebagai berikut (Morris, 2005,):

- Desain dengan kepadatan rendah (*low density design*), merupakan gabungan ribuan kawasan perumahan yang secara fisik bersifat otonomi, melebar linier dan menerus sepanjang jalan arteri menggantikan kota kecil (*small town*) yang berdiri sendiri;
- Pola pembangunan multi-fungsi jarang dilakukan (*lack of multi-use development pattern*), ditandai dengan tidak terdapatnya lokasi pertokoan, kafe, rumah makan, perkantoran, gedung pemerintahan, dan perumahan dalam satu kawasan yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki (*walkable*);
- Ketergantungan akan kendaraan bermotor (*Automobile dependence*);
- Kemacetan (*gridlock*) karena kawasan perumahan dihubungkan jalan penghubung ke jalan arteri utama, dimana seringkali pada jam sibuk mengakibatkan kemacetan;
- Kurangnya tempat pemberhentian public (*inadequate public transit*).

Ada mengenai munculnya *sprawl* ini, menurut Duany dan Plater-Zyberk (2000, p.9) diperkirakan ada 4 faktor yang menyebabkan munculnya *sprawl*, yaitu: **kepemilikan lahan, pola transportasi, teknologi telekomunikasi, dan peraturan dan standar daerah**. Secara garis besar ada 3 macam proses perluasan *urban sprawl*, yaitu **perkembangan konsentris, perkembangan memita/ linear/ aksial (*ribbon development*), dan perkembangan melompat (*leap frog*)** (Bourne, 1972, p.476).

- **Perkembangan Konsentris**
Ada sebagian yang menyebutnya sebagai perkembangan konsentris, tetapi ada pula yang menyebutnya sebagai pembangunan berkelanjutan dan berkepadatan rendah. Disebut demikian karena dengan kepadatannya yang rendah, maka perembutannya lambat dan merata pada seluruh bagian kota. Pada akhirnya muncul kota baru yang lebih luas. Pada pola perkembangan ini peran transportasi tidak terlalu kuat.
- **Perkembangan Memita/ Linear/ Aksial**
Tipe ini menunjukkan perkembangan yang tidak merata. Perembutan terjadi paling jelas sepanjang jalur transportasi yang ada. Pola ini menunjukkan pentingnya peran transportasi dengan sangat jelas.

- Perkembangan Melompat

Tipe ini dianggap paling merugikan. Biasanya terjadi akibat permainan spekulasi lahan. Para pengembang yang mencari keuntungan sebesar-besarnya, mencoba mengembangkan lahan yang dibeli murah karena lingkungannya masih non *urban* untuk kemudian dijual kembali setelah dibangun dan harganya melambung.

Kesimpulan:

- a) Dari pembahasan tadi bisa disimpulkan bahwa perkembangan bentuk kota dari dulu hingga sekarang tidaklah berbeda jauh. Pada dasarnya ada dua bentuk perkembangan kota, yaitu Organik dan Terencana. Bentuk organik sendiri merupakan perkembangan kota yang tidak terkontrol, sedangkan bentuk terencana adalah sebaliknya. Bentuk kota yang terencana sendiri bisa kita lihat pada kota-kota tua Eropa. Tetapi bisa juga kita lihat dari kota-kota yang baru dibangun. Itulah mengapa perkembangan kota yang terencana juga sering disebut dengan perencanaan kota baru, karena pada dasarnya sulit untuk mengatur dan merencanakan kota yang telah terbangun. Sedangkan bentuk kota organik bisa kita lihat pada kota-kota Metropolitan. Biasanya bentuk ini terjadi karena segmen kota berkembang secara spontan dengan bermacam-macam kepentingan yang saling mengisi, sehingga akhirnya kota akan memiliki bentuk semauanya yang kemudian disebut dengan organik pattern, bentuk kota organik tersebut secara spontan, tidak terencana dan memiliki pola yang tidak teratur dan non geometrik.
- b) Fenomena suburban sendiri bisa dikatakan sebagai sebuah hasil dari pertumbuhan kota yang tidak terkontrol, dimana dalam perkembangan kota, lahan lebih dikuasai oleh pasar dibandingkan pemerintah yang berfungsi sebagai pengontrol. Akibatnya lahan kota ‘dicaplok’ secara bebas oleh pengembang, yang melihat adanya kesempatan disana – sini. Disini terlihat bahwa ada 3 pelaku dalam ruang perkotaan, yaitu:
 - > Pertama, masyarakat sebagai orang yang menggunakan ruang kota dan menentukan keinginan ‘pasar’,

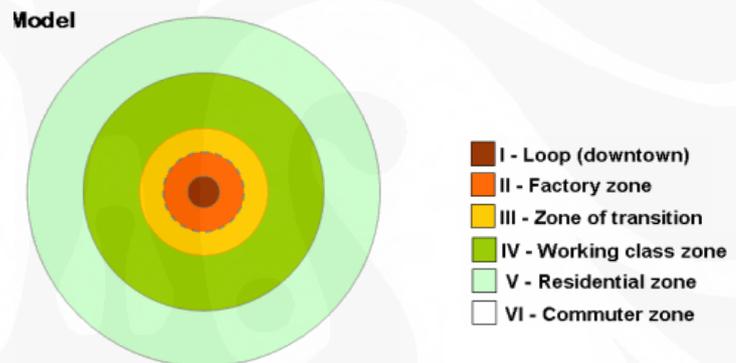
- > Kedua, pemerintah sebagai pengawas dan pengontrol perkembangan kota. Karena pemerintah memiliki kekuasaan dan kekuatan yang besar untuk mengatur dan menentukan arah perkembangan suatu kawasan perkotaan.
 - > Dan sebagai pihak ketiga adalah developer atau pengembang. Sebenarnya, sebagai pihak ketiga, pengembang tidak memiliki kekuasaan untuk menentukan jalannya suatu kawasan, hanya saja pengembang melihat keinginan pasar dan kemudian memenuhinya, tanpa terlalu memikirkan akibatnya.
- c) Selain itu, dari bahasan di atas, terlihat bahwa deskripsi suatu kota tidak hanya dari ukuran kota tersebut (jumlah populasinya). Tetapi nilai suatu kota sangat kompleks, karena didalamnya terdapat banyak kepentingan, sehingga tidak bisa diartikan secara harfiah hanya dari ukurannya. Secara garis besar ada 3 macam proses perluasan *urban sprawl*, yaitu:
- > ***perkembangan konsentris***
 - > ***perkembangan memita/ linear/ aksial (ribbon development), dan***
 - > ***perkembangan melompat (leap frog).***

3 Pola Guna Lahan dan Perkembangan Kota

Berikut ini adalah teori-teori yang membahas mengenai hubungan antara pola guna lahan dan transportasi: Teori Konsentrasi Burgess, Teori Sektor Hoyt, Teori Pusat Kegiatan Banyak Harris dan Ullman, Teori Sewa Lahan dan Teori Ketinggian Bangunan. Tiga teori awal merupakan teori pola guna lahan yang diambil dari pendekatan ekologi. Sedangkan dua teori yang terakhir merupakan teori pola guna lahan dari pendekatan ekonomi. Yang menarik dari ketiga teori awal adalah ketiganya bergerak dibidang yang berbeda. Burgess seorang sosiologis, Hoyt adalah seorang ahli ekonomi pertanahan, sedangkan C.D. Harris and E.L. Ullman adalah geografer. Tetapi ketiga teori ini dibuat berdasarkan kota yang sama, Chicago. Chicago sendiri berisikan sebuah distrik pusat bisnis (*Central Business District /CBD*) yang juga dikenal dengan 'Loop' karena kereta api layang yang melaju mengelilinginya. Area pemukiman bergerak ke utara, barat, dan selatan. Sedangkan teori terakhir meliahtnya dari sudut pandang ekonomi.

3.1. Model Konsentris Burgess

Dikembangkan pertama kali oleh Earnest Burgess pada tahun 1925, menggambarkan penggunaan tanah perkotaan sebagai kumpulan cincin konsentris dimana setiap cincin konsentris dikhususkan untuk fungsi lahan yang berbeda. Model ini didasarkan pada pengamatan Burgess dari Chicago pada awal abad ke-20. Rute utama transportasi dipancarkan dari kota inti, sehingga CBD lokasi yang paling dapat diakses di kota. Burgess mengidentifikasi lima cincin konsentris berada di sekitar CBD. Cincin ini didefinisikan sebagai (1) *Business Center*, (2) *Zone in transition*, (3) *Zone of independent workers' homes*, (4) *Zone of better residences* dan (5) *Commuter's zone*. Menurut Burgess, pertumbuhan perkotaan merupakan proses dengan kecenderungan setiap zona untuk memperluas keluar zona.



Gambar 3 Model Konsentris Burgess

Sumber: Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006, hal 183

- a) Area CBD (*Central Business District*) yang terdiri dari seluruh pertokoan utama dan perkantoran yang membuatnya menjadi pusat komersial dan hiburan dan semua jalan menuju distrik ini.
- b) Area Manufaktur Ringan (*zone in transition*), merupakan daerah perindustrian ringan ataupun daerah perumahan tua yang telah mengalami penurunan. Perumahan ini biasanya ditinggali kebanyakan oleh imigran.
- c) Area Perumahan Kelas Rendah (*zone of independent workers' homes*), ditinggali oleh orang yang sedikit lebih makmur, yang kemungkinan merupakan generasi kedua imigran yang bekerja di

industri. Mereka biasanya merupakan pekerja yang ingin keluar dari zona II (Area Manufaktur Ringan), tetapi menginginkan akses mudah ke tempat kerja.

- d) Area Perumahan Kelas Menengah (*zone of better residences*), kualitasnya lebih baik dibanding dengan sebelumnya (baik, eksklusif, dan ‘terbatas’).
- e) Area Perumahan Kelas Atas dan Zona Komuter (*commuter's zone*). Area ini merupakan area terluar dari model Burgess ini. Mengokupasi orang yang memiliki baik uang untuk membeli rumah disini dan bisa menyediakan komuter pulang pergi tempat kerja setiap (adalah orang yang bekerja di pusat kota, tetapi tinggal dipinggiran kota).

Fitur penting dari model ini adalah korelasi positif antara status sosial ekonomi seseorang atau suatu rumah tangga dengan jarak dari CBD – tingkat ekonomi yang lebih tinggi tinggal lebih jauh dari pusat kota (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006, p.182-183). Semakin jauh dari pusat kota semakin baik, kualitas perumahannya, tetapi dengan waktu komuter yang lebih lama. Burgess menjelaskan bahwa pertumbuhan perkotaan adalah proses ekspansi dan perubahan kembali dari guna lahan, dengan kecenderungan setiap wilayah dalam (*inner zone*) akan memperluas ke wilayah terluar (*outer zone*). Misalnya Zona IV merupakan perluasan dari Zona I, menciptakan sebuah wilayah transisi dengan perubahan kembali dari guna lahan. Dalam menyusun model ini, Burgess menggunakan beberapa asumsi (Azia, 2002), yaitu:

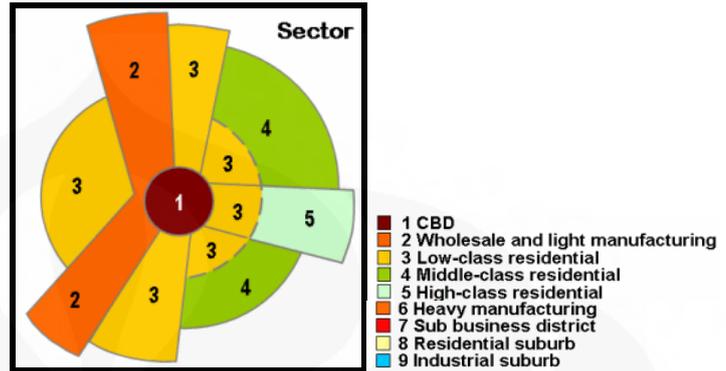
- Tanah kota bersifat datar dan flat, sehingga transportasi menjadi murah dalam segala penjuru.
- Seluruh transportasi bersifat efisiensi antara satu sama lain.
- Tanah yang lokasinya dekat dengan pusat kota lebih tinggi nilainya dibanding lahan yang berada dipinggir kota
- Bangunan menua seiring kita bergerak keluar dari pusat (maksudnya mungkin bangunan yang berada dipinggir kota biasanya lebih tua umurnya dibanding yang didalam kota)

- Adanya pemisahan antara kesukuan dan ekonomi
- Orang yang bisa menyediakan transportasinya tinggal lebih jauh
- Tidak ada konsentrasi industri berat

3.2. Model Sektorial Hoyt

Teori ini diciptakan oleh Hoyt pada tahun 1939. Berdasarkan teori ini, kota berkembang tidak dalam bentuk cincin, tapi dalam bentuk sektor. Sebuah studi area yang dilakukan oleh Hoyt di daerah pemukiman Amerika Utara, menyatakan bahwa pola guna lahan itu tidak menggunakan pola distribusi acak, dan tidak tajam ditetapkan rectangular area atau konsentris lingkaran, tetapi sector (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006, p.182). Karena banyaknya jalur transportasi yang meradial dan diikuti dengan penggunaan lahan yang berkembang di kiri dan kanannya. Transportasi koridor, seperti jalur kereta api dan jalan-jalan utama, terutama yang bertanggung jawab untuk penciptaan sektor, sehingga transportasi memiliki efek pada arah menggunakan tanah.

Sebuah revisi terhadap Teori Burgess bahwa elemen arah (*directional element*) juga menentukan penggunaan lahan daripada elemen jarak (*distance*). Selain itu untuk pembagian daerahnya akan berkaitan kepentingan suatu kegiatan akan faktor aksesibilitasnya. Industri berat, misalnya menginginkan suatu lokasi yang mempunyai derajat aksesibilitas yang besar, sehingga tidak jarang ditemukan sektor-sektor tertentu didominasi oleh tipe penggunaan lahan industri. Disini terlihat adanya pengelompokan kegiatan-kegiatan tertentu, yang men-zoningkan diri kedalam area-area tertentu. Jika diperhatikan teori ini sendiri sebenarnya mirip dengan model Burgess. Pusat kota masih CBD dan area pada lapis berikutnya adalah daerah industri dan pemukiman untuk masyarakat kelas rendah (yang kemungkinan besar adaah pekerja di daeran Industri dan CBD). Dan berikutnya bagian terluar, *middle-class residential dan high-class residential*.



Gambar 4 Model Sektoral Hoyt

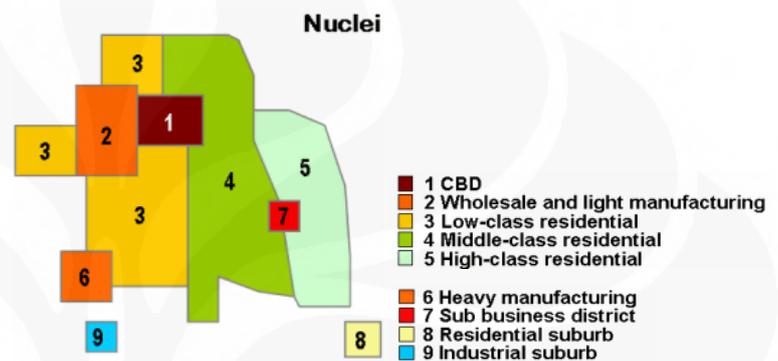
Sumber: adaptasi dari H. Carter, 1995, hal. 126.

Teori ini sendiri sebetulnya diusung untuk mempelajari persebaran daerah pemukiman kelas atas (Chapin & Kaiser, 1985, p.35). Menurutnya, daerah pemukiman kelas atas memiliki kecenderungan berikut:

- Berkembang dari titik asal sepanjang jalur transportasi atau menuju titik nukleus lain, misalnya komersial.
- Mencari dataran tinggi untuk menghindari banjir, atau tersebar di sekitar danau, sungai, atau tepi pantai, karena jauh dari lokasi industri.
- Berkembang di daerah yang memiliki kesempatan untuk pengembangan lebih lanjut, tidak terdapat penghalang fisik atau artifisial.
- Mendekati lokasi perumahan pemimpin komunitas (pemuka agama).
- Berkembang mengikuti tren perubahan lokasi bank, kantor, dan pertokoan
- Berkembang sepanjang jalur transportasi tercepat
- Cenderung selalu berkembang ke arah yang sama pada periode waktu yang lama
- Pada perumahan lama, cenderung mendekati sentra bisnis
- Dapat berubah sesuai inisiatif penyedia real estate/ *developer*

3.3. Model Pusat Kegiatan Banyak Harris dan Ulmann

Mengikuti Hoyt dari perkembangan kota sektorialnya, Harris dan Ullman (1945), memperkenalkan generalisasi yang lebih efektif dari perkotaan pola guna lahan.



Gambar 5 Model Pusat Kegiatan Banyak: Harris dan Ulmann

Sumber: Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006, p.183

Dari model Harris dan Ulmann ini terlihat bahwa, telah adanya perbedaan antara *light manufacture* dengan *heavy manufacture*. Serta adanya pemindahan area manufaktur berat jauh dari pusat kota (di daerah tepian kota). Lapisan daerah pemukimannya masih dengan pola sama, yang dekat pusat utama kota adalah *low-class* dan *middle-class residential*, kemudian yang terluar *high-class residential*. Hanya saja disini terlihat adanya pusat baru yang lebih kecil yang timbul diantara pemukiman kelas menengah dan kelas atas. Hal lain yang berbeda adalah timbulnya daerah suburban di luar daerah perkotaan utama, dengan dua fungsi berbeda. Satunya merupakan area industri, sedangkan satu lagi merupakan daerah pemukiman. Letaknya pun berbeda, daerah industri berdekatan dengan area manufaktur berat yang berada di tepian kota, sedangkan daerah residential suburban dekat dengan area pemukiman kelas atas. Dari model ini, ada beberapa hal yang bisa disimpulkan, yaitu;

- Adanya kecenderungan daerah untuk saling mengelompok karena memiliki kesamaan kegiatan.
- Jika membandingkan model Harris dan Ulmann ini dengan Teori Burgess, kemungkinan daerah *residential suburbs* merupakan

perluasan dari daerah 4 dan 5 (*middle-class* dan *high-class residential*).

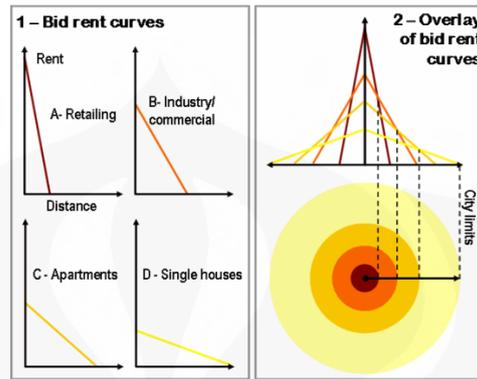
- Sub-pusat baru kemungkinan memiliki jenis kegiatan yang berbeda dengan CBD (pusat utama) dan sifatnya lebih bersifat pendukung dan lebih lemah dibandingkan pusat utama. Jadi, kegiatan utama masih berpusat pada pusat lama. Atau mungkin sebaliknya, pusat baru sama kuatnya dengan pusat lama, sehingga kegiatan utama terbagi dua.

3.4. Teori Sewa Lahan

Teori ini pertama kali dikemukakan pada tahun 1926 oleh Robert M Haig. Teori sewa lahan dikembangkan untuk menjelaskan penggunaan lahan sebagai pasar, dimana adanya faktor lokasi yang mempengaruhi penetapan penggunaan lahan. Semakin diinginkan daerah tersebut, maka semakin tinggi pula nilai sewanya. Transportasi, bagaimanapun, bisa dikatakan sebagai faktor pendukung atau bisa juga sebagai pemicunya.

“The utilization of land is ultimately determined by the relative efficiencies of various uses in various locations. Efficiency in use is measured by rent paying ability, the ability of use to extract economic utility from site. The process of adjustment in city structure to most efficient land-use pattern is through the competition of uses for various locations. The use that can extract the greatest return from a given site will be successful bidder” (Ratchcliff. In Yunus, 2000, p.66)

Menurut Ratchcliff, pusat kota dianggap sebagai tempat dengan aksesibilitas tertinggi dan dijadikan patokan untuk nilai lahan, semakin jauh dari pusat kota, maka makin murah harga sewa lahan.

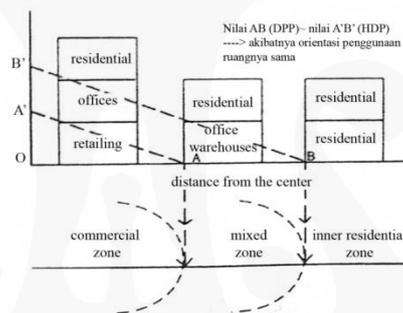


Gambar 6 Model Berdasarkan Teori Sewa Lahan

Sumber: Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006, p. 185

Pada gambar diatas terlihat bahwa harga retail, semakin dekat jaraknya semakin mahal, dan untuk perumahan, semakin jauh dari pusat kota semakin murah harganya.

3.5. Teori Ketinggian Bangunan



Gambar 7 Model Berdasarkan Teori Ketinggian Bangunan

Sumber: Yunus, 2000. In Gamal, 2005, p.6

Teori ini melengkapi kekurangan pada model Burgess, bahwa ada hal lain yang penting selain jarak dari pusat kota, yaitu variabel ketinggian bangunan. Menurut Bergel (1955), pemikiran yang mendasari teori ini adalah bahwa ketinggian bangunan merupakan kompensasi dari harga lahan yang meningkat, sebagai konsekuensi dari jarak (Yunus, 2000, p.16). Padahal kebutuhan untuk dekat dengan pusat kota tinggi, terutama untuk kegiatan yang berkepentingan, seperti kegiatan bisnis. Oleh karena itu pilihannya adalah pembangunan secara vertikal. Variabel ketinggian sendiri kemudian dianggap sebagai 'jarak' komplementer dari pusat kota. Sedangkan yang bisa mengisi daerah-daerah di pusat kota adalah

yang memiliki kekuatan untuk membangun dengan ketinggian tertentu dan memiliki fungsi beragam. Fungsi pemukiman sendiri dianggap lebih lemah secara ekonomi dibandingkan dengan fungsi industri dan bisnis, sehingga harus menempati daerah terjauh dari pusat, baik secara vertikal maupun horisontal.

4 Travel dan Transportasi

Transport atau transportasi berarti pergerakan orang atau benda dari suatu tempat ke tempat lainnya. Sedangkan perpindahan/ movement berarti pergerakan sesuatu dari A ke B. transportasi dapat dilakukan dengan berbagai cara, lewat udara, darat, maupun air. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*). Perjalanan adalah pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat. Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal dan tujuan, menggunakan alat angkut atau kendaraan dengan kecepatan tertentu. Jadi perjalanan adalah proses perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain.

“The ideal transport mode would be instantaneous, free, have an unlimited capacity and always be available. It would render obsolete. This is obvious not the case space is a constraint for the construction of transport network. Transportation appears to be an economic activity different from the others. It trades space with time and thus money” (Merlin, 1992. In Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006, p.1)

Dari *quote* diatas, terlihat bahwa tujuan unik dari transportasi adalah untuk menanggulangi keruangan yang dibentuk oleh keberagaman manusia dan keinginan fisik seperti jarak, waktu, divisi administrasi dan topografi. Tetapi tujuan spesifik dari transportasi tetap adalah untuk memenuhi keinginan untuk bergerak, sejak transportasi hanya bisa terjadi jika dia bisa memindahkan manusia, barang/ *freight*, dan informasi. Oleh karena itu, suatu sistem transportasi biasanya merupakan hasil dari keinginan.

Ada 3 konsep utama dari sistem transportasi⁹ yang bisa diidentifikasi, yaitu:

- *Transportation Nodes*
Transportasi pada dasarnya merupakan rangkaian lokasi, yang sering dikarakterisasikan sebagai *nodes*. Mereka bekerja sebagai *access point* dalam sistem distribusi atau sebagai *transshipment*.
- *Transportation networks*
Dengan mempertimbangkan *spatial structure* dan organisasi dari infrastruktur transportasi dan terminal.
- *Transportation demand*
Dengan mempertimbangkan permintaan akan layanan transport begitu juga dengan caranya untuk digunakan sebagai pendukung pergerakan. Dengan terpenuhinya *demand* ini, ini akan berkembang menjadi sebuah interaksi yang mengalir melalui jaringan transport.

Manusia dan berpindah tentu ada tujuan dan maksud. *Urban movement* bisa bersifat kewajiban, yaitu saat berhubungan dengan aktivitas terjadwal (misalnya perpindahan dari tempat kerja ke rumah) atau bersifat sukarela, yaitu saat kegiatan-kegiatan tersebut bebas untuk dilakukan, tanpa adanya jadwal tertentu, misalnya *leisure* (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006, p.190).

Berikut ini adalah tipe paling umum dari *urban movement*, antara lain:

- *Pendular movement*
Ini adalah perpindahan yang sifatnya kewajiban, menyangkut kegiatan pulang pergi dari tempat kerja dan tempat tinggal. Perputarannya tinggi karena mudah ditebak dan merupakan kegiatan sehari-hari/ tetap seperti ayunan pendulum yang selalu sama.

⁹ Sistem adalah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Dalam setiap organisasi sistem, perubahan pada satu komponen dapat menyebabkan perubahan pada komponen lainnya. Sistem transportasi dijelaskan dalam bentuk sistem transportasi makro yang terdiri dari beberapa sistem transportasi mikro. Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi.

- *Professional movement*
Ini adalah perpindahan yang berhubungan dengan keprofesionalan, kegiatan kerja, misalnya rapat dan *customer service*, biasanya terjadi selama waktu kerja.
- *Touristic movement*
Penting bagi suatu kota untuk memiliki nilai sejarah dan rekreasi, dengan mengaitkan interaksi antara *landmark* dan fasilitas seperti hotel dan restoran, mereka biasanya memiliki musim atau waktu tertentu.
- *Distribution movement*
Perpindahan ini berkaitan dengan distribusi barang untuk memenuhi konsumsi dan kebutuhan manufaktur. Mereka berhubungan dengan pusat distribusi dan *retail outlet*.

Sedangkan pertimbangan dari urban movement menghubungkan antara *trip generation*, moda, rute yang digunakan dan tempat tujuan mereka. Transportasi perkotaan diatur dalam 3 kategori besar, yaitu kolektif (*public transit*), individual, dan transportasi barang/ *freight* (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006, p.172-173). Dalam beberapa hal, mereka saling melengkapi satu sama lain, tetapi terkadang mereka bersaing memperebutkan lahan untuk digunakan (*transport infrastructure*).

- Transportasi kolektif/ bersama (*public transit*)
Tujuan dari transportasi kolektif adalah untuk menyediakan akses mobilitas kepada publik terhadap bagian tertentu kota. Efisiensinya bergantung pada menyalurkan sejumlah besar orang dan lebih ekonomis secara skala. Contohnya trem, bus, kereta api, *subway*, dan kapal feri.
- Transportasi Individu
Termasuk didalamnya berbagai mode dimana perpindahan merupakan pilihan pribadi, misalnya mobil, berjalan, bersepeda, dan motor. Kebanyakan orang berjalan untuk memenuhi kebutuhan dasar untuk bergerak, tetapi jumlah ini berbeda tergantung kotanya. Contohnya, jumlah orang yang berjalan di Tokyo mencapai 88% tetapi di Los Angeles hanya berkisar 3%.

- Transportasi Barang

Sebagai kota yang dominan dengan pusat produksi dan konsumsi, kegiatan perkotaannya berhubungan dengan sejumlah besar perpindahan barang/ *freight*. Perpindahan ini biasanya berupa pergerakan truk pengirim antara pusat industri, distribusi, gudang, dan kegiatan retail, sama seperti yang dari terminal pusat, misalnya pelabuhan, *railyards*, pusat distribusi, dan bandara.

5 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan beberapa model mengenai perkembangan ruang kota diatas bisa disimpulkan mengenai beberapa hal, yaitu:

- Selalu ada beberapa fungsi utama yang terdapat pada kota, yaitu kegiatan pusat bisnis (CBD), komersial, pemukiman, serta kegiatan industri dan manufaktur.
- CBD menjadi poin penting dari perkembangan kota. Merupakan pusat kegiatan dan sepertinya juga merupakan pusat pergerakan yang terdapat dikota, semenjak sistem transportasi selalu mengarah ke pusat bisnis (CBD).
- Area pemukiman dibedakan kedalam hierarki kelas sosial masyarakat, yaitu kelas bawah, kelas menengah, dan kelas atas. Sedangkan untuk letaknya, *low-class residential* berada dekat dengan pusat kota, berikutnya adalah *middle-class residential* dan yang terluar adalah *high-class residential*. Perbedaan jarak dari pusat kota ini, diasumsikan hubungannya dengan kemampuan untuk membiayai komuter sehari-hari. Walaupun agak bertentangan dengan teori sewa lahan, tetapi sesuai dengan asumsi Burgess, bahwa kemungkinan daerah pemukiman terluar merupakan perluasan dari daerah pemukiman terdalam.
- Adanya kecenderungan untuk mengelompokkan diri pada kegiatan yang mirip atau sama. Hal ini memungkinkan terjadinya zoning besar dengan satu fungsi pada pertumbuhan kota.
- Adanya kecenderungan kegiatan untuk tumbuh disepanjang koridor transportasi, karena faktor aksesibilitas yang lebih tinggi. Hal ini bisa

menimbulkan adanya perkembangan kota secara interstisial atau perkembangan kedalam.

Dari pembahasan tadi bisa disimpulkan bahwa antara pola guna lahan dan transportasi, keduanya memiliki hubungan kuat, saling mempengaruhi dan saling membentuk sama lain. Sehingga jika pola perkembangan kota atau pola guna lahan kota dipengaruhi oleh sistem perpindahan/ transportasi kota tersebut, maka sebaliknya sistem perpindahan/ transportasi kota tersebut juga dipengaruhi oleh bentuk kota tersebut dan pola gunalahannya. Sedikit banyak permasalahan transportasi yang timbul juga dipengaruhi oleh pola guna lahan dan bentuk kota itu sendiri. Bagaimana kota tersebut membagi penggunaan ruang pada lahannya dan mendukungnya dengan transportasi yang ada. Sistem transportasi di perkotaan adalah faktor utama yang menentukan pola ruang (spatial pattern), derajat kesemrawutan, dan tingkat pertumbuhan ekonomi dari suatu daerah perkotaan. Dengan demikian kita bisa menyelidiki permasalahan transportasi kota tersebut dengan menganalisis pola guna lahan serta perkembangan kota dan bentuk kota tersebut.

BAB III STUDI KASUS JAKARTA

1 Jakarta Dulu: Masa Penjajahan

1.1. Perkembangan Kota

Berawal dari sebuah kota kecil di pinggir sungai, Jakarta telah berkembang menjadi sebuah megapolitan. Sejarah Jakarta sendiri bisa ditinjau kembali sekitar abad ke-12 yang lalu. Pada saat itu kota Jakarta masih disebut dengan Sunda Kelapa yang merupakan sebuah kota pelabuhan untuk Kerajaan Hindu-Jawa bernama Pajajaran. Keberadaan Kota Jakarta ini bisa dipastikan lewat Prasasti Tugu yang ditemukan di sebuah daerah di selatan pelabuhan Tanjung Priok (pesisir selatan Kota Jakarta). Dalam prasasti tersebut dikemukakan bagaimana Raja Purnawarman dari Kerajaan Tarumanegara membangun Sungai Chandrabagha yang juga dikenal dengan Sungai Bekasi dan Sungai Gomato (12 km) dalam 21 hari (Sihombing 2004, para. 7-8). Pada 1527 kota ini kemudian direbut oleh Fatahillah dan namanya diganti dari Sunda Kelapa menjadi Jayakarta¹⁰ (Abeyasekere 1987, hal 6; Heuken 1997, hal. 27 dalam Sihombing 2004, para 9; Cybriwsky, Ford 2001, hal 201). Seabad kemudian (1619) kota ini kemudian direbut oleh Belanda yang awalnya datang ke kota ini hanya untuk berdagang. Belanda kemudian mengganti lagi nama Jayakarta ini menjadi Batavia, yang diambil dari nama salah satu bangsa *Germania* yang bermukim di tepi *Sungai Rhein* yang kini dihuni oleh orang Belanda, *Batavir* (*Sejarah VOC*, 2009).

Berawal hanya dari bangunan separuh kayu, akhirnya Belanda menguasai seluruh kota, dan kemudian seluruh Nusantara. Kota Batavia yang kemudian dibangun oleh Gubernur Jendral Pertama VOC dibuat mirip dengan kota-kota Eropa dengan membangun kanal-kanal baru. Disepanjang kanal ini juga dibangun rumah-rumah baru bergaya Belanda, sedangkan elemen Asia seperti pedagang kaki lima berada di

¹⁰ Jayakarta berarti Glorious Victory dan merupakan asal kata Jakarta.

daerah perbatasan kota. Selain untuk mencegah banjir, juga untuk transportasi. Pola kota berupa grid sederhana dengan jarak 3-4 km, sehingga transportasi utama adalah dengan jalan kaki (Lim, 1990, hal 11). Cobban (1985) menggambarannya dalam Historic District of Jakarta,

“The eastern section extended northward for two blocks and eastward for four; there were residences, public buildings, streets and canal. The uninhabited western section had fields and street, but no canals. The town was surrounded by a wall with ramparts and, outside it, a canal....” (Cobban 1985, hal 301)

Tercatat saat itu (perhitungan penduduk 1673), jumlah penduduk yang tinggal di dalam Kota ada sekitar 27 ribu orang dengan 2024 orang Belanda diantaranya (Abeyasekere, 1989, hal 19-20; Gbr 2 dalam Cybiwsky & Ford, 2001, p. 201). Selama masa penjajahan, Belanda membangun Batavia dua kali, pertama di Kota, di pesisir utara dari daerah tua Jakarta dan kemudian Weltevreden dan Koningsplein (Sihombing, 2004, sect. Weltevreden and Koningsplein (Batavia II) para. 1). Diceritakan Batavia kemudian berkembang menjadi *“dirty and foul smelling, with putrid canals and stagnant waste water, and that the low lying water table hopelessly polluted”* (Cybiwsky & Ford 2001, hal 201). Kota berubah menjadi tidak sehat, penuh dengan penyakit. Pada tahun 1815 kota telah berkembang dari 27 ribuan orang pada tahun 1673 menjadi 47 ribu orang, dan mendekati 70 ribu orang pada tahun 1850 dan 115 ribu di tahun 1900. Bisa dibayangkan kota kecil Batavia menjadi cukup sumpek untuk ditinggali. Jumlah orang Eropa sendiri telah mengalami penurunan hingga dibawah 10 persen dari total, warga china yang dari minoritas menjadi hampir seperempat dari total dengan dominasi masiih dipegang oleh suku Jawa (Cybiwsky & Ford, 2001, p.202).

“Many residents unfamiliar with environmental causes of diseases, tried to hide from “foul breezes” by closing windows and drawing

curtains, and sweltered as a consequence in their airless homes”
(Abeyasekere, 1989. In Cybiwsky & Ford, 2001, p. 201).

Dan pada akhir abad ke-18, Batavia tiap hari semakin hari semakin bersifat sebagai Company Town. Bisa dikatakan pada masa inilah Jakarta pertama kali mengenal kegiatan pulang pergi dari rumah ke tempat kerja dan pusat perdagangan, atau yang kemudian kita sebut dengan komuter. Kelompok elit ini membangun pusat baru di selatan pusat lama yang kemudian dinamakan Weltevreden (Gambir) yang lokasinya berdampingan dengan Koningsplein. Akhirnya pada tahun 1808-1811, Daendels kemudian memindahkan Pusat Pemerintahan ke Weltevreden, yang sekarang lebih dikenal sebagai Jakarta Pusat. Dan jalan utamanya dijajari dengan toko-toko yang lebih baik dan bangunan-bangunan penting, menghubungkan Batavia Baru dengan Batavia Lama, memberikan kota bentuk seperti dumbell¹¹ (Ford 1993, p. 277 dalam *City Profile: Jakarta*, Cybiwsky & Ford, 2001, p. 202). Bentuk kota sendiri yang sebelumnya bentuknya mirip dengan dumbell, mulai mengalami perubahan. Bentuk ini ‘dirusak’ oleh pertumbuhan kampung yang muncul dan tumbuh pada daerah yang memungkinkan. Kampung-kampung ini dibedakan oleh etnik dan lokasi mereka, yang dijelaskan Cybiwsky & Ford (2001) sebagai:

“close-in settlements tended to be more densely built-up than those at the urban margins, but in general had in common traits such as a distinctive rural atmosphere, youthful population, and close-knit community life”.

Setelah itu kemudian dibangun pelabuhan baru yang lebih besar dari Pelabuhan Sunda Kelapa di sisi timur pesisir utara-selatan Jakarta, atau lebih tepatnya di daerah Tanjung Priok. Hal ini disebabkan oleh kemampuan pelabuhan lama yang tidak lagi bisa menampung traffic yang meningkat akibat dibukanya Terusan Suez pada tahun 1869. Pembukaan daerah baru Pelabuhan Tanjung Priok ini sendiri nantinya

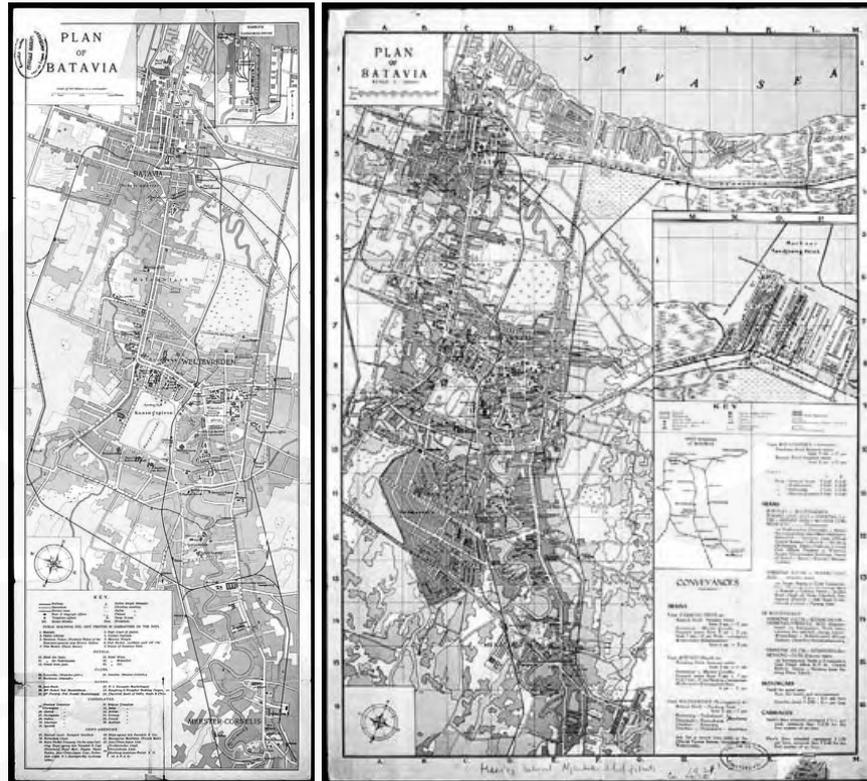
¹¹ Merupakan salah satu alat olahraga yang sering dipakai orang untuk angkat beban, bentuknya seperti dua lingkaran besar dihubungkan dengan satu garis lurus

akan memberikan pengaruh pada konstruksi pola jalan dan jalur kereta di Batavia, lokasi dari distrik industri dan distribusi migrasi dari Jawa untuk bekerja di kota. Pada masa penjajahan Jepang sendiri tidak terlalu memberikan pengaruh besar pada perkembangan kota Jakarta, karena masa penjajahannya yang pendek sekali jika dibandingkan dengan VOC Belanda yang sampai tiga abad.

1.2. Perkembangan Sistem Transportasi

Pada awal perkembangan kota Jakarta masih mengandalkan berjalan kaki sebagai moda pergerakan utama didalam kota. Selain itu juga terdapat kanal-kanal, tetapi kanal ini lebih berfungsi untuk pengangkutan barang, walaupun juga menjadi moda transportasi dalam kota. Kereta Kuda sendiri baru muncul pada abad ke-18, yang memungkinkan orang untuk melakukan perjalanan jauh. Pada saat itu yang memiliki kereta kuda keluar dari Oud Batavia adalah orang-orang kaya yang ingin mendapatkan kualitas hidup yang lebih sehat dan setiap hari melakukan kegiatan komuter (pulang-pergi) dari rumah ke kantor atau pusat perdagangan. Akibatnya, setelah Weltevreden dibangun, daerah ini kemudian dengan cepat berkembang menjadi ibukota yang membanggakan, terutama dengan banyaknya pembangunan gedung-gedung pemerintahan di daerah ini (yang makin memperkuat kesannya sebagai pusat pemerintahan).

Berikutnya perkembangan ke arah selatan ini makin dipercepat dengan hadirnya kereta api pada tahun 1873. Jalur yang dibuka saat itu adalah Jakarta-Bogor (Surjomiharjo, 1977 hal. 47 dalam Gamal, 2005 p. 41). Jalur kereta berikutnya yang dibuka adalah jalur dari Oud Batavia ke Pelabuhan Tanjung Priok. Perembetan kota ke arah timur di Tanjung Priok ini sendiri baru terasa saat pembukaan jalan baru yang dibuka untuk menghubungkan daerah Tanjung Priok ini dengan kota lama.



Gambar 8 Plan of Batavia 1910 (kiri) dan 1930 (kanan)

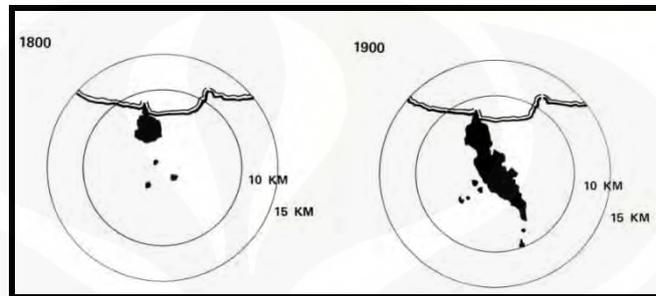
Sumber: Silver, 2008, p. 51

1.3. Kesimpulan

Dari pembahasan diatas, terlihat bahwa:

- Kota Jakarta berkembang dari satu pusat kota menjadi banyak pusat kota, yaitu dengan dipindahkannya Pusat Pemerintahan ke Weltevreden, kemudian ke daerah Meester Cornelis (Jatinegara). Sedangkan kegiatan komersil, seperti perdagangan masih berorientasi pada pusat lama. Kemudian dibangun Pelabuhan Tanjung Priok yang kemudian menjadi Pusat distribusi barang. Jadi, saat itu Kota Batavia pada dasarnya memiliki tiga pusat kota, yaitu:
 - > Pusat Kota Lama yang merupakan pusat perdagangan dan komersil,
 - > Pusat Baru Weltevreden yang merupakan pusat pemerintahan
 - > Pusat Baru Meester Cornelis (Jatinegara)

- > Pelabuhan Tanjung Priok, yang menjadi pusat distribusi barang, menggantikan Pelabuhan Sunda Kelapa yang tidak lagi bisa menampung kapasitas traffic yang masuk.



Gambar 9 Perkembangan Bentuk Kota Jakarta 1800-1900

Sumber: Dinas Tata Ruang DKI Jakarta (1965), Masterplan DKI Jakarta 1965-1985, p.3-4

- Terlihat adanya pertumbuhan linear kota yang terjadi pada jalan penghubung utama antara pusat lama dengan pusat baru. Akan tetapi lama kelamaan, bentuk linear ini kemudian dihancurkan oleh pertumbuhan kampung yang makin meluas.
- Perkembangan kota Jakarta saat itu lebih mengarah ke Selatan Kota Jakarta, misalnya ke Bogor (Buitenzorg) dan Weltevreden (Gambir) dan kemudian perkembangan kota (masih di daerah Utara Jakarta) ke arah Timur, yaitu ke daerah Tanjung Priok.
- Pengaruh moda transportasi kepada perkembangan
 - > Kereta kuda, bersifat linear di sepanjang jalur
 - > Kereta api, bersifat memusat di setiap stasiun.
- Pada masa Ada dua jenis pemukiman, yaitu pemukiman berbentuk kampung (informal) dan pemukiman berupa perumahan. Saat itu perbedaan kedua tipe ini, bisa terlihat dari perbedaan kelas sosial seseorang. Perumahan yang ada biasanya dimiliki oleh orang asing atau bangsawan Jawa, sedangkan kampung ditinggali oleh kaum budak serta pekerja yang merupakan bangsa pribumi serta orang China. Perbedaan ini terlihat jelas pada Pusat Lama, dimana kota didalam benteng diperuntukkan kepada orang asing yang statusnya lebih tinggi, sedangkan yang lainnya tinggal di luar benteng. Tetapi pada perkembangan kedua (setelah pemindahan Pusat

Pemerintahan), kampung-kampung ini kemudian berkembang lebih jauh di daerah diantara kedua pusat. Pengertian kampung ini bisa diterjemahkan sebagai pemukiman informal yang tidak terstruktur dan terorganisasi. Juga bisa diartikan sebagai permukiman di daerah perkotaan yang tumbuh tanpa infrastruktur, perencanaan ataupun jaringan ekonomi perkotaan (Sihombing 2004, para. 2). Sedangkan menurut Geertz (1965) dan Wiranto (1997), kampung adalah sebuah pemukiman di daerah perkotaan, yang dipengaruhi oleh perdagangan dan komersil, biasanya memiliki kepadatan tinggi, pola komunitas kompak, pendidikan yang lebih baik, lebih memiliki keahlian dan manajemen masyarakat dibandingkan desa (Sihombing, 2004, para. 3).

2 Jakarta Sekarang

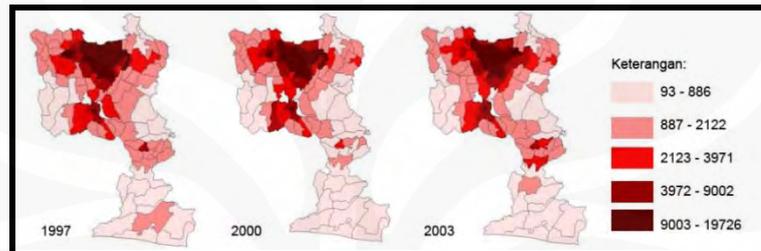
Sejak Indonesia merdeka 64 tahun yang lalu Kota Jakarta telah mengalami banyak perkembangan, bahkan mungkin lebih pesat dibandingkan pertumbuhan Jakarta saat dijajah Belanda selama 300 tahun. Pada saat Indonesia merdeka dan nama Batavia digantikan dengan Jakarta, kependudukan Jakarta saat itu telah mencapai 823 ribu jiwa (1948). Sekarang Jakarta merupakan salah satu kota terpadat di Asia Tenggara, kota terbesar di negaranya dan daerah dimana kota-kotanya terhitung kurang dari setengah total populasi. Posisi Jakarta dikelilingi oleh daerah-daerah penyangga berpenduduk padat dan juga memiliki perekonomian yang cukup baik, yaitu Bogor, Tangerang, Depok dan Bekasi. Keberadaan kota-kota satelit ini sangat mempengaruhi perkembangan Jakarta.



Gambar 10 Grafik Pertumbuhan Penduduk

Sumber: BPS DKI Jakarta

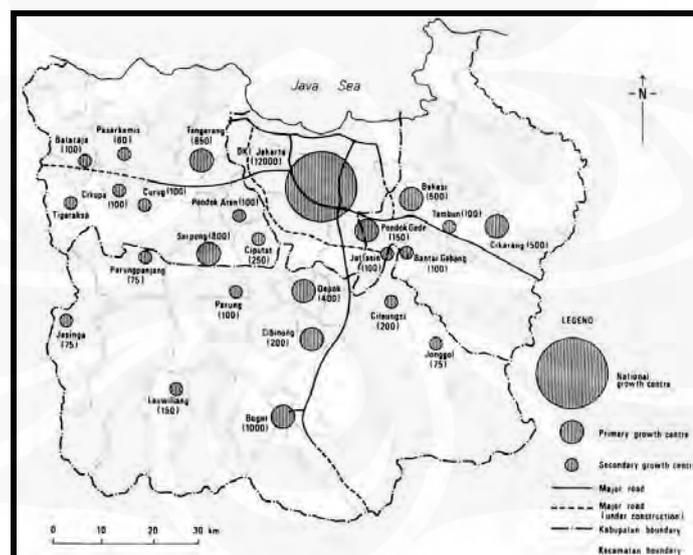
Dari grafik sebelumnya, terlihat adanya kenaikan jumlah penduduk di daerah sekitar Jakarta (Botabek) dan penyusutan penduduk di Jakarta. Kemana larinya penduduk-penduduk Jakarta? Bisa diperkirakan, penduduk Jakarta, banyak yang telah bertransmigrasi ke daerah sekitar Jakarta. Daerah Bodetabek sekarang telah berkembang menjadi pusat perkembangan perumahan kelas menengah dan menengah keatas.



Gambar 11 Kepadatan Penduduk di daerah Jabodetabekjur, 1997, 2000, 2003

Sumber: Direktorat Jendral Penataan Ruang - Departemen Pekerjaan Umum (2008), *Metropolitan di Indonesia: Kenyataan dan Tantangan Dalam Penataan Ruang*, p.72

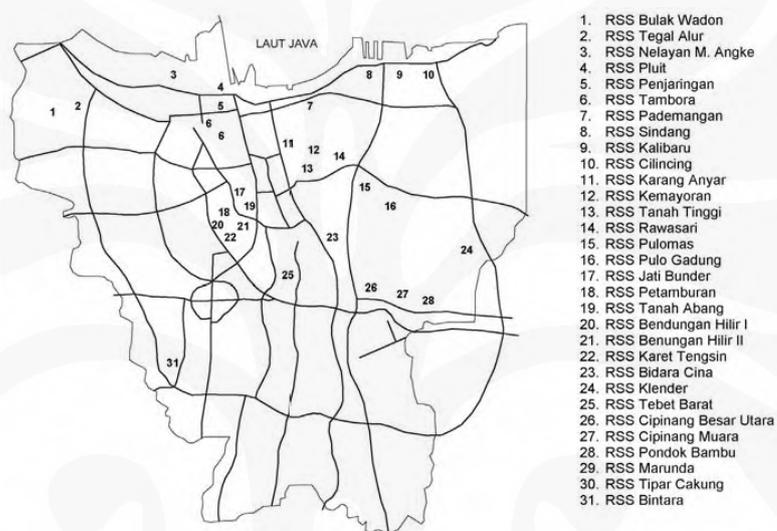
Dari gambar diatas, dapat dilihat bahwa terjadi penyebaran penduduk Jakarta ke arah luar kota Jakarta sendiri. Ada banyak alasan yang menimbulkan fenomena ini, antara lain: makin mahalnya harga tanah di dalam kota Jakarta, kualitas kota yang makin buruk (tingkat polusi kota Jakarta sendiri termasuk tinggi dan membuat kota tidak lagi nyaman ditinggali), serta keinginan untuk memperoleh kualitas hidup yang lebih baik. Hal ini masih dipengaruhi dengan pandangan masyarakat Indonesia bahwa rumah adalah tanda mapannya hidup.



Gambar 12 Growth Centers and Population in Jabodetabek in 2005

Sumber: Soegijoko, 2003, p.407

Pengembangan perumahan secara besar-besaran sendiri baru dimulai di Jakarta membangun Kompleks Perumahan Nasional (PerumNas) pada tahun 1974 (Susantono, 1998, hal. 136-137). Kompleks perumahan ini sendiri masih ditujukan untuk keluarga dengan pendapatan menengah dan orang dengan pendapatan rendah. Pembangunan pertamanya dibangun di Depok, serta di lokasi lainnya, misalnya di Klender yang juga dirancang untuk keluarga berpenghasilan rendah.



Gambar 13 Perumahan Multi-Tingkat di Jakarta yang didukung pemerintah

Sumber: Silver, 2008, p.149

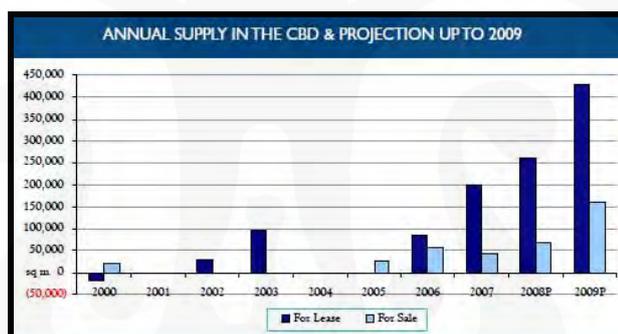
Mengikuti jejak PerumNas, para pengembang kemudian mulai menjual rumah dana rendah, dengan bantuan berupa program kredit yang bisa didapat dari Bank Tabungan Nasional (BTN). Kebanyakan target dari para pengembang ini adalah keluarga tingkat menengah. Daerah pengembangan baru ini kebanyakan berada di daerah pinggiran kota Jakarta. Tetapi dengan naiknya harga tanah, daerah yang kemudian ‘di lirik’ adalah kota-kota satelit yang terdapat disekitar kota Jakarta. Pembangunan ini kemudian menjadi tren tersendiri, beberapa diantaranya malah mengembangkan konsep “self contained city”, misalnya Perumahan Bumi Serpong Damai dan Perumahan Lippo Karawaci. Akan tetapi, perkembangan pemukiman di pinggiran kota Jakarta ini tidak menghilangkan niat orang untuk membeli tanah di pusat kota. Mulai dari awal 1990an, pertumbuhan pembelian dan permintaan dari apartemen juga ikut meningkat.



Gambar 14 Pertumbuhan Tingkat Permintaan Apartemen

Sumber: Jakarta Property Market Review May 2008, Colliers International Jakarta, p. 6

Tidak jauh berbeda dengan perkembangan pada daerah Pusat Bisnis (CBD). Pada Perencanaan Kota Jakarta pada tahun 1965, dimana kota Jakarta merupakan kota dengan inti kota banyak, dengan pusat-pusat tersebar disebelah Utara (Tanjung Priok), sebelah Selatan (Jatinegara), sebelah Barat (Tanah Abang, Grogol), sebelah Utara (Pancoran, Glodok, Pasar Ikan) dibagian Tengah (Gambir, Senen).



Gambar 15 Pertumbuhan Tingkat Permintaan Proyek Pusat Bisnis (CBD)

Sumber: Jakarta Property Market Review May 2008, Colliers International Jakarta, hal. 6

Mengikuti perencanaan kota Jakarta pada awal tahun 1970an, daerah Pusat Bisnis pindah ke daerah di sepanjang Jalan Sudirman-Thamrin, dimana sekarang kita bisa melihat berbagai macam variasi bentuk bangunan pencakar langit kota Jakarta. Konsep “Superblok” yang terkenal selama awal tahun 1990an tercermin pada terjadinya pembangunan yang bersifat campur (*mixed use*). Pada saat itu ada tiga pembangunan superblok yang kebetulan terjadi secara bersamaan pada lahan dengan harga tanah tertinggi. Ketiga Pusat Bisnis, dimana semua kegiatan mengambil jarak rata-rata mereka dari daerah ini. daerah ini kemudian dikenal dengan “Segitiga Emas Jakarta” dan berkembang menjadi daerah

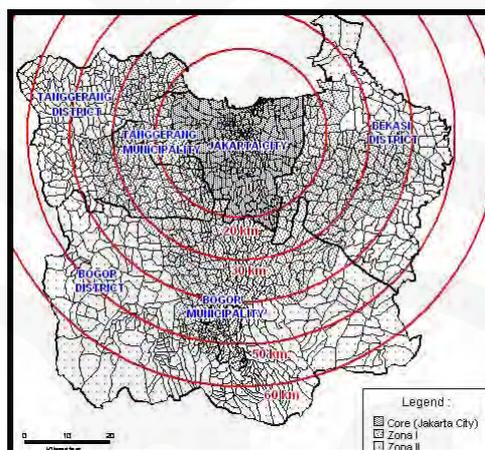
Tabel 1 Time Line Urbanisasi di Daerah Metropolitan Jakarta Raya

	Early-1980s	Mid-1980s	Early 1990s	Mid 1990s
Major changes in transportation				
Inter-city toll road network	Southbound (S) toll road opened	Westbound (W) toll road opened	Eastbound (E) Toll road opened	Expansion of toll roads (W & E)
Intra-urban toll road and arterial network	Cipete Arterial Road, South-Central Arterial widened	Two other South-Central Arterial roads widened	Eastbound and Westbound Arterial Roads are widened	Southern Beltway toll road opened
Traffic congestion pattern	Moderate on many street	Congestion ossured on major arterials	Flyovers relieved congestions in some intersection	Congestion in downtown, suburbs, and arterial roads
Railway system	Jakarta-Bogor Electrified railway operated	Double track railroad for this suburban railway system	Several suburb stations were renovated	Elevated in railroad in downtown area, new cars
Major Changes In Land Use Pattern				
Downtown city center and financial dictrics:	Several highrises were built around major corridor in downtown area	Over-supply in office spaces, sluggish real estate market	Highrise office construction boom	Over-supply of office spaces, though new buildings enter the market
<i>Intensification of Land Use In CBD Area</i>		Highrise apartments began to be constructed	Highrise apartment boom	Highrise apartment bust
			New retail shopping centers were opened in downtown	More retail and shopping center in downtown
Beltway Corridors (including inner and outer ring road)	Residential areas for government employees, military and public housing built near arterial roads	Real estate developers began to build large scale housing complexes around major interchanges	Several office buildings were buit in Beltway, high occupancy rates	Mixed-use development Continuing development of offices in Beltway
<i>Development along the corridors</i>			Several apartments were located in Beltway	Continuing development of apartments
Sububs (three adjacent counties)			Massive development of various sized housing in south, east, and west Housing demand skyrocketed	Several new towns were built in the east, west, and south
<i>Suburban Sprawl</i>			Demand for medium price housing is stable	

Sumber: Susantono, 1998, p.126-144

2.1. Jakarta dan Bodetabek

Adapun struktur Kawasan Metropolitan Jabodetabekjur, menunjukkan suatu pola struktur yang polisentrik (banyak pusat), yaitu DKI Jakarta sebagai pusat utamanya, dan memiliki Bogor (kabupaten dan kota), Kota Depok, Tangerang (kabupaten dan kota), Bekasi (kabupaten dan kota) sebagai sub pusat yang melayani kota dan daerah otonomnya, serta ditambah dengan kawasan Puncak-Cianjur yang juga diperhatikan pengaruhnya terhadap wilayah metropolitan.



Gambar 16 Tiga Area Utama dari Wilayah Jabotabek:

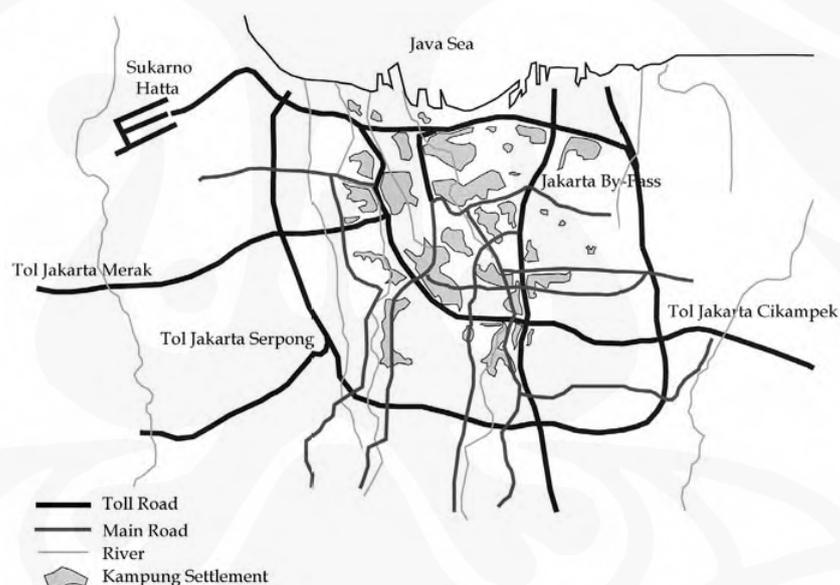
Sumber: Rustiadi & Panuju, A Study Of Spatial Pattern Of Suburbanization Process: A Case Study In Jakarta Suburb, Sect. Suburbanization Process

Gambaran mengenai daerah Bodetabek ini sendiri mulai muncul pada perencanaan *Masterplan* Jakarta 1965. Direkomendasikan rencana ekspansi yang agresif dari batas administrasi Jakarta untuk mengakomodasi pertumbuhan penduduk sudah mengkonsumsi sebagian besar lahan kosong pada tahun 1950. Perluasan yang diusulkan tidak secara tepat digambarkan pada *Masterplan* 1965 tetapi dijelaskan secara umum sebagai kawasan diluar '*greenbelt*', yang berarti ke barat Tangerang, Depok dan Tjibinong (Cibinong) ke Bekasi ke selatan dan timur. perluasan dari batas resmi Jakarta ini tidak terjadi tetapi rekomendasi menggaris-bawahi pandangan para konsultan bahwa urbanisasi Jakarta akan sangat meningkat di seluruh penjuru di tahun berikut. Perencanaan daerah inilah yang kemudian dikenal dengan Jabotabek dan sekarang Jabodetabek, sebuah daerah urban yang melebar

hingga 65 km pada semua arah dari pusat kota Jakarta. Dalam *Masterplan* 1965 juga menyebutkan bahwa:

“In the future planning of Djakarta where the principles of decentralization in development will be used ... not centralizing development within the city which would unduly burden the city itself ... it is clear then, that a wider regional scope should be used than the boundaries of the D.C.I (Silver, 2008, hal. 119)

Perencanaan Jabotabek ini kemudian diambil alih oleh Kementerian Pekerjaan Umum, dengan membentuk kelompok kecil yang terdiri dari perancang kota dari Belanda dan Indonesia. Yang menjadi permasalahan pertama dalam perencanaan ini adalah mengendalikan pertumbuhan populasi Jakarta yang begitu cepat, dimulai dengan perbaikan kampung-kampung Jakarta (The Kampung Improvement Program).



Gambar 17 Daerah Perkampungan di Jakarta

Sumber: Adaptasi dari Krausse, 1975. Dalam Silver, 2008, p.141

Menurut L. Giebels (1986) dalam *Jabotabek: An Indonesian-Dutch Concept On Metropolitan Planning of The Jakarta Region*, kampung tidak boleh diperlakukan sebagai sejenis daerah kumuh temporer atau *shantytown* yang tumbuh di negara berkembang lainnya. Tetapi lebih sebagai tipe permanen dari tempat tinggal manusia yang menyediakan transisi untuk masyarakat dari desa ke kota (Giebels L. , 2008).

Struktur dari perencanaan dekonsentrasi Jakarta sebagai latar belakang rencana daerah Jabotabek adalah *'bundled deconcentration'*, sebuah konsep yang dipinjam dari skema urbanisasi yang telah diimplementasikan di Dutch Randstad. Idenya adalah untuk mengontrol perkembangan liar kampung dengan memaksa pertumbuhan terhadap pola *concentrated cluster*, yang dihubungkan bersama dengan transportasi yang baik. *'Bundled concentration'* ini bisa mengikuti sistem lienar, menyebar seperti permata ke timur menuju Bekasi, ke barat menuju Tangerang, dan ke selatan menuju Bogor.

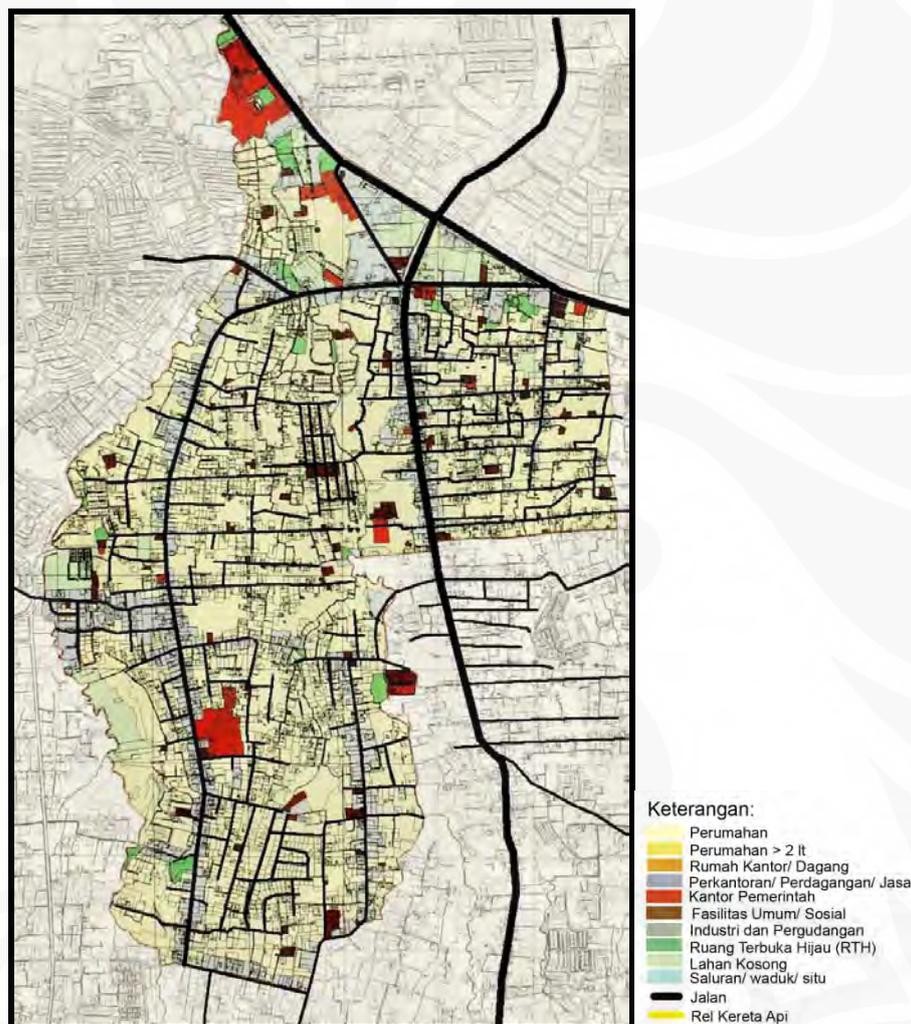
Model lainnya, jika dibandingkan dengan konsep yang dibuat di *Outline Plan*, adalah cincin konsentris dari *clustered settlements*, yang diperkuat dengan jalur transportasi radial, melebar dari pusat kota Jakarta. Baik pola linear dan radial bisa mengakomodasi variasi apa saja dari perpanjangan *cluster* tambahan dari jalur utama *fringe development* (Silver, 2008, hal 119).

Akan tetapi yang namanya kenyataan dan perencanaan sering tidak berjalan dengan sesuai. Contohnya pada kasus Depok, pada awal tahun 1970an, hanya terdiri dari beberapa ribu penduduk, dan hanya dirancang sebagai sentral pertumbuhan untuk mengakomodasi tumpahan penduduk Jakarta (keluarga berpendapatan rendah dan menengah) sebanyak 100 ribu penduduk per 15 tahun. Tetapi pada kenyataannya, Depok berkembang lebih cepat, mencapai 390 ribu di 1990. Dan selama awal 1990an pertumbuhan meledak dan pada tahun 2000 mencapai 816 ribu penduduk, dipercepat dengan adanya kampus baru Universitas Indonesia (Directorate General of Housing, Building, Planning, and Urban Development, 2008).

2.2. Pola Keruangan

Dalam perkembangannya kota Jakarta sendiri termasuk kota yang berkepadatan rendah. Pusat kotanya tersebar diseluruh kota Jakarta, terkonsentrasi pada satu titik atau ruas jalan dan diselingi oleh daerah berkepadatan rendah (biasanya area pemukiman, berupa kampung atau perumahan). Jarak antara satu pusat ke pusat lainnya bervariasi, bisa

dekat ataupun jauh. Pusat kota Jakarta sendiri didominasi oleh banyaknya area komersil (contohnya pusat perdagangan Mangga Dua, Glodok, Pasar Baru, Tanah Abang, Kwitang, Senen, Kramat Jati), pusat pemerintahan dan pelayanan publik (misalnya daerah Gambir), sedangkan untuk area CBD-nya lebih terkondisikan pada jalan, biasanya di jalan-jalan utama, dan cenderung lebih di selatan – barat kota Jakarta.

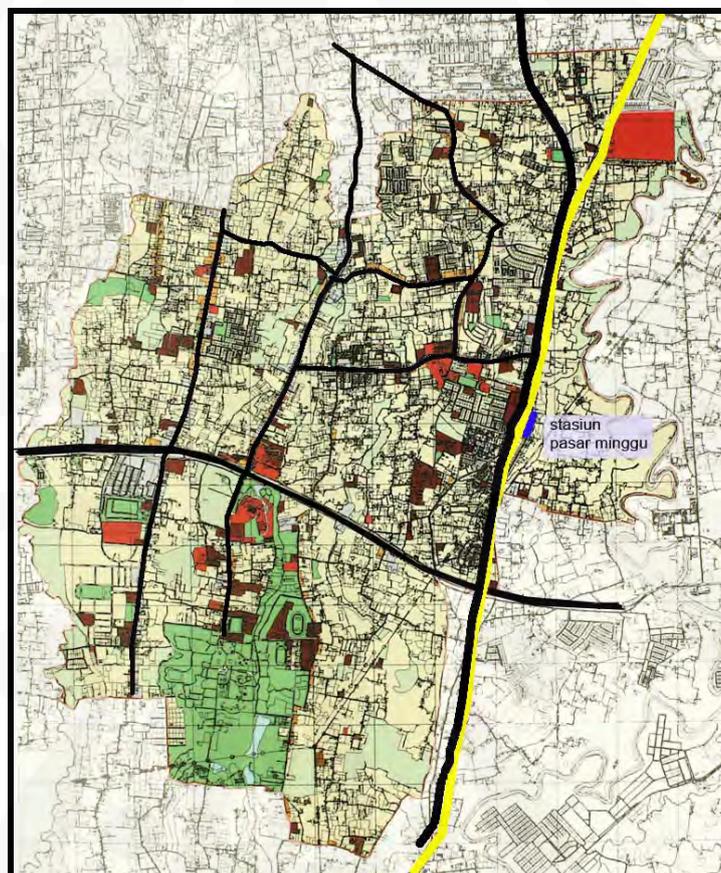


Gambar 18 Pola Guna Lahan Kec. Mampang Prapatan:

Sumber: Dinas Tata Ruang, 2007

Dan kecenderungan setiap bagian kota memiliki karakter distrik tertentu. Selain itu batas antar kota (maksudnya antara Jakarta Utara dan Selatan) sering tidak jelas, begitu juga pada pinggiran kota Jakarta (batas kota Jakarta dengan kota satelit disekitarnya). Walaupun ada kecenderungan suatu bagian Jakarta memiliki karakteristik tertentu, misalnya Jakarta Utara-Timur yang karakternya kuat sebagai daerah industri, karena

letaknya yang berdekatan dengan pelabuhan laut (Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Sunda Kelapa). Tetapi pada dasarnya pola gunalahan Jakarta bersifat campur dan acak. Dua pusat atau distrik yang berbeda karakternya letaknya bisa sangat berdekatan dan tidak tentu.



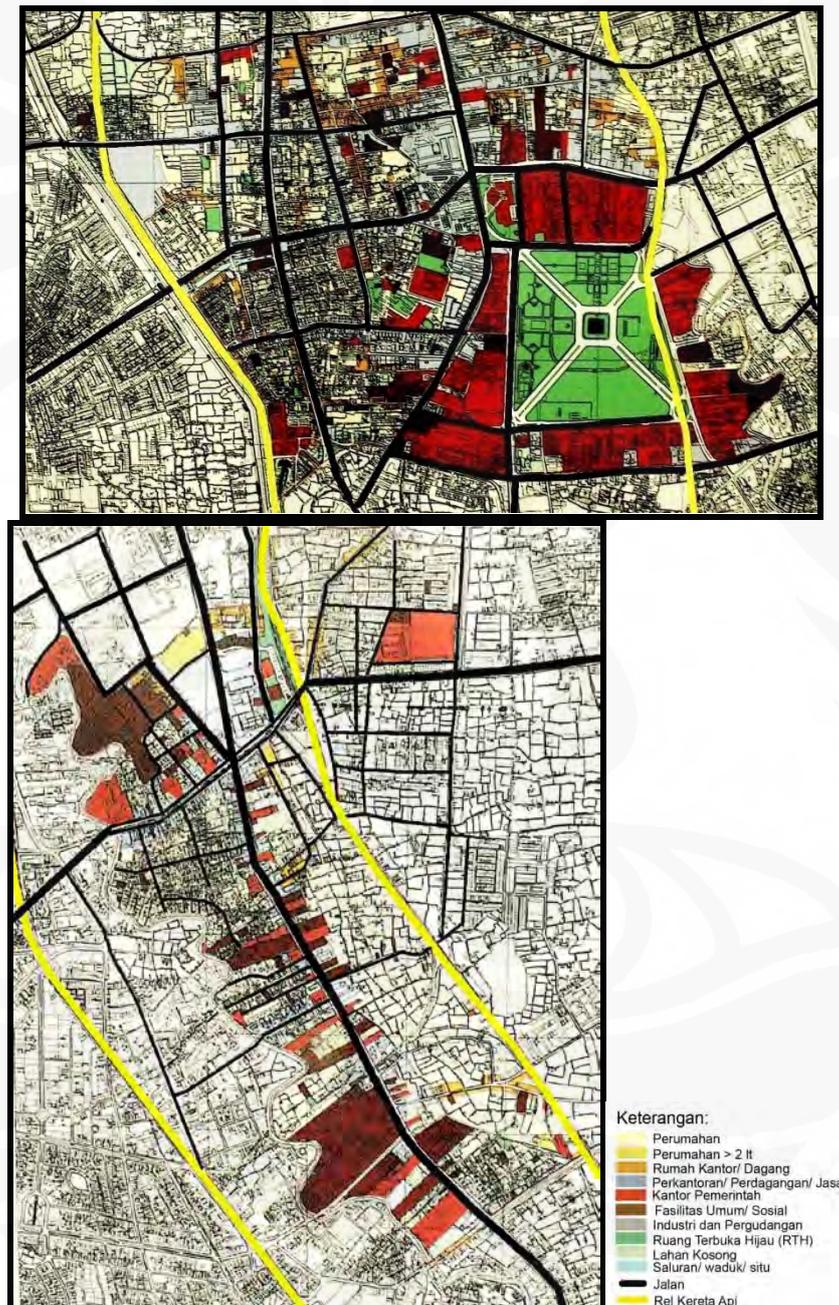
- Keterangan:
- Perumahan
 - Perumahan > 2 lt
 - Rumah Kantor/ Dagang
 - Perkantoran/ Perdagangan/ Jasa
 - Kantor Pemerintah
 - Fasilitas Umum/ Sosial
 - Industri dan Pergudangan
 - Ruang Terbuka Hijau (RTH)
 - Lahan Kosong
 - Saluran/ waduk/ situ
 - Jalan
 - Rel Kereta Api

Gambar 19 Pola Guna Lahan Kec. Pasar Minggu

Sumber: Dinas Tata Ruang, 2007

Untuk area pemukiman, masyarakat dengan penghasilan rendah tinggal di pemukiman informal yang disebut dengan kampung, sedangkan untuk keluarga yang memiliki penghasilan yang lebih baik (menengah dan menengah keatas) cenderung memilih untuk tinggal di tipe pemukiman berupa perumahan yang biasanya memiliki batas jelas dengan daerah sekitarnya (biasanya berupa pagar tembok setinggi manusia dewasa).

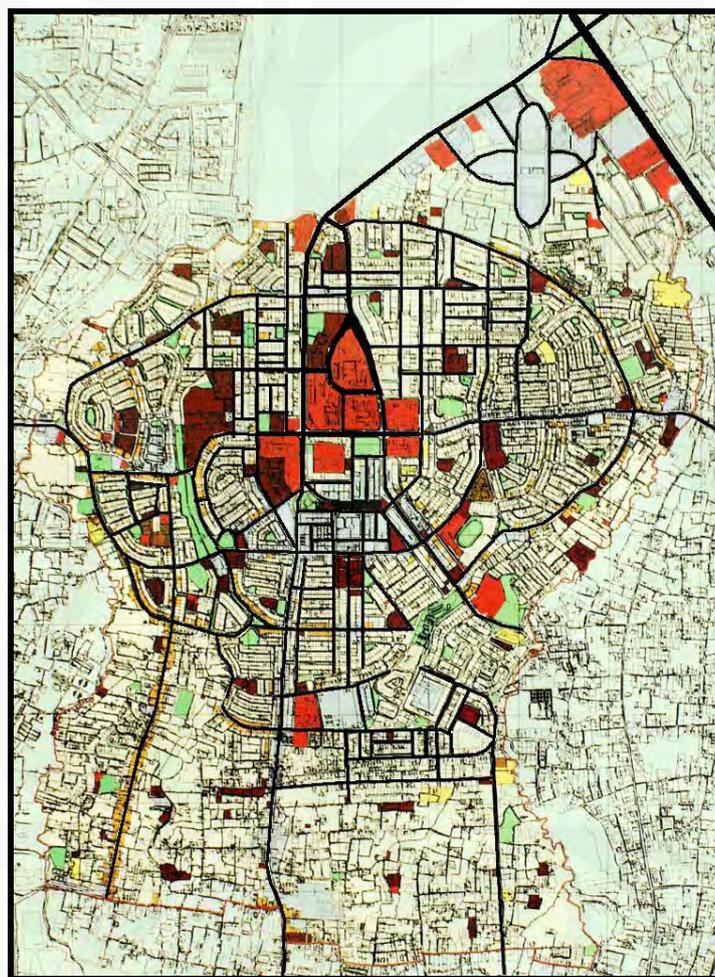
Letak perkampungan ini tidak tentu pada kota Jakarta. Bisa saja terdapat di belakang daerah perkantoran atau pasar dan biasanya tidak memiliki batas jelas antara satu kampung dan kampung lainnya. Sehingga terkadang batas kampung bisa saja jalan, rel kereta api, atau sungai. Selain kedua tipe pemukiman tadi, juga terdapat apartemen yang biasanya terdapat di pusat kota Jakarta (biasanya berdekatan dengan area perkantoran atau didepan jalan utama).



Gambar 20 Pola Guna Lahan Kec. Gambir (atas) dan Senen (bawah)

Sumber: Dinas Tata Ruang DKI Jakarta, 2007

Sedangkan daerah untuk kantor dan komersial biasanya tumbuh disepanjang jalan dengan daerah pemukiman yang terdapat tepat dibelakangnya. Sehingga terkadang ada kecenderungan daerah pemukiman ini dikelilingi oleh area komersil atau perkantoran, sehingga dari luar tidak terlihat. Selain itu, semakin tinggi hierarki jalan suatu jalan, biasanya semakin prestisius pula bangunan kantor atau komersil yang tumbuh disepanjang jalan tersebut.



Keterangan:
 Perumahan
 Perumahan > 2 lt
 Rumah Kantor/ Dagang
 Perkantoran/ Perdagangan/ Jasa
 Kantor Pemerintah
 Fasilitas Umum/ Sosial
 Industri dan Pergudangan
 Ruang Terbuka Hijau (RTH)
 Lahan Kosong
 Saluran/ waduk/ situ
 Jalan
 Rel Kereta Api

Gambar 21 Pola Guna Lahan Kec. Kebayoran Baru:

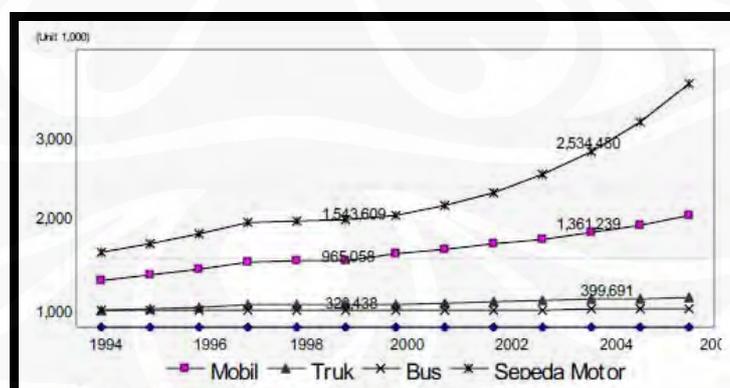
Sumber: Dinas Tata Ruang, 2007

Contohnya pada jalan Gatot Subroto yang merupakan jalan Tol Lingkar Dalam Jakarta dan jalan Sudirman-Thamrin, dimana pada jalan ini

berkembang area perkantoran paling ‘mewah’ di Jakarta, didominasi oleh gedung-gedung pencakar langit berkepadatan tinggi. Dan untuk daerah industri sendiri terpusat di beberapa lokasi di Jakarta, biasanya di daerah pinggiran kota Jakarta dan sifatnya berupa distrik besar hanya untuk industri. Misalnya di daerah paling timur Jakarta Utara dan daerah paling utara Jakarta Timur, karena letaknya yang berdekatan dengan pelabuhan Tanjung Priok.

2.3. Perkembangan Sistem Transportasi di Jakarta

Masa Penjajahan Belanda tidak hanya meninggalkan sejarah yang tidak mengenakkan, tetapi Belanda juga mewariskan banyak hal kepada Indonesia, terutama Batavia yang bisa dikatakan sebagai ‘Ibukota’-nya. Dalam bidang transportasi, Belanda mewariskan kita jalur dan system Kereta Api yang hingga sekarang masih dipakai. Moda transportasi trem sendiri muncul sebagai periode transisi antara abad ke-19 dan paruh pertama abad ke 20, tetapi pada tahun 1930-an, trem kemudian dihapuskan. Karakter trem sendiri sifatnya bisa menaikkan dan menurunkan penumpang di sepanjang jalur trem, memberikan kota Jakarta, wajah pertumbuhan kota yang bersifat linear, berbeda dengan kereta api yang menyebabkan pertumbuhan memusat di sekitar stasiun. Hal ini kemudian diikuti oleh kehadiran oplet. Pertumbuhan kota akibat moda transportasi ini membuat poros Utara Selatan menjadi lebih kuat, tetapi kemudian dihancurkan oleh masuknya mobil ke Jakarta.



Gambar 22 Grafik Pertumbuhan Kendaraan bermotor di DKI Jakarta

Sumber: SITRAMP 2004

Mobil sendiri baru dikembangkan pada tahun 1909, akan tetapi pada saat itu mobil masih merupakan barang mewah yang hanya dimiliki orang kaya di Eropa. Hingga mobil kemudian dijual dengan harga lebih murah dan tren mobil membuat kota-kota berkembang dengan kepadatan rendah, akibat dari karakter mobil yang bisa menjangkau jarak jauh dan sifatnya lebih nyaman karena lebih personal. Dan dengan masuknya mobil ke Indonesia, membuat perkembangan kota Jakarta makin tidak terkontrol (Gamal, A. 2005, hal 43-47).

Selain itu, sekarang akibat dari meningkatnya tingkat migrasi ke daerah Bodetabek. Perkembangan ini juga diiringi dengan meningkatnya jumlah kepemilikan kendaraan bermotor di daerah Jabodetabek. Hal ini disebabkan oleh makin lamanya waktu perjalanan komuter yang dilakukan, karena jaraknya juga makin menjauh dari pusat kota. sebab sebagian penduduk yang tinggal di luar Jakarta bekerja di Jakarta itu sendiri. Rata-rata setiap penduduk Jakarta melakukan 1,68 perjalanan/orang/hari setara dengan lebih dari 15 juta perjalanan/hari (ARSDS, 1985). Total panjang jalan di DKI Jakarta kurang lebih 10% dari total panjang jalan di Jawa.

Pola jaringan jalan di wilayah DKI Jakarta secara umum terdiri dari sistem jaringan jalan lingkaran yaitu *inner dan outer ring road* yang juga merupakan jaringan jalan arteri primer, jaringan radial yang melayani kawasan di luar *inner ring road* menuju kawasan di dalam *inner ring road* dan jaringan jalan berpola *grid* di wilayah pusat kota. DKI Jakarta memiliki infrastruktur jalan sepanjang 7.600 km, atau sekitar 7 % dari luas wilayah kota.

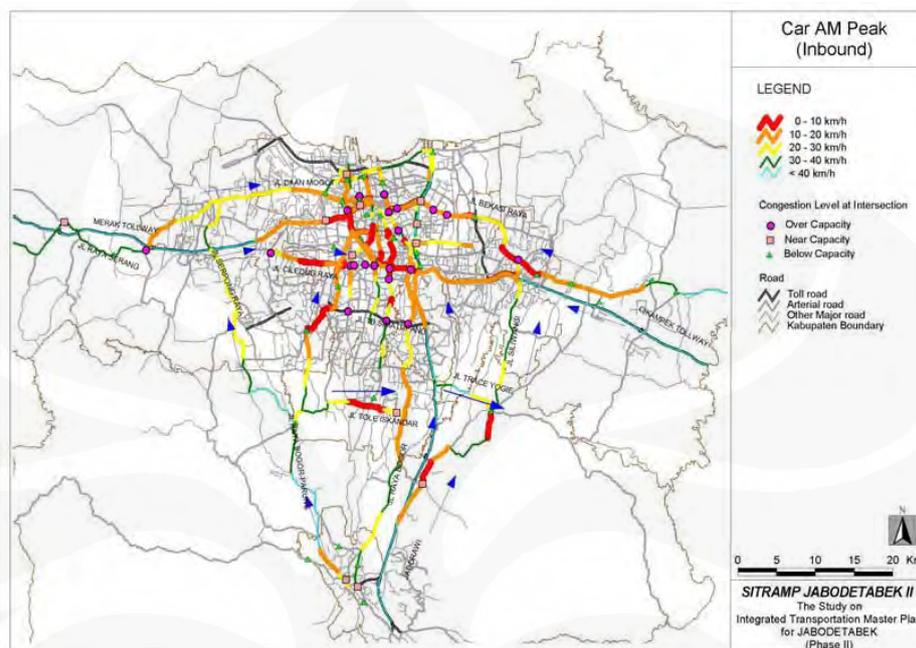
Tabel 2 Ragam Moda Transportasi di Jakarta

Jenis Kendaraan di Jakarta		Daya Angkut	Jarak Pemberhentian	Kapasitas jam	Kepadatan Penduduk/ Daerah Layanan	
Non Transit (private)	Motor	1-2 org	Dimana saja	Tidak terdefinisi	Tidak terbatas tinggi/ rendah Cenderung rendah	
	Mobil	4-6 org	Dimana saja	Tak terdefinisi	Tidak terbatas tinggi/ rendah Cenderung rendah	
Transit	Street level	Mikrolet	12-14 org	100-250 m	700-900 org/ jam	75-100 org/ km ²
		Bus Reguler (metromini, patas)	40-120 org	200-500 m	2400-3000 org/ jam	500-600 org/ km ²
	Transportasi massal	Kereta Api Listrik	140-1800 org	1400-4500 m	8000-35000 org/ jam	5000-6000 org/ km ²
		Busway/ BRT	40-120 org	200-500 m	2400-15000 org/ jam	500-1000 org/ km ²
Para Transit	Ojek	1-2 org	Dimana saja	Tidak terdefinisi	Tidak terbatas tinggi/ rendah Cenderung rendah	
	Taksi	4-6 org	Dimana saja	720-1020 org/ jam	10-15 org/ km ²	
	Bajaj	2-3 org	Dimana saja	100-250 org/ jam	5-10 org/ km ²	

Sumber: diolah lagi dari data yang didapat dari Gmal, 2005, p.48-50

Sekarang, untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas dari kawasan sekitarnya serta dalam kota Jakarta, telah dibangun enam tol yaitu: Tol Jagorawi, Tol Cikampek, Tol Jakarta-Tangerang, Tol Tangerang-Merak, Tol Cawang-Tomang-Cengkareng, dan Tol P. Pinang-Pasar Rebo. Belum lagi dalam perencanaannya, Jakarta akan menambahkan 6 ruas jalan tol dalam kota yaitu: Jalan Tol Kemayoran – Kampung Melayu (9, 66 km, selesai 2012), Jalan Tol Rawa Buaya-Sunter (22,6 km, selesai 2011), Jalan Tol Kampung Melayu-Tanah Abang (11, 38 km, selesai 2012), Jalan Tol Sunter-Pulo Gebang (10,8 km, selesai 2011), Jalan Tol Pasar Minggu-Casablanca (9,5 km, selesai 2013), dan Jalan Tol Ulujami-Tanah Abang (8, 26 km, selesai 2012). Sedangkan untuk masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi, terdapat jaringan kereta api, yang merupakan peninggalan pemerintahan Belanda dan yang paling terbaru Bus Rapid Transit Transjakarta. Selain itu diakan datang juga direncanakan pembangunan monorail. Penggunaan kereta api sendiri didominasi oleh pekerja yang bertempat tinggal di sekitar Jakarta, sedangkan untuk penggunaan dalam kota Jakarta, kebanyakan masyarakat lebih memilih angkutan umum dan bus TransJakarta, walaupun pada tahun 2004 sempat mengalami peningkatan pemakaian, tapi turun pada tahun 2005 (Badan Pusat Statistik DKI Jakarta, 2007).

2.4. Pola Travel



Gambar 23 Car AM Peak

Sumber: SITRAMP 2004

Sekarang setiap harinya diperkirakan sehari-hari kota Jakarta menampung sekitar 5 juta jiwa dari kawasan sekitarnya (Sutiyoso, 2007, hal 25). Karakteristik Lalu Lintas Jakarta ditunjukkan dengan waktu sibuk pagi hari pada pukul 07.00 – 11.00 dan waktu sibuk sore pada pukul 15.00 – 18.00. Setiap harinya diperkirakan ada 7 juta orang dari Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi yang melakukan perjalanan pagi-sore, terutama pada waktu sibuk.

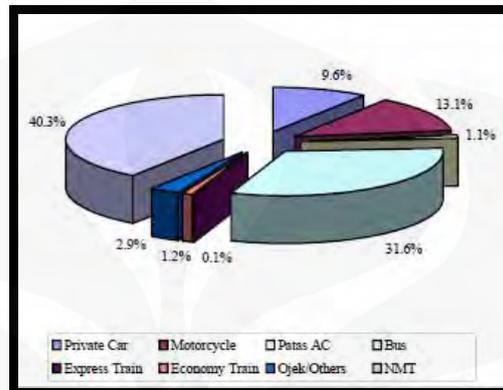
Tabel 3 Pergerakan Masyarakat di Jabodetabek

Movement	Volume (vehicles/day)	Volume (person/day)
Jakarta- Tangerang	412,543	1.221,079
Jakarta- Bekasi	499,198	1.503,654
Jakarta- Bogor/Depok	424,219	1.369,626

Sumber: SITRAMP 2000

Menurut data dari SITRAMP 2000, total perjalanan yang dilakukan setiap hari hingga 16 juta orang/ perjalanan dan 25% diantaranya merupakan kegiatan komuter dari daerah Bodetabek. Dari perjalanan-perjalanan itu perbandingan pemakaian jenis transportasinya adalah 50,

7% menggunakan transportasi public dan 49, 3% menggunakan kendaraan pribadi.



Gambar 24 Diagram Pembagian Pemakaian

Sumber: SITRAMP 2004

3 Kesimpulan

3.1. Pengaruh Kontrol Pada Pola Guna Ruang

Kota Jakarta sendiri merupakan kota organik, dimana kotanya berkembang tanpa perencanaan, dalam kasus Jakarta sendiri merupakan perkembangan diluar perencanaan. Kota Jakarta berkembang pada dua masa pemerintahan, yaitu saat dipegang oleh Belanda dan Pemerintahan Indonesia sendiri setelah kemerdekaan. Perubahan kekuasaan ini memberikan pengaruh terhadap kontrol kota.

Pada masa kepemimpinan Belanda, karakter Pemerintah Belanda ini termasuk sangat kuat pada perkembangan kota Jakarta, karena bisa dibbilang kota Jakarta berkembang sesuai dengan keinginan orang Asing, sehingga walau jumlah mereka sedikit tapi memberikan pengaruh yang lebih besar dibandingkan pribumi. Keinginan penjajah bisa dibbilang mutlak. Asumsi penulis adalah pemerintah Belanda tidak memasukkan penduduk pribumi sebagai salah satu yang harus diperhatikan sehingga perkembangan kampung-kampung menjadi lebih 'liar', walaupun masih terkonsentrasi pada pusat kota. Akibatnya saat Belanda meninggalkan Batavia dan kontrol dipegang oleh Pemerintah DKI Jakarta, isu kampung ini menjadi isu tersendiri. Karakter kota Batavia lama sendiri masih kuat hingga sekarang, misalnya daerah Gambir yang kuat akan karakter

pemerintahan dan daerah Sunda Kelapa yang hingga sekarang masih menjadi daerah distribusi barang.

Sedangkan sekarang, faktor pasarlah yang menjadi penentu bergeraknya pola guna lahan di Jakarta. Faktor pasar disini juga di beda-bedakan berdasarkan jenis kegiatannya, misalnya pemukiman atau perkantoran. Tren yang terjadi di masyarakatlah yang kemudian menentukan pola guna ruangnya. Misalnya tren pembangunan gedung perkantoran di wilayah Segitiga Emas Jakarta (kawasan Kuningan, Sudirman, dan Thamrin). Atau pembangunan kompleks pemukiman untuk kalangan menengah keatas di tengah kota atau kalangan menengah di daerah kota satelit. Perkembang tren ini kemudian akan mempengaruhi pola guna lahannya yang kemudian mempengaruhi konsentrasi kegiatannya dimana, yang kemudian akan mempengaruhi system transportasinya.

3.2. Pengaruh Perkembangan Pusat Kegiatan

Perkembangan Jakarta pada masa Batavia sendiri bersifat menyebar tapi tetap terfokus pada kedua pusat kota, Oud Batavia dan Weltevreden. Sedangkan pola guna ruang Jakarta sekarang cenderung menyebar dengan kepadatan rendah. Sifat pusat kegiatannya bisa memusat pada satu distrik atau memanjang pada jalur transportasi. Pusat kegiatannya sendiri bersifat menyebar tetapi jarak antar pusat kegiatan tadi termasuk dekat sehingga membentuk kesan satu pusat kegiatan besar ditengah Jakarta.

Antar pusat kegiatan ini saling berhubungan, begitu juga dengan pusat kegiatan pada kota satelit (kota Bekasi, Tangerang, Depok, Bogor). Akan tetapi kota satelit dari kota Jakarta sendiri bersifat lebih sebagai kota pendukung, karena kegiatan utamanya masih berfokus pada kota Jakarta. Kota satelit ini akhirnya berkembang tak lebih sebagai kota asrama, dimana orang hanya datang untuk menumpang tidur. Waktu lebih banyak dihabiskan di perjalanan pulang-pergi kerja, karena jaraknya yang lebih jauh. Hal ini sesuai dengan teori Burgess, bahwa semakin jauh dari pusat kota, kualitas perumahannya makin baik tapi hal ini juga memperpanjang waktu komuter.

Pada masa Batavia, kota Jakarta juga pernah mengalami hal yang sama, yaitu saat adanya ‘perlompatan’ kota ke Selatan oleh para tuan tanah. Setiap harinya mereka juga melakukan perjalanan pulang-pergi dari rumah ke kantor atau ke pusat perdagangan. Tetapi saat itu jarak dan perkembangan kota belum begitu jauh, sehingga tidak terlalu bermasalah. Dan perjalanan ini hanya dilakukan oleh penduduk Asing yang notabene sedikit jumlahnya. Berbeda dengan keadaan sekarang, dimana kuantitas yang harus ditampung jalan setiap harinya sudah tidak seimbang dengan kapasitas jalan.

3.3. Pengaruh Pola Travel di Jakarta

Berdasarkan data, terlihat bahwa pola perjalanan di kota Jakarta, kebanyakan berasal dari kota sekitarnya, seperti yang dibahas pada poin sebelumnya. Tetapi sebenarnya yang jadi permasalahan disini tidak hanya hubungan dari kota satelit ke kota Inti, tapi juga hubungan antar kota inti. Yang terjadi sekarang adalah pemerintah lebih awas dengan hubungan antara kota Jakarta dengan kota sekitarnya, tanpa memerhatikan hubungan antar kota di luar Jakarta ini. Karena untuk saling berhubungan, arus pergerakannya harus melewati kota inti dulu baru ke kota satelit, yang kemudian hanya menambah intensitas arus yang harus ditanggung oleh kota inti. Jadi bisa dihitung ada 3 arus pergerakan yang harus ditanggung oleh kota inti, yaitu:

- Arus pergerakan dari hubungan antar pusat kegiatan didalam kota inti.
- Arus pergerakan dari hubungan antara kota satelit dengan kota inti
- Arus pergerakan dari hubungan antara kota satelit dengan kota satelit.

Selain itu travel kota Jakarta juga mengikuti kepadatan kotanya itu sendiri. Maksudnya di kota ini, pada titik tertentu jumlah orang yang melakukan perjalanan tinggi, sedangkan pada titik tertentu malah tidak. Hal ini sesuai dengan prediksi Hoyt, bahwa ada kecenderungan daerah yang memiliki kesamaan fungsi untuk saling berkumpul. Akibatnya di

daerah tersebut, tingkat kepadatannya tinggi, sedangkan didaerah lain tidak. Hal ini sangat mempengaruhi tingkat keefisienan dari system transportasi yang berlaku. Karena sesuai dengan konsep system transportasi (Bab III), jaringan transportasi juga diatur berdasarkan kapasitas dan permintaan / kebutuhan. Contohnya kasus TransJakarta Busway, sering terjadi penumpukan penumpang di terminal-terminal interchange, misalnya di terminal Harmony, Senen, atau di terminal PGC dan Kampung Melayu, sedangkan di terminal-terminal lainnya malah sebaliknya. Yang menjadi isu disini adalah adanya kecenderungan meningkatnya kebutuhan pada waktu-waktu tertentu, bukan hanya pada lokasi tertentu. Karena tujuan orang untuk orang datang ke Jakarta sendiri berbeda pada waktu yang berbeda pula.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan diatas, bisa disimpulkan bahwa ada beberapa hal yang mempengaruhi Pola Guna Lahan, yaitu Jenis Kegiatan, Jarak, Ukuran dan Kepadatan, serta satu lagi faktor kontrol (walaupun ini bukan faktor fisik tapi menurut saya ini merupakan salah satu faktor penentu.

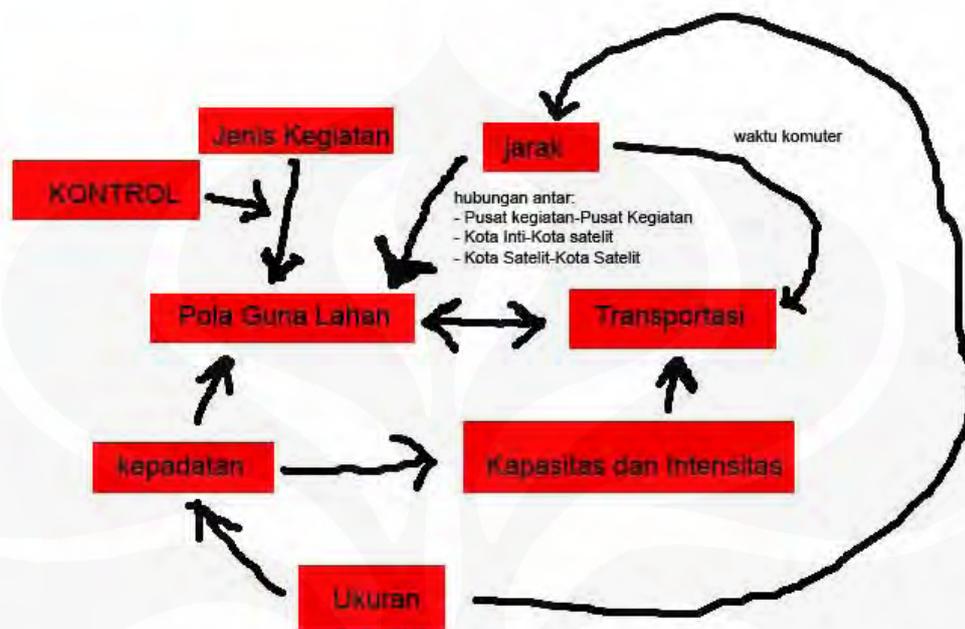
Jenis Kegiatan. Dalam merancang suatu kota, sebenarnya secara sadar maupun tidak sadar, yang sebenarnya kita kerjakan hanyalah mengkotak-kotakkan suatu wilayah kedalam suatu fungsi tertentu, misalnya wilayah perkantoran, perumahan, dan sebagainya yang kemudian kita kenal dengan *system zoning*. Pengaturan jenis kegiatan ini sendiri nantinya akan berpengaruh pada keefisienan kerja daerah tersebut dan akhirnya akan mempengaruhi system pergerakan didaerah tersebut. Sesuai dengan teori Hoyt, bahwa daerah yang memiliki kesamaan akan cenderung mengelompokkan diri dan mendekatkan diri terhadap kegiatan yang saling menguntungkan atau berhubungan. Misalnya daerah industri letaknya biasanya jauh dari daerah perumahan, sedangkan daerah perumahan biasanya dekat dengan daerah komersil. Akan tetapi faktor ini sangat berhubungan dengan 3 faktor lain, yaitu **Jarak, Ukuran, dan Kepadatan**, dan ketiga faktor ini sendiri saling mempengaruhi satu sama lain. Akibatnya terbentuk satu daerah besar yang homogen, tapi berkepadatan rendah. Hal ini kemudian menyebabkan jarak dari satu daerah menjadi jauh, yang berarti jarak tempuh atau waktu perjalanannya menjadi lebih tinggi. Tentunya ini akan mempengaruhi system transportasinya, karena penambahan tadi akan mempengaruhi hubungan antara satu daerah ke daerah lainnya, yaitu:

- Arus pergerakan antar kegiatan didalam kota inti.
- Arus pergerakan dari kota satelit dengan kota inti
- Arus pergerakan dari kota satelit dengan kota satelit.

Dan sebagai akibatnya, kesemua faktor ini akan mempengaruhi dalam pengaturan system transportasi, yaitu perbandingan antara **Kapasitas dan Intensitas**, sehingga system yang dibuat bisa lebih efisien. misalnya daerah

dengan *traffic* tinggi sebaiknya disela dengan daerah yang *traffic*-nya rendah. Karena saat didekatkan, kemungkinan terjadinya konflik besar. Akan tetapi masih ada faktor lain, yaitu moda transportasi yang beroperasi dalam system tersebut.

Pemilihan moda transportasi ini juga penting karena ibaratnya, jika suatu system itu seperti jaringan darah, maka moda transportasi adalah jenis darahnya, apakah dirinya darah merah atau darah putih. Dan masing jenis darah ini memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing. Ada yang cocok untuk bekerjasama, ada pula yang tidak. Begitu juga dengan jumlah, nilai proposional yang keluar adalah nilai kebutuhan. Misalnya sel darah putih yang berfungsi membunuh untuk memberantas kuman penyakit yang ada di dalam tubuh. Karena fungsinya penting dan berhubungan dengan system kekebalan tubuh, jumlah sel darah putih ini tidak boleh sedikit, tapi saat jumlahnya melebihi batas, yang terjadi adalah penyakit Leukemia, sel darah ini berbalik menyerang tubuh kita sendiri. Contoh ini mirip dengan kasus mobil pribadi dalam kasus suburbanisasi. Mobil pribadi ini memiliki keuntungan, mudah dan lebih praktis untuk bepergian jauh, terutama jika kita tinggal diluar kota, sedangkan kerjanya didalam kota. Tapi kemudian saat jumlah mobil pribadi ini terlalu banyak, keadaan berbalik sehingga system transportasi kemudian di kuasai oleh mobil pribadi. Jalan dimana-mana dan kota menjadi ladang jalan layang dan jalan bebas hambatan. Jalan raya pun menjadi *showroom* untuk pameran mobil dan rumah pun berubah menjadi sekedar tempat tidur. Perasaan *homey* malah lebih terasa di jalan, karena sebagian besar waktu kita di habiskan di jalan.



Jadi, jika kita menyimpulkan dari studi kasus Jakarta ini, seharusnya Jakarta dalam pembangunannya bisa lebih membagi atau menyebar pusat-pusat kegiatannya. Berdasarkan 7 faktor diatas, dalam kecenderungannya, kota Jakarta tumbuh dengan kepadatan rendah. Akan tetapi pertumbuhan ini diikuti oleh pembangunan daerah kota yang homogen. Bisa dikatakan dalam pembangunannya kota Jakarta terlalu dipengaruhi oleh tren yang sedang terjadi didalam pasar.

Misalnya daerah Segitiga Emas (Kuningan-Sudirman-Thamrin) yang dikenal sebagai daerah perkantoran Jakarta, dan sebagai akibat dari karena kepopulerannya, banyak pengembang yang kemudian berebutan untuk membangun didaerah tersebut, membuat daerah tersebut menjadi satu pusat kegiatan besar yang homogen, apalagi letaknya berdekatan dengan Gambir, dan daerah perpanjangan baru perkantoran di Jakarta Barat (daerah perkantoran baru yang terdapat di sepanjang Tol Lingkar Luar di daerah Grogol). Maksudnya disini adalah letak daerah-daerah ini yang relatif dekat serta intensitas pergerakannya yang tinggi, membuat daerah ini rawan macet, Oleh karena itu seharusnya struktur kota Jakarta itu lebih menyebar. Jadi, pusat-pusat tadi berada dalam jarak tertentu, sehingga saat sampai ke daerah dengan intensitas tinggi, tidak ada bentrokan. Selain itu perlunya ditingkatkan lagi transportasi *public*-nya.

Oleh karena itu, dalam perencanaannya kota Jakarta juga membutuhkan adanya **Kontrol** dari pemerintah sebagai pengawas. Karena yang terjadi di kota Jakarta sekarang adalah tanda-tanda suburisasi. Dan ada 3 pelaku yang mempengaruhi perkembangannya, yaitu:

- Pertama, masyarakat sebagai orang yang menggunakan ruang kota dan menentukan keinginan 'pasar',
- Kedua, pemerintah sebagai pengawas dan pengontrol perkembangan kota. Karena pemerintah memiliki kekuasaan dan kekuatan yang besar untuk mengatr dan menentukan arah perkembangan suatu kawasan perkotaan.
- Dan sebagai pihak ketiga adalah developer atau pengembang. Sebenarnya, sebagai pihak ketiga, pengembang tidak memiliki kekuasaan untuk menentukan jalannya suatu kawasan, hanya saja pengembang melihat keinginan pasar dan kemudian memenuhinya, tanpa terlalu memikirkan akibatnya.

Penulis sendiri dalam tidak berani memberikan perbandingan nilai antara 7 faktor tadi. Karena setiap kota itu unik. Dan itu berarti kebutuhan yang berbeda, budaya yang berbeda, pola guna lahan yang berbeda, walaupun dalam kenyataannya, teori pertumbuhan kota selalu terjadi. Dalam perbandingannya kita cukup mempengaruhi tiga konsep transportasi, yaitu transportasi sebagai *nodes*, transportasi sebagai sebuah jaringan, dan transportasi sebagai permintaan (*demand*).

2 Saran

Sesuai dengan kesimpulan, dalam pembangunannya lebih bersifat menyebar pusat-pusat kegiatan tadi. Salah satunya adalah dengan *konsep mixed use*. Konsep *mixed use* sendiri bukanlah merupakan konsep yang baru, karena sebenarnya telah lama dilakukan pada kota-kota lama. Secara historis, konsep ini umumnya diterapkan melalui proses yang terjadi secara alamiah dan tidak sadar (*unconscious*). Dalam pengembangannya konsep *mixed use* ini bisa diterapkan pada satu bangunan saja atau pada pengembangan suatu kawasan/kota.

Sejak revolusi industri terjadi, secara fisik konsep ini dianggap tidak lagi mampu untuk mendukung kualitas hidup masyarakat urban yang industrialis saat itu. Hal ini kemudian memunculkan wacana-wacana baru dalam perencanaan fisik kota, salah satu yang menonjol saat itu adalah konsep kota fungsional (*functional city*), yang dalam kemudian membagi-bagi wilayah kota secara dikotomis berupa pemisahan antara daerah hunian dan daerah bekerja. Dalam konsep modern ini, kota dipandang sebagai jaringan fungsi-fungsi yang saling terhubung. Dalam hal ini fungsi kota dikelompokkan menjadi 4 jenis yaitu sebagai lingkungan hunian (*dwelling*), sebagai tempat kerja (*work*), tempat berekreasi, serta sarana transportasi sebagai penghubungnya. Akan tetapi penerapan konsep ini seringkali mengabaikan manusia sebagai penghuni dan pengguna kota. Penekanan kota hanya berfokus pada fungsi kota, sehingga melupakan fungsi lain kota sebagai tempat tinggal manusia. Oleh karena itu diperlukan konsep lingkungan terpadu sehingga mampu menampung berbagai kegiatan.

Salah satu caranya adalah dengan **konsep TOD**.

Sesuai dengan namanya, *transit-oriented development*, konsep pemikiran ini merupakan sebuah konsep yang menitik-beratkan atau berorientasi pada pengembangan sistem transit. Pemikiran ini dikembangkan oleh Peter Calthrope yang mengkritisi kota-kota di Amerika. Beliau mengkritisi akan hadirnya mobil yang kemudian dengan cepat populer sebagai sarana transportasi sehingga kota harus menyediakan jalan untuk mengakomodasinya. Calthrope membandingkan kota di Eropa yang menyediakan sarana untuk pejalan kaki (*pedestrian*) dan juga sarana transit, tetapi sedikit kesulitan pada moda privat (mobil). Konsep dasar dari TOD sendiri adalah menciptakan daerah yang nyaman untuk berjalan kaki dari transit stops ke tempat kita kerja, dengan demikian kita tidak lagi memerlukan mobil, tetapi tinggal naik kendaraan umum ataupun sistem mass-transportasi lainnya ke pemberhentian-pemberhentian tadi (*transit stop*) dan berjalan kaki menuju tempat kerja. Disini berarti kita mengenal akan istilah suburban.

DAFTAR PUSTAKA

- (2003, Februari 04). Dipetik July 09, 2009, dari Supernova: <http://www.dudung.net/artikel-bebas/supernova.html>
- Ardian, B. (2007, September 6). *Teori Pertumbuhan Kota*. Dipetik Juni 20, 2009, dari Forum: Urban Planner, PNPM Mandiri Perkotaan (P2KP): <http://www.pnpm-perkotaan.org/forumdetil.asp?mid=29826&catid=23&>
- Asri, D. U., & Hidayat, B. (2005). Current Transportation Issues In Jakarta and Its Impact On Environment. *Proceedings of The Eastern Asia Society For Transportation Studies Vol 5* , 1972-1978.
- Azia, R. (2002, September 23). *Urbanisation: Models of Urban Structure*. Dipetik April Monday, 2009, dari Richard Azia's Roman Civilisation: <http://www.main-vision.com/richard/modelsof.htm>
- B, A. (2007, September 6). *Forum Urban Planner PNPM Mandiri Perkotaan (P2KP)*. Dipetik Juni 3, 2009, dari Teori Pertumbuhan Kota: <http://www.pnpm-perkotaan.org/forumdetil.asp?mid=29826&catid=23&>
- Badan Perencanaan Kotamadya Jakarta Pusat. (2007, September 6). *Menyusutnya Penduduk Jakarta Pusat*. Dipetik Mei 2009, 20, dari Website Resmi Kotamadya Jakarta Pusat: <http://www.bapekojakartapusat.go.id/node/12>
- Badan Pusat Statistik DKI Jakarta. (2007). *Jakarta Dalam Angka 2007*. Jakarta: Badan Pusat Statistik DKI Jakarta.
- Banerjee, T., & Southworth, M. (1996). *City Sense and City Design: Writings and Projects of Kevin Lynch (3rd Edition)*. Massachusetts: The MIT Press.
- Blowers, A., Hamnet, C., & Sarre, P. (1974). *The Future of Cities*. London: Hutchinson Educational.
- Bourne, L. S. (1971). *Internal Structure of the City*. Toronto: Oxford University Press.
- Bourne, L. S. (1972). *Internal Structure of the City: Readings on Space and Environment (3rd Printing)*. USA: Oxford University Press.
- Britannica Online Encyclopedia. (2009). *Creativity*. Dipetik July 10, 2009, dari Britannica Online Encyclopedia: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/142249/creativity>
- Chapin, F. S., & Kaiser, E. J. (1985). *Urban Land Use Planning*. Chicago: The University of Illinois.
- Cobban, J. L. (1985). The Ephemeral Historic District In Jakarta. *JSTOR Journal, Geographical Review, Vol. 75 No. 3* , 300-318.
- Cybiwsky, R., & Ford, L. R. (2001). City Profile: Jakarta. *Cities Vol. 18 No. 3* , 199-210.
- Dinas Tata Ruang DKI Jakarta. (1965). *Masterplan DKI Jakarta Tahun 1965-1985*. Jakarta: Pemerintah DKI Jakarta.
- Dinas Tata Ruang DKI Jakarta. (1965). *Masterplan DKI Jakarta Tahun 1985-2005*. Jakarta: Pemerintah DKI Jakarta.
- Dinas Tata Ruang DKI Jakarta. (1965). *Masterplan DKI Jakarta Tahun 2005-2020* Jakarta: Pemerintah DKI Jakarta.
- Directorate General of Housing, Building, Planning, and Urban Development. (2008). *Jabotabek Metropolitan Development Plan: Proposed*

Guided Land Development Programs For Greater Jakarta. Dalam C. Silver, *Planning The Megacities* (hal. 119-120). New York: Routledge.

Direktorat Jendral Penataan Ruang - Departemen Pekerjaan Umum. (2008). *Metropolitan di Indonesia: Kenyataan dan Tantangan Dalam Penataan Ruang*. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum DKI Jakarta.

Douglas, M. (2005). *Globalization, Mega-projects and the Environment Urban Form and Wate in Jakart*. Africa: The UCLA GLobalization Reseach Center.

Duany, A., Plater-Zyberk, E., & Speck, J. (2000). *The Rise of Sprawl Suburban Nation and the Decline of the American Dreams*. New York: North Point Press.

Ellis, C. (1989). *History Of Cities And City Planning*. Dipetik April Wednesday, 2009, dari SimCity Manual: <http://www.art.net/~hopkins/Don/simcity/manual/history.html>

Firman, T. (1998). The Restructuring of Jakarta Metropolitan Area: A "Global City" In Asia. *Cities Vol. 15 No. 14* , 229-243.

Ford, L. R. (1993). A Model of Indonesia City Structure. *JSTOR Geographical Review Vol 83 No 4* , 374-396.

Frampton, K. (1996). *Modern Architecture: A Critical History with 362 illustrations (3rd Edition: Revised and Enlarged)*. London: Thames and Hudson.

Gale Encyclopedia of Childhood & Adolescence. (t.thn.). *Divergent Thinking*. Dipetik July 10, 2009, dari http://findarticles.com/p/articles/mi_g2602/is_0002/ai_2602000202/

Gamal, A. (2005). Identifikasi Pertumbuhan Kota Jakarta Berdasarkan Faktor Transportasi dan Pengaruhnya Terhadap Pola Guna Lahan Kota. *Skripsi*. Departemen Arsitektur Universitas Indonesia.

Giebels, L. (1986). Jabotabek: An Indonesian-Dutch Concept On Metropolitan Planning of The Jakarta Region. Dalam N. PJM, *The Indonesia City: Studies In Urban Development and Planning* (hal. 101-115). Dordrecht: Foris Publications.

Goldblum, C., & Wong, T.-C. (2000). Growth, Crisis and Spatial Change: A Study of Haphazard Urbanization In Jakarta, Indonesia. *Land Use Policy Vol. 17* , 29-37.

Hawaii Geographic Alliance. (2000, August). Diambil kembali dari Three Models of Urban Structure: <http://www.hawaii.edu/hga/urban00/ModelsCities.html>

Heuken, A. (2000). *Historical Sites of Jakarta*. Jakarta: Cipta Loka Caraka.

Kamus Bahasa Indonesia. (2008). Jakarta: Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Indonesia.

Lim, B. (1990). *Jejak Jakarta*. Jakarta: Dinas Tata Bangunan dan Pemugaran DKI Jakarta.

Lynch, K. (1974). The Pattern of the Metropolis. Dalam A. Blowers, C. Hamnett, & P. (. Sarre, *The Future of Cities* (hal. 189-205). London: Hutchinson Education.

Mamas, S. G., & Komalasari, R. (2004). The Growth of Jakarta Mega-Urban Region: Analiysis of Demographic, Educational and Employment Changed. *Growth Dynamics of Mega Urban Regions in Asia*. Singapore.

Marshall, J. (2005, September 15). Megacity, Mega Mess. *Nature Vol 437*, hal. 313-314.

Megalopolis (city type). (t.thn.). Dipetik April Wednesday, 2009, dari Wikipedia: The Free Encyclopedia: [http://en.wikipedia.org/wiki/Megalopolis_\(city_type\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Megalopolis_(city_type))

Merriam-Webster Online Dictionary. (2009). *creative*. Dipetik July 10, 2009, dari Merriam-Webster Online Dictionary: <http://www.merriam-webster.com/dictionary/creative>

Morris, A. (1994). *History of Urban Form: Before The Industrial Revolutions (3rd Edition)*. London: Pearson Education Limited.

Morris, D. E. (2005). *It's A Sprawl World After All - The Human Cost of Unplanned Growth And A Vision of Better Future*. Kanada: New Society Publishers.

Online Etymology Dictionary. (2009). *create*. Dipetik July 10, 2009, dari Online Etymology Dictionary: <http://www.etymonline.com/index.php?search=creative&searchmode=none>

Rasmussen, S. E. (1997). *Towns and Buildings (8th Printing)*. Massachusetts: The MIT Press.

Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2006). *The Geography of Transport System*. New York : Routledge.

Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.

Rustiadi, E., & Panuju, D. R. (t.thn.). *A Study of Spatial Pattern of Suburbanization Process: A Case Study in Jakarta Suburb*. Dipetik Mei 13, 2009, dari HDP Indonesia: Laboratory of Land Sources and Regional Planning: <http://www.hdp-ina.net/Paper/Paper%20-%20A%20STUDY%20OF%20SPATIAL%20PATTERN%20OF%20SUBURBANIZATION%20PROCESS/>

Sejarah VOC. (2009, Maret 17). Dipetik Juni 12, 2009, dari Scribd: <http://www.scribd.com/doc/13353992/Sejarah-VOC-di-Indonesia>

Sihombing, A. (2004). *The Transformation of KampungKota: Symbiosys Between Kampung and Kota*. Indonesia: Department of Architecture University of Indonesia.

Silver, C. (2008). *Planning The Megacities: Jakarta In The Twentieth Century*. New York: Routledge.

Soegijoko, B. T. (2003). Jabotabek and globalization. Dalam F.-c. Lo, & Y.-m. Yeung, *Emerging world cities in Pacific Asia* (hal. 377-464). Wydawca: United Nations University Press.

Surjomiharjo, A. (1977). *Pemekaran Kota Jakarta*. Jakarta: Djambatan.

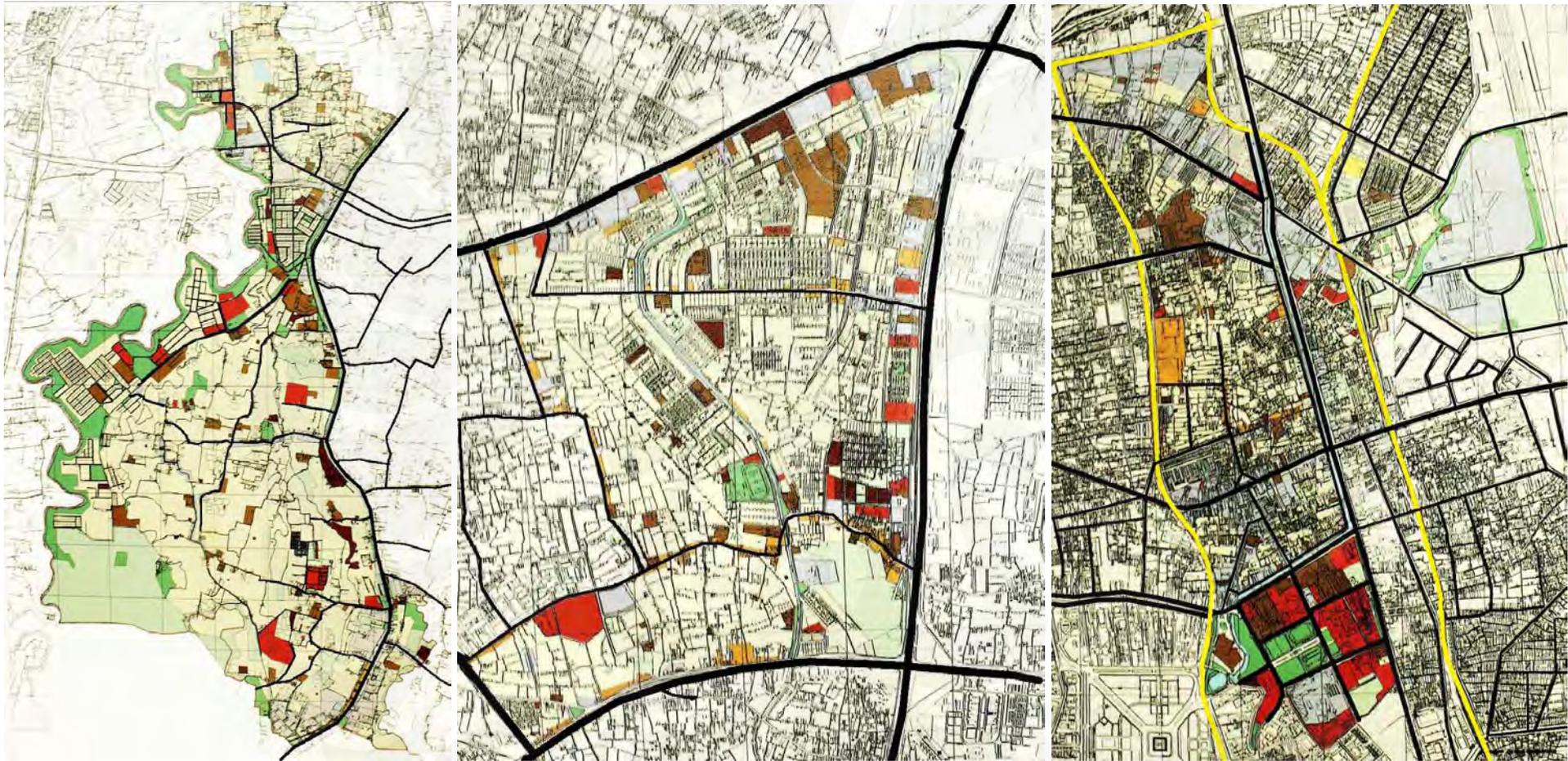
Susantono, B. (1998). Transportation and Land Use Dynamics In Metropolitan Jakarta. *Berkeley Planning Journal*, 126-144.

Sutiyoso. (2007). *Megapolitan: Pemikiran Tentang Strategi Pengembangan Kawasan Terpadu dan Terintegrasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, dan Cianjur*. Jakarta: Elex Media Komputindo.

Yunus, H. S. (2000). *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

LAMPIRAN



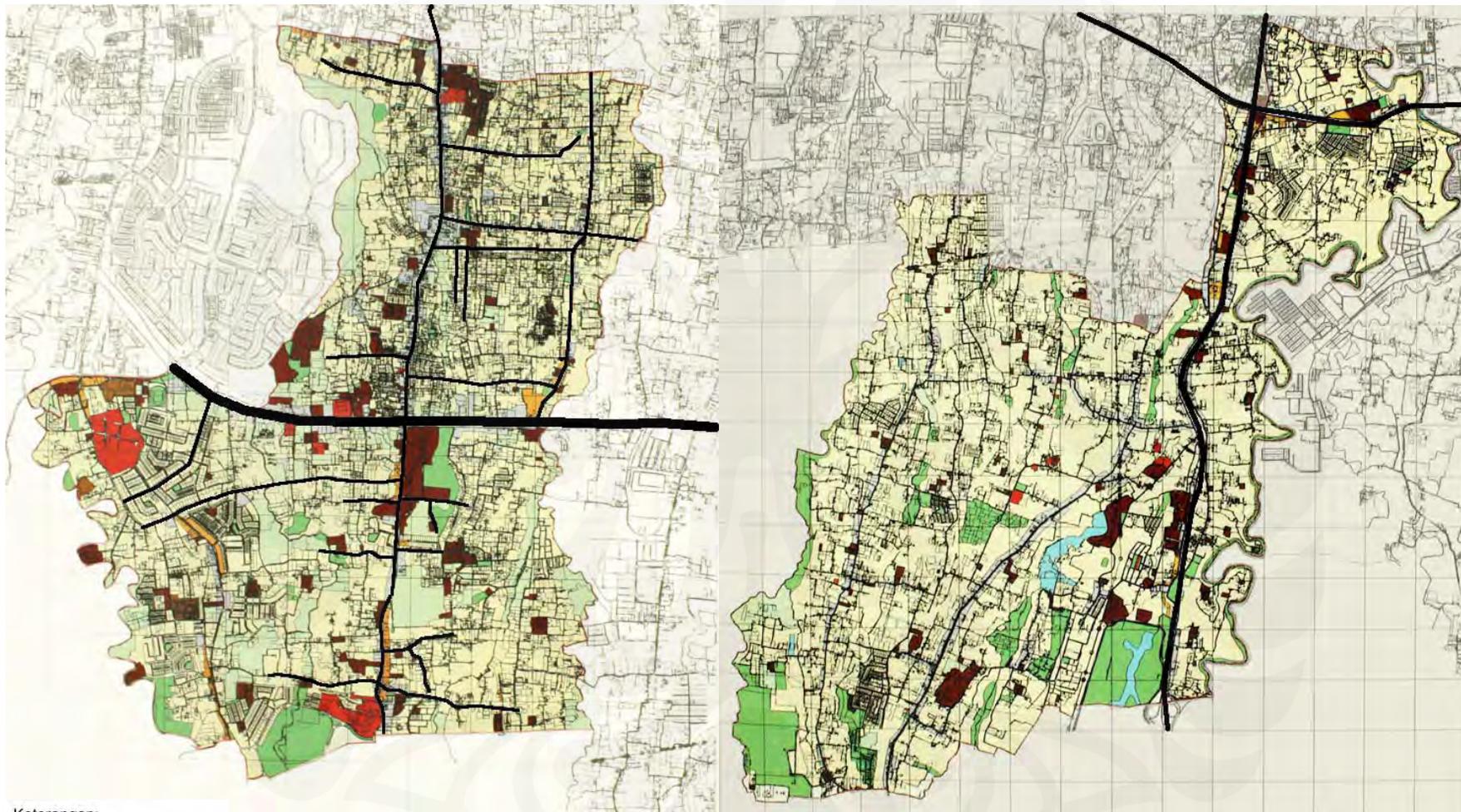


Keterangan:

- Perumahan
- Perumahan > 2 lt
- Rumah Kantor/ Dagang
- Perkantoran/ Perdagangan/ Jasa Kantor Pemerintah
- Fasilitas Umum/ Sosial
- Industri dan Pergudangan
- Ruang Terbuka Hijau (RTH)
- Lahan Kosong
- Saluran/ waduk/ situ
- Jalan
- Rel Kereta Api

Kec. Pasar Rebo, Cempaka Putih, dan Sawah Besar

Sumber: Dinas Tata Kota DKI

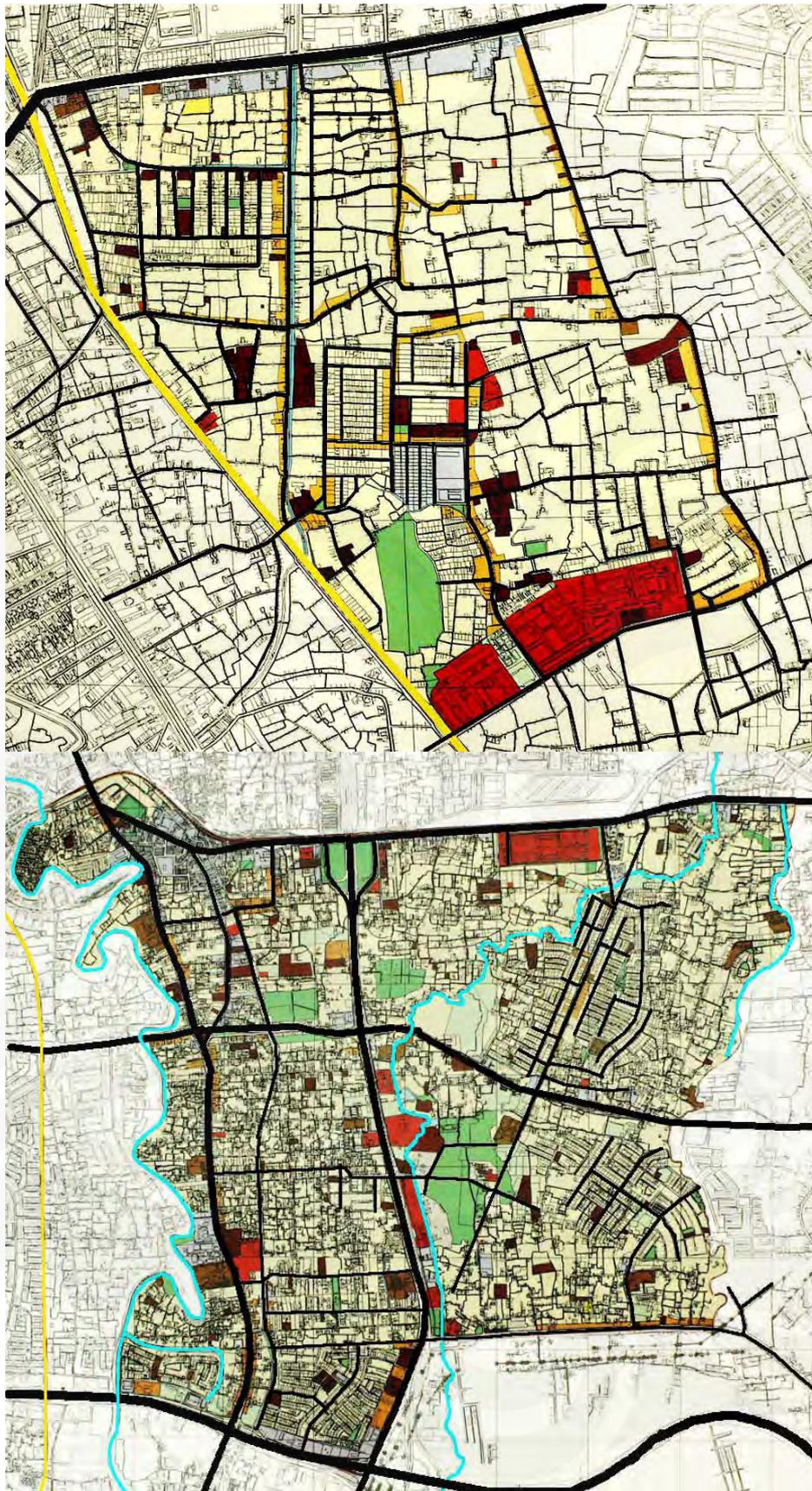


Keterangan:

- Perumahan
- Perumahan > 2 lt
- Rumah Kantor/ Dagang
- Perkantoran/ Perdagangan/ Jasa
- Kantor Pemerintah
- Fasilitas Umum/ Sosial
- Industri dan Pergudangan
- Ruang Terbuka Hijau (RTH)
- Lahan Kosong
- Saluran/ waduk/ situ
- Jalan
- Rel Kereta Api

Kec. Cilandak dan Jagakarsa

Sumber: Dinas Tata Kota DKI



- Keterangan:
- Perumahan
 - Perumahan > 2 lt
 - Rumah Kantor/ Dagang
 - Perkantoran/ Perdagangan/ Jasa
 - Kantor Pemerintah
 - Fasilitas Umum/ Sosial
 - Industri dan Pergudangan
 - Ruang Terbuka Hijau (RTH)
 - Lahan Kosong
 - Saluran/ waduk/ situ
 - Jalan
 - Rel Kereta Api

Kec. Johar Baru (atas) dan Kec. Matraman (bawah)

Sumber: Dinas Tata Kota DKI

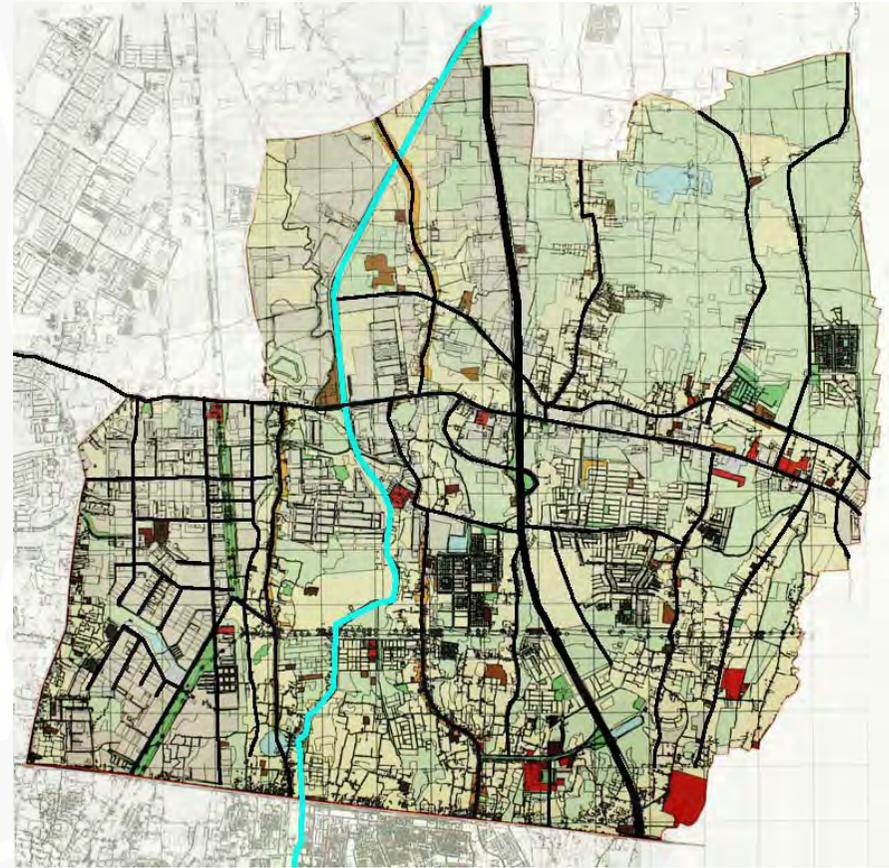


Keterangan:

- Perumahan
- Perumahan > 2 lt
- Rumah Kantor/ Dagang
- Perkantoran/ Perdagangan/ Jasa
- Kantor Pemerintah
- Fasilitas Umum/ Sosial
- Industri dan Pergudangan
- Ruang Terbuka Hijau (RTH)
- Lahan Kosong
- Saluran/ waduk/ situ
- Jalan
- Rel Kereta Api

Kec Kemayoran (atas) dan Kec. Menteng (bawah)

Sumber: Dinas Tata Kota DKI



- Keterangan:
- Perumahan
 - Perumahan > 2 lt
 - Rumah Kantor/ Dagang
 - Perkantoran/ Perdagangan/ Jasa
 - Kantor Pemerintah
 - Fasilitas Umum/ Sosial
 - Industri dan Pergudangan
 - Ruang Terbuka Hijau (RTH)
 - Lahan Kosong
 - Saluran/ waduk/ situ
 - Jalan
 - Rel Kereta Api

Kec. Kelapa Gading (atas) dan Kec. Cakung (bawah)

Sumber: Dinas Tata Kota DKI



Keterangan:

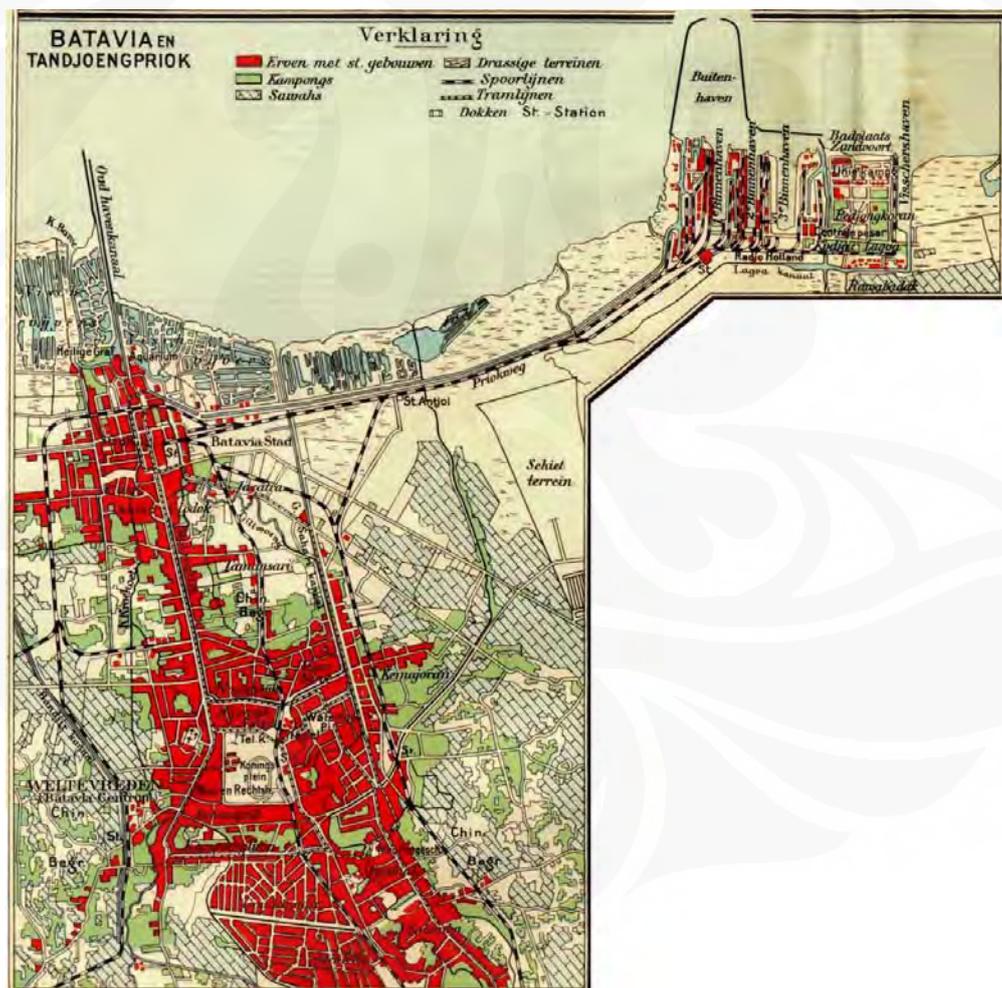
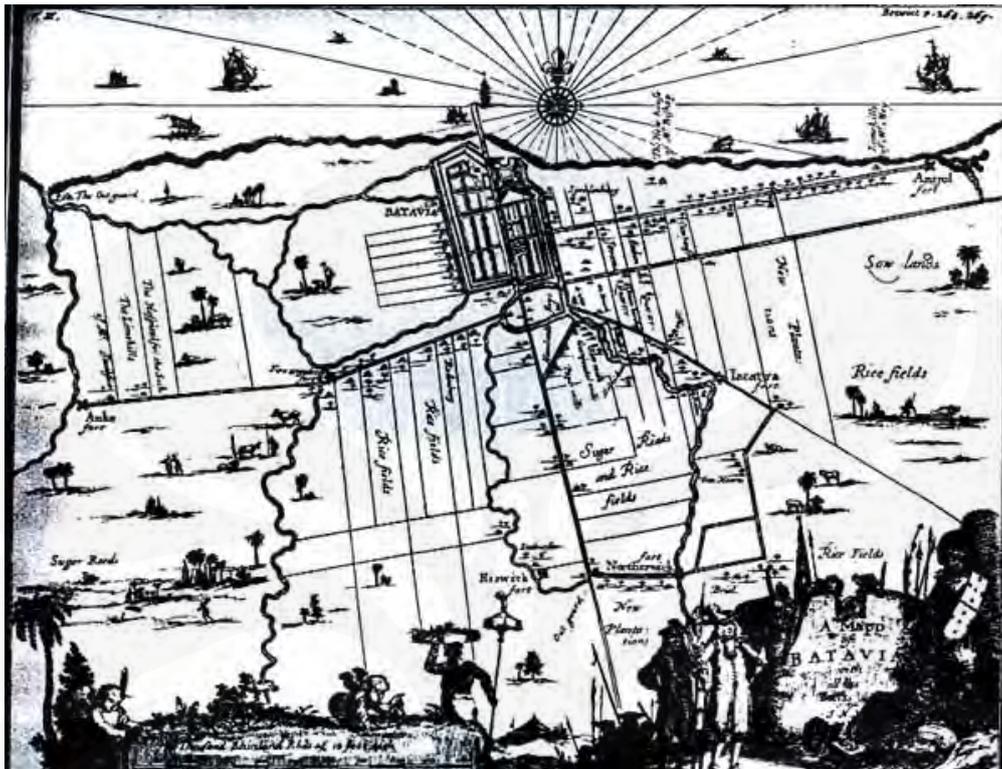
- Perumahan
- Perumahan > 2 lt
- Rumah Kantor/ Dagang
- Perkantoran/ Perdagangan/ Jasa
- Kantor Pemerintah
- Fasilitas Umum/ Sosial
- Industri dan Pergudangan
- Ruang Terbuka Hijau (RTH)
- Lahan Kosong
- Saluran/ waduk/ situ
- Jalan
- Rel Kereta Api

Kec. Koja, Cipayung, dan Ciracas

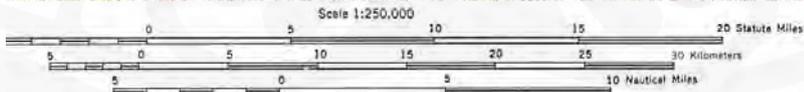
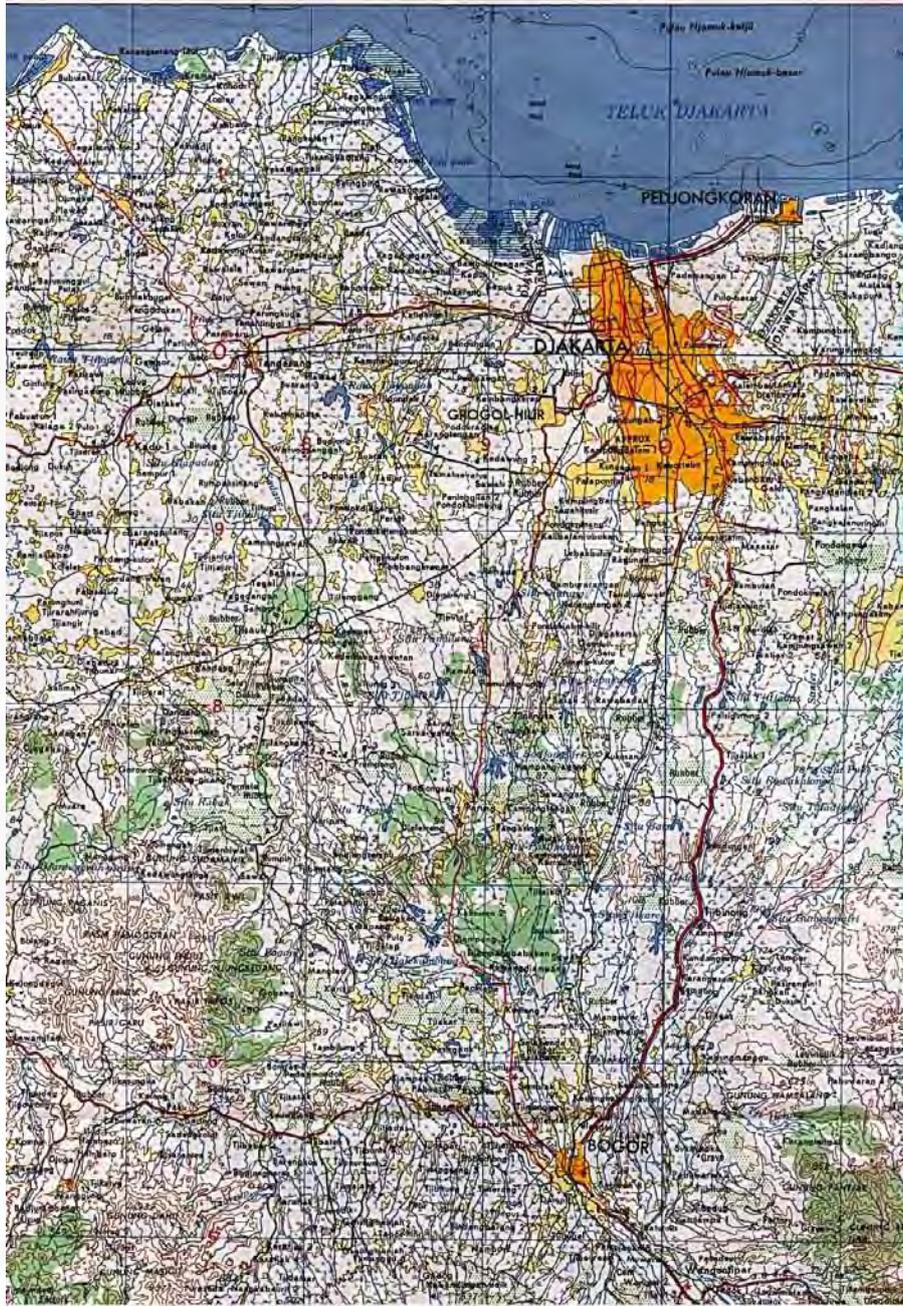
Sumber: Dinas Tata Kota DKI



Jakarta 1618 dan Jakarta 1744



Jakarta 1653 dan Jakarta 1900an



CONTOUR INTERVAL 100 METERS
 WITH SUPPLEMENTARY CONTOURS AT 50 METER INTERVALS
 TRANSVERSE MERCATOR PROJECTION

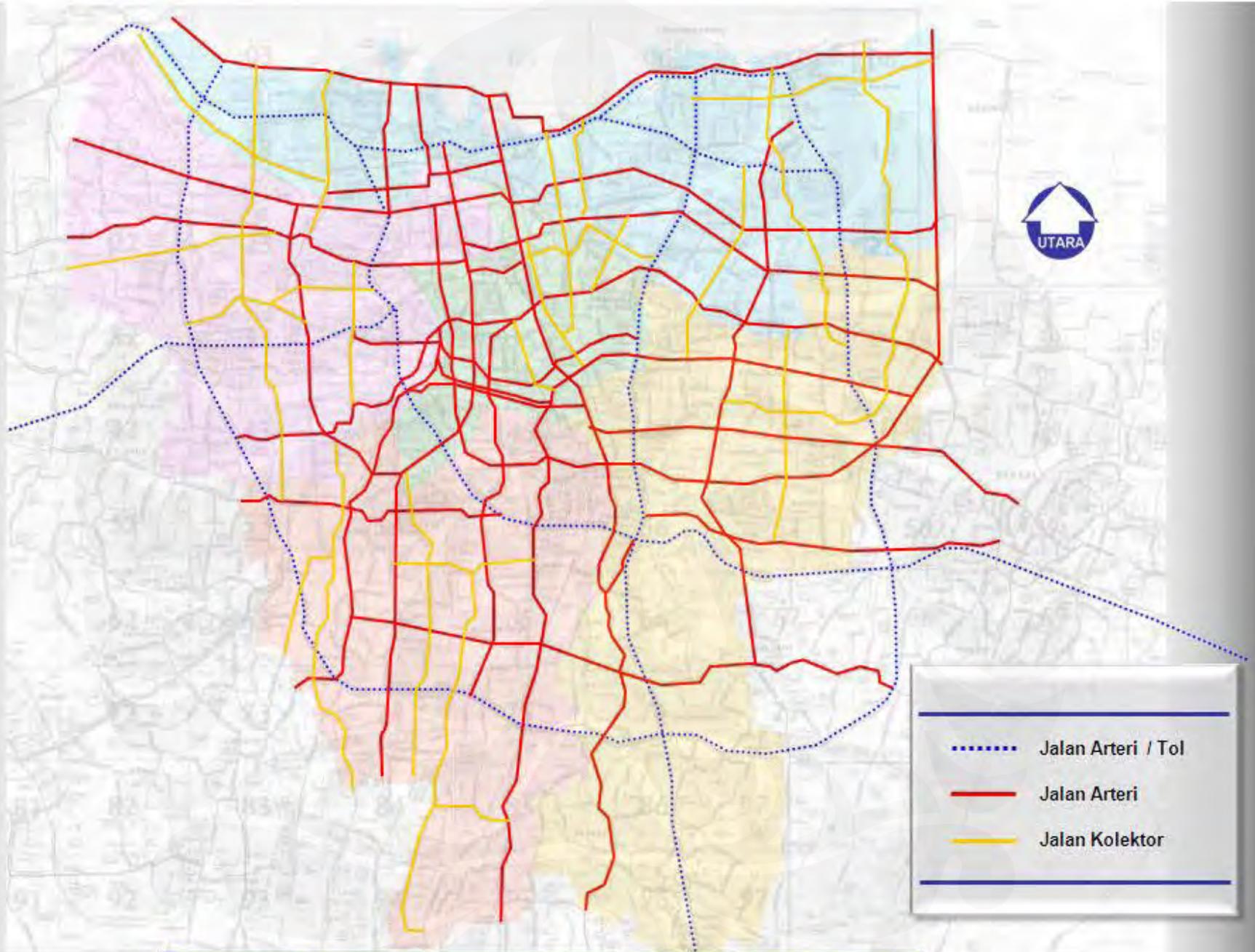
RED NUMBERED LINES INDICATE THE 10000 METRE NETHERLANDS EAST INDIES SOUTHERN ZONE GRID, BESSSEL SPHEROID
 THE LAST FOUR DIGITS OF THE GRID NUMBERS ARE OMITTED

1958 MAGNETIC DECLINATION FOR THIS SHEET VARIES FROM 0°15' EASTERLY FOR THE CENTER OF THE WEST EDGE TO 1°00' EASTERLY FOR THE CENTER OF THE EAST EDGE. MEAN ANNUAL CHANGE IS 0°02' WESTERLY.

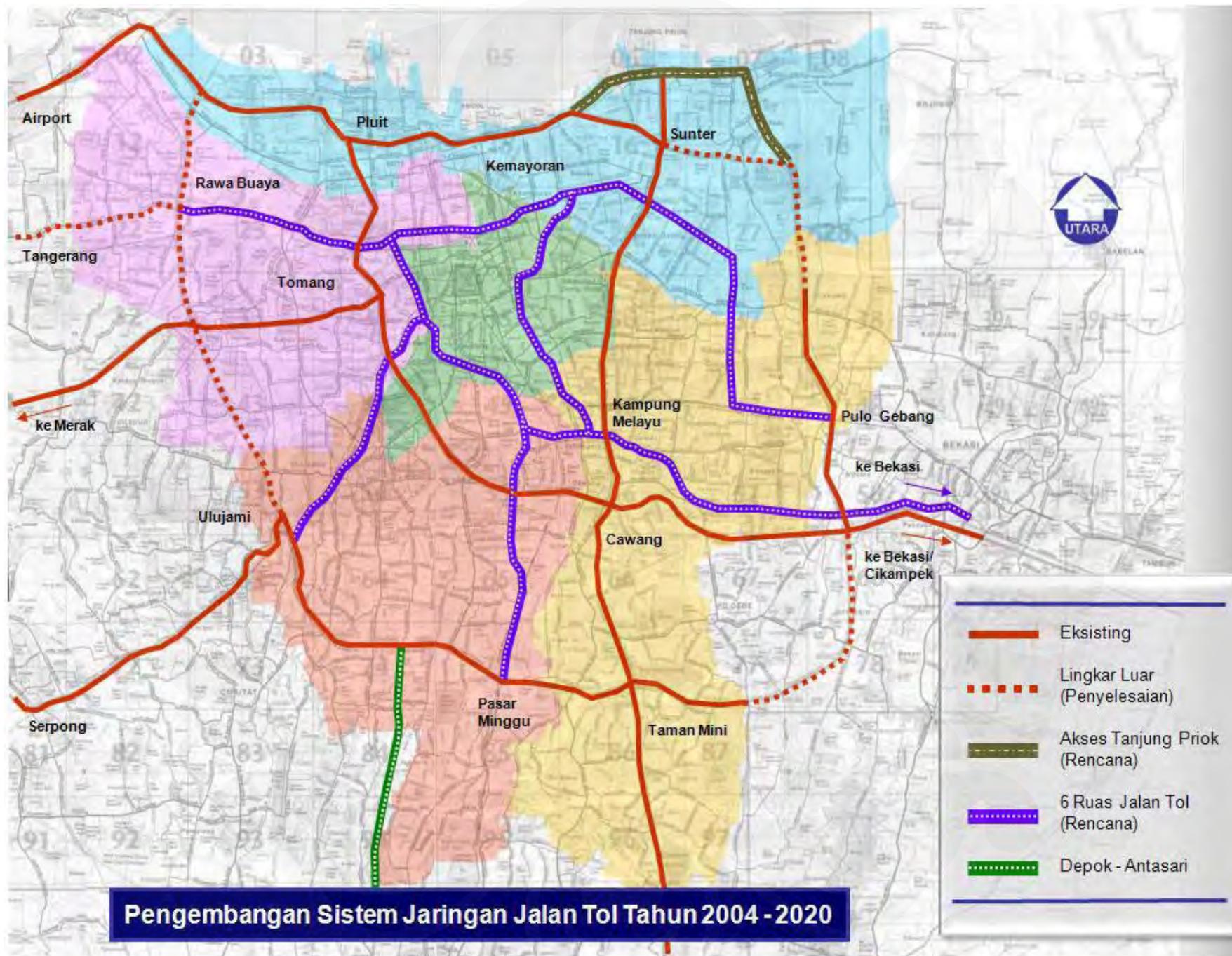
LEGEND

- Figures in red denote approximate distances in kilometers between sites
 Black figures along roads indicate road widths in meters
 On this map a lane is considered as being 8 to 12 feet (2.5 to 3.6 meters) in width unless otherwise indicated on the face of the map
- | | | | |
|--------------------------|------------------------------------|---|------------------------|
| POPULATED PLACES: | Developed area, hamlet, settlement | ROADS
All weather, hard surface
Two or more lanes wide | ISLANDS |
| 1st importance | DJAKARTA | One lane wide | ISLAND |
| 2nd importance | PADANG | All weather, loose or light surface
Two or more lanes wide | ISLAND |
| 3rd importance | MADIUN | One lane wide | ISLAND |
| 4th importance | Banjumas | Fair or dry weather, loose surface | ISLAND |
| 5th importance | Tambora | Cart track; Footpath, trail | ISLAND |
| RAILROADS: | Normal gauge (3'6") | Single track | Navigable |
| Landmark feature | Narrow gauge | Multiple track | Rocks; Awash; Sunken |
| Horizontal control point | Spot elevation in meters | BOUNDARIES
International | Limits of danger; Reef |

Jakarta 1958



Arahan Pengembangan Jaringan Jalan Tahun 2004 - 2020



Pengembangan Sistem Angkutan Massal DKI Jakarta Tahun 2004 - 2020

