

# FENOMENA MEGA-URBAN DAN TANTANGAN PENGELOLAANNYA

## \*Kasus Jabotabek dan Metropolitan Bandung

Oleh Ida Ayu Indira Dharmapatni

### A. Fenomena Mega-Urban di Asia

Globalisasi ekonomi, teknologi dan informasi telah mengakibatkan perubahan dramatis dalam proses dan pola urbanisasi di Asia sejak awal tahun 1970-an. Perubahan dan dinamika spasial, sosial dan ekonomi tidak saja terjadi pada wilayah di sekitar atau wilayah antara dua kota metropolitan, tetapi pada beberapa kasus terjadi juga pada kota-kota kedua (*secondary urban centers*), terutama di daerah yang sedang mengalami percepatan proses industrialisasi (McGee, 1990).

Proses urbanisasi di pinggiran kota besar terjadi lebih cepat dibanding yang terjadi di kota besar itu sendiri. Fenomena baru proses urbanisasi di Asia diperkenalkan melalui konsep "*kotadesasi*" yang dikembangkan oleh McGee medio tahun 1980-an. Konsep ini berbeda dengan konsep megalopolis di Amerika yang dicetuskan oleh Gottman pada awal tahun 1960-an, seperti dikemukakan oleh McGee (1987:2):

*The megalopolis is a region dominated by the activities of a 'central urban system'. In many Asian countries, the process of Kotadesasi is somewhat different for it is occurring in many different locations - often in areas adjacent to peri-urban regions of the giant cities and sometimes in the form of corridor development adjacent to main roads or railways that link reasonably close, large cities.*

Konsep kotadesasi inilah yang kemudian mendasari konsep "*Extended Metropolitan Regions*" (EMR) yang wilayahnya mempunyai ciri (McGee, 1987: 3; 1990: iv):

- (a) berkepadatan penduduk tinggi;
- (b) sebagian besar penduduk bergantung pada sektor pertanian, terutama pertanian padi dengan pemilikan lahan sempit;
- (c) mengalami transformasi kegiatan dari pertanian ke berbagai kegiatan non-pertanian, termasuk perdagangan, transportasi dan industri;
- (d) intensitas mobilitas penduduk yang tinggi, dimungkinkan oleh ketersediaan angkutan yang murah;
- (e) interaksi yang tinggi antara aktivitas pedesaan dan perkotaan, yang memungkinkan bertambahnya sumber pendapatan rumah tangga pedesaan dan meningkatnya partisipasi tenaga kerja wanita;

---

*Ida Ayu Indira Dharmapatni adalah staf Lembaga Penelitian Perencanaan Wilayah dan Kota (LPP-ITB)*

- (f) percampuran guna lahan yang intensif antara pemukiman dan aktivitas ekonomi seperti pertanian, industri rumah tangga dan kawasan industri.

Batas antara wilayah pedesaan dan perkotaan semakin tidak jelas, akibat pertumbuhan ekonomi yang pesat serta ditunjang kemajuan teknologi transportasi yang semakin memperpendek waktu tempuh antarlokasi. Kegiatan perkotaan telah merambah dan berbaur dengan kegiatan pedesaan, dengan intensitas hubungan serta pergerakan aktivitas dan penduduk yang tinggi. Fenomena ini lebih tepat disebut sebagai "*region-based urbanization*" ketimbang "*city-based urbanization*" yang jangkauannya dapat mencapai 100 km lebih (McGee, 1992:7).

McGee menegaskan, bahwa wilayah EMR yang kemudian populer sebagai '*mega-urban regions*' (MUR) secara keseluruhan terdiri atas komponen kota inti (*core city*), wilayah metropolitan dan wilayah kotadesa. Setiap komponen maupun keseluruhan komponen MUR ini kerap meliputi wilayah yang secara fisik tidak bersesuaian dengan wilayah administrasi.

Douglass (1992:9), seperti halnya McGee, melihat MUR dari segi fungsional tanpa menyebutkan batas administratif secara eksplisit, tetapi sebagai wilayah yang meliputi berbagai tingkatan pusat pemukiman dan kegiatan ekonomi dengan sistem interaksi kompleks, dibentuk jaringan transportasi. Ia menegaskan:

*In understanding the structure of MUR, it is important to note that they are not simply composed on a limited number of trunk roads leading from core urban areas. Nor is spatial interaction necessarily directed toward the larger urban core, but may be nested among the sub-regional clusters of villages, towns, and rural-based enterprises. As they develop over time, interaction takes on characteristics of networks composed of specialized sub-regions linked to the larger regional sphere by finely-grained webs of transactional space that may involve animal-powered modes of transportation, bicycles, push carts, pedicabs, motorcycles, automobiles, buses and trucks that move in different patterns at different scales of interaction.*

Selanjutnya, ditegaskan pula, bahwa:

*In this emerging ASEAN version of 'postmodern' landscapes, neither centrality nor propinquity are the principal defining characteristics of daily interaction. They are as much a product of international economic integration as they are of localized development impulses.*

Munculnya MUR di Asia beberapa dekade terakhir ini, khususnya di ASEAN, merupakan salah satu produk dari proses urbanisasi global melalui keterkaitan (ketergantungan) ekonomi antara negara di Asia dan negara industri maju (Douglass, 1992; McGee 1992). Keterkaitan antara negara-negara Asia yang berorientasi ekonomi pasar dengan ekonomi global (terjadi melalui proses industrialisasi yang dipacu arus investasi asing milik korporasi transnasional) tidak saja mengakibatkan perubahan pada pola pembangunan daerah secara spasial, tetapi juga mengakibatkan restrukturisasi politik, sosial dan ekonomi.

Revolusi teknologi informasi, transportasi dan manajemen produksi secara bersamaan telah membentuk sistem aliran informasi, kapital, komoditi dan orang, yang pada gilirannya menciptakan polarisasi pembangunan, munculnya MUR, terbentuknya kota-kota dunia (*world cities*) dan hirarkhi kota-kota dalam skala internasional, terbentuknya wilayah-wilayah pembangunan antarnegara (*transborder regions*) dan terbentuknya koridor pembangunan dalam skala internasional (Douglass, 1992; McGee, 1992). Ketersediaan infrastruktur yang relatif lengkap di kota-kota besar dan sekitarnya, secara geografis juga telah menyebabkan konsentrasi investasi di bidang industri yang memperkuat polarisasi pembangunan dan perkembangan MUR tersebut.

Di Asia, polarisasi pembangunan yang dicirikan oleh nodal-nodal MUR dan bagian dari sistem kota-kota dunia, terdapat di kota-kota metropolitan yang berlokasi di sepanjang pantai timur mulai dari Tokyo, Seoul, Shanghai, Taipei, Hongkong, Guangzhou, Bangkok, Kualalumpur, Singapura, Jakarta, Bandung, Semarang dan Surabaya. Dalam skala antar negara telah tumbuh pula pemusatan-pemusatan perkembangan di Bohai (China dan Korea); Hongkong-Guangzhou dan Sijori.

Di Indonesia, polarisasi pembangunan terpusat pada kota-kota besar di sepanjang koridor Sumatera bagian timur dan Jawa bagian utara, seperti Medan, Palembang, Jakarta, Bandung, Semarang dan Surabaya. Studi yang dilakukan oleh Firman (1992:104) menunjukkan, bahwa dalam 10 tahun terakhir kota-kota di sepanjang koridor Jakarta-Cirebon-Semarang, Jakarta-Bandung, Semarang-Jogyakarta dan Surabaya-Malang telah mengalami perkembangan penduduk perkotaan yang sangat pesat. Ketiga koridor terakhir, bahkan cenderung membentuk MUR yang akan berkembang terus selama keterkaitan dan ketergantungan negara kita pada sistem globalisasi ekonomi tidak dapat dihindarkan. Bahkan kecenderungan perubahan struktur industri Indonesia dari industri substitusi impor menuju industri manufaktur untuk ekspor, nampaknya kita akan mengikuti jejak negara-negara industri baru Asia (NIC).

Pengalaman Korea Selatan dan Taiwan menunjukkan, bahwa polarisasi pembangunan pada kota-kota besar tertentu merupakan proses urbanisasi yang berkaitan erat dengan perkembangan investasi di bidang industri manufaktur yang berorientasi ekspor (Douglass, 1992:7). Faktor inilah yang memesatkan pertumbuhan koridor Jabotabek-Bandung, Semarang-Jogyakarta dan Surabaya-Malang, seperti terjadi pada MUR Bangkok, Shanghai dan Kuala Lumpur. Sebagai bagian dari simpul-simpul dalam sistem hirarki kota-kota dunia, ketiga mega urban regions ini akan mewadahi proses perubahan ekonomi dan teknologi yang kompleks, dicirikan oleh berlangsungnya interaksi kegiatan yang erat antara pusat kota utama dengan kota-kota dan pedesaan yang menjadi wilayah belakangnya.

Di samping kekuatan eksternal di atas, percepatan polarisasi pembangunan pada MUR juga disebabkan kekuatan internal yang diciptakan negara-negara ASEAN, termasuk Indonesia. Pada hakekatnya, hal ini merupakan usaha untuk menangkap arus investasi global. Kebijakan untuk menarik investasi asing berupa deregulasi di bidang investasi, sektor keuangan dan perdagangan internasional, serta debirokratisasi proses pelaksanaan

ketiga sektor ini, merupakan salah satu faktor penting dalam mempercepat MUR. Penyediaan infrastruktur perkotaan di kota-kota besar dan sekitarnya yang dipacu melalui penyertaan swasta, desentralisasi kegiatan industri dari kota-kota inti, serta dorongan terhadap ekspor produk manufaktur, juga merupakan kebijaksanaan yang mendorong kesinambungan perkembangan MUR.

Di samping faktor-faktor tersebut, kebijaksanaan revolusi hijau dan subsidi harga beras yang sifatnya 'urban biased' serta perkembangan moda angkutan yang murah, merupakan dua faktor yang menyebabkan perkembangan kota-kota lebih pesat (McGee, 1987:33). Meluasnya perkembangan wilayah perkotaan, juga disebabkan meningkatnya harga lahan, ketatnya pelaksanaan peraturan lingkungan di kota inti, serta tersedianya cadangan tenaga kerja atau yang disebut oleh McGee (1990) sebagai "labor pools" pertanian cukup besar di sekitar kota-kota besar yang dapat dimanfaatkan kegiatan industri.

Jadi jelaslah, banyak kebijaksanaan pemerintah yang dimaksudkan untuk mempercepat proses industrialisasi, tetapi secara tidak langsung berdampak pada pertumbuhan kota-kota besar menjadi MUR. Proses industrialisasi ini telah mengakibatkan perubahan struktur ekonomi wilayah pinggiran atau sepanjang koridor MUR, mengaburkan batas-batas antara kehidupan pedesaan dan perkotaan, dan meningkatnya peran swasta dalam mengarahkan perkembangan wilayah perkotaan.

Selama kita masih menerapkan berbagai kebijaksanaan pembangunan tersebut tanpa dibarengi intervensi untuk mengurangi pengaruh proses urbanisasi global tersebut, kesinambungan perkembangan wilayah-wilayah MUR di Indonesia tidak akan dapat dihindari.

## **B. MUR Jabotabek dan Metropolitan Bandung**

Globalisasi ekonomi yang ditanggapi melalui reorientasi kebijaksanaan ekonomi nasional berdampak pada perubahan besar pertumbuhan kota-kota besar di Indonesia, terutama Jabotabek dan

Metropolitan Bandung. Dalam dua dekade terakhir, kedua wilayah ini telah mengalami pertumbuhan pesat serta perubahan dalam pola urbanisasi yang sebelumnya tidak terjadi, yang melibatkan perubahan struktur sosial-ekonomi dan mobilitas, peranan aktor-aktor pembangunan serta meningkatnya tekanan terhadap sumberdaya alam dan lingkungan. Studi yang dilakukan Dharmapatni dan Firman (1992) mengungkapkan, bahwa Jabotabek dan Metropolitan Bandung cenderung membentuk koridor MUR yang nyaris bersatu. Dalam proses perkembangannya, kedua wilayah ini memperlihatkan ciri-ciri fisik, sosial dan ekonomi MUR, seperti dikonsepsikan McGee (1987, 1990, 1992) dan Douglass (1992).

### Perkembangan Wilayah Perkotaan

Dalam periode 1980-1990, pertumbuhan penduduk perkotaan di wilayah Jabotabek dan Metropolitan Bandung berlangsung pesat (lihat **Tabel 1**). Sensus penduduk BPS menunjukkan, pertumbuhan penduduk perkotaan dalam dasawarsa terakhir pada kabupaten-kabupaten di sekitar Jakarta, seperti Tangerang, Bekasi dan Bogor, berturut-turut 20,6%, 19,9% dan 11,9%. Penduduk perkotaan Kabupaten Serang dan Karawang, wilayah yang berbatasan langsung dengan Jabotabek, bertambah sebesar 6,8% dan 7,1%.

Dalam kurun yang sama, penambahan penduduk perkotaan tersebut jauh lebih tinggi dibanding penambahan penduduk DKI Jakarta (2,4%) dan penduduk perkotaan secara nasional (5,4%). Demikian pula penduduk perkotaan Kabupaten Bandung meningkat sebesar 7,3%, jauh lebih besar dibanding penambahan penduduk Kodya Bandung (3,3%). Perlu dicatat pula, bahwa laju pertumbuhan penduduk perkotaan kabupaten-kabupaten tersebut jauh lebih besar dari pertumbuhan penduduk kabupaten masing-masing.

Pertambahan penduduk perkotaan yang pesat di wilayah Jabotabek dan Metropolitan Bandung disertai perluasan wilayah perkotaan, terutama pada koridor-koridor Jakarta-Tangerang, Jakarta-Bekasi

(bahkan sampai Cikampek), Jakarta-Bogor; dan koridor-koridor Bandung-Cileunyi dan Bandung-Padalarang. hektar ini tercermin dari meningkatnya jumlah desa urban di koridor-koridor tersebut. Di Tangerang jumlahnya meningkat dari 19 menjadi 117, sedangkan di Bekasi meningkat dari 19 menjadi 59 pada kurun waktu 1980-1990 (lihat Dharmapatni, 1991:13).

Peningkatan jumlah desa urban ini telah mengakibatkan 73,9% penduduk perkotaan di Botabek dan 38,6% penduduk perkotaan di Kabupaten Bandung menempati wilayah kabupaten (Dharmapatni dan Firman, 1992:31). Artinya, wilayah yang sifatnya perkotaan dengan proporsi penduduk yang cukup besar harus dikelola oleh pemerintahan kabupaten yang kemampuan dan kewenangannya lebih diarahkan untuk mengelola wilayah pedesaan.

Analisis pada tingkat kecamatan menunjukkan, bahwa kecamatan yang memiliki proporsi jumlah desa urban di atas 25% dari total desa (Jawa Barat dan DKI Jakarta proporsinya 20,7%), ditetapkan sebagai kecamatan dengan konsentrasi penduduk perkotaan tinggi. Pada tahun 1990 kecamatan yang tergolong berkonsentrasi penduduk tinggi meliputi 11 kecamatan di Tangerang, 19 kecamatan di Bogor, 7 di Bekasi dan 20 di Bandung (Dharmapatni dan Firman, 1992:23). Secara geografis, kecamatan tersebut tersebar di sepanjang koridor Jakarta-Bandung, sehingga wilayah perkotaan di Jabotabek dan Metropolitan Bandung nyaris bersatu (**Gambar 1**).

Perkembangan wilayah perkotaan pada MUR Jabotabek dan Metropolitan Bandung yang cenderung menyatu secara fisik, diikuti pula oleh meningkatnya hubungan fungsional antara kedua wilayah ini, terutama antara Jakarta dan Bandung. Dalam kurun 1983-87, jumlah trip tahunan antara Jakarta dan Bandung mencapai 3,3 juta, dengan laju peningkatan sebesar 4% per tahun (Rosmiyati, 1990: 14). Sebagian besar trip yang dilakukan (menggunakan angkutan udara (71%), kendaraan pribadi (60%) dan kereta api (44%)), mempunyai maksud bisnis dan urusan dinas. Rencana penyelesaian jalan tol Jakarta-Cikampek-Padalarang-Cileunyi dalam

Tabel 1

**Penduduk Perkotaan di Jabotabek dan Metropolitan Bandung  
Tiap Kabupaten dan Kotamadya 1980-1990  
(dalam ribuan)**

No.	Kabupaten/ Kotamadya DKI	1980			1990			Rate of Growth (% per year)	
		Urban	Total	%	Urban	Total	%	Urban	Total
<b>I. KABUPATEN</b>									
1.	Serang	140	1 109	12.6	269	1 471	18.3	6.8	2.9
2.	Tangerang	238	1 529	14.9	1 520	2 765	55.0	20.6	6.1
3.	Bogor	638	2 494	25.6	1 924	3 737	51.5	11.9	4.1
4.	Karawang	171	1 236	13.8	339	1 492	22.7	7.1	1.9
5.	Bekasi	189	1 143	16.5	1 153	2 104	54.8	19.9	6.3
6.	Cianjur	179	1 388	12.9	242	1 662	14.6	3.0	1.8
7.	Bandung	638	2 669	23.9	1 292	3 201	40.4	7.3	1.8
<b>II. DKI/KOTAMADYA</b>									
1.	DKI Jakarta	6 072	6 503	93.4	8 254	8 254	100.0	2.4	2.4
2.	Bogor	247	247	100.0	271	271	100.0	1.0	1.0
3.	Bandung	1 461	1 461	100.0	2 026	2 058	98.4	3.3	3.4
<b>TOTAL</b>		<b>9 963</b>	<b>19 780</b>	<b>50.2</b>	<b>16 789</b>	<b>27 016</b>	<b>62.1</b>	<b>5.7</b>	<b>3.2</b>

Sumber: Biro Pusat Statistik, 1991

waktu dekat, diperkirakan akan mempercepat proses penyatuan wilayah Jabotabek dan Metropolitan Bandung.

#### Perubahan Struktur Ekonomi

Secara tidak langsung, peningkatan jumlah desa-urban dan penduduk perkotaan mengindikasikan pula bertambahnya penduduk yang bekerja di sektor non perkotaan. hektarl ini mengingat salah satu kriteria desa urban yang digunakan oleh BPS adalah desa-desa yang 25% atau kurang dari jumlah penduduknya bekerja di sektor pertanian. Artinya, telah terjadi transformasi struktural ekonomi dari pertanian ke non pertanian. Seyogyanya, keyakinan ini perlu ditunjang studi lebih mikro tentang rumah tangga pedesaan, namun beberapa fenomena yang berlangsung di wilayah MUR Jabotabek dan Metropolitan Bandung memperkuat keyakinan tersebut. Pertama, kedua wilayah tersebut merupakan pusat kegiatan investasi di Indonesia, seperti dikemukakan oleh Dharmapatni dan Firman (1992: 3):

*Jabotabek and Metropolitan Bandung has been the major area of foreign and domestic investment in the country for the last 25 years. In fact, about two-third*

*of the total approved foreign investment projects during 1967-91 in Indonesia has been located in Jakarta and West Java, notably in Jabotabek and Metropolitan Bandung, whereas for the approved domestic investment projects have reached as much as 45% (Prospek, 2 May 1992:10; 11 July 1992:82). Jakarta and West Java's shares of foreign and domestic investment during the same period are 49.6% and 47.4% respectively. Take at the situation of West Java in more detail, during 1967-89, about four-fifth of foreign investment and half of domestic investments in the industrial sector are located in Kabupaten (district) of Botabek (BOgor-TA-ngerang-BEKasi) region and Bandung (KLH-LPP, 1991: 17).*

Kenyataan juga menunjukkan, bahwa sekitar 80% peredaran uang nasional terkonsentrasi di Jakarta (Kompas, 7 April 1988) dan sekitar 28% GRDP 26 propinsi di Indonesia pada 1988 mengalir kembali ke Jakarta sebagai dana bersih (Mubyarto, 1992). Akumulasi modal dan investasi di kedua wilayah ini merupakan faktor kunci yang mendorong perluasan kegiatan perkotaan, yang notabene adalah kegiatan industri dan komersial.

Hill (1990:110) juga membuktikan, bahwa Jabotabek dan Metropolitan Bandung merupakan pusat industri

Gambar 1

Kecamatan dengan  
Persentase Wilayah Desakota  
25% dan lebih, 1980 dan 1990

LEGEND :

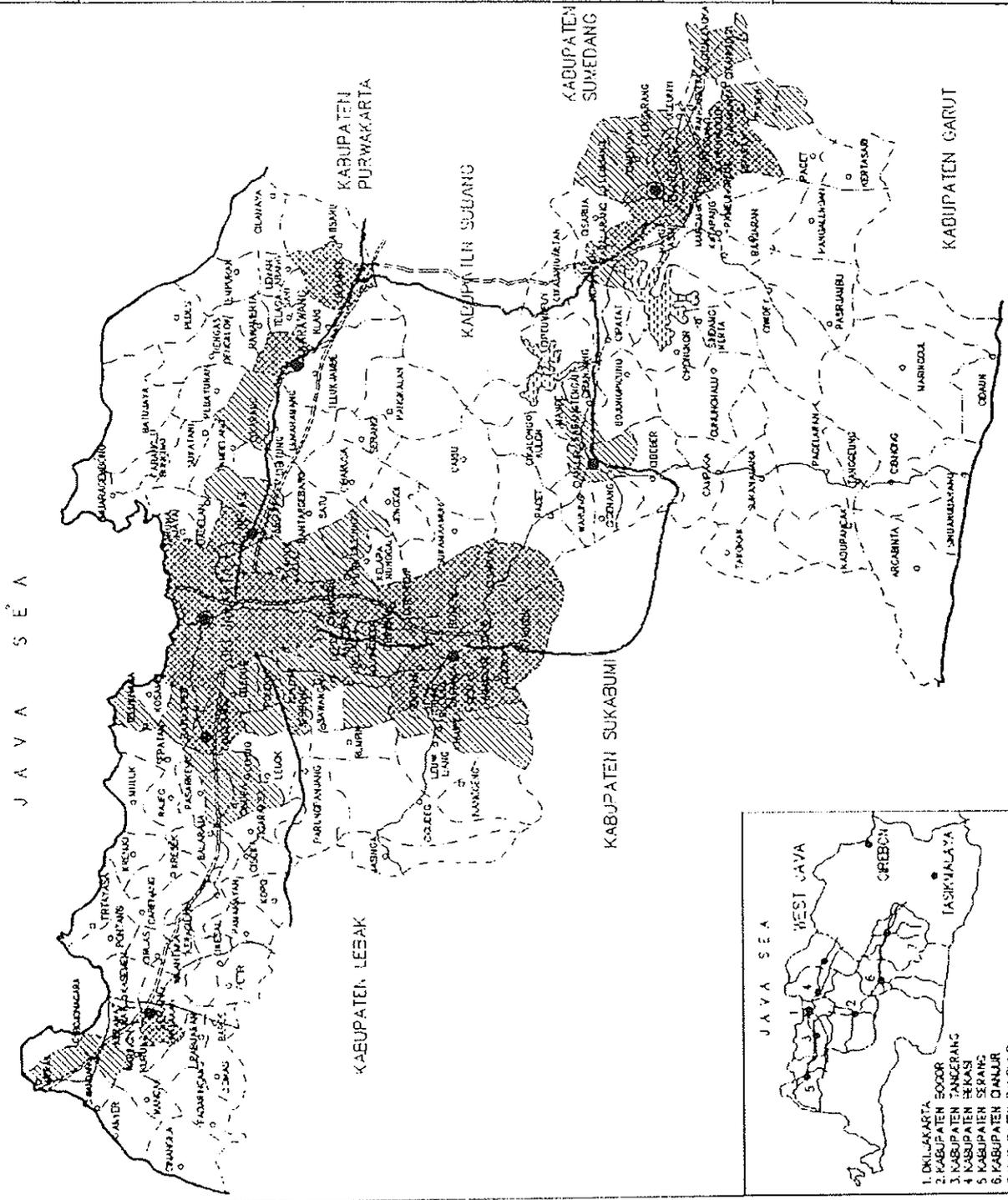
-  KABUPATEN BOUNDARY
-  KECAMATAN BOUNDARY
-  ROAD
-  TOI ROAD
-  PLANNED TOI ROAD
-  RAILWAY
-  1990
-  1980

Sumber:  
Firman dan Dharmapatri, 1992

JABOTABEK AND BANDUNG  
METROPOLITAN REGIONS



0 7.5 15 22.5 Km



1. KABUPATEN BOGOR
2. KABUPATEN BANDUNG
3. KABUPATEN KARAWANG
4. KABUPATEN KUNING
5. KABUPATEN SUKABUMI
6. KABUPATEN TASIKMALAYA
7. KABUPATEN WISATA

manufaktur menengah dan besar di Indonesia. Dalam hal 'value added' per kapitanya hanya sebanding dengan Metropolitan Surabaya. Kontribusi kegiatan industri di Jabotabek dan Metropolitan Bandung pada 1985 sebesar 35,3% total output nasional, dan sekitar 84% dihasilkan Jabotabek. Menurut Hill (1990), telah terjadi 'spillover' kegiatan industri melebihi batas-batas administrasi kota Jakarta dan Bandung yang dicirikan menurunnya kontribusi kegiatan manufaktur di Jakarta dalam hal output, disertai dengan peningkatan output dan penyerapan tenaga kerja di daerah sekitarnya.

Kedua, meluasnya kegiatan perumahan, industri dan komersial ke wilayah Botabek dan Kabupaten Bandung, dicirikan proses transformasi lahan pertanian. Paling tidak, ribuan petani dan buruh tani serta pengrajin bahan bangunan tradisional kehilangan sumber mata pencaharian dan terpaksa beralih ke sektor non-pertanian. Sebagai gambaran, dalam kurun 1980-89 tercatat sekitar 24.000 rumah tangga di Botabek yang tergusur akibat konversi lahan (Soegijoko, 1989). Diperkirakan, masih banyak yang tidak terekam dalam pencacahan formal. Akibatnya, walaupun belum secara pasti dapat diketahui, tidak mustahil transformasi ini mengakibatkan penurunan tingkat kehidupan.

Ketiga, meningkatnya kontribusi sektor industri manufaktur dan menurunnya kontribusi sektor pertanian di wilayah ekspansi (Botabek dan Kabupaten Bandung). Studi Henshall (1993) menunjukkan, bahwa di Botabek kontribusi sektor pertanian terhadap GRDP-nya menurun dari 16% (1986) menjadi 12,2% (1990), sedangkan kontribusi manufaktur meningkat dari 25,3% menjadi 29,7%. Kontribusi sektor pertanian dalam penyerapan tenaga kerja menurun dari 43,9% (1971) menjadi 28,2% (1990), sedang kontribusi manufaktur naik dari 9,6% menjadi 18,8%.

Perlu diperhatikan, bahwa sebagian besar tenaga kerja yang terserap sektor industri merupakan pendatang. Di Bekasi misalnya, sekitar 60-70% tenaga kerja industri berasal dari Jawa Tengah, Jawa Timur dan bagian Jawa Barat lainnya diluar Botabek (Pikiran Rakyat, 15 April 1991). hektar ini menimbulkan

pertanyaan, mengapa bukan tenaga kerja lokal yang dominan? Apakah wilayah tersebut sudah kekurangan tenaga kerja lokal yang sesuai dengan kualitas yang diinginkan? Atau, tenaga kerja lokal terserap sektor lain, misalnya jasa dan perdagangan? Apa implikasinya terhadap keselerasan hidup antara pendatang dan penduduk lokal?

### **Perubahan Guna Lahan**

Perluasan wilayah perkotaan pada MUR Jabotabek dan Metropolitan Bandung diiringi pula proses perubahan guna lahan yang pesat. Transformasi lahan pertanian subur dalam skala besar menjadi kawasan industri, kawasan perumahan dan kota-kota baru merupakan tantangan yang tidak ringan bagi kelangsungan program swasembada beras di negara kita.

Dalam kurun 1980-1989, tercatat sekitar 15.900 hektar lahan pertanian atau 75% dari total lahan yang diperlukan untuk pembangunan perumahan di wilayah Botabek, telah dikonversikan menjadi kawasan perumahan. Sementara itu, sekitar 80% dari luas lahan yang dibutuhkan industri telah mengkonsumsi lahan pertanian basah dan kering (Soegijoko, 1989: Tabel 10,11,12). Dalam kurun yang sama, sekitar 71% dari lahan yang dibutuhkan untuk perumahan di Kabupaten Bandung menempati areal pertanian lahan basah, sedangkan 76% dari lahan untuk industri mengkonversikan lahan pertanian kering (Soegijoko, 1989:Tabel 19).

Permintaan lahan pertanian lebih besar lagi bila kita tinjau permohonan ijin untuk kegiatan industri dan perumahan. Selama kurun 1983-1992, permohonan ijin untuk perumahan di kabupaten-kabupaten Bogor, Tangerang, Bekasi (Botabek) dan Bandung mencakup areal sekitar 45.500 hektar atau sekitar 95% dari luas permohonan untuk seluruh wilayah propinsi Jawa Barat; sedangkan untuk kegiatan industri seluas 3.000 hektar atau sekitar 80% dari luas permohonan propinsi Jawa Barat (BPN Jawa Barat, 1992). Dari 18.000 hektar lahan yang dialokasikan untuk kawasan industri di Jawa Barat, sekitar 6.500 hektar berlokasi di Botabek dan 500

hektar di Kabupaten Bandung. Kenyataan ini mengindikasikan pembangunan perumahan dan industri terkonsentrasi di wilayah Jabotabek dan Metropolitan Bandung.

Swasta diperkirakan sangat besar perannya dalam perubahan penggunaan lahan untuk kawasan industri, perumahan, kota baru, komersial bahkan untuk jalan tol. Sekitar 20.800 hektar lahan di wilayah Botabek dan kabupaten Bandung serta sekitar 3.100 hektar lahan di DKI Jakarta sudah dimohon oleh 76 investor swasta untuk pembangunan kawasan industri (Editor, 18 Juli 1992:57). Di kabupaten Bekasi saja, sampai dengan tahun 1991 tercatat ada 238 developer yang telah memohon ijin untuk lahan seluas 8.122 hektar untuk pembangunan rumah sebanyak 487.320 unit (Kompas, 25 Juli 1992). Untuk kota-kota baru yang dicanangkan sebagai kota 'self-contained' paling tidak sudah tercatat ada 10 kota baru yang sedang dan akan dibangun (Tabel 2).

**Tabel 2**

**Pembangunan Beberapa Kota Baru di Wilayah Jabotabek dan Metropolitan Bandung**

Nama	Luas (Hektar)	Lokasi	Developer
BSD	6000	Tangerang	Swasta
Tigaraksa	3000	Tangerang	Swasta
Cariu	na	Bogor	Swasta
Bekasi 2000	2000	Bekasi	Swasta
Bekasi Terpadu	1500	Bekasi	Pemerintah & swasta
Cikarang Baru	500-2000	Bekasi	Swasta
Lippo City	450	Bekasi	Swasta
Depok	na	Bogor	Pemerintah
Jatinangor	na	Bandung*)	Pemerintah
Lippo Village	500	Tangerang	Swasta

\*) secara administratif termasuk dalam Kabupaten Sumedang

na : tidak diperoleh data

Munculnya perumahan skala besar yang dihuni oleh golongan menengah ke atas di wilayah Botabek diikuti pula oleh pembangunan kawasan komersial

yang memberikan pelayanan kepada masyarakat perumahan tersebut. Supermarket besar seperti 'Hero' misalnya, telah mendirikan usaha di Ciledug (Tangerang) dan Bekasi. Sesuai karakteristik konsumennya, supermarket ini memberikan pelayanan serba lengkap dengan prinsip 'one stop shopping'. Pembangunan supermarket dan berbagai pertokoan besar di wilayah pinggiran Jakarta disinyalir mengancam kelangsungan perdagangan eceran tradisional skala kecil (Kompas, 23 Januari 1991).

Tidak dapat dipungkiri, bahwa jalan tol yang membentang dari barat-timur dan selatan wilayah Jabotabek mempercepat pertumbuhan kawasan perumahan dan kawasan industri di sepanjang koridor ini. Studi PT. Jasa Marga dan LPP-ITB (1992) terhadap ruas jalan tol Jakarta-Tangerang dan Jakarta-Cikampek mengungkapkan:

- penjualan rumah meningkat setelah dioperasikannya jalan tol;
- jalan tol merangsang pembangunan perumahan di daerah yang berlokasi jauh dari Jakarta, dan rangsangan ini bertambah besar bila disertai pembangunan kawasan industri;
- jalan tol tidak saja mengarahkan lokasi industri, tetapi juga mempengaruhi perkembangan kawasan industri;
- jalan tol diyakini investor sebagai salah satu infrastruktur yang dapat menjamin keberhasilan pembangunan kawasan industri.

Jika rencana kegiatan industri kelak dapat direalisasikan, tentunya akan membawa implikasi besar terhadap kebutuhan infrastruktur, termasuk perumahan karyawan, prasarana transportasi, air bersih, prasarana air kotor, limbah dan drainase. Mengingat dalam kawasan industri tidak diperkenankan untuk dibangun perumahan, maka pengaturan penyediaan perumahan karyawan beserta fasilitas penunjangnya akan menjadi masalah serius pada masa mendatang. Pembangunan kawasan industri, kota-kota baru maupun perumahan skala besar juga akan menimbulkan konflik kepentingan dengan penduduk lokal, petani dan pengrajin industri bahan bangunan, bahkan dengan daerah-daerah konservasi. Tantangan lain adalah, bagaimana menyasikan pem-

bangunan puluhan bahkan ratusan lokasi kegiatan yang beragam dan terpencar itu agar menjadi kesatuan pengembangan yang terpadu dengan efisiensi pemanfaatan lahan dan penyediaan infrastruktur yang tinggi.

### **Ancaman Terhadap Kualitas Lingkungan**

Pembangunan kawasan industri, perumahan skala besar serta kota-kota baru beserta segala fasilitas dan prasarana pendukungnya jelas akan mengurangi luas areal penyerapan air hujan, sehingga akan meningkatkan volume air larian dan mengurangi cadangan air tanah. Pembangunan wilayah Puncak dan Cipanas yang berfungsi sebagai daerah resapan air bagi Bogor dan Jakarta sebagai kawasan pariwisata juga telah menurunkan cadangan air tanah bagi kedua daerah ini. Ironisnya, kegiatan pariwisata membuat wilayah Cipanas menyumbang sekitar 80% pada pendapatan asli daerah Kabupaten Cianjur.

Kenyataan menunjukkan, bahwa koridor Bopunjur yang telah ditetapkan sebagai daerah resapan air memiliki laju pertumbuhan penduduk sebesar 3,9% selama dasawarsa terakhir, sedikit lebih tinggi dari laju peningkatan penduduk Jabotabek yang besarnya 3,7%, namun hampir dua kali lipat laju pertumbuhan penduduk nasional (Dharmapatni dan Firmansyah, 1992:28). Demikian juga wilayah resapan air Bandung yang terletak di sebelah utara, selama ini telah berkembang menjadi pemukiman dan aktivitas pariwisata. Belum mampunya pemerintah untuk menyediakan air bersih yang cukup, diiringi penurunan cadangan air tanah sebagai akibat menyempitnya daerah resapan air dan penyedotan air tanah yang berlebihan oleh kegiatan perumahan dan industri, telah mengakibatkan penurunan muka air tanah dengan laju 2-6 meter per tahun di kota Bandung, dan menyebabkan intrusi air laut sejauh 15 km di Jakarta.

Penggundulan hutan dan perambahan daerah hulu Sungai Citarum yang terjadi selama ini juga diperkirakan akan menjadikan waduk-waduk Jatiluhur, Cirata dan Saguling tidak mampu menyediakan

kebutuhan air industri dan domestik untuk wilayah Jakarta dan pantai utara Jawa Barat (Suara Pembaruan, 13 Mei 1991). Artinya, perkembangan industri dan pemukiman yang pesat di wilayah Jabotabek dan sekitarnya akan terus disertai peningkatan penyedotan air tanah dengan laju dan jumlah yang tidak terkirakan besarnya.

Limbah domestik dan industri juga akan meningkat pesat, baik jumlah maupun keanekaragaman kualitasnya. Jika benar sinyalemen bahwa relokasi industri dari negara-negara industri maju berupa industri-industri 'kotor' karena negara asal industri tersebut memiliki aturan lingkungan yang sangat ketat di samping industrinya telah berkembang ke arah industri teknologi maju dan industri informasi, maka pada masa mendatang limbah beracun yang sangat sulit untuk dibuang secara aman dan didaur ulang akan meningkat.

Wilayah Botabek dan Kabupaten Bandung diperkirakan akan ditempati banyak industri manufaktur dengan limbah berbahaya maupun industri yang 'rakus' air. Persoalannya, adalah bukan saja menyangkut pembuangan limbah dan kebutuhan air yang besar, tetapi kondisi kedua wilayah ini juga merupakan wilayah pemukiman yang menampung penduduk dalam jumlah besar. Artinya, dalam waktu yang tidak lama lagi akan terjadi dilema antara industrialisasi yang dapat meningkatkan perekonomian daerah (dan nasional) namun menghasilkan polusi dan mengkonsumsi air dalam jumlah besar dengan kepentingan kesehatan dan pemenuhan kebutuhan air bersih bagi penduduk serta penurunan kualitas lingkungan.

Pencemaran udara, air tanah, air permukaan maupun laut akan meningkat. Persoalan lain yang merupakan tantangan bagi kita adalah seberapa jauh dapat mengantisipasi besarnya masalah ini? Apakah pembangunan kawasan industri yang antara lain dimaksudkan untuk meningkatkan pengawasan terhadap polusi lingkungan sudah cukup untuk mengatasi masalah ini?

Ancaman lain juga dialami oleh kawasan pantai utara wilayah Jabotabek. Sebagai contoh, walaupun

kontroversial, areal seluas 830 hektar di kecamatan Teluknaga (Tangerang) yang semula merupakan areal rawa dan hutan bakau yang merupakan habitat berbagai jenis burung dan kera saat ini sedang dibangun menjadi *condominium*, perumahan, hotel dan lapangan golf oleh developer swasta. Pantai utara Jabotabek juga banyak telah berubah menjadi areal pertambangan udang yang dikembangkan untuk tujuan ekspor. Pengalaman di Thailand menunjukkan, bahwa dalam jangka panjang, kegiatan pertambangan telah merusak ekosistem pantai sebagai akibat dari kegiatan monokultur yang banyak menggunakan obat-obatan dan pembasmi hama udang.

Jika kita bayangkan MUR Jabotabek dan Metropolitan Bandung ini sebagai unit produksi raksasa, yang didalamnya terkandung berbagai unsur produksi dan hasil produksi, maka selain air dan tenaga kerja, kedua wilayah ini juga akan mengkonsumsi bahan baku dan energi dalam jumlah besar. Energi tidak saja dibutuhkan oleh industri, melainkan juga oleh perumahan. Peningkatan kebutuhan energi yang begitu pesat, yang diperkirakan untuk skala nasional bertambah 2 kali lipat dalam setiap kurun waktu 4 tahun (Kompas, 28 Januari 1993) hanyalah sekedar gambaran bahwa mungkin kebutuhan listrik di MUR Jabotabek dan Metropolitan Bandung meningkat jauh lebih pesat lagi, mengingat konsentrasi investasi terbesar Indonesia dalam bidang industri manufaktur terdapat di kedua wilayah ini (lihat Dharmapatni dan Firman, 1992).

Meski pemerintah sedang mengusahakan diversifikasi dan perluasan sumber energi dan kapasitas listrik dengan melibatkan swasta, namun kebutuhan energi listrik diperkirakan masih jauh lebih besar dibanding suplai yang dapat disediakan (Kompas, 28 Januari 1993). Persoalannya adalah, alternatif apa yang harus diambil agar perkembangan kegiatan industri manufaktur yang diperkirakan tetap terkonsentrasi di kedua wilayah ini dapat tetap berlangsung? Bagaimana pula dengan limbah energi yang dihasilkan?

## Mobilitas Penduduk dan Pola Ulang-Alik

Perkembangan penduduk perkotaan ke wilayah pinggiran dan koridor di MUR Jabotabek dan Metropolitan Bandung antara lain disebabkan perpindahan penduduk dari Jakarta dan Bandung ke wilayah ekspansi tersebut. Di samping itu, juga karena menurunnya jumlah migran yang menjadikan kedua kota ini sebagai tujuan. Mahalnya lahan di Jakarta dan Bandung, tersedianya perumahan dan infrastruktur yang lebih terjangkau oleh golongan menengah dan semakin besarnya kesempatan kerja yang tersedia terutama di sektor industri di wilayah ekspansi serta tingginya aksesibilitas ke kota Jakarta dan Bandung, mendorong golongan menengah ke atas untuk bermukim di wilayah ekspansi.

Dalam periode 1970-an hingga 1980-an Jakarta merupakan tujuan utama migran, sedangkan dalam 1980-an hingga 1990-an Jakarta tidak lagi menjadi tujuan utama dan fungsi ini digantikan oleh wilayah Botabek. Belakangan ini, bahkan wilayah Botabek juga menjadi pilihan tempat tinggal bagi mereka yang semula bermukim di Jakarta. Hingga tahun 1989 diperkirakan 1,5 juta penduduk Jakarta pindah bermukim di wilayah Botabek, dan ironisnya ratusan ribu dari mereka masih memegang KTP DKI Jakarta (Kompas, 15 Januari 1991; Kompas, 30 Juli 1992).

Migrasi bersih DKI Jakarta juga terus menurun dalam tiga dekade terakhir, yaitu dari 364.000 pada kurun waktu 1975-80 menjadi 133.000 antara tahun 1985-90 (Gardiner, 1993:7). Akibat dari faktor-faktor ini, laju pertumbuhan penduduk DKI Jakarta menurun dari 4,1% (1970-80) menjadi 2,4% (1980-90) yang mengakibatkan menurunnya proporsi penduduk DKI Jakarta dalam Jabotabek dari 54,5% menjadi 48,2% dalam dekade terakhir (Tabel 1). Sementara wilayah-wilayah kabupaten Tangerang mengalami laju peningkatan penduduk yang sangat pesat (Tabel 1).

Meski laju pertumbuhan penduduk yang bermukim di wilayah Botabek meningkat pesat, namun proporsi penduduk Botabek yang bekerja dan belajar di

Jakarta diperkirakan mencapai 10% dan 4% (BKSP Jabotabek, 1992). Penduduk yang melakukan perjalanan ulang-alik antara Botabek-Jakarta diperkirakan mencapai 1,2 juta orang setiap hari (BKSP Jabotabek, 1992: appendix p.20). Dari jumlah ini, 34,3% berasal dari Bogor, 20,8% dari Tangerang dan 44,9% dari Bekasi.

Pola mobilitas dan perjalanan ulang-alik penduduk Metropolitan Bandung selama dekade terakhir hampir menyerupai Jabotabek, namun dalam intensitas yang lebih kecil. Dalam kasus Metropolitan Bandung, kota Bandung masih sangat kuat pengaruhnya terhadap wilayah belakang. Studi yang dilakukan KLH (1985, dalam Simamora, 1991:20) mengemukakan, bahwa kota Bandung masih merupakan orientasi utama dalam memberikan lapangan kerja dan kebutuhan berbelanja serta rekreasi bagi penduduk Kabupaten Bandung. Dari seluruh perjalanan dengan tujuan bekerja, 48% menuju Bandung; sedangkan dari perjalanan dengan tujuan berbelanja dan rekreasi sekitar 70% dan 80% bertujuan ke kota Bandung.

Secara geografis, pola pergerakan orang yang menggunakan angkutan umum terutama terdistribusi di sepanjang koridor barat-timur dan ke arah selatan kota Bandung. Dari seluruh trip, sekitar 26% terjadi antara Bandung-Cimahi, 31% antara Bandung-Cileunyi, 11,% antara Bandung-Soreang dan 20% antara Bandung-Banjaran (Simamora, 1991: 35). Jumlah trip yang cukup besar juga terjadi antara kota-kota kecil yang cukup banyak memiliki kegiatan industri tekstil, yaitu antara Cileunyi-Cicalengka, Cileunyi-Majalaya, Cicalengka- Majalaya dan Ciparay-Majalaya.

Pola mobilitas penduduk dan perjalanan ulang-alik yang terjadi selama ini baik di wilayah Jabotabek maupun Metropolitan Bandung tentunya menuntut ketersediaan prasarana dan sarana transportasi yang mudah, murah, nyaman dan terpercaya. Jika antisipasi perkembangan industri manufaktur di wilayah Botabek dan kabupaten Bandung terwujud, kemungkinan pola mobilitas dan perjalanan ulang-alik yang selama ini terjadi mengalami perubahan.

Nodal-nodal kegiatan industri akan membentuk pusat-pusat baru yang akan menarik penduduk, sehingga pola pergerakan penduduk di wilayah Jabotabek dan Metropolitan Bandung menjadi semakin kompleks. Untuk menunjang hal ini, diperlukan semakin banyak prasarana dan sarana transportasi dengan sistem jaringan semakin kompleks.

Fakta-fakta di atas barangkali baru mengungkapkan sebagian kecil saja dari proses yang telah dan akan terjadi dalam MUR Jabotabek dan Metropolitan Bandung. Banyak tantangan baru yang dihadapi para perencana dan pengelola kota dan wilayah, yang memang tidak mudah untuk diatasi seperti telah dialami kota-kota di Asia, seperti Bangkok, Manila dan Kualalumpur. Padahal wilayah Jabotabek dan Metropolitan Bandung mempunyai peranan penting dalam perekonomian nasional. Lantas, usaha apa yang perlu dilakukan?

### **C. Tantangan Pengelolaan Mega-Urban**

Laju dan pola perkembangan MUR Jabotabek dan Metropolitan Bandung akan berlangsung terus sesuai antisipasi perkembangan urbanisasi global, sehingga meluasnya wilayah perkotaan beserta wilayah pengaruhnya tidak dapat dihindari. Peran penting kedua wilayah ini dalam perekonomian nasional tetap harus dipertahankan, bahkan ditingkatkan melalui keikutsertaannya dalam proses industrialisasi global walaupun dapat menimbulkan 'externalities' yang tidak pernah terbayangkan sebelumnya.

Jika ini memang pilihannya, berarti polarisasi pembangunan pada MUR Jabotabek dan Metropolitan Bandung yang terus membengkakkan wilayah perkotaan hingga ratusan kilometer ke wilayah belakangnya memang merupakan kenyataan yang harus dihadapi. Artinya, isu utama yang dihadapi MUR bukan terletak pada 'ukuran' kota, namun pada 'urban management' (pengelolaan kota) yang dapat mengoptimalkan pertumbuhan ekonomi dan meminimalkan 'eksternalitasnya'. Usaha-usaha untuk membatasi pertumbuhan kota yang selama ini

pernah dilakukan, misalnya kebijaksanaan 'kota tertutup' bagi Jakarta tidaklah efektif. Kebijaksanaan serupa yang pernah dilakukan negara lain juga kurang berhasil. Brennan (1992:3) membenarkan, bahwa 'urban management' lebih penting ketimbang usaha-usaha untuk membatasi ukuran kota:

*Effective mega-city management is much more critical than mega-city size, provided that management is not defined narrowly in terms of metropolitan finance but more broadly to include coordination of macro, sectoral and mega-city policies, strategies to deal with negative externalities directly (e.g. measures to control pollution, transportation demand), and actions to improve distribution of public services among neighbourhoods and income groups to minimize risks of social unrest and political stability. These tasks are not easy to perform successfully, but they stand a much greater chance of success than mega-city size control policies.*

Meski permasalahannya bukan 'ukuran' tetapi 'management' kota, perumusan kebijaksanaan pengembangan MUR harus didasarkan pada pemahaman dan antisipasi karakteristik MUR di masa mendatang. Dalam konteks ASEAN, hal ini ditegaskan oleh Webster (1992:17) sebagai berikut:

*In summary, emerging MUR in ASEAN should not be viewed as overwhelming entities that will be beyond the control of human institutions. They will not be too large to be planned and managed, nor will financial and human resources be absent to deal with problems in these regions.....Lastly, but importantly, it would appear that policy should be based on new forms and characteristics of mega-urbanization that are emerging in ASEAN, rather than on the present reality which could prove misleading in policy terms. The policy target is moving, future policy should be based on the types of MUR which are emerging in ASEAN, not the entities that exist now.*

Pembahasan tentang proses perubahan yang sedang dialami oleh MUR Jabotabek dan Metropolitan Bandung di atas mengharuskan kita untuk memikirkan kembali model pengelolaan yang cocok untuk MUR. Dengan kata lain, 'reorientasi' terhadap pendekatan maupun metode pengelolaan kota konvensional yang selama ini digunakan untuk mengelola kota-kota 'tunggal' harus dilakukan untuk kepentingan pengelolaan MUR. Konsep pengelolaan kota 'model baru' bukan saja dimaksudkan untuk menangani kota dengan skala dan keanekaragaman lebih

besar, tetapi juga untuk mengakomodasikan dinamika yang cepat dan tidak mudah diantisipasi, karena perkembangannya ditentukan perkembangan ekonomi global, persaingan antarnegara dan kebijaksanaan nasional yang secara implisit mempengaruhi perkembangan MUR.

Di samping itu, konsep pengelolaan kota untuk MUR Jabotabek dan Metropolitan Bandung harus mampu menangani atau mengakomodasikan hal-hal sebagai berikut:

- (a) perkembangan wilayah 'perkotaan' dan 'pedesaan' yang sedang mengalami proses perubahan menjadi wilayah 'perkotaan';
- (b) keberadaan sebagian besar penduduk perkotaan yang bermukim di wilayah kabupaten;
- (c) pembangunan ekonomi yang efektif;
- (d) peran swasta yang semakin besar dalam mengarahkan perkembangan MUR;
- (e) perubahan dalam pola mobilitas penduduk;
- (f) peranan berbagai tingkatan pemerintahan, mulai dari tingkat desa, kabupaten, kota administratif, kotamadya, dan propinsi;
- (g) peningkatan keanekaragaman kegiatan perkotaan skala besar;
- (h) transformasi lahan besar-besaran, yang mengakibatkan terdesaknya penduduk lokal dan perekonomian rakyat tradisional;
- (i) peningkatan ancaman terhadap sumberdaya dan lingkungan;
- (j) peningkatan kemungkinan terjadinya konflik kepentingan antara pemerintah, swasta dan masyarakat.

Tidak dapat dipungkiri, bahwa tantangan yang begitu besar menyebabkan kita tidak akan mampu memformulasikan model atau konsep pengelolaan MUR yang tepat dalam waktu singkat. Satu hal yang dapat kita lakukan dalam jangka pendek, adalah meningkatkan efisiensi komponen-komponen pengelolaan kota itu sendiri, seperti sumberdaya manusia, sumberdaya alam, lembaga-lembaga yang ada, sumber-sumber dana yang tersedia, peraturan-perundangan yang berlaku serta kondisi budaya-politis yang stabil.

Tindakan efisiensi ini dilakukan untuk mencapai tujuan meningkatkan efektivitas pembangunan ekonomi kota, meningkatkan pemerataan antara kepentingan

pemerintah, swasta dan masyarakat, serta meningkatkan kelestarian lingkungan. Namun tindakan efisiensi tersebut perlu disertai persiapan untuk melakukan perubahan yang lebih struktural dan mendasar terhadap pendekatan dan metoda pengelolaan kota yang selama ini digunakan.

### **Fungsi Pemerintahan**

Permasalahan pokok yang menjadi tantangan dalam pengelolaan MUR Jabotabek dan Metropolitan Bandung, antara lain, adalah terlibatnya berbagai instansi vertikal dan strata pemerintahan daerah pada setiap wilayah MUR ini. Tumpang tindih wewenang antara berbagai instansi di berbagai tingkatan pemerintahan seringkali mengakibatkan tumpang tindih proyek sebagai akibat dari tidak adanya koordinasi yang baik, sehingga mengakibatkan pemborosan dana, waktu dan tenaga yang tidak sedikit.

UU 11/1990 tentang pembangunan ibukota negara yang harus diintegrasikan dengan Botabek sebagai wilayah belakangnya, ditegaskan merupakan tanggung jawab pemerintah pusat, DKI Jakarta dan pemerintah Jawa Barat. Undang-undang yang ditindaklanjuti dengan perubahan fungsi BKSP Jabotabek dari suatu badan yang berupa forum koordinasi antara pemerintah DKI Jakarta dengan Jawa Barat menjadi badan yang bertanggung jawab penuh dalam mengkoordinasikan perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian pembangunan (BKSP Jabotabek, 1992) merupakan suatu kemajuan berarti dalam pengelolaan MUR Jabotabek. Persoalannya sekarang, adalah bagaimana koordinasi itu dilakukan agar rencana yang terpadu dapat dilaksanakan dan agar pelaksanaan pembangunan menjadi lebih cepat, bukan justru lebih lambat karena penambahan prosedur birokrasi.

Untuk mewujudkan koordinasi yang baik, BKSP perlu dilengkapi dengan sistem informasi rencana, pelaksanaan pembangunan dan pengendalian dari setiap instansi terkait. Lebih penting lagi, adalah penjabaran dari fungsi 'bertanggung jawab penuh', misalnya, apakah BKSP Jabotabek merupakan

satu-satunya yang dapat mengambil keputusan akhir yang harus ditaati oleh semua pihak? Tantangan lain yang dihadapi BKSP Jabotabek, adalah bagaimana membentuk mekanisme kerja yang 'pro-aktif' dan antisipatif, sehingga mampu mengantisipasi perkembangan dan permasalahan yang akan terjadi yang dapat menjadi pegangan bagi koordinasi pembangunan.

Dalam kasus Metropolitan Bandung, hingga kini belum ada suatu wadah yang mengkoordinasikan perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian pembangunan antara kotamadya dan kabupaten Bandung. Dalam waktu dekat barangkali wadah semacam BKSP Jabotabek memang diperlukan.

Tantangan lain yang dihadapi Jabotabek maupun Metropolitan Bandung, adalah berkembangnya wilayah 'perkotaan' yang cukup luas di wilayah kabupaten, terutama di sepanjang koridor jalan-jalan regional. Sejauh mana pemerintahan tingkat kabupaten ini mempunyai wewenang atau mampu mengelola wilayah perkotaannya? Karena tidak mungkin terus menerus memperluas wilayah kotamadya atau kotip, yang membutuhkan prosedur tertentu serta membutuhkan waktu yang cukup lama, lalu wewenang atau kemampuan seperti apa yang perlu diberikan kepada pemerintah kabupaten untuk mengatasi masalah ini?

Jika dalam waktu dekat wilayah perkotaan Jabotabek dan Metropolitan Bandung bersatu, bentuk pengelolaan seperti apa yang diperlukan? Hal ini membutuhkan pemikiran sejak dini, mengingat seluruh Jawa, terutama pantai utara, pada suatu saat akan berkembang menjadi koridor perkotaan.

### **Desentralisasi**

Perkembangan MUR yang cepat membutuhkan perluasan pelayanan fasilitas dan infrastruktur dengan kualitas lebih baik yang harus dapat disediakan secara efisien. Adalah suatu hal yang tidak mungkin, bila semuanya harus dipenuhi Pemerintah, sebagaimana lazimnya selama ini. Peran swasta yang semakin besar dalam penyediaan perumahan, ka-

wasan industri, jalan tol dan listrik di wilayah Jabotabek dan Metropolitan Bandung harus dimanfaatkan sehingga perlu terus didorong. Demikian juga halnya dengan peranserta masyarakat luas, seperti organisasi-organisasi non-pemerintah. Artinya, semakin lama peran pemerintah secara langsung dalam penyediaan fasilitas dan infrastruktur harus dikurangi dan digantikan dengan perannya sebagai 'enabler' yang dimaksudkan untuk merangsang dan mengarahkan peran swasta dan masyarakat dalam pembangunan. Dengan demikian, desentralisasi harus diartikan secara luas, seperti diutarakan oleh Guzman (1989, dalam Laquian, 1992:12), sebagai berikut:

*Decentralization may take on the following meanings:*

- (a) The econcentration or delegation of responsibility and authority by central government offices to regional and field units of such offices;*
- (b) The devolution or transfer of power and responsibility for the performance of certain functions from the central government to local governments;*
- (c) The privatization of certain functions that used to be carried out by the government;*
- (d) The transfer of responsibility and investment of authority from the government to non-governmental organization, community-based organizations or other alternative channels of service delivery charged with specific functions.*

Pengalaman menunjukkan, bahwa swasta dapat membangun dan mengelola fasilitas secara lebih efisien dan 'reliable', dan swasta lebih tanggap terhadap perubahan permintaan. Persoalannya sekarang adalah, pembagian tugas antara pemerintah, swasta dan masyarakat: sektor-sektor apa yang dapat dimasuki oleh pihak swasta atau masyarakat; sistem apa yang digunakan, apakah BOO, BOT, atau sistem sharing, ataukah sistem pembiayaan sendiri. Karena persaingan semakin ketat, disertai dengan perubahan teknologi dan informasi yang cepat, maka kreativitas swasta dalam menciptakan usaha baru yang dapat mendatangkan keuntungan semakin besar akan meningkat. Oleh karena itu, pada masa mendatang pemerintah bukan saja dituntut untuk berperan semakin besar sebagai 'enabler' untuk

merangsang peran swasta, tetapi juga sebagai pengendali keterlibatan swasta dalam pembangunan agar prinsip 'equity' tetap dapat dilaksanakan.

Tentu saja, kedua peran itu membutuhkan perubahan cara pikir dan cara kerja yang semula berorientasi 'birokratis' menjadi 'abdi masyarakat' dan 'partner' swasta dan masyarakat dalam pembangunan, yang membutuhkan kemampuan manajemen dan kreativitas tinggi. Kemampuan ini mengharuskan pengembangan 'human resources' seluruh jajaran aparat pemerintah dalam bidang pengelolaan kota.

Kemampuan masyarakat untuk menyediakan sendiri fasilitas dan infrastruktur yang diperlukan juga tidak kecil. Industrialisasi yang diharapkan dapat meningkatkan perekonomian dan taraf hidup masyarakat akan meningkatkan kemampuan dan kesadaran masyarakat untuk berpartisipasi dalam pembangunan. Kemampuan ini dapat berupa tenaga, pemikiran, dana dan pelepasan hak (tanah misalnya) tanpa ganti rugi.

Hal itu memerlukan fungsi pemerintah sebagai 'enabler' yang dapat menstimulir mobilisasi kemampuan masyarakat. Namun sekali lagi diperlukan kemampuan pemerintah untuk menetapkan sektor-sektor yang dapat diserahkan pembangunannya maupun pengelolaannya kepada masyarakat, serta bantuan perangsang yang harus diberikan pemerintah. Dalam hal ini, pemerintah dapat membantu melalui pemberian kemudahan dalam proses perijinan, pembangunan infrastruktur utama, pemberian bantuan teknis dan sebagainya.

#### **Kebijaksanaan Pembangunan dan Koordinasi Investasi**

Salah satu alat yang selama ini dipakai untuk mengarahkan dan mengatur perkembangan kota-kota metropolitan berupa 'comprehensive plan', seperti 'Jabotabek Metropolitan Development Plan' (1980) dan 'Bandung Metropolitan Area Development Plan' (1990) atau *Bangkok Metropolitan General Plan* 2000. Rencana-rencana semacam ini memuat kebijaksanaan pembangunan dan rencana investasi

yang dikoordinasikan dari berbagai sektor. Untuk kasus Jabotabek, yang terjadi selama ini telah banyak menyimpang dari rencana. Perkembangan barat-timur yang direncanakan telah terjadi lebih cepat dari yang direncanakan, demikian juga dengan perkembangan ke selatan yang menurut rencana dibatasi, ternyata tetap berkembang pesat. Perkembangan kawasan industri dan kota-kota baru pun kurang diantisipasi dalam rencana yang ada.

Masalah terpenting dalam '*comprehensive plan*' sejenis *Jabotabek Metropolitan Development Plan* ini adalah, tanpa disadari rencana tersebut dirancang menjadi acuan berbagai sektor pemerintah. Padahal pembangunan Jabotabek dan Metropolitan Bandung pada masa mendatang sangat ditentukan dan diarahkan sektor-sektor non-pemerintah (swasta dan masyarakat). Selain itu, untuk wilayah Jabotabek dan Metropolitan Bandung yang sedang mengalami proses perkembangan pesat, seharusnya tersedia rencana sampai tingkat kecamatan, yang penyusunannya dikoordinasikan dengan *comprehensive plan* tersebut dan rencana tingkat kabupaten.

Kedua hal itu menunjukkan, bahwa tantangan para perencana adalah bagaimana menyusun rencana untuk MUR Jabotabek dan Metropolitan Bandung yang luwes dan mampu mengakomodasikan perkembangan serta kebijaksanaan ekonomi yang berkembang pesat, sekaligus mengantisipasi usaha swasta dan masyarakat. Penyusunan rencana yang dinamis ini perlu menggunakan '*participatory approach*', bukan saja melibatkan pihak pemerintah (tingkat nasional hingga desa), tetapi juga pihak swasta dan masyarakat. Dengan demikian, rencana yang dihasilkan tidak saja mampu untuk mengarahkan program pemerintah, tetapi juga program swasta dan masyarakat.

### **Pengelolaan Lingkungan**

Ancaman terhadap kelestarian lingkungan yang semakin meningkat akibat perkembangan ekonomi dan penduduk yang pesat di wilayah Jabotabek dan Metropolitan Bandung merupakan tantangan yang

harus dibayar mahal sebagai konsekuensi pembangunan. Namun bukannya tidak mungkin kerusakan terhadap kelestarian lingkungan ini dikurangi. Tantangan kita sekarang adalah, mekanisme apa yang harus diciptakan agar setiap pelaku pembangunan membayar eksternalitas yang ditimbulkannya, bukan saja bagi pemerintah, tetapi juga bagi swasta dan masyarakat. Tentu saja hal ini perlu ditunjang perubahan cara pikir yang selama ini menilai sumber alam seperti air, udara, dan tanah sebagai sesuatu yang '*free of charge dan ubiquitous*', sehingga nilai kelestariannya tidak dimasukkan dalam perhitungan ekonomi.

Tantangan lain yang erat kaitannya dengan peningkatan efisiensi dan kelestarian pemanfaatan sumberdaya alam, adalah meningkatkan dan memasyarakatkan program '*resource recovery and recycling*', yang bukan saja secara langsung menghemat sumberdaya tetapi juga menghemat energi dan menciptakan lapangan kerja. Jumlah penduduk dan kegiatan yang besar di Jabotabek dan Metropolitan Bandung sangat menunjang efisiensi pelaksanaan program ini mengingat limbah yang dihasilkan cukup besar dan jumlah konsumen produk program ini juga besar. Masalahnya sekarang adalah, insentif apa yang harus diberikan pemerintah untuk meningkatkan usaha tersebut? Apakah segenap lapisan masyarakat sudah cukup menyadari pentingnya program tersebut?

Di samping tantangan di atas, hal lain yang selama ini masih sulit untuk dilaksanakan secara konsekuen adalah '*law enforcement*' terhadap tindakan merusak lingkungan. Kerjasama antarkabupaten yang membawahi ekosistem lingkungan yang sama seharusnya ditingkatkan. Misalnya, kabupaten Bogor yang sebagian wilayahnya merupakan daerah hulu dari Sungai Ciliwung yang mengalir ke DKI Jakarta secara bersama harus mampu menangani kualitas airnya. Sebenarnya, penetapan wilayah Jabotabek maupun wilayah Metropolitan Bandung sebagai suatu wilayah perencanaan merupakan peluang yang baik untuk dapat mengelola lingkungan dengan pendekatan ekosistem.

## Pembiayaan Pembangunan

Seperti telah disinggung di atas, pada masa mendatang peran pemerintah dalam pembangunan dan pengelolaan fasilitas dan infrastruktur akan menurun. Peran ini akan beralih ke swasta dan masyarakat. Semakin mempunyai swasta dan masyarakat untuk berpartisipasi dalam pembangunan haruslah dianggap sebagai peluang yang baik bagi pemerintah, sehingga dana pemerintah hanya digunakan untuk membangun fasilitas dan infrastruktur yang memang tidak dapat disediakan swasta dan masyarakat. Masalahnya, bagaimana agar fasilitas dan infrastruktur yang disediakan swasta dapat terjangkau semua lapisan masyarakat.

Tantangan penting lainnya adalah, bagaimana agar keuntungan yang diperoleh dari perubahan guna lahan dapat juga dinikmati pemerintah dan masyarakat. Lahan seharusnya dipandang bukan saja merupakan faktor kunci dalam pembangunan ekonomi, tetapi juga mempunyai arti sosial. Artinya, nilai tambah yang diperoleh sebagai akibat peningkatan fungsinya, tidak boleh hanya dinikmati developer, tetapi juga harus dinikmati pihak yang tergusur. Hasil pembangunan yang dinikmati swasta harus pula dapat dinikmati pemerintah dan masyarakat. Tantangannya sekarang adalah, mekanisme apa yang dapat digunakan untuk merealisasikan tujuan ini?

Barangkali mekanisme pengikutsertaan pemerintah dan masyarakat (yang tergusur) dalam saham kepemilikan kegiatan swasta yang dikembangkan di atas lahan tertentu merupakan satu alternatif.

Tantangan lain yang perlu dicarikan jalan keluarnya adalah, selama ini *ekternalitas* yang diakibatkan pembangunan yang dilakukan swasta sebagian besar dibebankan kepada pemerintah. Misalnya, perbaikan kerusakan jalan akibat angkutan barang dari/ke kawasan industri menjadi beban pemerintah daerah; juga pembersihan sungai yang tercemar akibat limbah industri. Jika kondisi seperti ini terus dibiarkan, berarti nilai tambah produksi yang dinikmati pihak swasta tidaklah mencerminkan keun-

tungan yang obyektif, sebab ada sebagian dari biaya produksi yang dibebankan kepada pihak lain (pemerintah atau swasta). Karenanya, mulai sekarang perlu dipikirkan suatu mekanisme yang dapat mendorong swasta untuk menanggung sebagian atau seluruhnya dari dampak pembangunan yang negatif terhadap lingkungan dan masyarakat luas.

## Pengelolaan Lahan

Swasembada pangan yang masih pas-pasan karena masih harus berpacu dengan pertumbuhan penduduk nasional yang cukup tinggi, masih banyaknya serangan hama dan iklim yang tidak menguntungkan, dan rendahnya kualitas sawah di luar Jawa dibanding sawah di Jawa, menyadarkan kita bahwa konversi lahan pertanian subur di wilayah Jabotabek (bahkan Serang, Karawang dan Cikampek) dan Metropolitan Bandung menjadi kawasan non pertanian merupakan konsekuensi yang mungkin harus dibayar mahal bagi kelangsungan swasembada beras. Oleh karena itu, kemampuan pemerintah dalam mengantisipasi potensi nilai lahan berdasarkan permintaan pasar (*land market analysis*) harus ditingkatkan, agar penguasaan lahan oleh pihak swasta dapat dikendalikan, pembangunan infrastruktur pertanian tidak mubazir, dan pemerintah serta masyarakat dapat menikmati keuntungan dari peningkatan fungsi lahan secara adil. Untuk kebutuhan ini, sistem informasi lahan yang akurat dan *up to date* yang dikaitkan dengan permintaan pasar sangat diperlukan.

Konversi lahan pertanian yang secara agresif dilakukan pihak swasta hendaknya bukan semata-mata dianggap sebagai kehilangan atas seluas lahan, tetapi juga merupakan kehilangan lahan subur yang tidak tergantikan. Oleh karena itu, seyogyanya harga pembebasan lahan tidak hanya ditentukan berdasarkan guna lahan saat ini serta lokasinya, tetapi juga mencerminkan kehilangan yang tak tergantikan tersebut. Misalnya, dapat diperhitungkan dengan besarnya usaha yang harus dilakukan untuk mencetak sawah baru dengan tingkat produktivitas

sama, termasuk waktu yang dibutuhkan untuk menunggu agar sawah tersebut terwujud, kemungkinan ketergantungan kita pada beras impor sebagai akibat menurunnya produksi beras.

Perluasan kawasan industri, perumahan, kota baru dan pariwisata yang secara agresif dilakukan swasta juga memberikan tantangan bagi perencana dan pengelola kota untuk dapat menciptakan sistem pengelolaan lahan terpadu. Tantangan yang belum dapat terpecahkan hingga saat ini adalah bagaimana mengendalikan daerah perkotaan yang secara administratif terletak pada wilayah kabupaten.

Keterpaduan sistem kota-kota dan sistem kota-desa di wilayah Jabotabek dan Metropolitan Bandung di masa mendatang sangat penting untuk diatur, agar produktivitas ekonomi wilayah dapat terus ditingkatkan. Artinya, keterpaduan penyediaan infrastruktur yang menunjang mobilitas orang dan barang yang disediakan pemerintah, swasta maupun masyarakat, perlu ditingkatkan.

#### **Pengembangan Sistem Informasi**

Pengembangan sistem informasi yang cepat, akurat dan *'up-to-date'* sangat diperlukan dalam penyusunan rencana yang dinamis dan pengendalian pelaksanaan pembangunan. Masalahnya adalah, hal ini membutuhkan biaya yang tidak sedikit serta membutuhkan keahlian khusus. Apakah informasi semacam ini dapat disediakan dan digunakan aparat dan masyarakat sampai pada tingkat kecamatan?

Hal penting lainnya adalah, masalah keterbukaan rencana untuk masyarakat luas, termasuk pihak swasta. Untuk wilayah Jabotabek dan Metropolitan Bandung yang sedang mengalami perkembangan pesat, keterbukaan ini diperlukan antara lain agar tidak terjadi spekulasi tanah yang dapat merugikan rakyat kecil, di samping untuk tetap dapat mempertahankan daerah-daerah untuk konservasi.

#### **Pengembangan Sumberdaya Manusia**

Transformasi kegiatan pertanian menuju industri, serta peningkatan bidang pekerjaan secara vertikal

yang sedang berlangsung di Jabotabek dan Metropolitan Bandung, menuntut peningkatan kualitas sumberdaya manusia. Besarnya proporsi tenaga kerja pendatang di sektor industri mungkin mencerminkan, bahwa tenaga kerja lokal belum memiliki kualifikasi yang disyaratkan. Ini dapat berarti, semakin terdesaknya penduduk lokal, yang bukan tidak mungkin dapat mengakibatkan keresahan sosial. Salah satu tantangan kita di masa mendatang, adalah meningkatkan kualitas sumberdaya manusia melalui pendidikan formal maupun keterampilan agar segenap lapisan masyarakat siap berpartisipasi dalam proses industrialisasi yang kini berlangsung.

#### **D. Penutup**

Seperti terjadi di negara-negara industri baru Asia (NIC), globalisasi ekonomi melalui proses industrialisasi tidak dapat menghentikan polarisasi pembangunan pada kota-kota besar tertentu. Polarisasi pembangunan merupakan salah satu penyebab munculnya *'MUR'* atau *'extended metropolitan regions'* atau *'megacities'*, termasuk Jabotabek dan Metropolitan Bandung. Kontinuitas perkembangan yang tidak dapat dihentikan itu bahkan cenderung menyatukan Jabotabek dan Metropolitan Bandung.

Reorientasi kebijaksanaan ekonomi nasional yang mempercepat proses transformasi pertanian menuju industri, mengakibatkan kedua wilayah mengalami *'region-based urbanization'* yang dicirikan jumlah dan kepadatan penduduk tinggi, percampuran kegiatan perkotaan dan pedesaan, transformasi lahan pertanian menjadi lahan perkotaan, pertumbuhan kegiatan perkotaan di sepanjang koridor, intensitas mobilitas penduduk yang tinggi, interaksi yang tinggi antara kegiatan pedesaan dan perkotaan, peningkatan peran swasta dalam pembangunan, dan ancaman terhadap kelestarian lingkungan.

Perkembangan MUR tetap dapat dikendalikan, bahkan ditingkatkan produktivitas ekonominya melalui pendekatan dan metoda pengelolaan MUR yang tepat dengan ketersediaan sumberdaya, yang konsepnya harus secepat mungkin dirumuskan dan dilaksanakan.

## DAFTAR PUSTAKA

- BKSP Jabotabek. 1992. **"The City Management in Jabotabek Region"**. Paper presented to the Seminar on Metropolitan Management Based on Development Cooperation, Surabaya, 5-7 November.
- Brennan, Ellen. 1992. **"Developing Management Responses for Mega-Urban Regions"**. Paper to be presented at an International Conference on 'Managing Mega-Urban Regions in ASEAN Countries: Policy Challenges and Responses', AIT Bangkok, Nov. 30 - Dec 3, 1992.
- Dharmapatni, Ida Ayu Indira dan Tommy Firman. 1992. **"Mega-Urban Regions in Indonesia: The Case of Jabotabek and Bandung Metropolitan"**. Paper to be presented at an International Conference on 'Managing Mega-Urban Regions in ASEAN Countries: Policy Challenges and Responses', AIT Bangkok, Nov. 30 - Dec 3, 1992.
- Dharmapatni, Ida Ayu Indira. 1991. **"Jakarta Metropolitan: Issues, Problems and Policies for Population Distribution and Environmental Management"**. Paper presented to the Twenty- Second Summer Seminar on Population, East-West Population Institute, East-West Center, Honolulu, Hawaii, June 3 - July 5, 1991.
- Douglass, Mike. 1992. **"Global Interdependence and Urbanization: Planning for the Bangkok Mega-Urban Region"**. Paper to be presented at an International Conference on 'Managing Mega- Urban Regions in ASEAN Countries: Policy Challenges and Responses', AIT Bangkok, Nov. 30 - Dec 3, 1992.
- Firman, Tommy. 1992. **"The Spatial Pattern of Urban Population Growth in Java, 1980-1990"**. Bulletin of Indonesian Economic Studies 28(2), hal. 95-109.
- Gardiner, Peter. 1993. **"Population Trends and Prospects in the Jabotabek Region"**. Position paper prepared for a seminar on Jabotabek Metropolitan Development Planning, Jakarta, January 15-16. JUDP III.
- Henshall, John. 1993. **"Aspects of the Jabotabek Urban and Regional Economy"**. Position paper prepared for a seminar on Jabotabek Metropolitan Development Planning, Jakarta, January 15-16. JUDP III.
- Hill, Hal. 1990. **"Indonesia's Industrial Transformation: Part I"**. Bulletin of Indonesian Economic Studies, 26(2), hal. 79-120.
- Laquian, Aprodicio A. 1992. **"The Governance of Mega-Urban Regions"**. Paper to be presented at an International Conference on 'Managing Mega-Urban Regions in ASEAN Countries: Policy Challenges and Responses', AIT Bangkok, Nov. 30 - Dec 3, 1992.
- McGee, T.G. 1987. **"Urbanisasi or Kotadesasi? The Emergence of New Regions of Economic Interaction in Asia"**. Working Paper. Environment and Policy Institute, East-West Center, Honolulu, Hawaii.
- McGee, T.G. 1990. **"Guest Editor's Introduction"**. Regional Development Dialogue, 11(2), hal. iii-ix.
- McGee, T.G. 1992. **"Metrofitting the Emerging Mega-Urban Regions of ASEAN: An Overview"**. Paper to be presented at an International Conference on 'Managing Mega-Urban Regions in ASEAN Countries: Policy Challenges and Responses', AIT Bangkok, Nov. 30 - Dec 3, 1992.
- Puslitbang PT.Jasa Marga dan LPP-ITB. 1992. **"Penelitian Manfaat Jalan Tol Ditinjau dari Aspek Sosial Ekonomi pada Ruas-Ruas Jakarta-Tangerang dan Jakarta-Cikampek"**. Draft Final Report.
- Rosmiyati, Rina. 1990. **"Perilaku Pelaku Perjalanan Bisnis Antar Kota Jakarta dan Bandung"**. Thesis Sarjana. Jurusan Teknik Planologi, Institut Teknologi Bandung.
- Simamora, Hot Asi. 1991. **"Kereta Api Sebagai Moda Angkutan Perkotaan: Kasus Studi Bagian Barat-Timur Wilayah Bandung Raya"**. Thesis Sarjana. Jurusan Teknik Planologi, Institut Teknologi Bandung.
- Soegijoko, Sugijanto. 1989. **"The Ordering of Land Use in the Suburbs of Urban Areas: The Cases of Botabek, Bopunjur, and Bandung Raya"**. Paper prepared for the International Symposium for the Ordering of Land Use and Regional Agricultural Development in Asian Countries, Kyoto, 23-25 May.
- Webster, Douglas. 1992. **"Mega-Urbanization in ASEAN: New Phenomenon or Transitional Phase to the 'Los Angeles World City'"**. Paper to be presented at an International Conference on 'Managing Mega-Urban Regions in ASEAN Countries: Policy Challenges and Responses', AIT Bangkok, Nov. 30 - Dec 3, 1992.
- , 1988. **"Wilayah Pembangunan Jabotabek Disarankan Jadi Program Nasional"**. Kompas, 7 April.
- , 1991. **"Persyaratan Penyertaan KTP DKI Jakarta, Diupayakan Hapus"**. Kompas, 15 Januari.
- , 1991. **"Pedagang Kecil Tidak Tersingkir"**. Kompas, 23 Januari.
- , 1991. **"Kendaraan Mudik Merayap di Utara"**. Pikiran Rakyat, 15 April.
- , 1991. **"Persediaan Air untuk Masyarakat Jabar dan Jakarta Terancam"**. Suara Pembaruan, 13 Mei.
- , 1992. **"Kawasan Industri di Indonesia"**. Editor, No. 43 Th.V, 18 Juli, hal. 55-57.
- , 1992. **"Soal Tanah Suliitkan Rencana Kota Terpadu"**. Kompas, 25 Juli.
- , 1992. **"Bekasi Mulai Laksanakan Program Kependudukan"**. Kompas, 30 Juli.
- , 1993. **"Presiden: Indonesia Masih Alami Krisis Kelistrikan"**. Kompas, 28 Januari.