

KEBIJAKSANAAN PEMDA DKI JAKARTA DALAM MENGHADAPI FENOMENA WILAYAH MEGA URBAN

Oleh Ahmadin*

Urban, dari satu sisi, dapat dijelaskan sebagai kebiasaan cara hidup masyarakat, antara lain cenderung anomie, mobilitas tinggi. Dari sisi lain, urban dapat pula diartikan sebagai suatu lokasi yang angka kepadatan penduduknya lebih tinggi dari wilayah sekitarnya, kegiatan masyarakatnya bukan bidang pertanian, lokasi tersebut berfungsi sebagai pusat kebudayaan, administrasi ataupun pusat kegiatan ekonomi bagi wilayah sekitarnya.

Dari istilah urban, dikenal pula beberapa istilah, yaitu *urbanisasi* (proses perubahan cara hidup secara struktural dari pola pedesaan ke pola urban), *urbanized area* (kawasan yang berciri kota berdasarkan kriteria fisik maupun sosial), *tingkat urbanisasi* (perbandingan jumlah penduduk yang tinggal di kota dengan jumlah penduduk negara).

Pengertian kota dapat pula ditilik dari aspek legal. UU nomor 22/1948 membedakan kota besar (berpenduduk 100.000 jiwa ke atas) dan kota kecil (berpenduduk 100.000 jiwa ke bawah). UU Pembentukan Kota (SVO 1948) dan Peraturan Pelaksanaan Pembentukan Kota (SVV 1949), ditetapkan berlaku untuk kota-kota Batavia, Tegal, Semarang, Surabaya, Malang, Padang, Palembang, Banjarmasin, Cilacap, Tangerang, Bekasi, Kebayoran, Pasar Minggu dan Pontianak. Selanjutnya, UU nomor 1/1957 menetapkan, bahwa kota dan yang dapat dibentuk sebagai kotapraja dengan ketentuan jumlah penduduk sekurang-kurangnya 50.000 jiwa. Untuk pengelompokan kota digunakan parameter lebih lengkap, tidak hanya

jumlah penduduk, tetapi juga variabel lain, yaitu mata pencaharian penduduk, luas kawasan terbangun, kondisi bangunan serta kelengkapan prasarana dan sarana kota.

Tidak dapat disangkal, bahwa keberhasilan pembangunan sektoral maupun pembangunan daerah selama lima Pelita mengakibatkan naiknya tingkat urbanisasi. Menurut perkiraan, tingkat urbanisasi akan meningkat dari 22% (tahun 1980) menjadi 36% pada tahun 2000.

Banyak ahli yang meneliti pola migrasi penduduk desa di Indonesia, mengemukakan beberapa hal menarik, antara lain preferensi orang untuk bermigrasi ke kota tertentu yang tidak lagi mempermasalahkan jarak sehingga dalil yang menjelaskan pola migrasi secara bertahap, dari desa ke kota kecil dan dari kota kecil ke kota yang lebih besar, tidak sepenuhnya berlaku.

Para ahli ilmu sosial mengemukakan, bahwa hendaknya ada keselarasan antara perkembangan stadia fisik kota dengan stadia non fisik. Pandangan tersebut menjelaskan ciri-ciri *urbanized area*, yaitu bagian kota yang dihuni para migran seumur hidup. Sejalan dengan pandangan di atas, perlu disimak kondisi perkembangan fisik kota besar di negara kita (terutama ketersediaan sarana dan prasaranya) dan beban kota yang terus bertambah. Interferensi daerah terbangun suatu kota besar ke luar batas administrasi kota ataupun aglomerasi kota-kota kecil di sekeliling kota besar, potensial menimbulkan permasalahan berkaitan dengan degradasi lingkungan maupun masalah pelaksanaan tugas pemerintahan (*ungovernment*).

*Wakil Kepala Dinas Tata Kota DKI Jakarta

Persepsi tentang Wilayah Mega Urban

Pertumbuhan Kota dan Gejala Pembentukan Mega Urban

Migrasi desa-kota yang relatif mencolok sejak tahun 1960 dan pertambahan penduduk secara alami merupakan faktor utama yang mempengaruhi perkembangan kota di negara kita. Dalam perkembangannya terjadi kesenjangan, kota tertentu berkembang pesat sedangkan kota lainnya berkembang lambat. Kondisi ini mengakibatkan terbentuknya susunan hirarkhi kota yang tidak proporsional, Jakarta menempati posisi paling atas, berikutnya ditempati kota Surabaya, Semarang, Bandung dan kota besar lain, dengan selisih jumlah penduduk relatif besar.

Peringkat kota-kota seperti itu menunjukkan Jakarta tergolong sebagai kota primat yang memiliki sejumlah fungsi pusat (*centrality*) sangat kuat. Pemusatan fungsi tersebut mengakibatkan kuatnya hubungan (terutama di bidang jasa dan perdagangan) antara Jakarta dengan kota-kota dan daerah lain yang menjadi wilayah pelayanannya. Implikasinya adalah, beban yang harus dipikul Jakarta semakin berat, terutama dalam penyediaan sarana dan prasarana kota.

Pada 1961 penduduk Jakarta hanya 2,9 juta jiwa, namun pertumbuhannya berlangsung pesat, berturut-turut jadi 4,5 juta jiwa (1971), 6,5 juta jiwa (1980) dan mencapai 8,2 juta jiwa (1990). Meski angka absolut meningkat, tapi laju pertumbuhannya cenderung menurun dari 4,66%/tahun pada kurun tahun 60-an menjadi 3,9%/tahun kurun tahun 70-an dan 2,4%/tahun pada kurun 80-an. Dengan asumsi tingkat pertumbuhan penduduk sebesar 1,8%/tahun, diperkirakan pada tahun 2000 penduduk Jakarta akan berkisar 10-11 juta jiwa, sehingga Jakarta akan tergolong sebagai *Mega City*.

Jakarta dan Wilayah Botabek

Dalam dokumen lama, luas wilayah *Gewest Batavia En Ommlanden* sekitar 180.000 hektar. Batas wilayah ini adalah Teluk Jakarta (utara), Kali Cileungsi dan Bekasi (timur), batas onder distrik Parung, Depok, Cibinong dan Citeureup (selatan) dan Kali Cisadane (barat). Pada saat menyusun Rencana Induk Jakarta 1965-1985, faktor tersebut digunakan sebagai pertimbangan untuk menetapkan batas wilayah perancangan (*Planning Region*). Disadari, bahwa wila-

yah perancangan tidak terbatas pada batas administratif saja, tetapi mencakup wilayah lebih luas sesuai tujuan dan skala perancangan.

Dalam Rencana Induk tersebut diasumsikan, bahwa pendekatan pembangunan yang akan ditempuh adalah desentralisasi pembangunan, yakni tidak memusatkan pembangunan didalam kota yang potensial menimbulkan banyak beban bagi Jakarta. Berdasarkan pertimbangan planologis, geografis dan sosial-ekonomi, batas wilayah perancangan meliputi Sungai Cikarang di sebelah timur, daerah pegunungan yang menjadi sumber mata air Jakarta di sebelah selatan dan Sungai Cisadane di sebelah barat.

Sejak pelaksanaan Rencana Induk 1965-1985, terlihat peningkatan migrasi penduduk ke Jakarta. Perkembangan kegiatan industri dan perdagangan di bagian-bagian kota Jakarta menimbulkan tekanan penduduk makin berat. Alternatif yang dipilih saat itu, adalah meringankan tekanan penduduk melalui pembinaan pola permukiman dan kesempatan kerja secara lebih merata, terutama di daerah yang berbatasan dengan DKI Jakarta. Hal ini mendasari pertimbangan pemerintah pusat untuk mengaktifkan koordinasi Pemda DKI Jakarta dengan Pemda Jabar, yang dioperasionalkan melalui Inpres Nomor 13/1976, meliputi langkah-langkah:

- a. meringankan tekanan penduduk di Jakarta,
- b. membina pola pemukiman,
- c. penyebaran lapangan kerja,
- d. mendorong investasi keluar Jakarta,
- e. pembinaan prasarana perhubungan,
- f. pengaturan penggunaan tanah,
- g. menciptakan lingkungan hidup yang sehat,
- h. pengadaan sarana sosial-ekonomi dan sosial budaya,
- i. pembinaan administrasi pemerintahan yang dipercayakan kepada Badan Kerjasama Pembangunan Jabotabek.

Dalam RUTRD DKI Jakarta 1985-2005 dijelaskan, bahwa dilihat dari kedudukan dan peran Jakarta, maka jangkauan pengaruhnya mencakup Kawasan Nusantara. Kerap perkembangan dan pertumbuhan Jakarta dijadikan tolok ukur bagi perkembangan kota/ibukota propinsi lain. Pengaruh itu bukan saja karena Jakarta sebagai pusat administrasi pemerintahan nasional, tapi secara ekonomis telah membentuk hubungan fungsional di bidang perdagangan yang meliputi kawasan bagian barat Jakarta-Merak-Lampung dan Sumatera Selatan-sebagian Kalimantan Barat serta Kalimantan Selatan-Cirebon dan Semarang.

Hubungan fungsional dan saling ketergantungan juga terjadi antara Jakarta dengan kawasan Botabek. Dalam kurun 1980-1990 laju pertumbuhan penduduk Jakarta turun dari 3,52% jadi 2,41%. Penurunan tersebut selain akibat penurunan kelahiran dan arus migrasi yang langsung ke Jakarta, juga akibat perpindahan penduduk Jakarta ke wilayah Botabek. Soemadi dan Lamey (1992) melaporkan, bahwa data 1992 menunjukkan jumlah penduduk Jakarta yang pindah ke wilayah Botabek sebesar 2.171.160 orang tiap hari, meliputi 851.090 orang pekerja dan 333.896 orang pelajar/mahasiswa. Implikasinya, beban jaringan sistem transportasi yang menghubungkan Jakarta dengan berbagai tempat di Botabek makin tinggi.

Antisipasi Pertumbuhan Kota dan Wilayah Mega Urban

Dalam RUTR Jakarta 1985-2005 telah diperkirakan, didalam wilayah Jabotabek akan terdapat dua tingkat pusat urban, yakni Jakarta sebagai inti dan pusat perkotaan lain di luar Jakarta, yaitu Tangerang, Bekasi, Depok, Serpong dan Kotamadya Bogor. Kecenderungan kota-kota di Botabek sebagai tujuan migran sudah semakin nyata; baik berasal dari Jakarta sendiri maupun migran dari luar Jabotabek.

Kecenderungan pola migrasi makin kuat, bila pengaruh daya tarik Jabotabek makin kuat, sementara daya dorong dari tempat asal tidak dapat ditekan. Kebijakan pembangunan perkotaan dalam rumusan GBHN 1983, 1988 maupun 1993 menegaskan, bahwa aspek keserasian antarkota selalu mendapat tempat penting. Dalam Repelita IV, rumusan tersebut menekankan aspek fungsi dan hirarkhi kota. Untuk merealisasi kebijaksanaan pembangunan perkotaan, Depdagri menggariskan beberapa hal yang perlu mendapat perhatian, yaitu:

- a. Pembinaan kota dalam rangka perluasan wilayah kota;
- b. Peningkatan status pemerintahan kota;
- c. Pembinaan ibukota kabupaten;
- d. Pembinaan hubungan kerjasama antarkota didalam negeri dengan kota luar negeri;
- e. Pembangunan Kota.

Untuk mewujudkan keseimbangan pembangunan daerah, telah disusun pola regionalisasi dengan 4 wilayah pengembangan utama yang berpusat di Medan, Jakarta, Surabaya, Ujung Pandang. Keempat wilayah pembangunan utama terbagi menjadi 10 wilayah pembangunan

dan selanjutnya terbagi dalam sub wilayah pembangunan (dengan pusat tersebar di 85 kota) yang secara gradual lebih kecil. Dari sistematika dan hirarkhi tersebut jelas, bahwa kota berfungsi dan berperan menjadi pusat wilayah pengembangan, dapat pula diketahui sifat layanan fungsional hirarkhis antarkota tersebut.

Dengan demikian, kota berkedudukan sebagai pusat pengembangan wilayah, sehingga pembangunan kota perlu diselenggarakan dalam konteks keseluruhan pembangunan sektoral/nasional, daerah termasuk perdesaan.

Mengacu pada GBHN dan Repelita IV, Departemen PU merumuskan kebijaksanaan pembangunan perkotaan. Orientasi perumusan kebijaksanaan tersebut adalah:

- a. Peranan fungsional dan finansial, mekanisme dan tanggung jawab dalam penyediaan dan pemeliharaan prasarana,
- b. Mobilisasi sumber dana daerah,
- c. Penggunaan sumber dana secara efisien,
- d. Kemampuan institusional/kelembagaan.

Rumusan kebijaksanaan tersebut adalah:

- a. Pembangunan prasarana perkotaan dan pemeliharaannya merupakan wewenang dan tanggung jawab Pemerintah Daerah (Tingkat II) bersangkutan dengan bantuan dan bimbingan Pemerintah Daerah Tingkat I,
- b. Perencanaan dan penyusunan program serta penentuan prioritas investasi untuk pembangunan perkotaan bagi masing-masing tingkat pemerintahan akan terus disempurnakan berdasarkan pendekatan desentralisasi dan/atau dekonsentrasi serta keterpaduan seperti yang telah dilaksanakan melalui "Program Pembangunan Prasarana Kota Terpadu",
- c. Guna mengembangkan tanggung jawab pemerintah daerah dalam penyediaan prasarana kota, maka akan lebih ditingkatkan kemampuan pemerintah daerah dalam mobilisasi sumber dana dan optimasi penggunaannya,
- d. Sesuai prinsip desentralisasi, wewenang dan tanggung jawab Pemda dalam pembangunan prasarana perkotaan, maka akan disempurnakan pula sistem pendanaan untuk pembangunan prasarana perkotaan dengan:
 - menyempurnakan/memantapkan tata cara pinjaman dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah dalam penyediaan investasi prasarana perkotaan,
 - menyediakan insentif untuk mobilisasi sumber daya lokal dan dana pinjaman,
- e. Kemampuan tenaga dan kelembagaan dari Pemda Tingkat I dan Tingkat II dalam melaksanakan kegiatan pembangunan perkotaan secara lebih efektif akan ditingkatkan melalui

- pengembangan kelembagaan dan penyempurnaan prosedur serta penataran berdasar program diklat terpadu bagi aparatur Pemda,
- f. Koordinasi dan konsultasi antarinstansi dan tingkat pemerintahan (Pusat, DT. I dan DT II) yang terkait dalam pembangunan serta menyediakan tata cara (mekanisme) untuk menelaah lanjut dan merumuskan rekomendasi berbagai kebijaksanaan untuk masa depan.

Rumusan kebijaksanaan Depdagri lebih menitikberatkan keserasian pertumbuhan dan perkembangan kota, sedang rumusan Departemen PU lebih menitikberatkan penyediaan prasarana kota dan kemandirian pemerintah kota. Meski masalah ketimpangan pertumbuhan kota telah disadari pemerintah sejak lama, namun pertumbuhan kota belum sesuai harapan. Hal ini dipengaruhi berbagai faktor yang saling berkait.

Salah satu upaya mengurangi beban kota Jakarta adalah mengurangi fungsi tertentu yang masih terpusat di Jakarta. Bila hubungan fungsional berbagai wilayah pengaruh dengan kota Jakarta tidak bisa dikurangi, Jakarta dan Botabek akan mengarah ke stadia degradasi lingkungan yang makin serius dan makin sulit diatasi.

Beberapa Isyu Pokok

Dalam konteks gejala pembentukan *mega urban*, penyampaian isyu pokok yang diamati terbatas pada hal-hal berikut:

1. Pertambahan penduduk DKI Jakarta sampai 1991 lebih rendah dari jumlah yang diproyeksikan. Artinya, program kependudukan, khususnya Keluarga Berencana, memberi hasil positif. Namun demikian, arah sebaran permukiman penduduk belum sesuai dengan RUTR 2005. WP Barat dan WP Timur sebagai wilayah prioritas pengembangan belum menjadi wilayah sasaran utama domisili penduduk. Seyogyanya, bila kedua wilayah diprioritaskan penyediaan prasarana lingkungannya yang memadai, maka penduduk akan tertarik untuk berdomisili. Sebaliknya, WP Timur Laut dan WP Selatan yang dikenakan pembatasan kemudahan, tampaknya masih menjadi sasaran domisili penduduk, sedang kelompok lain memilih bermukim di Botabek;
2. Evaluasi penggunaan lahan menurut WP menunjukkan, bahwa intensitas yang tinggi dalam penggunaan lahan untuk perumahan terdapat di WP Barat Laut, WP Pusat serta WP Utara, dengan laju pertumbuhan masing-masing 4,24%, 3,21% dan 4,67% per tahun. Sedangkan laju pertumbuhan penggunaan lahan untuk perumahan di WP Barat dan WP Timur masing-masing hanya 2,22% dan 1,01% per tahun. Dengan demikian, maka arah perkembangan penggunaan lahan belum konsisten dengan RUTR 2005. Juga penggunaan lahan untuk perusahaan, industri dan jasa belum sepenuhnya searah dengan tuntutan RUTR 2005;
3. Evaluasi perkembangan jumlah dan komposisi jenis/kualitas rumah menunjukkan, bahwa setiap tahun terjadi peningkatan jumlah bangunan rumah sebesar 6,13%. Jika diamati pertumbuhan jumlah rumah per WP, maka pertambahan terbesar di WP Timur Laut (18,45%/tahun), WP Barat Laut (11,04%/tahun) dan WP Selatan (6,38%/tahun);
4. Evaluasi pelayanan sampah menunjukkan, bahwa selama Pelita V secara umum terjadi peningkatan frekuensi pelayanan angkutan sampah rata-rata 11,88% per tahun;
5. Secara umum terlihat, bahwa jumlah keluarga pengguna air ledeng meningkat pesat rata-rata 11% per tahun. Jika diamati, ternyata ada hubungan positif antara perkembangan jumlah pengguna air ledeng dengan pertambahan jumlah penduduk menurut WP;
6. Permasalahan angkutan di wilayah Jabotabek timbul akibat ketidakseimbangan peningkatan prasarana dan pertumbuhan jumlah kendaraan. Prasarana jalan raya yang ada sepanjang sekitar 4500 km, dibanding dengan jumlah kendaraan 1,5 juta lebih. Ketidakseimbangan ini akan terus berlanjut pada masa datang, dengan tingkat pertumbuhan sekitar 5,1% untuk kendaraan, dan 2% untuk prasarana jalan raya (JMTSS);
7. Prasarana jalan yang tersedia tidak memadai. Panjang jalan beraspal di wilayah DKI Jakarta hampir mencapai 10% dari panjang jalan di seluruh Jawa. Namun jika ditinjau secara proporsional dari aspek tata guna lahan, maka luas peruntukan lahan untuk jalan di kota ini hanya sekitar 4% yang meliputi luas areal sekitar 65.000 hektar. Penyediaan prasarana jalan arteri terbatas, terutama di wilayah bagian timur, barat laut dan timur laut kota, sehingga mengakibatkan aksesibilitas dan pergerakan penduduk menjadi rendah;
8. Kualitas pelayanan angkutan bus masih kurang memadai. Pada 1990 lebih dari 50% jumlah perjalanan penumpang di wilayah DKI Jakarta dilakukan dengan bus. Masalah utama kebijakan angkutan umum yang dihadapi pemerintah adalah, upaya memelihara agar kondisi ini tetap terjaga, dalam era pertumbuhan pendapatan dan tingkat pemilikan kendaraan yang senantiasa meningkat.

Peranan Setiap Wilayah

Tentu dapat dipahami, bila pada masa mendatang Jakarta beserta pusat-pusat kegiatan di wilayah Jabotabek terwujud sebagai wilayah *mega urban*. Jakarta sebagai kota primat yang dikelilingi Tangerang, Bekasi dan Bogor serta kota-kota kecil lainnya, masing-masing memiliki peranan dalam pembentukan wilayah fungsional (*functional region*).

Dalam konteks lebih luas, perlu dipikirkan pembatasan wilayah pengaruh Jakarta untuk fungsi tertentu, demikian pula dalam konteks Jabotabek. Dengan kata lain, perlu diupayakan pembatasan wilayah pengaruh Jakarta di bagian barat (meliputi Tanjung Karang dan Palembang), juga Semarang dan Cirebon, melalui perluasan wilayah pengaruh kota-kota tersebut. Bogor, Cibinong, Depok, Tangerang, Serpong dan Bekasi, diharapkan mampu berperan mengurangi jumlah pengalju yang terus meningkat. Tentu tidak mudah, karena para pengalju adalah penduduk Jakarta yang pindah ke Botabek.

Kota memiliki beberapa fungsi, dan tiap kota memiliki lebih dari satu wilayah pengaruh. Maka, fungsi yang hanya didukung jumlah ambang penduduk (*threshold population*) rendah akan memiliki wilayah pengaruh relatif sempit, sedang kegiatan yang menuntut ambang penduduk banyak akan memiliki wilayah pengaruh luas. Dalam konteks ini perlu penataan peran setiap wilayah agar terpadu. Pemikiran untuk menjadikan Jakarta sebagai *service city* akan mewujudkan Jakarta sebagai pusat kegiatan dengan fungsi tinggi, tapi berfrekuensi rendah.

Arah Kebijakan Tata Ruang

Interaksi dan peran Indonesia dalam hubungan dagang, politik maupun budaya antarnegara di Asia Tenggara, Asia Pasifik maupun lingkungan lebih luas, berpengaruh terhadap Jakarta. Dalam konteks ini, sepatutnya RUTR mampu mengarahkan Jakarta untuk mampu menampilkan wajah internasional, wajah nasional, wilayah dan lokal. Dengan kata lain, diharapkan agar kota Jakarta setara dengan ibukota negara lain.

Perubahan pola perekonomian dunia, teknologi komunikasi dan teknologi informasi, sudah saatnya berbagai fungsi kota yang diemban Jakarta selama ini diidentifikasi kembali, agar terlihat titik berat fungsi pada masa mendatang.

Pola perkembangan *build up area* selama ini tidak memungkinkan Jakarta berkembang sebagai kota pertanian. Kondisi topografi yang menghadang Jakarta dalam penanganan drainase dan sanitasi, akan menimbulkan berbagai permasalahan bila Jakarta dikembangkan sebagai kota industri. Alternatif paling mungkin bagi Jakarta adalah menjadi *Service City*.

Pertimbangan pemilihan alternatif tersebut tidak didasarkan pada asumsi untuk memperoleh manfaat bagi Jakarta dan kerugian bagi daerah di luar Jakarta. Namun justru bersandar pada prinsip saling memperoleh manfaat, bagi Jakarta maupun daerah di luar Jakarta. Kalau Jakarta dijadikan *service city*, maka terdapat lima pilar utama, yakni:

- a. pusat pelayanan masyarakat,
 - b. pusat perdagangan dan distribusi barang,
 - c. pusat keuangan,
 - d. pusat pariwisata,
 - e. pusat pembangunan masyarakat.
- (Hidayat, 1993, Pokok-pokok Pikiran Jakarta Sebagai *Service City* dan Rumusan Pola Dasar).

Kerangka kebijaksanaan yang akan ditempuh Pemda DKI Jakarta, adalah:

1. Pembangunan daerah untuk mengembangkan dan menserasikan laju pertumbuhan antarwilayah kotamadya se-DKI Jakarta serta mampu memecahkan masalah melalui pengembangan peran aktif masyarakat dalam pembangunan melalui pelimpahan wewenang dan tanggung jawab kepada wilayah kotamadya, sehingga tercapai kemandirian wilayah dan kemajuan yang merata;
2. Pembangunan dan rehabilitasi prasarana dan sarana ekonomi berupa jalan, jembatan dan drainase perlu terus ditingkatkan dan diperluas dengan pembangunan jalan arteri, jalan bawah tanah, jalan layang, jalan dan jembatan lokal di kelima wilayah kotamadya, prasarana angkutan umum dan peningkatan sarana drainase lingkungan permukiman;
3. Jakarta Pusat: mengembangkan dan memasyarakatkan konsep pendekatan pembangunan kawasan terpadu dengan memperhatikan keterkaitan dan keseimbangan kegiatan pembangunan oleh masyarakat dan pemerintah ditinjau dari aspek bina usaha, bina kemasyarakatan, bina fisik lingkungan serta bina kelembagaan dan sumberdaya manusia;
4. Jakarta Utara: melanjutkan dan meningkatkan pembinaan nelayan pantai utara Jakarta dan Kepulauan Seribu, memantapkan Muara Angke sebagai pelabuhan pendaratan ikan. Mengembangkan kawasan hutan lindung dan cagar alam sebagai objek penelitian dan objek wisata;

5. Jakarta Barat: melanjutkan dan mempercepat pelaksanaan pembangunan Sentra Primer Baru Barat. Meningkatkan pengawasan dan penertiban industri yang menimbulkan pencemaran lingkungan dengan program Prokasih dan Bantaran Kali;
6. Jakarta Selatan: melanjutkan dan meningkatkan upaya mempertahankan WP Selatan sebagai daerah resapan air melalui pengendalian pembangunan kota, pengendalian pemanfaatan air tanah dan penyebaran penting sumur resapan;
7. Jakarta Timur: melanjutkan dan meningkatkan pembangunan Sentra Primer Timur untuk mendukung perkembangan Jakarta ke arah barat dan timur. Melanjutkan dan meningkatkan pembangunan prasarana dan sarana sanitasi lingkungan serta fasilitas kebersihan dan peningkatan penghijauan;
8. Kebijakan dalam kerjasama Jabotabek:

a. Sistem Angkutan Massal

1. Penyelenggaraan pelayanan angkutan kota ditekankan pada tersedianya angkutan umum massal yang tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien agar memberikan daya tarik bagi pemakai jasa;
2. Jaringan angkutan massal yang dibutuhkan adalah yang mampu memberikan tingkat pelayanan tinggi pada wilayah kota yang telah terbangun maupun kawasan baru yang sedang berkembang serta mampu mengarahkan pengembangan wilayah sebelah timur dan barat kota sesuai RUTR Jakarta;
3. Dalam melaksanakan pembangunan sistem jaringan angkutan massal tidak saja diperhitungkan nilai-nilai yang menguntungkan dari berbagai alternatif moda dewasa ini atau masa mendatang, tetapi juga akibat yang mungkin timbul karena perkembangan teknologi jangka panjang terhadap sistem angkutan massal yang ada, dan terhadap biaya produksi dan distribusi pada umumnya. Dalam hal ini perhatian telah difokuskan pada perkembangan teknologi hemat energi yang mempengaruhi prasarana dan/atau sarana transportasi.

b. Pengairan

1. Institusi Water Management
Penggunaan air hendaknya dilakukan secara efisien, untuk itu dibutuhkan manajemen sumber air yang efektif. Hal ini berarti dibutuhkan institusi water management bagi sumber air Jabotabek. Saat ini *Jabotabek Water Resources Management Study* (JWRMS) se-

bang dilaksanakan pemerintah pusat. Kedua Pemda (DKI dan Jabar) menandatangani perlunya institusi pengelolaan yang berbadan hukum Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) atau instansi dengan tugas pembantuan (*Medebewind*) atau Perusahaan Umum (Perum).

2. Sumber air

Salah satu masalah pokok yang perlu ditangani bersama adalah pemenuhan kebutuhan air baku untuk mendukung kegiatan ekonomi dan pelayanan masyarakat. Upaya yang ditempuh adalah mengembangkan dan memanfaatkan potensi sumber air di Jawa Barat dan Jakarta. Kegiatannya diarahkan untuk optimalisasi pemanfaatan dan normalisasi situ-situ serta pembangunan beberapa prasarana seperti saluran Tarumjaya, DAM Karian dan DAM Cilawang.

3. Pencemaran Air

Meningkatnya pencemaran sungai di wilayah Jabotabek akibat limbah industri dan limbah domestik, mengakibatkan penurunan mutu air. Penanggulangannya sudah mulai dilaksanakan melalui program Prokasih, namun masih perlu ditingkatkan dan diperluas kegiatannya.

4. Kualitas Air

Terdapat perbedaan baku mutu dan peruntukan air sungai yang mengalir di wilayah Jakarta dan Jawa Barat, serta perbedaan hasil pemantauan mutu air, karena perbedaan cara penelitian. Untuk itu perlu dibentuk Tim DKI-Jawa Barat untuk merumuskan baku mutu, peruntukan air sungai dan tata cara pemantauan mutu yang disepakati bersama.

c. Bina Marga

1. Kapasitas jalan di wilayah DKI Jakarta dan Jawa Barat dirasakan tidak memadai lagi dalam menunjang pertumbuhan ekonomi. Untuk itu, diperlukan peningkatan kapasitas jalan lokal, kolektor dan arteri, serta pembangunan jalan baru. Beberapa ruas jalan yang perlu ditangani antara lain ruas jalan Ciputat-Serpong, Tangerang-Cileduk-Kreo. Guna mendukung pengembangan Jakarta ke timur dan barat serta pengembangan kawasan industri koridor Cileduk-Cikampek dan menunjang pariwisata, maka disepakati pembangunan ruas jalan Ngurah Rai-Kranji; jalan sisi selatan Tarum Barat; Pondok Ungu-Bekasi-

Cikarang (sebagai *counter outer ring road* Jakarta-Bekasi); tol Jakarta-Serpong; Bekasi-Kranji; ruas Marunda-Tarum Jaya-Cibeet-Cikarang. Juga diupayakan percepatan pembangunan jalan Cibubur-Cileungsi-Jonggol-Selajambe (Cianjur).

2. Untuk meningkatkan kegiatan impor/ekspor melalui angkutan peti kemas, maka dibutuhkan peningkatan struktur jalan dari muatan sumbu terberat (MST) 8 ton menjadi 10 ton pada ruas jalan di DKI maupun di Jabar. Hal ini sesuai dengan SK Menteri Perhubungan Nomor 74/90 mengenai angkutan peti kemas.
3. Pada 1998 akan diselenggarakan *International Air Show* (IAS) yang dipusatkan di Bandara Sukarno-Hatta. Untuk menunjang kegiatan itu, maka prasarana jalan menuju lokasi penyelenggaraan IAS perlu disempurnakan.

d. Cipta Karya

1. Mengingat pesatnya pelaksanaan pembangunan di wilayah Jabotabek serta pembangunan di wilayah pantai utara Jawa (Pantura), maka Jabotabek Metropolitan Development Plan (JMDP) yang disusun pada 1982 perlu *direview*, karena tidak sesuai lagi dengan perkembangan yang ada. Hasil *review* tersebut yang dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat, disepakati menjadi salah satu acuan bagi pembangunan di Jabotabek.
2. Untuk mengantisipasi pengembangan kawasan industri sepanjang jalur Cikampek-Cilegon serta menunjang pengembangan DKI Jakarta ke arah timur-barat, maka perlu melihat kemungkinan pengembangan kota baru dan kota-kota sepanjang jalur Cikampek-Jakarta-Cilegon. Dengan demikian, diperlukan rencana pembangunan perkotaan terpadu sekaligus pembangunan prasarannya.
3. Pada akhir 1995 akan terjadi *Idle Capacity* produksi air bersih di Jakarta sebanyak 4.000 liter/detik, yaitu dengan selesainya pembangunan instalasi air bersih Cisadane dan Buaran. Untuk mengatasi hal itu dibutuhkan penambahan jaringan distribusi air bersih.
4. Penurunan muka air tanah di beberapa tempat di wilayah Jabotabek terjadi akibat pengambilan air tanah yang tidak terkendali. Untuk itu, maka diperlukan upaya pengendalian dan penertiban ijin pengambilan air tanah dalam dan membuat sumur resapan air hujan.

Kesimpulan

1. Migrasi desa-kota yang relatif mencolok sejak tahun 1960 dan pertambahan penduduk secara alami merupakan faktor utama yang mempengaruhi perkembangan kota di negara kita. Kondisi ini menjadikan Jakarta sebagai kota primat dalam susunan peringkat kota-kota di Indonesia.
2. Fungsi-fungsi terpusat (*centrality*) yang dimiliki Jakarta sangat kuat membawa implikasi semakin beratnya beban yang harus dipikul Jakarta, terutama dalam penyediaan sarana dan prasarana kota.
3. Berdasarkan asumsi, bahwa tingkat pertumbuhan penduduk Jakarta 1,8% per tahun, diperkirakan pada tahun 2000 penduduk Jakarta akan berkisar 10-11 juta jiwa, sehingga Jakarta akan tergolong sebagai Mega City.
4. Perkembangan jumlah penduduk DKI Jakarta sampai tahun 1991 lebih rendah dari jumlah yang diproyeksikan, sedangkan perkembangan penggunaan lahan belum konsisten dengan RUTR 2005.
5. Ketidakseimbangan peningkatan jumlah kendaraan dengan peningkatan sarana dan prasarana, mengakibatkan angkutan umum sebagai salah satu masalah serius di Jakarta dan Botabek.
6. Sesuai stadia perkembangannya, maka Bogor, Cibinong, Depok, Tangerang, Serpong dan Bekasi potensial berperan untuk mengurangi jumlah penglaju ke Jakarta yang cenderung meningkat.
7. Pemikiran untuk menjadikan kota Jakarta sebagai *service city* akan mewujudkan Jakarta sebagai pusat pelayanan masyarakat, pusat perdagangan dan distribusi barang, pusat keuangan, pusat pariwisata dan pusat pembangunan masyarakat.

Gejala pertumbuhan Jakarta dan Botabek ke arah pembentukan Mega Urban yang diiringi degradasi lingkungan perlu dicegah melalui program terpadu antara Pemda DKI Jakarta dan Pemda Jawa Barat serta instansi terkait di lingkungan pemerintah pusat.

Rumusan kesepakatan Program Pembangunan Daerah Perbatasan DKI Jakarta dan Jawa Barat tahun 1993/94 sampai Pelita VI yang meliputi aspek pengairan, bina marga dan cipta karya perlu dirumuskan dalam bentuk struktur program yang lebih operasional.