

**ANALISIS PERAN PEMERINTAH, MASYARAKAT DAN APARAT
PENEGAK HUKUM DALAM PENANGGULANGAN
PERMASALAHAN KOTA BESAR**

Tim Peneliti Ubhara Jaya *)

Abstract

Beberapa waktu yang lalu telah muncul isu Jakarta sebagai kota Megapolitan yang merupakan sebuah konsep manajemen tata ruang. Dalam konsep itu, Jakarta dan wilayah penyangga di sekitarnya seperti Bogor, Tangerang, Bekasi, Depok, Puncak, dan Cianjur berada dalam satu manajemen tata ruang. Untuk mewujudkan konsep megapolitan tersebut itu harus dicari suatu cara agar terjadi sinergi yang efektif serta kenyamanan hidup relatif sama. Dengan konsep megapolitan diharapkan pemerintah pusat juga harus berperan untuk merancang kelembagaan dan regulasinya. Konsep Megapolitan ini mengemuka setelah melihat perkembangan pembangunan kawasan di Jakarta dan sekitarnya yang tidak terkendali dan menimbulkan berbagai masalah. Masalah-masalah yang harus dipikirkan diantaranya mengenai sarana transportasi, urbanisasi, lingkungan, sarana perumahan, dan kriminalitas.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa :

1. Transportasi

Perlu adanya penertiban kembali pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor, yakni dengan cara (a) Tingkatkan kenyamanan pengguna; (b) Adakan peraturan tentang pembatasan kendaraan bermotor; (c) Trans Jakarta harus dibuatkan jalur khusus sehingga tidak menambah kemacetan yang sudah terjadi; (d) dan juga harus diperhatikan tentang pembebasan lahannya, termasuk monorel.

2. Urbanisasi

Masalah urbanisasi yang krusial adalah mengenai: penertiban dan penetapan syarat terhadap penduduk pendatang; serta persyaratan tentang penyebab dan upaya penanggulangan urbanisasi.

3. Lingkungan

Masalah utama lingkungan adalah mengenai ketersediaan dan kemudahan untuk mendapatkan air bersih; penyebab banjir, upaya pencegahan banjir kaitannya dengan sikap untuk tidak membuang sampah sembarangan dan upaya penghijauan; serta pengelolaan sampah dan limbah domestik, dan ketersediaan tangki septik.

4. Perumahan

Masalah utama perumahan adalah tentang kenyamanan tinggal di area kumuh dan sikap untuk memelihara kesehatan lingkungan; ketersediaan perumahan untuk masyarakat kurang mampu; kesediaan untuk direlokasi; perizinan pembangunan rumah dan opini tentang pemberian sanksi pelanggaran terhadap RUTR.

5. Kriminalitas

Untuk menanggulangi masalah kriminalitas di DKI Jakarta diperlukan jalinan kerjasama antara masyarakat dengan aparat penegak hukum Sebagai upaya pencegahan terhadap tindak kriminal oleh masyarakat perlu dilakukan upaya dengan memberikan pelatihan dan pembinaan sehingga dapat membuka lapangan pekerjaan bagi masyarakat yang diharapkan akan dapat membatasi perilaku masyarakat untuk melakukan tindakan kriminal.

* TIM PENELITI UBHARA JAYA

I. PENDAHULUAN

Beberapa waktu yang lalu telah muncul isu Jakarta sebagai kota Megapolitan yang merupakan sebuah konsep manajemen tata ruang. Dalam konsep itu, Jakarta dan wilayah penyangga di sekitarnya seperti Bogor, Tangerang, Bekasi, Depok, Puncak, dan Cianjur berada dalam satu manajemen tata ruang. Sementara hak para eksekutif dan legislatif di wilayah-wilayah itu tidak akan dikurangi. Walaupun isu tersebut masih dalam batas wacana, Jakarta sebagai ibu kota negara dan menjadi tempat tinggal 8.314.107 jiwa (sumber BPS DKI Jakarta, 2006) sudah selayaknya menjadi tempat yang nyaman.

Dalam tataran konsep, keterpaduan tata ruang dilaksanakan dalam upaya mensinergikan Jakarta dengan daerah sekitar yang berhubungan langsung. Untuk mewujudkan konsep megapolitan tersebut itu harus dicari suatu cara agar terjadi sinergi yang efektif serta kenyamanan hidup relatif sama. Dengan konsep megapolitan diharapkan pemerintah pusat juga harus berperan untuk merancang kelembagaan dan regulasinya. Konsep Megapolitan ini mengemuka setelah melihat perkembangan pembangunan kawasan di Jakarta dan sekitarnya yang tidak terkendali dan menimbulkan berbagai masalah. Masalah tersebut antara lain adalah persoalan lingkungan. Di kawasan Puncak yang merupakan daerah resapan air, misalnya, saat ini banyak didirikan bangunan beton. Kondisi ini akan mengancam Jakarta terutama dalam bentuk ancaman bahaya banjir.

Terlepas dari persoalan pro dan kontra sehubungan dengan isu pencancangan DKI Jakarta akan menjadi megapolitan seperti diuraikan di atas, jika diamati dan dikaji secara lebih jauh mengenai kesiapan wilayah DKI Jakarta sebagai daerah pusat dan Kota Bogor, Depok, Bekasi, Tangerang, dan Cianjur sebagai daerah periferi, maka hal tersebut dapat dinyatakan wajar dan memungkinkan. Kadin Jaya sudah siap untuk mewujudkan Jakarta menjadi Kota Jasa dan Perdagangan yang kompetitif, yaitu dengan telah disiapkan sedikitnya 16 program, untuk mewujudkan Jakarta sebagai kota Jasa dan Perdagangan yang Efektif, Efisien dan Kompetitif.

Enam belas program itu antara lain adalah untuk membentuk Pusat Informasi, Komunikasi Usaha dan Perdagangan (Jakarta Marketplace-JMP), diantaranya dengan

mengadakan Jakarta Great Sale 2006, melakukan studi besar Pusat Logistik dan Distribusi, atau Kawasan Pusat Perdagangan, kemudian menggelar acara pameran dan seminar di dalam maupun luar negeri, yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas dan profesionalisme SDM dunia usaha. Kadin Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2006 juga akan melaksanakan misi dagang serta temu bisnis nasional dan internasional, melaksanakan Pasar Lelang Kebutuhan Pokok (Pasar Lelang Agro), menata Pedagang Kaki Lima, membentuk Badan Koordinasi Sertifikasi Profesi (BKSP), studi dan pengembangan tentang Penataan dan Pemetaan Kawasan Home Industri. Program lainnya, adalah sosialisasi pemanfaatan informasi *World Development Program*, keselamatan dan Kesehatan kerja digedung-gedung bertingkat, sosialisasi kebijakan pelaksanaan APBD Provinsi DKI, yang saat ini dirasa sangat memerlukan pelayanan kesehatan di perusahaannya, serta menyusun masukan dan rekomendasi pembangunan perekonomian di provinsi DKI Jakarta, dan melakukan promosi potensi bisnis anggota Kadin Provinsi DKI.

Dalam kaitannya dengan Jakarta sebagai tempat yang layak dan nyaman untuk ditinggali, maka terdapat beberapa aspek utama yang harus ditinjau untuk dikaji dan dianalisis lebih jauh. Aspek pertama adalah masalah transportasi. Hasil survei menunjukkan bahwa rata-rata setiap penduduk Jakarta melakukan 1,68 perjalanan/orang/hari setara dengan lebih dari 15 juta perjalanan/hari (*Arterial Road System Development Study-ARSDS*, 1985). Total panjang jalan di DKI Jakarta kurang lebih 10% dari total panjang jalan di Jawa. Perbandingan antara panjang jalan dan total area di wilayah DKI Jakarta hanya 4 %, dimana idealnya untuk kota sebesar Jakarta adalah 10-15 %. Pola jaringan jalan di wilayah DKI Jakarta secara umum terdiri dari sistem jaringan jalan lingkaran yaitu *inner* dan *outer ring road* yang juga merupakan jaringan jalan arteri primer, jaringan radial yang melayani kawasan di luar *inner ring road* menuju kawasan di dalam *inner ring road* dan jaringan jalan berpola *grid* di wilayah pusat kota. DKI Jakarta memiliki infrastruktur jalan sepanjang 7.600 km, atau sekitar 7 % dari luas wilayah kota. Tingkat motorisasi yang terus meningkat juga mengidentifikasi diperlukannya *supply* sistem transportasi untuk menampung pertumbuhan lalu-lintas.

Di Indonesia terdapat 10 kota metropolitan (BPS, 2000), 8 kota besar, 39 kota sedang dan sebagian besar kota kecil lainnya, dengan total penduduk perkotaan sebesar 90 juta jiwa (42% dari jumlah penduduk Indonesia). Karakteristik transportasi perkotaan merupakan pergerakan jarak pendek dan maksud perjalanan dapat lebih dari satu. Model yang digunakan yaitu: transportasi jalan, jalan rel, transportasi air, transportasi udara. Tipe dan Jenis Kendaraan di kota adalah sebagai berikut (Sumber: Dishub DKI) :

- a. Bajaj, bemo, toyoko (*tricycle*, pada umumnya memakai mesin 2 Tak).
- b. Sedan, jeep, taksi dan sejenisnya (Termasuk yang berbahan bakar Diesel).
- c. Mikrolet, APK, APB, KWK (juga terdapat small car -1000cc *capacity machine*).
- d. Metromini dan sejenisnya (berbahan bakar Diesel).
- e. Bus besar.
- f. Pick up, box kecil (untuk angkutan barang dalam kota).
- g. Truk sedang, besar, gandeng, peti kemas.
- h. Sepeda motor (status kepemilikan pribadi dan dinas).

Dari 10 kota metropolitan, hanya 6 Kota yang sudah menggunakan kendaraan dengan kapasitas besar (bus besar dan bus sedang) sebagai angkutan umum perkotaannya, sedangkan selebihnya masih menggunakan kendaraan berkapasitas kecil (MPU). Hal yang sama juga berlaku di kota-kota besar, sedang dan kecil dimana angkutan umum yang ada didominasi oleh kendaraan berkapasitas kecil.

Aspek kedua adalah permasalahan urbanisasi. Persoalan urbanisasi merupakan persoalan umum yang tak mungkin bisa dicegah. Namun perkembangan pada tahun-tahun belakangan ini menunjukkan kecenderungan yang lebih memprihatinkan. Kota-kota merasa tidak siap menerima arus masuknya penduduk yang umumnya tidak memiliki ketrampilan yang memadai, sehingga mereka bekerja secara tidak layak dan memperoleh penghasilan rendah serta tidak bisa mencukupi kebutuhan hidup di kota yang relatif lebih mahal dibandingkan di pedesaan.

Membanjirnya penduduk ke kota yang tidak dibekali dengan ketrampilan yang memadai, menimbulkan jumlah penduduk miskin di kota membengkak dengan cepat. Pelayanan di kota merosot tajam, tumbuhnya pemukiman kumuh dan banyak

penduduk kota yang mencari penghasilan dengan kegiatan yang tidak manusiawi. Merosotlah mutu kehidupan kota. Lalu timbul pertanyaan “apakah kota-kota masih merupakan magnet atau daya tarik yang memberikan harapan?”. Selain persoalan pemukiman kumuh, kekurangan pelayanan perkotaan, tingginya angka kemiskinan dan buruknya mutu lingkungan, masyarakat kota juga mendapatkan ancaman baru yang tidak diperkirakan sebelumnya. Sebuah kehancuran pemukiman dan seluruh sendi kehidupan masyarakat terutama masyarakat yang tak berdaya baik secara ekonomi maupun politik. Ancaman ini disebabkan oleh kelakuan alam dan kekeliruan fatal yang dilakukan sekelompok manusia dalam pengelolaan sumber daya alam.

Aspek ketiga adalah aspek lingkungan. Sekitar 22% penduduk Indonesia belum mempunyai jamban. Penggunaan sarana pengolah limbah tinja dengan tangki septik juga rendah, hanya 40% di perkotaan dan 20% di perdesaan. Selain itu Instalasi Pengolahan Lumpur Tinja (IPLT) di berbagai kota banyak yang tidak berfungsi. Ada beberapa hal penyebabnya yaitu akses dan kualitas pengelolaan yang rendah, kelembagaan yang belum efektif termasuk belum lengkapnya perangkat perundang-undangan yang ada, terbatasnya kapasitas pendanaan pembangunan di daerah, serta rendahnya peran serta masyarakat dan swasta.

Saat ini diprediksi, Indonesia memproduksi 5,6 juta ton tinja per hari yang sebagian besar pembuangan masih dilakukan ke sungai atau mempergunakan sumur galian yang tidak memenuhi persyaratan sehingga mencemari air tanah yang mengakibatkan 13 ribu balita terkena diare setiap harinya. Berdasar penelitian, cara pembuangan yang salah mengakibatkan pencemaran air tanah telah berada di atas ambang kritis khususnya di kota-kota besar seperti DKI Jakarta, Di Yogyakarta, dan Jawa Timur. Indonesia yang telah terikat kesepakatan global untuk mencapai *Millenium Development Goals* (MDG's) pada 2015 berkewajiban dapat mengakses ketersediaan air dan sanitasi 50% dari total jumlah penduduk. Tantangan lainnya ialah belum adanya perangkat hukum. Peraturan hingga tahapan Norma Standar Panduan dan Manual (NSPM) dibutuhkan agar dapat digunakan masyarakat dan pemerintah daerah untuk dilaksanakan sesuai standar kesehatan lingkungan.

Permasalahan lingkungan lainnya adalah mengenai Sumber Daya Air (ketersediaan air baku). Memasuki Hari Air Sedunia 2006, Indonesia menghadapi krisis air bersih. Swastanisasi dan perubahan cara pandang masyarakat terhadap air, dianggap sebuah upaya untuk melestarikan air dan memperpanjang daya gunanya. Sejumlah kota besar di Indonesia menghadapi krisis air baku atau air bersih dalam beberapa tahun mendatang. Kota-kota besar itu diantaranya Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Denpasar, Medan, Makassar, dan Balikpapan. Krisis air bersih di perkotaan umumnya berbentuk tercemarnya sungai-sungai oleh limbah rumah tangga dan industri. Padahal air sungai itu dijadikan bahan baku pengolahan air kotor oleh Perusahaan Air Minum (PAM) menjadi air bersih. Semakin tercemar air baku yang ada, semakin mahal biaya pengolahannya. Situasi ini memaksa masyarakat membayar lebih mahal air bersih yang mereka gunakan. Padahal air bersih merupakan salah satu kebutuhan dasar warga dalam kehidupan sehari-hari, bahkan diakui sebagai hak asasi manusia yang harus dipenuhi oleh negara. Kendala utama dalam pemenuhan kebutuhan air di daerah rawan kekeringan atau sulit air adalah langkanya sumber-sumber air bersih yang bisa diakses dan terbatasnya dana masyarakat untuk membangun dan memelihara sumber air yang ada. Untuk memenuhi kebutuhan air bersih masyarakat umumnya mengandalkan sumber air alam seperti sungai, danau, atau tandon air hujan. Masalahnya warga yang tinggal jauh dari sumber air, kesulitan memperoleh air untuk kebutuhan minum, mandi, mencuci, dan untuk irigasi pertanian, terutama pada musim kemarau. Di perkotaan, warga mengandalkan suplai air dari Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM). Di sejumlah wilayah yang secara "tradisional" kering, kesulitan air acapkali disertai bencana kekeringan yang parah. Dalam situasi itu biasanya orang baru sadar pentingnya membangun dan memelihara sumber air yang berjangka panjang.

Ada tiga isu utama berkaitan dengan jasa penyediaan air bersih oleh Perusahaan Air Minum Seluruh Indonesia (Perpamsi) yaitu kualitas air, konflik kepentingan (misalnya antara unsur penda dengan pengelola swasta), dan masalah kebijakan. Sejak keluarnya Peraturan Pemerintah Nomor : 16 Tahun 2005, masyarakat boleh ikut mengelola air. PDAM tidak lagi memonopoli pengelolaan air. Tetapi sangat

jarang masyarakat memperhatikan peraturan seperti itu, selain pada umumnya lebih senang dilayani. Lebih lanjut, masalah penyediaan air di tiap daerah memang berbeda.

Mengkaji tentang mahalanya air minum bagi masyarakat, hal ini disebabkan Pembangunan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) perpipaan selama sepuluh tahun, ternyata tidak mampu mengimbangi pesatnya pertumbuhan penduduk, juga belum bisa memenuhi standar kualitas air minum. Ini disebabkan kontaminasi pada instalasi pipa air, sehingga kualitas air minum yang diterima konsumen sudah menurun. Kesulitan lain yang dihadapi saat ini adalah tingginya angka kehilangan air akibat pencurian dan kebocoran yaitu mencapai 37 persen.

Berkaitan dengan mahalanya air minum tersebut, PDAM sebagai operator penyedia air minum juga belum menetapkan tarif secara penuh kepada pelanggan. Tarif rata-rata yang ditetapkan bahkan tidak mampu menutupi biaya dasar untuk memproduksi air minum. Selain itu banyak PDAM menghadapi utang jangka panjang sehingga tidak mampu memberikan pelayanan optimal kepada pelanggan.

Aspek lingkungan lainnya adalah **masalah banjir**. Pembangunan rumah-rumah di pinggiran sungai sedikit demi sedikit menyebabkan lebar sungai makin mengecil dari lebar 75 meter menjadi 35 meter. Padahal menurut Peraturan Pemerintah mengenai sungai, pada bantaran sungai harus dibangun tanggul yang berfungsi menahan dan ada garis sepadan sehingga pembangunan rumah di bantaran sungai dilarang. Mengenai banjir besar yang melanda Jakarta beberapa waktu yang lalu, Siswoko, Dirjen Sumber Daya Air, menjelaskan bahwa banjir yang terjadi di Jakarta bukan disebabkan oleh banjir kiriman akibat pembukaan pintu air Katulampa Bogor seperti berita yang beredar di masyarakat. Pintu Air Katulampa tidak memiliki sistem buka tutup, pintu air tersebut hanya berupa bendungan yang digunakan untuk memantau dan mengukur debit air yang mengalir. Siswoko mengharapkan adanya pemahaman yang sama tentang banjir ini. Salah satu penyebab banjir adalah 40% dari 65 ribu hektare wilayah di Jakarta berada di dataran rendah dan sifat alami air adalah mengalir ke daratan yang lebih rendah. Disamping itu banyaknya bangunan yang berada di bantaran sungai yang memang merupakan daerah dataran banjir. (Kutipan

Pemimpin Induk Pelaksana Kegiatan Pengembangan Wilayah Sungai Ciliwung-Cisadane (IPK-PWSCC), Pitoyo Subandrio).

Masalah lingkungan lainnya adalah masalah **pengelolaan sampah**. Dirasakan hingga saat ini penanganan sampah di hampir seluruh wilayah Indonesia tergolong masih primitif. Yakni dikelola dengan cara open dumping (pembuangan terbuka). Dimana sampah diangkut dari sumbernya, lalu dibuang dan ditimbun begitu saja. Walaupun pada awalnya banyak tempat pembuangan akhir (TPA) yang didesain dengan baik. Mengamati TPA Bantar Gebang, TPA tersebut bukanlah sebagai sistem pengelolaan sampah terpadu, melainkan tempat pembuangan sampah gabungan yang terdiri dari beberapa daerah. Dan sekali lagi dapat dinyatakan bahwa sistem pengelolaannya masih primitif. Hal ini disebabkan dana untuk pengoperasian sampah sangat minim. Padahal sistem pembiayaan atau investasi untuk pengelolaan persampahan tidak harus selalu bergantung kepada sumber dana pemerintah yang sangat terbatas, tetapi banyak sumber dana dari masyarakat dan swasta yang bisa dimobilisasi. Peraturan yang mendukung kerjasama pemda dengan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur telah diatur dalam peraturan pemerintah nomor 67 tahun 2005 serta peraturan pemerintah nomor 23 tahun 2005 tentang pengelolaan keuangan badan layanan umum. Sekarang yang dibutuhkan *political will* pemerintah, khususnya pemerintah daerah yang menjadi tanggungjawabnya.

Peningkatan jumlah penduduk dan gaya hidup masyarakat berpengaruh besar pada volume sampah. Jakarta misalnya, pada 1985 menghasilkan sampah sejumlah 18.500 m³ per hari dan pada 2000 meningkat menjadi 25.700 m³ per hari dan pada 2005 diperkirakan mencapai 40.000 m³ per hari. Jika dihitung dalam setahun, volume sampah tahun 2000 mencapai 170 kali besar Candi Borobudur (volume Candi Borobudur = 55.000 m³). Hingga kini warga ibukota ini per harinya menghasilkan sekitar 8.000 ton sampah, dan 65% di antaranya merupakan sampah organik seperti daun, sisa dapur, sisa makanan yang menimbulkan bau tidak sedap. Masalah sampah di perkotaan seperti Jakarta ini sangat pelik. Sebagai contoh produksi sampah rumah tangga. Mengutip data *Indonesia Solid Waste Association* (InSWA), sampah rumah tangga mencapai 25.687m³ sampah atau sekitar 6.000 ton sampah. Sampah ini

sebagian besar berupa sampah organik 80% dan sampah non-organik 20%. In SWA mencatat, sedikitnya 3,94% atau 1.012 m³ per hari sampah di Jakarta belum terangkut.

Persoalan makin kompleks karena sampah juga ternyata ada di dalam sungai. Di Jakarta, misalnya, setiap hari dikeruk 900 meter³ sampah dari 13 sungai. Bila pemerintah daerah lalai terhadap pengerukan sungai—akibat pembuangan sampah—akibatnya akan dirasakan. Sampah akan mengendap di dasar sungai hingga menutup permukaan air. Debit air sungai terganggu, banjir pun tak terelakkan saat menjelang musim hujan dengan curah yang semakin meningkat. Ada aneka faktor yang menjadi penyebabnya. Antara lain karena penanganan sampah tidak pernah menjadi prioritas Pemprov DKI Jakarta, kurangnya prasarana dan sarana, minimnya anggaran, keterbatasan lahan, pembuangan masih bersifat *open dumping*, dan kurangnya kesadaran masyarakat terhadap produksi sampah, termasuk paradigma membuang sampah menjadi mengelola sampah.

Selanjutnya aspek keempat adalah permasalahan ketersediaan pemukiman (sarana perumahan) yang layak. Pemukiman di perkotaan harus memenuhi kebutuhan dasar seperti air minum, sanitasi, drainase dan infrastruktur dasar lainnya. Pembangunan infrastruktur itu bisa dimulai dari skala lingkungan kecil seperti keluarga dan lingkungan. Faktor manusia merupakan hal penting dalam menata kualitas pemukiman kumuh di perkotaan. Selain sebagai pencipta kekumuhan, mereka juga bisa mengatasi kekumuhan tersebut. Konsep *People Center Development* (PCD) perlu diterapkan dalam menata pemukiman kumuh. Konsep PCD dimaksud adalah menjadikan rakyat sebagai subyek, sebagai obyek dan juga sumber daya.

Menteri Negara Perumahan Rakyat, M Yusuf Ashari mengatakan, untuk menata kesemrawutan pemukiman di perkotaan yang disebabkan oleh semakin banyaknya populasi, pemerintah secara bertahap akan membangun *social housing* antara lain dengan membangun rumah susun sewa (rusunawa) 20 lantai di beberapa kota besar dan metro. Sudah saatnya pola pembangunan pemukiman di perkotaan berubah dari *landing house* ke bangunan vertikal. Selain dapat menampung banyak orang dengan lahan sedikit mungkin, rusunawa juga bisa menghemat jalur transportasi, dan infrastruktur lainnya. Selain itu, sejak 2005 hingga sekarang,

5. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap permasalahan kriminalitas di DKI Jakarta ?
6. Bagaimana upaya penanggulangan pada permasalahan-permasalahan transportasi, urbanisasi, lingkungan, perumahan, kriminalitas, dan di DKI Jakarta ?

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. PENGERTIAN PERKOTAAN

Besaran muatan Kawasan Perkotaan berbeda atas dasar tuntutan fungsi dan peran kawasan perkotaan tersebut sebagai Pusat Kegiatan Nasional, Pusat Kegiatan Wilayah, dan Pusat Kegiatan Lokal. Bentuk pengembangan Kawasan Perkotaan dibedakan dalam keterkaitannya antara besaran muatan yang dituntut bagi pengembangan kawasan dengan cakupan wilayah secara administratif, sehingga dikenal bentuk-bentuk Kawasan Perkotaan yang berupa kota *metropolitan* atau yang lebih besar berupa *megapolitan*, dan Kawasan Perkotaan yang lebih kecil daripadanya seperti kota besar, sedang, dan kecil.

Besarnya muatan fungsi perkotaan dibutuhkan untuk pengembangan yang berbeda sesuai dengan klasifikasi perkotaan, maupun bagi kebutuhan pengembangannya (acuan umum pengembangan, acuan pelaksanaan pembangunan melalui pemberian ijin lokasi, acuan pelaksanaan pembangunan melalui pemberian ijin bangunan).

Kawasan Perkotaan; yang merupakan sistem perkotaan antar propinsi seperti pusat kegiatan nasional, yang wilayah kawasan perkotaannya melebihi batas administrasi kota maupun kabupaten, bahkan batas administrasi propinsi; membutuhkan pengaturan sistem kota-kota melalui pengembangan fungsi dan peran masing-masing kota dalam satuan wilayah perkotaannya. Pengaturan struktur pemanfaatan ruang pada bentuk kawasan perkotaan ini lebih diutamakan dari pengaturan pola pemanfaatan ruangnya.

Bentuk kawasan perkotaan yang membutuhkan pengaturan sebagaimana tersebut di atas, dapat merupakan *metropolitan* (≥ 1 juta jiwa) maupun *megapolitan* (≥ 10 juta jiwa).

Metropolitan atau *metropolis*; merupakan istilah yang berasal dari bahasa Yunani Kuno yang berarti ibukota suatu negara; kota yang menjadi pusat kegiatan tertentu baik pemerintahan maupun perekonomian, suatu kota besar yang penting (Kamus Tata Ruang, IAP & Cipta Karya, 1997). Istilah metropolis juga digunakan oleh orang Yunani yang berarti *mother city*/kota induk ... "*to denote the central city in a metropolitan area*" (Urban Sociology, Egon Ernest Bergel, 1955, hal. 121-131). Secara statistik, Larry S. Bourne (*Internal Structure of The City*, hal. 50) mengindikasikan dalam suatu definisi bagi istilah metropolitan yang dikategorikan dalam dua pertimbangan utama:

"*First, a city or cities of specified population to constitute the central city and to define the county in which it is located as the central county; and second, economic and social relationships with contiguous counties which are metropolitan in character, so that the periphery of the specific metropolitan area may be determined*".

2. 2. PENGERTIAN KOTA METROPOLITAN

Pengertian umum tentang kota metropolitan diindikasikan dengan jumlah penduduk lebih dari 1 juta jiwa. Hal tersebut sesungguhnya merupakan simplifikasi dari beberapa variabel yang merupakan faktor-faktor pembentuk kota metropolitan. Istilah metropolitan berasal dari kata "*metro*" yang mengambil dari sistem "perkeretaapian ringan" (*light train system*) di wilayah perkotaan. Kebutuhan sistem transportasi perkotaan tersebut adalah akibat dari pertumbuhan kota dimana sistem "*commuter*" penduduk perkotaan sudah terjadi (dari kota-kota "*dormitory*" ke kota induknya). "*The metropolitan area is created by combining those counties which are integrated in terms of commuting with the central city and the county in which it lies.*" (Larry S. Bourne, 1971, hal. 15). Kondisi tersebut terjadi pada kota yang telah mencapai penduduk lebih dari 1 juta jiwa dimana sistem metro/kereta api bawah tanah/*subway* mulai diperkenalkan untuk melancarkan pergerakan penduduk dalam melakukan kegiatan sehari-hari (bekerja, belanja, dll).

2. 3. PENGERTIAN KOTA MEGAPOLITAN

Megalopolitan atau *megalopolis*; merupakan nama yang diberikan kepada sistem kota yang bersifat kompleks, merupakan kota besar dan berpenduduk berjuta-

pemerintah telah memberi subsidi kepada masyarakat berpenghasilan rendah dalam kepemilikan rumah. Untuk masyarakat berpenghasilan di bawah Rp 800 ribu akan disubsidi sebesar Rp 9 juta, berpenghasilan antara Rp 800 ribu sampai Rp 1,4 juta disubsidi Rp 7 juta dan yang berpenghasilan di atas Rp 1,4 juta hingga Rp 2 juta akan disubsidi Rp 5 juta. Subsidi diberikan kepada mereka yang akan membeli rumah pertama.

Dari uraian mengenai masalah perumahan tersebut, masyarakat harus menjadi subyek dalam pembangunan penataan pemukiman di perkotaan. Masyarakat juga merupakan sumber daya yang memiliki potensi kemandirian, pendidikan dan ekonomi. Selama ini masih sulit mencegah gerakan penduduk dari desa ke kota karena alasan untuk mencari penghidupan yang lebih baik di kota. Harus ada penyebaran penduduk yang merata, tidak hanya di Jakarta, melainkan juga di 400 kota di Indonesia lainnya. Reformasi pembangunan perkotaan ditentukan oleh dua hal, yaitu reformasi desentralisasi dan reformasi demokratisasi. Di era desentralisasi saat ini, pembangunan perkotaan menjadi tanggung jawab penuh pemerintah daerah. Sementara reformasi demokratisasi menekankan partisipasi masyarakat, perubahan bukan lagi monopoli pemerintah.

Aspek kelima adalah mengenai kriminalitas di Jakarta. Upaya untuk meningkatkan keamanan, ketertiban, dan penanggulangan kriminalitas hendaknya ditandai dengan meningkatnya kemampuan aparat keamanan dalam menindak, mencegah dan menanggulangi gangguan keamanan, ketertiban, dan kriminalitas. Keberhasilan yang ingin dicapai dalam membongkar tindak kejahatan menunjukkan bahwa adanya peningkatan profesionalitas aparat keamanan. Namun demikian tidak dapat dipungkiri bahwa dalam pelaksanaannya masih menghadapi berbagai kendala seperti terjadinya penyimpangan profesi aparat keamanan, sikap kritis masyarakat yang kurang dilandasi oleh pemahaman dan kepatuhan terhadap hukum, serta perilaku primordial masyarakat yang belum sepenuhnya dapat menerima perbedaan baik etnis, agama maupun keyakinan menyebabkan tingkat kriminalitas di Jakarta cukup tinggi

Hal lain yang menyebabkan tingginya angka kriminalitas adalah mengenai pertumbuhan ekonomi yang semakin membaik relatif belum mampu mendukung

peningkatan kesejahteraan rakyat. Kesejahteraan yang tidak merata tersebut menjadi salah satu penyebab masih tingginya tingkat gangguan keamanan, ketertiban dan kriminalitas. Kondisi yang ditandai dengan tingginya tingkat pengangguran berpotensi menciptakan masalah-masalah sosial, termasuk kriminalitas serta gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat, sulitnya lapangan kerja, serta daya beli masyarakat yang rendah menjadikan sebagian masyarakat seakan terjebak dalam dua pilihan yaitu bertahan untuk hidup secara lurus atau secara menyimpang (bertindak kriminal).

Aksi-aksi kriminalitas saat ini sudah menjadi kekhawatiran umum. Masyarakat bahkan merasa kondisi kota tempat tinggalnya sekarang semakin tidak aman. Kriminalitas (*crime*) adalah suatu perbuatan melanggar hukum, merupakan isu yang meresahkan masyarakat. Hal yang mengkhawatirkan adalah mengenai kejahatan jalanan (*crime street*) dimana memperlihatkan kecenderungan meningkat dan perlakuan para penjahat terhadap korbannya semakin sadis.

Data dari Kepolisian Daerah Metro Jaya pada tahun 2006, menyebutkan bahwa angka kriminalitas di DKI Jakarta meningkat 5,5 persen dari tahun 2005 angkanya 58.027, menjadi 61.080 kasus. Kebanyakan adalah kasus penyalagunaan narkoba dan obat-obatan terlarang. Peningkatan tersebut juga berarti resiko masyarakat untuk terkena kejahatan juga meningkat. Setiap 100 ribu penduduk, ada 307 masyarakat yang mengalami tindak kejahatan. "Meningkat 6,8 persen, tahun 2005 lalu rasionya 292 per 100 ribu penduduk (Kapolda Metro Jaya: Adang Firman <http://www.tempointeraktif.com/hg/jakarta/2006/12/28/brk.20061228-90178.id.html>, dikutip tanggal 10 Juli 2007)

1. 2. PERMASALAHAN

1. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap permasalahan transportasi di DKI Jakarta ?
2. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap permasalahan urbanisasi di DKI Jakarta?
3. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap permasalahan lingkungan di DKI Jakarta?
4. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap permasalahan fasilitas perumahan di DKI Jakarta ?

juta yang terdiri atas banyak metropolis (Kamus Tata Ruang, IAP & Cipta Karya, 1997). Hal tersebut ditekankan oleh Larry S. Bourne (Internal Structure of The City, hal. 15) bahwa: "...the metropolitan areas may extend as much as hundred miles in all directions beyond the outer limits of the built up or developed urban area".

Megacity; dicirikan dengan ukuran dan kepadatan yang tinggi, tekanan pelayanan lingkungan yang besar, tingginya aliran lalu lintas dan kemacetan, luasnya kawasan kumuh, nilai tanah yang tinggi, beragamnya instansi yang terlibat dalam proses pembangunan, dan kapasitas pengembangannya tinggi. Kota inti mempunyai besaran lebih dari 10 juta jiwa (The World Bank, 1996).

2. 4. TRANSPORTASI JALAN

Transportasi jalan selama ini mempunyai peran yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi jalan tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan jalan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan keluar negeri. Di samping itu, transportasi jalan juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Dilihat dari perkembangan jumlah kendaraan (bus, truk dan mobil penumpang) dengan perkembangan pembangunan jalan, maka nampak rasio jumlah kendaraan dengan panjang jalan (kendaraan per km) setiap tahun menunjukkan peningkatan yang semula 12,09 kendaraan/km pada tahun 1997 menjadi 17,44 kendaraan/km pada tahun 2000 dan 37,40 kendaraan/ km pada tahun 2005. Hal ini mengindikasikan tingkat kejenuhan yang berakibat memburuknya pelayanan jalan.

Dalam pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985, telah ditetapkan ruas-ruas jalan menurut peranannya sebagaimana Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 375/KPTS/2004 tanggal 19 Oktober 2004 tentang Penetapan ruas-ruas jalan dalam jaringan jalan primer menurut peranannya sebagai jalan arteri, Jalan Kolektor 1, Jalan Kolektor 2 dan Jalan Kolektor 3. Dalam ketentuan tersebut, jalan di wilayah Indonesia meliputi jalan arteri sepanjang 16.833,79

kilometer, jalan kolektor 1 sepanjang 17.795,04 kilometer, jalan kolektor 2 sepanjang 36.299,83 kilometer dan jalan kolektor 3 sepanjang 3.825,19 kilometer. Sedangkan menurut kewenangannya panjang jalan di Indonesia sepanjang 268.032 km dengan rincian jalan nasional 34.628,83 km, jalan propinsi 40.125,02 km, jalan kabupaten 166.516,15 km, jalan kotamadya 26.102,00 km dan jalan toll 660 km.

2.5. URBANISASI

Substansi tentang urbanisasi yaitu proses modernisasi wilayah desa menjadi kota sebagai dampak dari tingkat keurbanan (kekotaan) dalam suatu wilayah (*region*) atau negara. Konsekuensinya adalah terjadi perpindahan penduduk (dengan aktifitas ekonominya) secara individu atau kelompok yang berasal dari desa menuju kota atau daerah hinterland lainnya. Hal ini perlu dibedakan dengan pengertian tingkat pertumbuhan kota (*urban growth*) yang diartikan sebagai laju (*rate*) kenaikan penduduk kota, baik skala mandiri maupun kebersamaan secara nasional.

Ukuran tingkat keurbanan, biasanya dalam konteks kependudukan yaitu dengan memproporsikan antara jumlah penduduk perkotaan terhadap jumlah penduduk nasional. Tetapi masalah urbanisasi tidak harus diinterpretasikan dalam konteks kependudukan semata, kenyataannya harus mencakup dimensi perkembangan dan kondisi sosial, ekonomi masyarakat, bahkan lebih jauh mencakup pula aspek budaya dan politik. Pada intinya dalam aspek kegiatan ekonomi, pengertian urbanisasi merupakan substansi pergeseran atau transformasi perubahan corak sosio-ekonomi masyarakat perkotaan yang berbasis industri dan jasa-jasa (Tommy Firman, 1996)

Rumusan beberapa faktor secara umum yang dapat mempengaruhi terjadinya proses keurbanan, antara lain :

1. Ketimpangan tingkat pertumbuhan ekonomi antara desa dengan perkotaan.
2. Peluang dan kesempatan kerja yang lebih terbuka di daerah perkotaan dibandingkan dengan daerah perdesaan.
3. Terjadinya pola perubahan minat tentang lapangan pekerjaan dari pertanian ke industri, utamanya bagi penduduk usia kerja di perdesaan.

4. Lebih majunya teknologi dan infrastruktur prasarana transportasi, sehingga memudahkan terjadinya mobilitas penduduk baik yang permanen atau yang ulang alik.
5. Keberadaan fasilitas perkotaan yang lebih menjanjikan, utamanya aspek pendidikan, kesehatan, pariwisata dan aspek sosial lainnya.

Beberapa rumusan tersebut, dinamikanya lebih banyak terjadi di wilayah Jawa dibandingkan di luar Jawa. Di bawah ini disertakan olahan data sebagai dimensi tingkat keurbanan secara nasional, wilayah Jawa dan wilayah luar Jawa.

Dengan sistem pemerintahan otda UU nomor 22/1999, semua kebijakan pusat termasuk kebijakan penyelenggaraan ketransmigrasian (dengan mengacu beberapa penyesuaian dari UU nomor 15/1997) hendaknya memfokus pada kebutuhan daerah dengan mengedepankan peningkatan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakatnya.

Kebijakan ke depan yang mendesak dalam konteks urbanisasi berbasis mobilitas penduduk dan transmigrasi, sesuai dengan arah dan kebijakan transmigrasi 2004-2009 oleh Pusat Litbang Ketransmigrasian dalam rangka turut serta memecahkan problematik nasional dan regional, yaitu dengan :

1. Menurunkan angka kemiskinan.
2. Mengatasi pengangguran.
3. Meningkatkan kualitas dan produktivitas Sumberdaya Manusia.
4. Meningkatkan infrastruktur pemukiman.
5. Meningkatkan daya saing.
6. Meningkatkan kualitas lingkungan.
7. Meningkatkan penyediaan pangan.

Dalam implementasi arah dan kebijakan transmigrasi tersebut, secara prediktif telah terangkum berdasarkan kondisi yang obyektif dan merupakan penjabaran dari misi dan visi transmigrasi. Visi penyelenggaraan transmigrasi ke depan yaitu : 'Membentuk Masyarakat Sejahtera Melalui Pemanfaatan Ruang dan Perpindahan Penduduk Secara Menetap'. Sedangkan misi transmigrasi, dijabarkan sebagaimana :

1. Meningkatkan kesejahteraan rakyat melalui penyediaan peluang kerja dan kesempatan berusaha.
2. Mendorong dan memfasilitasi masyarakat untuk melakukan berpindah secara menetap guna peningkatan kesejahteraan.
3. Mengakselerasikan pembangunan daerah untuk mencapai keseimbangan pembangunan antar daerah.
4. Membentuk komunitas baru yang sejahtera dengan interaksi sosial budaya yang bersendi persatuan dan kesatuan.

2.6. LINGKUNGAN

1. Sumber Daya Air

Menurut Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 1990 tentang Pengendalian dan Pencemaran Air disebutkan bahwa pengertian air adalah semua air yang terdapat di dalam dan atau berasal dari sumber air, dan terdapat di atas permukaan tanah, tidak termasuk dalam pengertian ini adalah air yang terdapat di bawah permukaan tanah dan air laut. Pencemaran air adalah masuknya atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan atau komponen lain ke dalam air oleh kegiatan manusia, sehingga kualitas air turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan air tidak berfungsi lagi sesuai dengan peruntukannya.

Pengendalian adalah upaya pencegahan dan atau penanggulangan dan atau pemulihan. Baku mutu air adalah batas atau kadar makhluk hidup, zat, energi, atau komponen lain yang ada atau harus ada dan atau unsur pencemar yang ditenggang adanya dalam air pada sumber air tertentu sesuai dengan peruntukannya. Beban pencemaran adalah jumlah suatu parameter pencemaran yang terkandung dalam sejumlah air atau limbah.

Daya tampung beban pencemaran adalah kemampuan air pada sumber air menerima beban pencemaran limbah tanpa mengakibatkan turunnya kualitas air sehingga melewati baku mutu air yang ditetapkan sesuai dengan peruntukannya. Baku mutu limbah cair adalah batas kadar dan jumlah unsur pencemar yang ditenggang adanya dalam limbah cair untuk dibuang dari suatu jenis kegiatan tertentu. Lebih lanjut menurut Peraturan Pemerintah di atas disebutkan bahwa

penggolongan air menurut peruntukannya ditetapkan sebagai berikut : Golongan A : Air yang dapat digunakan sebagai air minum secara langsung tanpa pengolahan terlebih dahulu; Golongan B : Air yang dapat digunakan sebagai air baku air minum; Golongan C : Air yang dapat digunakan untuk keperluan perikanan dan peternakan; Golongan D : Air yang dapat digunakan untuk keperluan pertanian, dan dapat dimanfaatkan untuk usaha perkotaan, industri, pembangkit listrik tenaga air.

2. Kualitas Udara

Kualitas udara perkotaan di Indonesia menunjukkan kecenderungan menurun dalam dua dekade terakhir. Ekonomi kota yang tumbuh yang ditandai dengan laju urbanisasi yang tinggi telah mendorong peningkatan kebutuhan energi yang pada akhirnya menyebabkan bertambahnya buangan sisa energi. Aktivitas transportasi, industri, jasa, dan kegiatan lainnya yang meningkat, telah pula meningkatkan buangan sisa kegiatan-kegiatan tersebut ke udara. Jika tidak dikendalikan, buangan-buangan ke udara akan terus bertambah sedemikian rupa sehingga kadar zat-zat yang dikandung didalamnya dapat melebihi ambang batas aman yang telah ditetapkan berdasarkan penelitian epidemiologi; dalam kondisi tersebut udara dinyatakan telah tercemar. Pencemaran udara telah menimbulkan kerugian ekonomi yang besar. Sedikitnya Rp. 3,8 triliun per tahun adalah estimasi angka kerugian yang dibebankan pada ekonomi kota sebagai biaya kesehatan pencemaran udara di DKI Jakarta (Suhadi, 2006). Angka kerugian akan semakin besar jika upaya-upaya untuk menangani pencemaran tidak segera dilakukan. Menyadari kondisi ini, Pemerintah Indonesia bersama-sama dengan Pemerintah Daerah empat Kota (Surabaya, Bandung, Yogyakarta, dan Semarang) dan satu Provinsi (DKI Jakarta) untuk melaksanakan pengendalian pencemaran udara perkotaan di dalam kerangka Program Peningkatan Kualitas Udara Perkotaan atau Urban Air Quality Improvement Sector Development Program (UAQ-ISDP).

Faktor-faktor yang menyebabkan pencemaran udara merupakan faktor yang secara tidak langsung bertanggungjawab terhadap terjadinya pencemaran udara. Banyak faktor yang dapat menyebabkan pencemaran udara secara tidak langsung,

namun faktor-faktor yang memiliki pengaruh sangat dominan diantaranya adalah pertumbuhan penduduk dan tingkat urbanisasi yang tinggi yang meningkatkan permintaan akan transportasi, pengembangan tata ruang yang tidak seimbang yang meningkatkan jarak tempuh, tendensi perubahan gaya hidup yang disebabkan oleh pertumbuhan ekonomi, konsumsi energi dan ketergantungan terhadap minyak, serta rendahnya tingkat kesadaran lingkungan hidup.

Dalam kaitan rencana program pengurangan penyebab pencemaran udara, secara rinci dijabarkan menjadi :

- a. Pertumbuhan penduduk dan laju urbanisasi yang tinggi Pertumbuhan penduduk dan laju urbanisasi yang tinggi merupakan faktor-faktor penyebab pencemaran udara yang penting di perkotaan. Pertumbuhan penduduk dan urbanisasi mendorong pengembangan wilayah perkotaan yang semakin melebar ke daerah pinggiran kota/daerah penyangga. Mobilitas penduduk dan permintaan transportasi semakin meningkat. Jarak dan waktu tempuh perjalanan sehari-hari semakin bertambah karena antara tempat tinggal dan tempat kerja atau aktivitas lainnya semakin jauh, dan kepadatan lalu lintas menyebabkan waktu tempuh semakin lama.
- b. Pertumbuhan ekonomi di perkotaan dapat mempengaruhi gaya hidup masyarakat kota yang akan menyebabkan konsumsi energi semakin meningkat. Ketergantungan pada minyak bumi sebagai sumber utama energi dan rendahnya tingkat kesadaran masyarakat bahwa daya dukung lingkungan di perkotaan semakin terbatas untuk menampung limbah dari masyarakat kota ikut menjadi faktor pendukung terjadinya pencemaran udara.

3. Limbah dan Sampah

Limbah adalah buangan yang dihasilkan dari suatu proses produksi baik industri maupun domestik (rumah tangga), yang kehadirannya pada suatu saat dan tempat tertentu tidak dikehendaki lingkungan karena tidak memiliki nilai ekonomis. Bila ditinjau secara kimiawi, limbah ini terdiri dari bahan kimia organik dan anorganik. Dengan konsentrasi dan kuantitas tertentu, kehadiran limbah dapat berdampak negatif terhadap lingkungan terutama bagi kesehatan

manusia, sehingga perlu dilakukan penanganan terhadap limbah. Tingkat bahaya keracunan yang ditimbulkan oleh limbah tergantung pada jenis dan karakteristik limbah. (<http://id.wikipedia.org/wiki/Kriminal>, diakses tanggal 10 Juli 2007).

Sampah adalah sisa usaha dan atau kegiatan yang berujud padat atau semi padat berupa zat organik dan atau anorganik bersifat dapat terurai maupun tidak dapat terurai yang dianggap sudah tidak berguna lagi dan dibuang ke lingkungan. (<http://id.wikipedia.org/wiki/Kriminal>, diakses tanggal 10 Juli 2007).

4. Banjir

Banjir atau bah atau air bah adalah peristiwa terbenamnya daratan (yang biasanya kering) karena volume air yang meningkat. Banjir dapat terjadi karena peluapan air yang berlebihan di suatu tempat akibat hujan besar, peluapan air sungai, atau pecahnya bendungan sungai. (Dari Wikipedia Indonesia, ensiklopedia bebas berbahasa Indonesia, 19 Juni 2007).

2. 7. PERUMAHAN

Pengertian kota dapat diklasifikasikan menjadi dua yaitu :

1. Definisi Klasik (Amos Rappoport).

Suatu pemukiman yang relatif besar, padat dan permanen, terdiri dari kelompok individu-individu yang heterogen dari segi sosial.

2. Definisi Modern.

Suatu Pemukiman dirumuskan bukan dari ciri morfologi kota tetapi dari suatu fungsi yang menciptakan ruang-ruang efektif melalui pengorganisasian ruang dan hirarki tertentu.

Selanjutnya pengertian pemukiman adalah suatu perumahan atau kelompok rumah yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal yang dilengkapi dengan sarana dan prasarana lingkungan (UU No. 2 / th 92).

Pengertian lain tentang pemukiman adalah bagian dari lingkungan hidup di luar kawasan lindung baik kota atau desa berfungsi sebagai tempat kegiatan yang mendukung kehidupan (*Doxiadis*).

Dinamika pemukiman kota memiliki ciri-ciri sebagai berikut :

1. Penduduk padat
2. Polusi Lingkungan, Kualitas lingkungan turun
3. Perumahan tidak memenuhi persyaratan
4. Terjadi slum area
5. Infrastruktur lingkungan tidak terjamin.

Kebijaksanaan pembangunan perumahan dalam Repelita I masih terbatas kepada pengadaan sarana-sarana serta fasilitas guna merangsang terlaksananya pembangunan perumahan secara nasional dalam tahap-tahap pembangunan selanjutnya. Pembangunan perumahan itu sendiri sebagian besar diusahakan oleh swasta dan masyarakat pada umumnya. Untuk meningkatkan kemampuan dan ketrampilan masyarakat dalam pembangunan perumahan dan terciptanya iklim dan kondisi yang lebih baik bagi pembangunan perumahan, kegiatan-kegiatan yang meliputi penelitian/survey mengenai masalah perumahan, penyuluhan, pembangunan contoh perumahan (kota, desa dan khusus) dan penyusunan sistim/norma/pembinaan teknis tetap dilanjutkan dalam tahun 1972/73.

2. 8. KRIMINALITAS

Individu disebut tidak bermoral (*amoral*) saat ia tidak mampu memberikan penghargaan (*respect*) terhadap dirinya sendiri dan orang lain dalam perilaku kehidupan sehari-hari. Para psikolog melihat penyimpangan perilaku individu yang berbeda dengan norma umumnya ini sebagai suatu "*deviant behavior*", atau "*delinquent*", misalnya ketika seseorang mempunyai tingkat agresifitas (*aggressive*) yang amat tinggi disertai perilaku yang merusak (*destructive*) (Wade and Tavris, 1990). Bentuk penyimpangan lainnya adalah ketika individu mempunyai perilaku yang sangat berlawanan dengan lingkungannya sehingga disebut perilaku antisosial (*antisocial behavior*), dimana sifat merusak terhadap lingkungan sangat dominan, misalnya pada tingkat ringan dengan melakukan coret-coretan di tempat umum (*graffiti*), pada tingkat menengah dengan menganiaya orang lain, atau pada tingkat berat dengan membunuh makhluk hidup lainnya tanpa rasa iba. Dengan kata lain penyimpangan perilaku yang melawan nilai, norma dan hukum ini dikenal sebagai suatu kejahatan.

Kriminalitas (*crime*) adalah suatu perbuatan melanggar hukum, merupakan isu yang meresahkan masyarakat, dalam penelitian ini dibatasi pada tindakan kriminalitas di jalan raya yang terjadi di kota Jakarta. Kriminalitas merupakan isu yang sangat meresahkan masyarakat di perkotaan. Kejahatan yang terjadi menimpa warga masyarakat dalam situasi-situasi yang sangat beragam, baik individu maupun kelompok, di tempat umum maupun pribadi, siang atau malam. Bahkan, tempat-tempat yang secara tradisional diasosiasikan dengan perlindungan dan keamanan seperti rumah, lingkungan perumahan maupun tempat kerja, tidak luput dari ancaman dan kekerasan.

Seorang kriminal adalah seseorang yang melakukan sesuatu yang melanggar hukum atau sebuah tindak kejahatan. Perbuatannya disebut kriminalitas atau tindak kriminal. Biasanya yang dianggap kriminal adalah seorang maling atau pencuri, pembunuh, perampok dan juga teroris. Meskipun kategori terakhir ini agak berbeda karena seorang teroris berbeda dengan seorang kriminal, melakukan tindak kejahatannya berdasarkan motif politik atau paham. (<http://id.wikipedia.org/wiki/Kriminal>, diakses tanggal 10 Juli 2007). Tingginya angka kejahatan di perkotaan menimbulkan rasa takut akan kriminalitas (*fear of crime*), yang memiliki dampak di kalangan masyarakat yang tidak kalah besarnya. Akibat rasa takut tersebut, masyarakat cenderung untuk menutup atau mengurung diri di tempat terakhir yang dapat menjadi perlindungan, yakni lingkungan perumahannya.

Brooks dan Goble (1997) mengungkapkan bahwa meningkatnya kejahatan dan kriminalitas dalam masyarakat seringkali dihubungkan dengan kemiskinan, pengangguran, diskriminasi, kelemahan hukum dan sebagainya. Tingginya angka kemiskinan merupakan pemicu terjadinya kriminalitas sehingga berpengaruh pada tingkat keamanan. Banyak orang menjadi gelap mata hanya karena persoalan kecil atau sekedar berupaya mempertahankan hidupnya. Terjadinya tindak kriminalitas tidak terjadi secara kebetulan, melainkan dilakukan dalam beberapa tahapan, yaitu : *intent phase* atau *phase* munculnya keinginan, *assesment phase* yaitu phase memperkirakan atau mempertimbangkan, *planning phase* merupakan phase perencanaan dan *action phase* atau phase pelaksanaan tindak kriminal.

Munculnya keinginan untuk melakukan suatu tindakan kriminalitas biasanya dikarenakan seseorang terpaksa memilih dari lari dari kenyataan hidup, ketika kesulitan begitu kuat menghimpit dan mereka tidak sanggup untuk menanggungnya maka, keinginan untuk bertahan hidup mengakibatkan seseorang mempunyai niat, kemudian mempertimbangkan untuk melakukannya hingga akhirnya nekat melakukan suatu tindakan kriminalitas. Faktor yang menyebabkan terjadinya kriminalitas bila dilihat dari aspek sosial - psikologi yaitu faktor endogen dan eksogen. Faktor endogen adalah dorongan yang terjadi dari dirinya sendiri, bahwa kebenaran relatif itu relatif bisa menciptakan suatu sikap untuk mempertahankan pendapatnya - diri-atau egosentris dan fanatis yang berlebihan. Jika seorang tidak bijaksana dalam menanggapi masalah yang barang kali menyudutkan dirinya, maka kriminalitas itu bisa saja terjadi sebagai pelampiasan untuk menunjukkan bahwa dialah yang benar. Sementara faktor eksogen adalah faktor yang tercipta dari luar dirinya, faktor inilah yang bisa dikatakan cukup kompleks dan bervariasi. Kesenjangan sosial, kesenjangan ekonomi, ketidankadilan dsb, merupakan contoh penyebab terjadinya tindak kriminal yang berasal dari luar dirinya. Pengaruh sosial dari luar dirinya itu misalnya, ajakan teman, tekanan atau ancaman pihak lain, minum-minuman keras dan obat-obatan terlarang yang membuat ia tidak sadar. Pengaruh ekonomi misalnya karena keadaan yang serba kekurangan dalam kebutuhan hidup, seperti halnya kemiskinan akan memaksa seseorang untuk berbuat jahat.

III. METODE PENELITIAN

3.1. RANCANGAN PENELITIAN

Tipe dari penelitian ini menggunakan tipe penelitian Deskriptif sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki, yakni dengan cara menggambarkan/melukiskan keadaan obyek penelitian dalam hal ini adalah peran Pemerintah, Masyarakat dan Penegak Hukum dalam Penanggulangan Permasalahan Kota Besar.

3.2. POPULASI DAN SAMPEL

Populasi dari penelitian ini adalah seluruh penduduk yang tinggal dan bekerja di wilayah DKI Jakarta. Sedangkan Sampel dari penelitian ini adalah masyarakat umum,

aparatus pemerintah maupun aparat penegak hukum yang berdomisili dan bekerja di 5 wilayah DKI Jakarta (Jakarta Utara, Jakarta Selatan, Jakarta Pusat, Jakarta Timur dan Jakarta Barat)

3.3. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara Purposive Sampling, yaitu dengan mempertimbangkan bahwa seluruh sampel yang diambil merupakan pihak-pihak yang dipastikan mengetahui permasalahan yang diteliti, yakni Pemerintahan mulai dari kelurahan, kecamatan, Pemda DKI, Perusahaan Air Minum, Dinas Perhubungan, Penegak Hukum yaitu Polisi dari tingkat Polsek sampai Polres, Kejaksaan, sedangkan dari pihak masyarakat adalah pengguna jalan, pengguna air minum, masyarakat umum. Tujuan dari teknik sampling ini ialah untuk menjangkau sebanyak mungkin informasi dari berbagai macam sumber. Dan pengambilan sampel dilakukan dengan teknik wawancara dan mengisi kuesioner.

IV. HASIL PENELITIAN

4.1. HASIL PENELITIAN

Responden dalam penelitian ini memiliki beraneka ragam pekerjaan, diantaranya sebagai berikut :

1. Kelompok responden Pemerintah terdiri atas, pegawai kecamatan, kelurahan, Dinas Trantib, Palyja, Dinas Perhubungan (LLAJ).
2. Kelompok responden Masyarakat terdiri atas, pelajar, mahasiswa, Ibu rumah tangga, supir (kendaraan pribadi maupun angkutan umum), dosen, guru, buruh, konsultan hukum, tukang ojek, satpam, anggota LSM, wiraswasta, pedagang kaki lima, penghuni rumah kumuh.
3. Kelompok responden Penegak Hukum terdiri atas Polisi, Kejaksaan, Pengacara, Notaris.

Berikut adalah tabel profile responden berdasarkan usia dan Jenis Kelamin :

Tabel 4.1. Profile Responden Berdasarkan Usia dan Jenis Kelamin.

NO.	KATEGORI	JUMLAH
1	Jenis Kelamin	
	Laki-laki	372
	Perempuan	227
2	Usia	
	15-20	53
	21-30	254
	31-40	149
	41-50	110
	51-60	22
	61-70	9
	71-80	2

Sumber : Data primer diolah, 2007.

Tabel 4.2. Profile Responden Berdasarkan Pendidikan

NO.	PENDIDIKAN	JUMLAH
1	SD	9
2	SMP	15
3	SMA	299
4	D3	66
5	S1	167
6	S2	41
7	S3	2
	Jumlah	599

Sumber : Data primer diolah, 2007

4. 1. 1. INTERPRETASI DATA

1. Transportasi

Data awal hasil respon disusun dalam bentuk yang mudah untuk memberikan gambaran mengenai kondisi tingkat kualitas transportasi yang ada di Jakarta dan sekitarnya. Untuk menjelaskan kondisi transportasi di Jakarta tersebut, maka dibuat distribusi sebagai berikut :

INTERVAL SKOR	KATEGORI
9 – 16	Kondisi transportasi sangat buruk
17 – 24	Kondisi transportasi buruk
25 – 32	Kondisi transportasi sedang
33 – 40	Kondisi transportasi baik
41 – 48	Kondisi transportasi sangat baik

Setelah disusun pengelompokan seperti di atas, selanjutnya akan ditabulasikan hasil pendapat responden mengenai kondisi transportasi seperti pada tabel frekuensi relatif sebagai berikut.

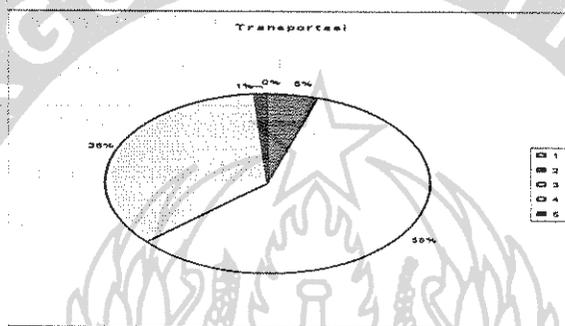
Tabel 4.3. Distribusi Frekuensi Relatif Transportasi

Kelas Interval	Total	Frekuensi
9 - 16	-	0%
17 - 24	30	5%
25 - 32	349	58%
33 - 40	213	36%
41 - 48	7	1%
Jumlah	599	100%

Sumber : Data primer diolah, 2007.

Dari tabel di atas dapat digambarkan bahwa tingkat kondisi transportasi di DKI Jakarta menunjukkan pada tingkat kondisi transportasi yang sedang atau biasa saja, yaitu sebesar 58 %. Persepsi mengenai kondisi transportasi yang telah dikelola oleh pemerintah DKI Jakarta yang berada pada tingkat kondisi transportasi tinggi yaitu mencapai 36 %. Persepsi yang menyatakan kondisi transportasi sangat buruk tidak ada, dan transportasi buruk hanya 5 %.

Gambar diagram berikut menunjukkan secara jelas kondisi transportasi di wilayah DKI Jakarta.



2. Urbanisasi

Seperti halnya dalam menjelaskan masalah-masalah kota seperti di atas, selanjutnya untuk menganalisis masalah urbanisasi juga dilakukan pengkategorian seperti berikut ini :

INTERVAL SKOR	KATEGORI
9 – 16	Masalah urbanisasi sangat rendah
17 – 24	Masalah urbanisasi rendah
25 – 32	Masalah urbanisasi sedang
33 – 40	Masalah urbanisasi tinggi
41 – 48	Masalah urbanisasi sangat tinggi

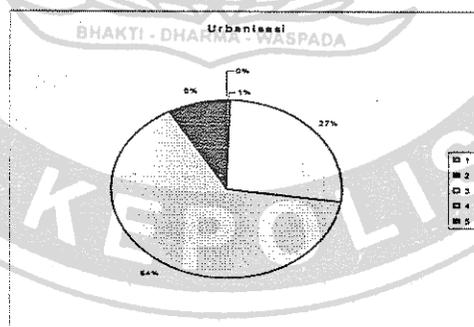
Tabel 4.4. Distribusi Frekuensi Relatif Kondisi Urbanisasi

Kelas Interval	Total	Frekuensi
9 - 16	-	0%
17 - 24	1	0%
25 - 32	44	7%
33 - 40	400	67%
41 - 48	154	26%
Jumlah	599	100%

Sumber : Data primer diolah 2007

Hasil temuan dalam penelitian menunjukkan bahwa persepsi mengenai kondisi urbanisasi di wilayah DKI Jakarta secara umum cenderung tinggi yaitu mencapai 64 %. Persepsi tingkat urbanisasi sedang sebesar 27 %, dan sebesar 8 % menunjukkan tingkat urbanisasi sangat tinggi, serta hanya 1 % yang beranggapan bahwa tingkat urbanisasi rendah.

Gambar diagram berikut menunjukkan kondisi tingkat urbanisasi di wilayah DKI Jakarta.



3. Lingkungan

Untuk menganalisis masalah lingkungan dilakukan pengkategorian seperti berikut ini.

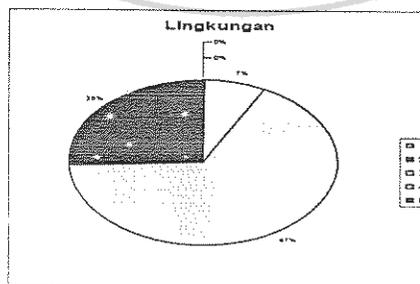
INTERVAL SKOR	KATEGORI
9 – 16	Masalah lingkungan sangat rendah
17 – 24	Masalah lingkungan rendah
25 – 32	Masalah lingkungan sedang
33 – 40	Masalah lingkungan tinggi
41 – 48	Masalah lingkungan sangat tinggi

Tabel 4.5. Distribusi Frekuensi Relatif Kondisi Lingkungan

Kelas Interval	Total	Frekuensi
9 - 16	-	0%
17 - 24	1	0%
25 - 32	44	7%
33 - 40	400	67%
41 - 48	154	26%
Jumlah	599	100%

Sumber : Data primer diolah 2007

Temuan hasil penelitian dari tabel 4.5 di atas menyatakan bahwa masalah lingkungan di Jakarta dikategorikan tinggi, yaitu mencapai 67 %, dan sebesar 26 % menyatakan bahwa lingkungan merupakan masalah yang sangat serius di DKI Jakarta. Gambar diagram berikut menunjukkan kondisi lingkungan di wilayah DKI Jakarta.



4. Perumahan

Selanjutnya dalam menjelaskan masalah-masalah kota di atas, untuk menganalisis masalah kebutuhan fasilitas perumahan dilakukan pengkategorian seperti berikut ini.

INTERVAL SKOR	KATEGORI
9 – 16	Masalah perumahan sangat rendah
17 – 24	Masalah perumahan rendah
25 – 32	Masalah perumahan sedang
33 – 40	Masalah perumahan tinggi
41 – 48	Masalah perumahan sangat tinggi

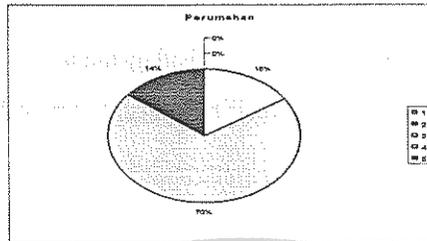
Tabel 4.6. Distribusi Frekuensi Relatif Kondisi Perumahan

Kelas Interval	Total	Frekuensi
9 – 16	-	0%
17 – 24	2	0%
25 – 32	93	16%
33 – 40	418	70%
41 – 48	86	14%
Jumlah	599	100%

Sumber : Data primer diolah 2007

Dari tabel 4.6 di atas menunjukkan bahwa masalah perumahan di kota Jakarta cenderung tinggi, yaitu mencapai 70 %, hanya sebesar 16 % beranggapan bahwa perumahan bukan menjadi masalah.

Gambar diagram berikut menunjukkan kondisi perumahan di wilayah DKI Jakarta.



4. Kriminalitas

Seperti halnya dalam menjelaskan masalah transportasi, untuk menganalisis masalah kriminalitas juga dilakukan pengkategorian seperti berikut ini.

INTERVAL SKOR	KATEGORI
9 – 16	Masalah kriminal sangat rendah
17 – 24	Masalah kriminal rendah
25 – 32	Masalah kriminal sedang
33 – 40	Masalah kriminal tinggi
41 – 48	Masalah kriminal sangat tinggi

Permasalahan kriminalitas yang ditemukan dalam penelitian ini dijelaskan dalam tabel 4.7. berikut ini.

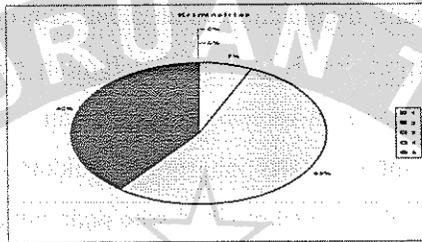
Tabel 4.7. Distribusi Frekuensi Relatif Kondisi Kriminalitas

KELAS INTERVAL	TOTAL	FREKUENSI
9 - 16	-	0%
17 - 24	1	0%
25 - 32	40	7%
33 - 40	321	54%
41 - 48	237	40%
Jumlah	599	100%

Sumber : Data primer diolah 2007

Berdasarkan pada tabel 4.7 di atas, kondisi kriminalitas di wilayah DKI Jakarta cenderung tinggi yaitu mencapai 54 %, dan persepsi responden yang menyatakan bahwa kriminalitas di Jakarta sangat tinggi mencapai 40 %.

Gambar diagram berikut menunjukkan kondisi kriminalitas di wilayah DKI Jakarta.



4.2. ANALISIS DATA

4.2.1. Masalah transportasi

Beberapa penyebab kemacetan lalu lintas di kawasan perkotaan adalah :

1. Meningkatnya permintaan perjalanan : Volume lalu lintas yang cenderung meningkat dengan kapasitas jalan yang terbatas mengakibatkan terjadinya penurunan kecepatan rata-rata perjalanan.

Beberapa faktor penyebab meningkatnya permintaan perjalanan antara lain adalah semakin tingginya aktivitas masyarakat untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya di luar rumah, semakin jauhnya jarak antara tempat tinggal dengan tempat bekerja dan meningkatnya tingkat kepemilikan kendaraan bermotor.

2. Rendahnya disiplin berlalu lintas pengguna jalan: Beberapa tindakan yang kurang disiplin seperti kendaraan yang menerobos lampu isyarat merah, berputar arah tidak pada lokasi yang ditentukan, angkutan umum berhenti disembarang tempat, parkir di tempat yang di larang untuk parkir, serta pejalan kaki menyeberang jalan tidak pada tempat yang ditentukan.
3. Dominannya penggunaan angkutan pribadi (mobil dan sepeda motor) dibandingkan dengan angkutan umum. Terbatasnya kapasitas jalan yang tersedia mengakibatkan volume kendaraan yang mampu ditampung juga terbatas.

4. Ketidak-konsistenan Pengembangan Tata Guna Lahan: tidak diikuti dengan perubahan rencana jaringan transportasinya, mengakibatkan jaringan transportasi yang ada tidak mampu menampung beban pergerakan yang dibangkitkan oleh sistem kegiatan baru.
5. Pemanfaatan jalan dan fasilitas LLAJ diluar kepentingan lalu lintas: pedagang kaki lima Kondisi jalan rel sampai saat ini tidak ada peningkatan, di tingkat nasional panjang rel yang digunakan adalah 5,042 Km dan yang tidak digunakan adalah 2,857 Km (report PT KAI , 2002). Jumlah penumpang dan angkutan barang yang menggunakan jasa kereta api juga rendah.

Karakteristik Lalu Lintas di DKI Jakarta ditunjukkan dengan waktu sibuk pagi hari pada pukul 07.00 – 11.00 dan waktu sibuk sore pada pukul 16.00 – 18.00. Sebagai contoh adalah jalan Sudirman, lalu lintas tersibuk terjadi pada sore hari pukul 16.00 – 17.00 dengan volume total 2 arah 17,000 kendaraan/jam. Peningkatan jumlah kendaraan terjadi dengan angka pertumbuhan variatif dari tahun 1994-2004, dimana data trend yang didapat hanya dari penjualan kendaraan bermotor, kurang relevan karena kendaraan bermotor yang terjual di Jakarta tidak semuanya dipakai di Jakarta, sehingga dicoba menghitung trend sebagai angka minimum dengan menggunakan data tahun 1994 sampai 2004 dengan cara: (1) angka prosentasi pertumbuhan tahun 2004 ditambah selisih angka prosentase pertumbuhan tahun 2003-2004, (2) untuk kasus angka pertumbuhan yang menurun maka trend dihitung dengan cara memakai angka prosentasi pertumbuhan di tahun 2004.

Kondisi kemacetan ini mendorong masyarakat lebih memilih untuk memiliki kendaraan pribadi (walaupun bekas, bahkan usia kendaraan yang telah cukup tua, sesuai kemampuan dan daya beli mereka).

Beberapa faktor penyebab beralihnya pengguna angkutan umum kepada angkutan pribadi, antara lain :

- a. Aktivitas ekonomi belum mampu dilayani oleh angkutan umum yang memadai.
- b. Meningkatnya harga tanah di pusat kota akan menyebabkan lokasi pemukiman jauh dari pusat kota, atau bahkan sampai ke luar kota yang tidak tercakup oleh sistem jaringan layanan angkutan umum.

- c. Dibukanya jalan baru akan merangsang pengguna angkutan pribadi, karena biasanya di jalan baru tersebut pada saat itu belum terdapat jaringan layanan angkutan umum.
- d. Tidak tersedianya angkutan lingkungan atau angkutan pengumpan yang dapat menjembatani perjalanan dari-sampai ke jalur utama layanan angkutan umum.
- e. Kurang terjaminnya kondisi rasa aman dan ketepatan waktu yang diinginkan penumpang dalam pelayanan angkutan umum. Selanjutnya kemacetan lalu lintas masih dipengaruhi lagi oleh rendahnya kinerja lembaga-lembaga yang bertanggung jawab menyelenggarakan transportasi perkotaan, yang merupakan permasalahan struktural, di samping tidak adanya keterpaduan antara perencanaan tata guna lahan dan perencanaan transportasi, rendahnya kinerja pelayanan angkutan umum, serta rendahnya tingkat disiplin pemakai jalan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi permasalahan transportasi di DKI Jakarta berada pada tingkat kondisi transportasi yang sedang atau biasa saja, yaitu sebesar 58 %. Persepsi mengenai kondisi transportasi yang telah dikelola oleh pemerintah DKI Jakarta yang berada pada tingkat kondisi permasalahan transportasi tinggi yaitu mencapai 36 %.

Dengan demikian jelas diperlukan adanya suatu kebijakan yang terpadu yang dirumuskan secara komprehensif melalui pentahapan yang terstruktur, untuk dapat membenahi masalah transportasi di kota Jakarta.

4. 2. 1. 1. Sistem Jaringan Transportasi di Perkotaan

Jaringan transportasi di perkotaan terjadi sebagai interaksi antara transpor, tata guna lahan (*land use*), populasi (jumlah penduduk) dan kegiatan ekonomi di suatu wilayah perkotaan (*urban area*). Transportasi sangat berhubungan dengan adanya pembangunan ekonomi di suatu daerah perkotaan, guna memacu perekonomian setempat, untuk menciptakan lapangan kerja, dan untuk menggerakkan kembali suatu daerah. Namun dalam kenyataan, hubungan tersebut masih sangat tidak jelas. Konsep transportasi adalah adanya pergerakan berupa perjalanan (*trip*) dari asal (*origin*) sampai ke tujuan (*destination*). Asal (*origin*) dapat berupa rumah (*home*), sehingga perjalanan yang dilakukan disebut *home base trip*, menuju kepada tujuan berupa

kegiatan yang akan dilakukan, seperti kegiatan sosial (sekolah, olah raga, keluarga, dan sebagainya) dan kegiatan usaha (bekerja, berdagang, dan sebagainya).

Sistem Transportasi terdiri atas Sub Sistem Prasarana, Sub Sistem Sarana, Sub Sistem Kegiatan, dan Sub Sistem Pergerakan (*travel, movement, trip*) yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem transportasi, dan dapat digambarkan sebagai berikut :

1. Sub Sistem Kegiatan

Kegiatan yang dilakukan oleh orang dapat dibedakan dalam dua macam kegiatan pokok, yaitu :

- a. Kegiatan usaha, yang merupakan kegiatan harian (*daily activity*), dan dibagi dalam : kegiatan dasar (*basic activity*) dan kegiatan jasa (*services activity*).
- b. Kegiatan sosial, yang merupakan kegiatan berkala (*periodic activity*). Dalam pergerakan perjalanan dari asal (*origin*) ke tujuan (*destination*) terdapat aliran barang (*flow of goods*) dan aliran jasa (*flow of services*). Aliran barang umumnya mencakup wilayah (*regional*), sedangkan aliran jasa lebih banyak berlangsung di dalam kota.

2. Sub Sistem Sarana dan Prasarana

Sub sistem ini berkaitan dengan pola jaringan (*network system*) yang terbagi dalam :

- a. pola konsentrik (menuju ke satu titik).
- b. pola radial (menyebar).
- c. pola linier (contoh: *Ribbon Development*).
- d. pola grid/kotak (*grid iron*).

Perkembangan sub sistem ini bisa cepat, sedang, lambat, atau stagnan (tetap, tidak berubah), tergantung pada kecepatan pertumbuhan (*rate of growth*) dan tingkat pengembangan (*level of development*) dari daerah yang bersangkutan (antara lain: kawasan tertinggal, kawasan yang cepat bertumbuh, dan sebagainya)

3. Sub Sistem Pergerakan

Terbagi dalam skala nasional, regional dan lokal. Pada skala nasional diatur dalam kebijakan Sistranas (Sistem Transportasi Nasional) dengan Rencana Induk

Perhubungan sebagai masterplan. Di dalam Sistranas sebagai kebijakan umum, terdapat Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional. Pada skala regional diatur dalam Sistem dan Strategi Transportasi Regional, dan Rencana Umum Jaringan Transportasi Jalan. Selanjutnya skala lokal diatur menurut Sistem dan Strategi Transportasi Perkotaan (Urban Transportation Policy).

Sasaran Sub Sistem Pergerakan : cepat (*fast*), murah (*cheap*), aman/selamat (*safe*), nyaman (*comfort*), lancar, handal (*reliable*), tepat guna (efektif), berdaya guna (efisien), terpadu (*integrated*), menyeluruh (*holistic*), menerus (*continue*), berkelanjutan (*sustainable*), dan berkesinambungan, sedangkan proses dari Sub Sistem Pergerakan dapat dikategorikan dalam: sangat pesat, cepat, sedang, lambat, terisolasi (ini melahirkan angkutan-angkutan perintis).

4. 2. 1. 2. Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Terjadinya Kepadatan Lalu Lintas

Kepadatan lalu lintas pada suatu ruas jalan dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain :

1. Kondisi jalan dan lingkungan, berkaitan dengan waktu, biaya, dan jarak. Jalan yang buruk kondisinya (banyak berlubang, bergelombang, dan sebagainya) menyebabkan kecepatan kendaraan lambat sehingga waktu perjalanan bertambah.
2. Jenis kendaraan bermotor juga mempengaruhi pemilihan lintasan atau ruas jalan yang akan dilalui kendaraan tersebut. Hal ini dapat menimbulkan penumpukan lalu lintas pada suatu ruas jalan tertentu, yang berakibat timbulnya kemacetan lalu lintas.
3. Pengemudi atau penumpang kendaraan juga menentukan dalam pemilihan lintasan yang akan dilalui. Pada umumnya orang akan memilih jarak minimum, biaya perjalanan minimum dan waktu perjalanan yang minimum, atau ketiganya sekaligus. Ada pula kecenderungan memilih suatu ruas jalan tertentu karena kebiasaan. (Jurnal Teknik Sipil, Vol. 3 , No. 1, Januari 2006)

Apabila semua pengguna jalan berpendapat demikian, maka dapat terjadi penumpukan lalu lintas pada suatu ruas jalan, sedangkan pada ruas jalan yang lain lalu lintas kurang padat.

4. 2. 1. 3. Perencanaan Transportasi Perkotaan

Perencanaan transportasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perencanaan wilayah dan kota. Perencanaan kota tanpa mempertimbangkan keadaan dan pola transportasi yang akan terjadi sebagai akibat dari perencanaan itu sendiri, akan menimbulkan keruwetan lalu lintas di kemudian hari, yang dapat berakibat dengan meningkatnya kemacetan lalu lintas, dan akhirnya meningkatnya pencemaran udara.

Beberapa upaya dalam rangka penerapan rekayasa dan pengelolaan lalu lintas, antara lain perbaikan sistem lampu lalu lintas dan jaringan jalan, kebijaksanaan perpajakan, serta pelayanan angkutan umum.

Rencana tataguna lahan dalam perencanaan wilayah dan kota dipengaruhi oleh rencana pola jaringan jalan, yang akan merupakan pengatur lalu lintas. Jadi ada kaitan antara perencanaan kota dengan perencanaan transportasi. Perencanaan kota mempersiapkan kota untuk menghadapi perkembangan dan mencegah timbulnya berbagai persoalan, agar kota menjadi suatu tempat kehidupan yang layak. Perencanaan transportasi mempunyai sasaran mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan orang maupun barang bergerak dengan aman, murah, cepat, dan nyaman.

Jelas, bahwa perencanaan sistem transportasi akan berdampak terhadap penataan ruang perkotaan, terutama terhadap prasarana perkotaan. Untuk menghindari dampak yang bersifat negatif, perlu diterapkan sistem perencanaan yang memadai serta sistem koordinasi interaktif dengan melibatkan berbagai instansi yang terkait.

Kebutuhan transportasi merupakan pola kegiatan di dalam sistem tataguna lahan yang mencakup kegiatan sosial, ekonomi, budaya, dan sebagainya, yang membutuhkan pergerakan sebagai penunjang untuk memenuhi kebutuhan tersebut.

Transportasi dan tata guna lahan berhubungan sangat erat, sehingga biasanya dianggap membentuk suatu land use transport system. Agar tata guna lahan dapat terwujud baik, maka kebutuhan transportasinya harus terpenuhi dengan baik. Sistem transportasi yang macet tentunya akan menghalangi aktivitas tata guna lahannya.

Sebaliknya transportasi yang tidak melayani suatu tata guna lahan akan menjadi sia-sia, tidak termanfaatkan.

Pergerakan (manusia/barang) ini memerlukan sarana (moda angkutan) maupun prasarana (media tempat moda angkutan dapat bergerak) meliputi jalan raya, jalan rel, terminal bis, setasiun kereta api, pelabuhan udara, dan pelabuhan laut. Interaksi antara kebutuhan transportasi dan prasarana transportasi akan menghasilkan pergerakan (manusia dan/atau barang) dalam bentuk lalu lintas kendaraan maupun pejalan kaki, yang untuk pengaturannya diperlukan penerapan sistem rekayasa dan pengelolaan lalu lintas.

Selanjutnya pilihan rute perjalanan masih dipengaruhi oleh kondisi lalu lintas, yang menyangkut waktu tempuh dan kenyamanan (macet/lancar, kondisi jalan, dan sebagainya). Sebagai contoh dapat diberikan gambaran tentang permasalahan transportasi di perkotaan, khususnya di DKI Jakarta, yang dipengaruhi oleh beberapa kondisi berikut:

- a. Sarana dan prasarana lalu lintas yang terbatas.
- b. Manajemen lalu lintas belum berfungsi secara optimal.
- c. Pelayanan angkutan umum penumpang belum memadai.
- d. Disiplin pemakai jalan (road users) masih rendah.

Untuk itu diperlukan perencanaan sistem transportasi yang lebih baik, seperti :

- a. Pengadaan rute jalan alternatif untuk mengurangi kepadatan lalu lintas, atau pengaturan jalan satu arah,
- b. Pengelolaan lalu lintas yang lebih baik (antara lain perbaikan sistem pengaturan *traffic light* secara otomatis),
- c. Pengendalian kecepatan kendaraan bermotor di jalan dalam kota (penetapan batas kecepatan).

Hal ini sejalan dengan Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) tahun 2005 untuk transportasi di Jakarta, yang bersangkutan dengan pengurangan kemacetan lalu lintas, yaitu meliputi usaha-usaha :

- a. Meningkatkan dan memperluas jaringan transportasi yang telah ada, disertai pengaturan lalu lintas yang layak untuk mengurangi kemacetan dan meningkatkan kecepatan perjalanan.
- b. Mendorong pemakaian angkutan umum dan menganjurkan dikurangnya pemakaian angkutan pribadi.
- c. Memperkecil penambahan jaringan jalan baru yang memberikan dampak pertumbuhan kota ke arah yang tidak sesuai dengan kebijaksanaan pengembangan.

Pemilihan model lalu lintas pada dasarnya ditentukan dengan mempertimbangkan salah satu persyaratan pokok, yaitu "pemindahan barang dan manusia dilakukan dalam jumlah yang terbesar dengan jarak yang terkecil". Angkutan massal (public MRT) yang berorientasi pada kepentingan publik atau pelanggan (*customer*), dalam hal ini merupakan pilihan yang lebih baik dibandingkan dengan angkutan individual.

Di sini ada pilihan untuk angkutan (*model choice*), persaingan dalam jasa pelayanan (*competitive services*), dan nilai waktu (*time values*). Dengan mengurangi jumlah sarana transportasi (kendaraan) sesedikit mungkin dan dalam waktu tempuh yang sekecil mungkin, akan diperoleh efisiensi yang tertinggi, sehingga pemakaian total energi per penumpang akan sekecil mungkin dan intensitas emisi pencemar yang dikeluarkan akan berkurang.

Salah satu jenis angkutan massal adalah angkutan dengan bis yang disebut Bus Rapid Transit (BRT). Berbeda dengan angkutan yang menggunakan jalur rel (rail transit) tersendiri, maka angkutan dengan bis kota beroperasi pada suatu jalur terbagi dalam suatu sistem yang terbuka dan bebas. Dalam kondisi semacam ini, bis-bis menghadapi kelambatan yang disebabkan oleh interaksi dengan kendaraan-kendaraan lain dan adanya lampu lalu lintas pada persimpangan. Kedua faktor ini sangat berpengaruh pada operasi perjalanan.

Beberapa cara yang dapat dilakukan untuk mengatasi dampak negatif pada perjalanan bis, antara lain dengan menggunakan lajur tersendiri untuk bis (*busway*). Cara ini cukup efektif dalam mengatasi kemacetan lalu lintas, tetapi biayanya mahal,

dan untuk kota-kota tertentu dengan ruang yang terbatas untuk jalan, cara ini tidak mungkin dilakukan.

4. 2. 1. 4. Konsep Model

Pemilihan model transportasi pada dasarnya ditentukan dengan mempertimbangkan salah satu persyaratan pokok, yaitu pemindahan barang dan manusia dilakukan dalam jumlah yang terbesar dan jarak yang terkecil. Dalam hal ini transportasi massal merupakan pilihan yang lebih baik dibandingkan dengan transportasi individual.

Beberapa usaha yang dapat dilakukan yang merupakan kebijakan dalam rangka menurunkan tingkat kepadatan lalu lintas di perkotaan, antara lain:

- a. Penyediaan busway yaitu lajur khusus untuk angkutan bis kota. Busway atau lajur bis disediakan pada jalur-jalur khusus yang merupakan jalur utama dan padat lalu lintas (contoh: jalur Blok M-Semanggi – Bundaran HI - Bundaran Air Mancur – Harmoni - Setasiun Kota). Di sini diperlukan adanya jalur-jalur pengumpan atau feeder lines, dari sentra-sentra pemukiman penduduk menuju ke jalur-jalur utama yang memakai busway.

Keuntungan dari cara ini adalah waktu tempuh yang lebih singkat bagi kendaraan angkutan bis pada busway, serta kapasitas angkut yang relatif lebih besar daripada kendaraan-kendaraan pribadi atau kendaraan komersial yang lain (misal taksi). Di Bogota, Columbia sistem busway memakai bis-bis gandeng (*articulated bus*), dengan kapasitas lebih besar daripada bis tunggal.

Jalur khusus bis seharusnya hanya dipisah dengan marka jalan, bukan dengan pemisah (*separator*) dari blok-blok beton. Pemisahan memakai *separator* mempunyai beberapa kelemahan, antara lain berkurangnya lajur bagi kendaraan non bis, yang mengakibatkan timbulnya kepadatan (bahkan kemacetan) lalu lintas pada lajur di luar *busway*.

Di samping itu, dengan adanya lajur khusus bagi bis yang lebarnya hanya muat untuk satu badan bis, akan menimbulkan kesulitan apabila terjadi bis mogok (akibat kerusakan mesin, ban pecah, dan lain-lain). Hal ini dapat menimbulkan kelambatan/kacaunya jadwal (*schedule*) angkutan bis kota.

Lajur khusus bis (*busway*) ini hanya dikenakan pada jalur-jalur tertentu saja, sehingga tidak semua jalur jalan mengalami perubahan pola lalu lintas. Cara ini memerlukan pengaturan lalu lintas yang cukup rumit, terutama di persimpangan/perempatan jalan, di samping biaya investasi dan pengoperasian yang sangat besar.

Pengaruh busway terhadap pengurangan volume lalu lintas hanya terbatas pada jalur-jalur jalan yang menggunakan busway, sedangkan pada jalur-jalur yang lain praktis tidak mengalami perubahan yang berarti.

- b. Konsep pembatasan penumpang: (*three in one*), yang diberlakukan pada ruas-ruas jalan tertentu yang sangat padat, terutama pada jam-jam sibuk (*peak hours*) masuk dan pulang kerja. Pengaturan lalu lintas berupa pembatasan penumpang (antara lain: "*three in one*") dapat mengurangi jumlah lalu lintas. Namun di sini diperlukan pengawasan yang ketat terhadap penggunaan "joki", yang dapat mengurangi efektivitas pembatasan penumpang, selain kemungkinan terjadinya penumpukan/kemacetan lalu lintas pada jalur jalan yang lain (di luar jalur "*three in one*").

Dalam hal ini usaha pembatasan penumpang hanya bersifat mengalihkan sementara kemacetan lalu lintas dari jalur utama ke jalur-jalur yang lain.

Pemecahan hanya bersifat lokal (hanya jalur tertentu saja) dan tidak menyeluruh, sehingga kepadatan lalu lintas tetap terjadi pada jalur-jalur di luar jalur "*three in one*".

Dengan demikian usaha pengurangan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan cara ini kurang atau bahkan tidak efektif. Di samping itu di luar waktu diberlakukannya "*three in one*", lalu lintas akan kembali berjalan sebagaimana biasanya. Dengan demikian metode pembatasan penumpang dapat dikatakan tidak efektif mengurangi jumlah lalu lintas kendaraan bermotor.

- c. Pembatasan mobil pribadi : yang umumnya dikenakan berdasarkan usia kendaraan. Namun demikian cara ini tidak mudah dalam pelaksanaannya. Untuk mengetahui tahun pembuatan kendaraan bermotor, perlu dilihat Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang dikeluarkan oleh pihak Kepolisian, dan ini

berarti harus menghentikan kendaraan untuk memeriksanya. Sudah tentu hal ini akan sulit dalam pelaksanaannya, di samping akibat yang akan timbul berupa antrian kendaraan, yang selanjutnya berakibat dengan terjadinya kemacetan lalu lintas, khususnya pada jalur-jalur jalan yang padat lalu lintas.

Pembatasan mobil pribadi tanpa diikuti pembenahan angkutan bis umum (kondisi fisik, jumlah maupun trayeknya), akan menimbulkan dampak sosial yang negatif. Mengingat jumlah mobil pribadi di Jakarta kurang dari 30% dari seluruh jumlah kendaraan bermotor di Jakarta, maka usaha pembatasan mobil pribadi untuk tujuan menurunkan tingkat kepadatan lalu lintas kendaraan bermotor, akan kurang efektif.

- d. Pembatasan kendaraan umum. Cara ini justru bertolakbelakang dengan tujuan transportasi untuk umum (*public transportation*), di samping jumlah kendaraan umum yang relatif lebih sedikit dibandingkan dengan jumlah kendaraan pribadi (jumlah kendaraan bis di kota Jakarta hanya 8%). Pembatasan kendaraan umum kurang berdampak terhadap pengurangan volume lalu lintas, bahkan sebaliknya dapat menimbulkan masalah lain dalam transportasi umum.
- e. Usaha yang lebih berjangka panjang dengan menambah jaringan jalan dan pembuatan jalan-jalan layang (*fly overs*) atau underpass untuk menghindari persimpangan-persimpangan sebidang, yang berarti mengurangi kemacetan lalu lintas. Tetapi cara ini membutuhkan biaya yang sangat besar, dan bila tidak dibarengi dengan pembatasan produksi (atau impor) kendaraan bermotor, pada suatu saat akan timbul kembali masalah kepadatan lalu lintas.
- f. Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) dengan kereta rel (listrik atau diesel) dapat mengurangi penggunaan angkutan umum bis, mikrolet, dan sebagainya. Namun cara ini membutuhkan biaya yang sangat besar.

Sama halnya dengan SAUM adalah sistem MRT (*Mass Rapid Transit*) yang berupa subway. Membangun subway secara finansial tidak layak, karena biaya pembangunan yang sangat tinggi, tetapi dari segi ekonomi dapat disebut layak, karena sistem ini akan mengurangi jumlah penggunaan kendaraan pribadi, menghemat waktu.

Sebesar 75% dari biaya pembangunan infrastruktur subway akan hilang (*sunk cost*), karena itu bagian ini harus disubsidi oleh pemerintah, sedangkan pengoperasiannya dapat dilakukan oleh pihak swasta.

- g. Pembenahan angkutan umum (bis kota), meliputi penggantian kendaraan bis dengan kendaraan bis baru yang lebih baik dan lebih laik jalan, disertai dengan pendidikan disiplin bagi para pengemudi dan awak bis, pengaturan jadwal dan rute bis yang lebih menyeluruh dan menjangkau semua wilayah dalam kota. Cara ini tidak terlalu mahal dibandingkan dengan SAUM, MRT (*subway*), atau pembuatan jalan layang dan underpass, tetapi memerlukan kesungguhan dan disiplin dari semua pihak (pengelola, pengemudi, pengatur lalu lintas, dan masyarakat).

Untuk menetapkan kebijakan yang tepat dalam usaha menurunkan tingkat kepadatan lalu lintas kendaraan bermotor di perkotaan, sebagai bahan pertimbangan perlu digunakan metode proses hirarki analitik (AHP = *Analytic Hierarchy Process*), yaitu dengan melakukan analisis terhadap ke tujuh cara yang telah disebutkan di atas meliputi empat aspek, yaitu aspek lingkungan, aspek sosial dan budaya, aspek ekonomi, dan aspek pengelolaan (manajemen). (Pemilihan Model Transportasi di DKI Jakarta (Haryono Sukarto)

Hasil penelitian ini juga menunjukkan bahwa harapan masyarakat terhadap adanya kebijakan Pemerintah Daerah tentang masalah pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor kurang dapat dikendalikan dan ditegakkan oleh aparat terkait sehingga perlu adanya penertiban kembali, yakni dengan cara (a) Tingkatkan kenyamanan pengguna ; (b) Adakan peraturan tentang pembatasan kendaraan bermotor ; (c) Trans Jakarta harus dibuatkan jalur khusus sehingga tidak menambah kemacetan yang sudah terjadi ; (d) dan juga harus diperhatikan tentang pembebasan lahannya, termasuk monorel.

Akhirnya pendekatan penyelesaian masalah transportasi tidak bisa hanya berbasis kepada mekanis saja tetapi seperti telah disinggung di atas, juga menyangkut masalah budaya, yakni dengan menciptakan perilaku selain mengubah waktu berkegiatan. Dalam hal ini juga perlu ada dorongan agar upaya ketersediaan moda transportasi masal dapat segera dilaksanakan dan tidak terhambat oleh politik luar

negeri tertentu. Jadi solusi manajemen lalu lintas jangan didekati dengan parsial saja tetapi langsung kembali pada budaya pelaku pengguna jalan.

4.2.2. Masalah Urbanisasi

Persoalan urbanisasi merupakan persoalan umum yang tidak mungkin bisa dicegah. Namun perkembangan pada tahun-tahun belakangan ini menunjukkan kecenderungan yang lebih memprihatinkan. Kota-kota merasa tidak siap menerima banjir penduduk yang umumnya tidak memiliki keterampilan yang memadai, sehingga mereka bekerja secara tidak layak dan memperoleh penghasilan rendah serta tidak bisa mencukupi kebutuhan hidup di kota yang relatif lebih mahal dibandingkan di pedesaan.

Orang suka tinggal di kota besar walaupun harus menghadapi macet, banjir, kebakaran, harga mahal, digusur dan sebagainya. Yang mendorong sebetulnya adalah harapannya, yang terletak dalam benak orang itu sendiri (psikologis), bukan pada daya tarik dari luar masalahnya adalah bagaimana kita membantu menciptakan harapan dan impian yang bisa memicu dan memacu motivasi yang dahsyat itu. Kota besar adalah harapan. Jadi apapun di kota besar lebih menarik dari pada dikampungnya.

Hasil temuan dalam penelitian menunjukkan bahwa persepsi mengenai kondisi urbanisasi di wilayah DKI Jakarta secara umum cenderung tinggi yaitu mencapai 64 %. Persepsi tingkat urbanisasi sedang sebesar 27 %, dan sebesar 8 % menunjukkan tingkat urbanisasi sangat tinggi, serta hanya 1 % yang beranggapan bahwa tingkat urbanisasi rendah.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa masyarakat berharap agar Pemerintah mengelola masalah urbanisasi ini dengan membuka dan memperluas lapangan pekerjaan dan aparat Pemerintah Daerah melakukan pengendalian dalam masalah urbanisasi dengan menegakkan dan memberikan sanksi yang tegas dari ketentuan yang berlaku tentang urbanisasi karena masih banyak kasus bahwa masyarakat urban yang mendapatkan dan memiliki KTP dengan cara "tembak".

Intervensi psiko sosial : (1) ciptakan peluang di luar kota besar, ciptakan lapangan kerja, bangun prasarana, buat sarana-sarana pendidikan, pasar, mal, hiburan dan sebagainya. Pendeknya orang bisa bekerja, berbelanja, berkeluarga di tempatnya

sendiri dengan senang, sehingga harapannya pun ditumpukan ke daerahnya sendiri, (2) peluang harus disosialisasikan melalui media masa dan pidato serta kongkrit para politisi, tokoh masyarakat, tokoh agama. Apabila masyarakat tahu (kognitif), bahwa peluang ada di desanya sendiri, ada buktinya, mereka akan suka (afektif) dan menaruh harapan pada peluang dan akhirnya mereka memilih untuk tidak bermigrasi (konatif) ke luar.

Meningkatnya proses urbanisasi tersebut tidak terlepas dari kebijaksanaan pembangunan perkotaan, khususnya pembangunan ekonomi yang dikembangkan oleh pemerintah. Sebagaimana diketahui peningkatan jumlah penduduk akan berkorelasi positif dengan meningkatnya urbanisasi di suatu wilayah. Ada kecenderungan bahwa aktivitas perekonomian akan terpusat pada suatu area yang memiliki tingkat konsentrasi penduduk yang cukup tinggi. Hubungan positif antara konsentrasi penduduk dengan aktivitas kegiatan ekonomi ini akan menyebabkan makin membesarnya area konsentrasi penduduk, sehingga menimbulkan apa yang dikenal dengan nama daerah perkotaan.

Di sini dapat dilihat adanya keterkaitan timbal balik antara aktivitas ekonomi dengan konsentrasi penduduk. Para pelaku ekonomi cenderung melakukan investasi di daerah yang telah memiliki konsentrasi penduduk yang tinggi serta memiliki sarana dan prasarana yang lengkap. Karena dengan demikian mereka dapat menghemat berbagai biaya, antara lain biaya distribusi barang dan jasa. Sebaliknya, penduduk akan cenderung datang kepada pusat kegiatan ekonomi karena di tempat itulah mereka akan lebih mudah memperoleh kesempatan untuk mendapatkan pekerjaan. Dengan demikian, urbanisasi merupakan suatu proses perubahan yang wajar dalam upaya meningkatkan kesejahteraan penduduk atau masyarakat.

Jika urbanisasi merupakan suatu proses perubahan yang wajar, mengapa proses urbanisasi tetap harus dikendalikan atau diarahkan? Ada dua alasan mengapa urbanisasi perlu diarahkan.

Pertama, pemerintah berkeinginan untuk sesegera mungkin meningkatkan proporsi penduduk yang tinggal di daerah perkotaan. Hal ini berkaitan dengan kenyataan bahwa meningkatnya penduduk daerah perkotaan akan berkaitan erat

dengan meningkatnya pertumbuhan ekonomi negara. Data memperlihatkan bahwa suatu negara atau daerah dengan tingkat perekonomian yang lebih tinggi, juga memiliki tingkat urbanisasi yang lebih tinggi, dan sebaliknya. Negara-negara industri pada umumnya memiliki tingkat urbanisasi di atas 75 persen. Bandingkan dengan negara berkembang yang sekarang ini. Tingkat urbanisasinya masih sekitar 35 persen sampai dengan 40 persen saja.

Kedua, terjadinya tingkat urbanisasi yang berlebihan, atau tidak terkendali, dapat menimbulkan berbagai permasalahan pada penduduk itu sendiri. Ukuran terkendali atau tidaknya proses urbanisasi biasanya dikenal dengan ukuran *primacy rate*, yang kurang lebih diartikan sebagai kekuatan daya tarik kota terbesar pada suatu negara atau wilayah terhadap kota-kota di sekitarnya. Makin besar tingkat *primacy* menunjukkan keadaan yang kurang baik dalam proses urbanisasi.

Dengan demikian, kebijaksanaan pengembangan perkotaan di Indonesia dewasa ini dilandasi pada konsepsi yang meliputi: (i) pengaturan mengenai sistem kota-kota; (ii) terpadu; (iii) berwawasan lingkungan, dan (iv) peningkatan peran masyarakat dan swasta. Dengan makin terpadunya sistem-sistem perkotaan yang ada di Indonesia, akan terbentuk suatu hierarki kota besar, menengah, dan kecil yang baik sehingga tidak terjadi "dominasi" salah satu kota terhadap kota-kota lainnya.

Urbanisasi merupakan proses yang wajar dan tidak perlu dicegah pertumbuhannya. Karena, proses urbanisasi tersebut dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Namun demikian, proses urbanisasi tersebut perlu diarahkan agar tidak terjadi tingkat *primacy* yang berlebihan. Pada saat ini pemerintah telah mengembangkan dua kelompok kebijaksanaan untuk mengarahkan proses urbanisasi, yaitu mengembangkan apa yang dikenal dengan istilah "urbanisasi pedesaan" dan juga mengembangkan "pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru".

4.2.3. Masalah Lingkungan

Udara kotor, sungai tercemar dan berbau, sampah dimana-mana, adalah pemandangan umum di banyak tempat di Indonesia dewasa ini. Memasuki abad milenium, Indonesia menghadapi persoalan makin memburuknya kualitas lingkungan

hidup baik dalam hal pengadaan air bersih, pencemaran udara, pengelolaan sampah dan banjir.

Air merupakan unsur utama bagi hidup kita di planet ini. Kita mampu bertahan hidup tanpa makan dalam beberapa minggu, namun tanpa air kita akan mati dalam beberapa hari saja. Dalam bidang kehidupan ekonomi modern kita, air juga merupakan hal utama untuk budidaya pertanian, industri, pembangkit tenaga listrik, dan transportasi.

Air merupakan sumber kehidupan. Namun demikian, saat ini masalah air di Indonesia merupakan permasalahan yang kronik dan pelik, mulai dari peristiwa banjir sampai kekeringan. Wilayah Indonesia, menurut LIPI, memiliki 6% dari persediaan air dunia atau sekitar 21% persediaan air Asia Pasifik. Namun demikian, kelangkaan dan kesulitan mendapatkan air bersih dan layak pakai menjadi permasalahan yang mulai muncul di banyak tempat dan semakin mendesak dari tahun ke tahun. Kecenderungan konsumsi air naik secara eksponensial, sedangkan ketersediaan air bersih cenderung melambat akibat kerusakan alam dan pencemaran, yaitu diperkirakan sebesar 15-35% per kapita per tahun. Dengan demikian di Indonesia, dengan jumlah penduduk yang mencapai lebih dari 200 juta, kebutuhan air bersih menjadi semakin mendesak.

Air merupakan elemen yang paling melimpah di atas Bumi, yang meliputi 70% permukaannya dan berjumlah kira-kira 1,4 ribu juta kilometer kubik. Apabila dituang merata di seluruh permukaan bumi akan terbentuk lapisan dengan kedalaman rata-rata 3 kilometer. Namun hanya sebagian kecil saja dari jumlah ini yang benar-benar dimanfaatkan, yaitu kira-kira hanya 0,003%. Sebagian besar air, kira-kira 97%, ada dalam samudera atau laut, dan kadar garamnya terlalu tinggi untuk kebanyakan keperluan. Dari 3% sisanya yang ada, hampir semuanya, kira-kira 87 persennya, tersimpan dalam lapisan kutub atau sangat dalam di bawah tanah.

Saat ini sumber-sumber air semakin dicemari oleh limbah industri yang tidak diolah atau tercemar karena penggunaannya yang melebihi kapasitasnya untuk dapat diperbaharui. Kalau kita tidak mengadakan perubahan radikal dalam cara kita memanfaatkan air, mungkin saja suatu ketika air tidak lagi dapat digunakan tanpa

pengolahan khusus yang biayanya melewati jangkauan sumber daya ekonomi bagi kebanyakan negara.

Air bersih saat ini menjadi barang langka. Kelangkaan ini dipicu oleh tiga hal: pertumbuhan populasi, laju peningkatan aktivitas industri, dan pembangunan yang meminggirkan daya dukung ekologis. Juga limbah rumah tangga yang turut menjadi penyebab pencemaran air. Bersamaan dengan itu, kerusakan hutan semakin parah, dan ancaman banjir serta kekeringan menghantui warga setiap tahun. Tampaknya harus ada terobosan dari seluruh masyarakat dan pemerintah untuk menghindari munculnya bahaya kerusakan lingkungan hidup yang lebih besar. Temuan hasil penelitian dari tabel 4.5 di atas menyatakan bahwa masalah lingkungan di Jakarta dikategorikan tinggi, yaitu mencapai 67 %, dan sebesar 26 % menyatakan bahwa lingkungan merupakan masalah yang sangat serius di DKI Jakarta.

Masyarakat harus sadar bahwa masalah sampah, pencemaran udara, banjir, dan sebagainya bukan hanya urusan pemerintah, masalah tersebut merupakan tanggung jawab semua komponen masyarakat. Masyarakat juga harus menyadari bahwa berbagai masalah lingkungan itu terdiri atas berbagai jenis dan mempunyai dampak berbeda-beda. Kalau masyarakat bisa dan menyadari bahwa penanganan lingkungan akan lebih mudah dilakukan kalau dilakukan pemisahan dari mulai sumber masalah itu maka pengelolaan lingkungan juga akan lebih mudah dan akibat yang ditimbulkannya juga akan dapat ditekan seminimal mungkin.

Harapan masyarakat berkaitan dengan masalah pengelolaan lingkungan menyatakan bahwa Pemerintah Daerah Jakarta perlu menggalakkan penghijauan dan secara intensif memberikan penerangan kepada masyarakat tentang daerah resapan dengan menambah fasilitas hutan kota. Selain itu, hutan kota yang sudah ada pemeliharaannya harus ditingkatkan dengan melibatkan peran aktif dari segenap lapisan masyarakat. Pemerintah Daerah Jakarta dalam memperbaiki tata kota seyogyanya selalu mempertimbangkan peraturan tentang Lingkungan, artinya jika

Pemerintah akan melakukan pengembangan sarana fisik (gedung, jalan, dan sebagainya) selalu menyediakan ruang untuk penyerapan air.

4.2.4. Masalah Perumahan

Pemerintah menerapkan pendekatan pemberdayaan masyarakat untuk meningkatkan kualitas pemukiman kumuh melalui program tridaya. Tridaya dimaksud adalah pengembangan kemampuan masyarakat, pengembangan ekonomi lokal dan penciptaan lapangan kerja. Dengan program tersebut pemerintah tidak mengadakan proyek, melainkan memberi bantuan teknis dan memfasilitasi masyarakat untuk membuat program sendiri melalui kelompok masyarakat dalam rangka perbaikan lingkungan.

Peningkatan kualitas pemukiman kumuh perlu menjadi gerakan nasional dengan melibatkan seluruh elemen baik pemerintah, masyarakat dan swasta. Gerakan nasional tersebut salah satunya bertujuan untuk menyadarkan masyarakat bahwa lingkungan kumuh adalah lingkungan yang tidak nyaman.

Dari tabel 4.6 di atas menunjukkan bahwa masalah perumahan di kota Jakarta cenderung tinggi, yaitu mencapai 70 %, hanya sebesar 16 % beranggapan bahwa perumahan bukan menjadi masalah.

Hasil penelitian ini menunjukkan sikap masyarakat berkaitan dengan masalah pengaturan perumahan di DKI Jakarta. Menurut mereka Pemerintah perlu menyediakan fasilitas Rumah Sangat Sederhana (RSSS) dengan harga yang terjangkau oleh masyarakat golongan bawah, selain itu Pemerintah Daerah perlu merancang tata kota yang diselaraskan dengan permasalahan perumahan sehingga tidak terlalu padat. Masyarakat juga berharap agar Peraturan Daerah yang mengatur tentang perumahan bagi masyarakat untuk ditegakkan.

Menyangkut persoalan pemukiman perlu mempertimbangkan *social corporate responsibility* (SCR) karena sektor usaha di perkotaan yang memiliki tenaga kerja sebagai penghuni baru di perkotaan turut menyumbang kekumuhan pemukiman. Dalam upaya penataan pemukiman kawasan kumuh kota kemungkinan yang bisa dilakukan antara lain dengan memperbaiki infrastruktur seperti sarana dan prasarana sanitasi, sampah, akses air minum dan meningkatkan produktivitas ekonomi

masyarakat. Selain itu adanya upaya pengembangan rumah susun sederhana sewa (Rusunawa) yang sudah lama dikembangkan untuk masyarakat berpenghasilan rendah untuk mengurangi kekumuhan di pemukiman perkotaan juga merupakan alternatif yang dapat dipertimbangkan. Dalam hal ini, penataan pemukiman kumuh di perkotaan harus memperhatikan aspek ekonomi masyarakat.

Secara logis, yang paling memungkinkan untuk penataan pemukiman agar tidak menimbulkan kekumuhan adalah dengan cara membangun dengan menggunakan lahan sesedikit mungkin, dengan kata lain, pola membangun harus dirubah dari horizontal menjadi pola vertikal.

Jadi untuk mengatasi masalah kekumuhan pemukiman berpulang kepada individu masing-masing. Hal itu sangat tergantung pada tingkat pendidikan dan kesadaran seseorang. Untuk menyadarkan seseorang juga tidak mudah. Untuk itu, kesadaran harus ditanamkan sejak dibangku sekolah agar terbiasa menata lingkungan rumah tinggal dengan benar.

4. 2. 5. Masalah Kriminalitas

Hasil penelitian menunjukkan adanya kecenderungan bahwa di daerah perkotaan (khususnya di kota-kota besar) terjadi: (a) penurunan persentase rumah tangga terhadap rasa aman dari tindak kejahatan; (b) peningkatan jumlah pengangguran dan jumlah kriminalitas oleh kelompok pemuda. Keadaan yang demikian ini semakin meningkat pada akhir-akhir ini, terutama disebabkan oleh kondisi perekonomian nasional yang semakin terpuruk, yang berakibat begitu besarnya pemutusan hubungan kerja (PHK), perkelahian antar kelompok preman, dan terhentinya pelaksanaan proyek-proyek besar.

Berdasarkan pada tabel 4.7 di atas, kondisi masalah kriminalitas di wilayah DKI Jakarta cenderung tinggi yaitu mencapai 54 %, dan persepsi responden yang menyatakan bahwa kriminalitas di Jakarta sangat tinggi mencapai 40 %. Hal senada lebih lanjut dinyatakan oleh Prof. DR. Rony Nitibaskara (2006) bahwa kemiskinan adalah induk kejahatan (*magnus ac*), dengan indikator naiknya kejahatan klasik terhadap *property*, premanisme di

kota besar karena tidak tertampung dalam lapangan kerja formal, sedangkan lapangan kerja nonformal tidak menjanjikan harapan hidup yang layak.

Kepadatan penduduk, mempersempit ruang hidup yang dapat memicu terjadinya *social unrest* (ketegangan sosial). Dapat menimbulkan *multiplier effect*, kepadatan penduduk di kota besar disebabkan oleh urbanisasi, yang dipicu oleh keadaan di daerah asal yang tidak menjanjikan harapan hidup (7 orang busung lapar di bogor dan 165.417 mengalami gizi kurang dan buruk, Tempo, 26/6/2005), peningkatan kemiskinan di kota besar (ikhshan) selama krisis finansial disebabkan oleh penurunan kegiatan konstruksi, sektor industri, perubahan upah riil, meningkatnya harga, sehingga penduduk kota jatuh miskin. Dalam konteks kriminologi yang perlu diperhatikan adalah jumlah penduduk miskin nyata dan pengangguran nyata apakah benar-benar menjadi penyebab kejahatan, bukan pertumbuhan ekonomi.

Konflik budaya, padatnya penduduk yg berasal dari berbagai etnis di dalam ruang sempit timbulkan suasana *volatile* apabila tidak dikelola dengan baik. Torton Sellin (1938) menyatakan konflik budaya dapat meletus dan menimbulkan kekerasan apabila: terjadi migrasi kelompok budaya satu ke kelompok budaya lain, terjadi benturan norma/hukum di perbatasan budaya, perluasan pemberlakuan norma kelompok satu terhadap lainnya. Upaya atasi melalui peredaan segera, cegah meluasnya eskalasi dan transformasi konflik (kausa budaya jadi konflik ideologi). Upaya preventif terhadap kekerasan kolektif : cegah penggunaan simbol-simbol budaya lokal yang bernuansa kekerasan (misal clurit untuk suku Madura, badik untuk Suku Kroming, Rencong untuk Suku Aceh, dan sebagainya), kembangkan sikap tepo seliro oleh pemerintah di lokasi pertautan etnisnya tinggi, pertautan titik temu primordial (misal Agama), catatan untuk kasus anti Cina berdimensi struktural tiadanya keadilan kontribusi kemakmuran, tingkatkan pengawasan di lokasi-lokasi yang pernah dilanda konflik kerasan kolektif agar tidak menjadi generatif (menurun).

Tawuran antar kampung, nyaris bersifat generatif, harus ada penyelesaian secara struktural dan sistematis antara lain degan merubah tata ruang. Tawuran antara pelajar nyaris endemik, faktor penyebab belum jelas terutama dari faktor ruang, secara individu tidak ada masalah, namun ketika dalam ikatan kelompok dihadapkan pada

isu-isu yang memancing kekerasan terkait dengan kelompok pelajar lain, berubah menjadi agresif, secara individual terjadi perubahan rasionalitas kekerasan dan beringas. Hal tersebut tidak lepas dari prakonsepsi tawuran, yang dianggap sebagai solidaritas, ajang unjuk jati diri dan mencari pengakuan. Pencegahan melalui *counter* terhadap prakonsepsi, melalui kampanye sistematis dan berlanjut dengan mengisi pemahaman bahwa tawuran adalah perbuatan nista dan pelakunya kriminal. Walaupun narasi kampanye dibuat keras namun untuk mengkriminalisasikan pelaku belum mungkin kecuali yang nyata tergolong tindak pidana, Winarno menemukan kondisi tiada keterkaitan budi pekerti dengan tawuran (pelaku tawuran anak baik-baik).

Pengonsumsi narkoba di kota besar (Jakarta) mencapai 2 juta orang lebih (20 % penduduk), kesulitan memberantas *drug trafficking*: melibatkan *organized crime* (domestik dan internasional), besarnya *narconomic*, mudahnya pasokan banjiri pasar, penegakam hukum yang masih lemah. Prioritas penanggulangan narkoba seyogyanya penangkalan terhadap keempat hal di atas, kampanye perang melawan kejahatan dan narkoba perlu diteruskan, pengebalan terhadap pengaruh *narconomic* secara tidak langsung sehingga korupsi di bidang penegakan hukum sulit dideteksi.

Berbagai jenis kejahatan menjadi berita yang banyak digemari masyarakat, sehingga kalangan media komunikasi utamanya media elektronik berlomba menayangkan berita kejahatan, yang penyajiannya secara apa adanya, makin keji makin menjadi bagi news dan bernilai mahal. Dengan pola pemberitaan semacam ini, orang menjadi takut terhadap kejahatan atau menjadi terbiasa hidup bersama kejahatan. Sikap acuh atak acuh terhadap kejahatan berimplikasi pada tingginya kejahatan, kejahatan yang tinggi terdapat pada lingkungan masyarakat yang lunak pada kejahatan. Apabila masyarakat terbiasa hidup bersama kejahatan maka kejahatan akan dilawan dengan kejahatan (pembakaran hidup-hidup pencuri sepeda motor). Karena kejahatan dan konflik kekerasan kolektif serta gangguan keamanan lainnya tak dapat dilepaskan dari kondisi aktual masyarakat, penanggulangannya perlu rencana strategis, yang dijadikan indikator utama rencana strategis daerah.

Henry Fielding (1748) memberantas kejahatan dan mencegah kejahatan, yang mempersyaratkan : kepolisian yang kuat, kerjasama aktif dengan masyarakat dan

pemusnahan sebab-sebab kejahatan dan kondisi yang memungkinkan berkembangnya kejahatan. Dilanjutkan oleh Robert Peel dengan *Metropolitan Police Act* (1829), pencegahan merupakan esensi tugas polisi, dengan prinsip-prinsip : pencegahan sebagai alternatif represif, kesatuan antar polisi dengan masyarakat, kriteria keberhasilan polisi adalah tidak terjadinya kejahatan dan *disorder*.

Hasil penelitian terhadap persepsi masyarakat berkaitan dengan harapan untuk menanggulangi masalah kriminalitas di DKI Jakarta menyatakan bahwa adanya jalinan kerjasama antara masyarakat dengan aparat penegak hukum supaya ditingkatkan guna dapat dikendalikannya dan adanya tindakan tegas bagi para kriminal. Sebagai upaya pencegahan terhadap tindak kriminal oleh masyarakat perlu dilakukan upaya dengan memberikan pelatihan dan pembinaan sehingga dapat membuka lapangan pekerjaan bagi masyarakat yang diharapkan akan dapat membatasi perilaku masyarakat untuk melakukan tindakan kriminal.

Strategi pencegahan kejahatan: (1) *developmental* yang merujuk pada pencegahan dan munculnya potensi kejahatan pada masing-masing orang/individu, lebih pada mencegah niat/motivasi individu berbuat jahat, syarat alokasi dana dari pemerintah cegah kejahatan oleh masyarakat, Kebijakan pencegah kejahatan dari pemerintah atas dasar kegiatan cegah kejahatan oleh CJS maupun pemerintah dan masyarakat (2) strategi pencegahan komunitas, yang merubah kondisi sosial dan kualitas hidup, bertumpu pada pemberdayaan masyarakat yang mengidentifikasi dan mencari solusi pemecahannya secara bersama (*community policing*), (3) pencegahan kejahatan situasional yang berusaha mengurangi resiko (pengawasan, patroli dan kesamaptan masyarakat/lingkungan dan (4) strategi hukum pidana memberi dampak penolakan, melumpuhkan dan rehabilitasi termasuk perbaikan kualitas peradilan.

5. 1. Kesimpulan

1. Transportasi

- a. Kepadatan lalu lintas kendaraan bermotor di jalan-jalan dalam kota Jakarta, akhir-akhir ini semakin bertambah, sehingga sering menimbulkan kemacetan lalu lintas, terutama di jalan-jalan protokol dan jalan-jalan utama lainnya. Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor bisa disebabkan oleh dua hal, yaitu

semakin banyaknya produksi kendaraan bermotor (oleh industri kendaraan bermotor), dan semakin tidak mencukupi, tidak nyaman dan tidak amannya angkutan bis kota.

b. Beberapa penyebab kemacetan lalu lintas di kawasan perkotaan adalah:

- 1). Meningkatnya permintaan perjalanan
- 2). Rendahnya disiplin berlalu lintas pengguna jalan
- 3). Dominannya penggunaan angkutan pribadi (mobil dan sepeda motor) dibandingkan dengan angkutan umum.
- 4). Ketidak-konsistenan Pengembangan Tata Guna Lahan
- 5). Pemanfaatan jalan dan fasilitas LLAJ diluar kepentingan lalu lintas

c. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa harapan masyarakat terhadap adanya kebijakan Pemerintah Daerah tentang masalah pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor kurang dapat dikendalikan dan ditegakkan oleh aparat terkait sehingga perlu adanya penertiban kembali, yakni dengan cara (a) Tingkatkan kenyamanan pengguna ; (b) Adakan peraturan tentang pembatasan kendaraan bermotor ; (c) Trans Jakarta harus dibuatkan jalur khusus sehingga tidak menambah kemacetan yang sudah terjadi ; (d) dan juga harus diperhatikan tentang pembebasan lahannya, termasuk monorel.

2. Urbanisasi

- a. Perkembangan masalah urbanisasi pada tahun-tahun belakangan ini menunjukkan kecenderungan yang lebih memprihatinkan. Kota-kota merasa tidak siap menerima banjir penduduk yang umumnya tidak memiliki keterampilan yang memadai, sehingga mereka bekerja secara tidak layak dan memperoleh penghasilan rendah serta tidak bisa mencukupi kebutuhan hidup di kota yang relatif lebih mahal dibandingkan di pedesaan. Kota besar merupakan tumpuan harapan, masyarakat pedesaan beranggapan bahwa tinggal di kota besar lebih menarik dari pada dikampung halaman.
- b. Berdasar persepsi responden diketahui bahwa masalah urbanisasi yang krusial adalah mengenai : penertiban dan penetapan syarat terhadap penduduk

pendatang; serta persyaratan tentang penyebab dan upaya penanggulangan urbanisasi.

- c. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa masyarakat berharap agar Pemerintah mengelola masalah urbanisasi ini dengan membuka dan memperluas lapangan pekerjaan dan aparat Pemerintah Daerah melakukan pengendalian dalam masalah urbanisasi dengan menegakkan dan memberikan sanksi yang tegas dari ketentuan yang berlaku tentang urbanisasi karena masih banyak kasus bahwa masyarakat urban yang mendapatkan dan memiliki KTP dengan cara "tembak".

3. Lingkungan

- a. Udara kotor, sungai tercemar dan berbau, sampah dimana-mana, adalah pemandangan umum dibanyak tempat di Indonesia dewasa ini. Memasuki abad milenium, Indonesia menghadapi persoalan makin memburuknya kualitas lingkungan hidup baik dalam hal pengadaan air bersih, pencemaran udara, pengelolaan sampah dan banjir. Saat ini sumber-sumber air semakin dicemari oleh limbah industri yang tidak diolah atau tercemar karena penggunaannya yang melebihi kapasitasnya untuk dapat diperbaharui.
- b. Air bersih saat ini menjadi barang langka. Kelangkaan ini dipicu oleh tiga hal: pertumbuhan populasi, laju peningkatan aktivitas industri, dan pembangunan yang meminggirkan daya dukung ekologis. Juga limbah rumah tangga yang turut menjadi penyebab pencemaran air.
- c. Masalah utama lingkungan menurut pendapat responden adalah mengenai ketersediaan dan kemudahan untuk mendapatkan air bersih; penyebab banjir, upaya pencegahan banjir kaitannya dengan sikap untuk tidak membuang sampah sembarangan dan upaya penghijauan; serta pengelolaan sampah dan limbah domestik, dan ketersediaan tangki septik.
- d. Harapan masyarakat berkaitan dengan masalah pengelolaan lingkungan menyatakan bahwa Pemerintah Daerah Jakarta perlu menggalakkan penghijauan dan secara intensif memberikan penerangan kepada masyarakat tentang daerah resapan dengan menambah fasilitas hutan kota. Selain itu,

hutan kota yang sudah ada pemeliharaannya harus ditingkatkan dengan melibatkan peran aktif dari segenap lapisan masyarakat. Pemerintah Daerah Jakarta dalam memperbaiki tata kota seyogyanya selalu mempertimbangkan peraturan tentang Lingkungan seperti artinya jika Pemerintah akan melakukan pengembangan sarana fisik (gedung, jalan, dan sebagainya) selalu menyediakan ruang untuk penyerapan air.

4. Perumahan

- a. Kondisi perumahan di Jakarta saat ini dapat dikatakan kondisi sebagian besar adalah pemukiman padat dan kumuh, kualitas lingkungan tidak sehat, perumahan tidak memenuhi persyaratan, dan harga rumah yang tidak terjangkau, Infrastruktur lingkungan tidak terjamin serta pembangunan yang tidak sesuai dengan RUTR.
- b. Masalah utama perumahan menurut responden adalah persepsi tentang kenyamanan tinggal di area kumuh dan sikap untuk memelihara kesehatan lingkungan; ketersediaan perumahan untuk masyarakat kurang mampu; kesediaan untuk direlokasi; perizinan pembangunan rumah dan opini tentang pemberian sanksi pelanggaran terhadap RUTR.
- c. Hasil penelitian ini menunjukkan sikap masyarakat berkaitan dengan masalah pengaturan perumahan di DKI Jakarta. Menurut mereka Pemerintah perlu menyediakan fasilitas Rumah Sangat Sederhana (RSSS) dengan harga yang terjangkau oleh masyarakat golongan bawah, selain itu Pemerintah Daerah perlu merancang tata kota yang diselaraskan dengan permasalahan perumahan sehingga tidak terlalu padat. Masyarakat juga berharap agar Peraturan Daerah yang mengatur tentang perumahan bagi masyarakat untuk ditegakkan.

5. Kriminalitas

- a. Kriminalitas merupakan isu yang sangat meresahkan masyarakat di perkotaan. Kejahatan yang terjadi menimpa warga masyarakat dalam situasi-situasi yang sangat beragam, baik individu maupun kelompok, di tempat umum maupun pribadi, siang atau malam. Bahkan, tempat tempat yang secara tradisional

diasosiasikan dengan perlindungan dan keamanan seperti rumah, lingkungan perumahan maupun tempat kerja, tidak luput dari ancaman dan kekerasan.

- b. Masalah utama kriminalitas menurut responden adalah mengenai persepsi tentang rasa aman, upaya penanggulangan premanisme, persepsi tentang partisipasi masyarakat dalam penanggulangan premanisme; serta harapan tentang berkurangnya premanisme.
- c. Hasil penelitian terhadap persepsi masyarakat berkaitan dengan harapan untuk menanggulangi masalah kriminalitas di DKI Jakarta menyatakan bahwa adanya jalinan kerjasama antara masyarakat dengan aparat penegak hukum supaya ditingkatkan guna dapat dikendalikannya dan adanya tindakan tegas bagi para kriminal. Sebagai upaya pencegahan terhadap tindak kriminal oleh masyarakat perlu dilakukan upaya dengan memberikan pelatihan dan pembinaan sehingga dapat membuka lapangan pekerjaan bagi masyarakat yang diharapkan akan dapat membatasi perilaku masyarakat untuk melakukan tindakan kriminal.

5.2. Saran

1. Masalah Transportasi

Untuk menanggulangi masalah kemacetan dapat dilakukan dengan cara ;

- a. Pembatasan jumlah kendaraan pribadi,
- b. Perluasan aturan *three in one*,
- c. Alternatif jenis angkutan umum (*monorail* dan *busway*),
- d. Mendorong masyarakat untuk menghindari bepergian saat jam sibuk dan memilih bepergian dengan kendaraan umum dari pada dengan kendaraan pribadi,
- e. Pengadaan rute jalan alternatif untuk mengurangi kepadatan lalu lintas, atau pengaturan jalan satu arah,
- f. Pengelolaan lalu lintas yang lebih baik (antara lain perbaikan sistem pengaturan traffic light secara otomatis), Pengendalian kecepatan kendaraan bermotor di jalan dalam kota (penetapan batas kecepatan).

2. Masalah Urbanisasi

- a. Pemerintah mengembangkan kebijaksanaan pengarahannya persebaran dan mobilitas penduduk, termasuk didalamnya urbanisasi,
- b. Menyempurnakan sistem pencatatan mobilitas dan migrasi penduduk agar kondisi data yang ada lebih sesuai kondisi di lapangan.
- c. Mengelompokkan kebijaksanaan pengarahannya urbanisasi dengan cara, 1) mengembangkan daerah-daerah pedesaan agar memiliki ciri-ciri sebagai daerah perkotaan, 2) mengembangkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru, atau dikenal dengan istilah "daerah penyangga pusat pertumbuhan", sehingga masyarakat pedesaan tidak perlu ke kota untuk mencari nafkah.

3. Masalah Lingkungan

a. Air.

Sehubungan dengan pemenuhan kebutuhan air bersih, ada beberapa hal yang harus menjadi pertimbangan Pemerintah dalam penyediaan dan pengelolaan dam/waduk.

- 1). Pemerintah harus menetapkan kebutuhan yaitu kebutuhan air, energi, pengendalian daya rusak, dan pemeliharaan lingkungan (termasuk pengendalian limbah buangan) serta rencana pengembangan wilayah.
- 2). Penetapan lembaga pengelola.
- 3). Pemerintah perlu mempertimbangkan sistem pengoperasian dan pemeliharaan, mencakup izin operasi, prosedur operasi, pengoperasian dan pemeliharaan, dan evaluasi.
- 4). Menyiapkan regulasi yang lebih tepat, yakni dengan memerhatikan alokasi penggunaan air bagi aktivitas rumah tangga, petani, dan industri, sembari memikirkan sumber alternatif bagi pemenuhan hajat hidup (sandang, pangan, papan) publik.

b. Sampah.

- 1) Penanganan masalah sampah adalah dengan sistem *Sanitary Land Fill* (SLF).
- 2) Memisahkan antara sampah organik dan non organik.

3) Teknologi lainnya adalah dengan incineratory (pembakaran), meskipun cara ini dinilai dapat menciptakan polusi udara jika tidak ditangani dengan benar dan Model *Reusable Sanitary Landfill* (RSL).

4) Melakukan cara inovasi teknologi dalam komposting misalnya, pemanfaatan limbah dan gas hasil pembakaran untuk berbagai keperluan, dalam upaya menerapkan 3 R (*reduce, reuse dan recycling*). Jadi konsep 3 R ini perlu disosialisasikan kepada masyarakat.

c. Banjir.

Mengenai permasalahan banjir, Pemerintah perlu mempertimbangkan :

- 1). Adanya suatu sistem pemantauan musibah banjir sehingga dapat memberikan *early warning system* kepada masyarakat yang berada di bantaran sungai
- 2). Adanya manajemen lingkungan dan Standar Operasi dan Prosedur (SOP) penanganan bencana banjir juga harus menjadi pertimbangan Pemerintah Daerah.
- 3). Penjagaan ruang hulu sebagai daerah resapan air dan apabila dilanggar dapat dikenakan sanksi.
- 4). Adanya mekanisme pemberian insentif atau disinsentif praktek pembangunan di kawasan rawan bencana.
- 5). Membangun Banjir Kanal Timur (BKT)
- 6). Membangun *folder* untuk menampung air dan memompa ke sungai,
- 7). Reklamasi pantai
- 8). Penataan gorong-gorong
- 9). Mendorong masyarakat untuk bersikap dan berperilaku hidup sehat dengan tidak membuang sampah sembarangan.

4. Masalah Perumahan

- a. Adanya penyuluhan pembangunan perumahan kota dan desa yang meliputi usaha-usaha untuk meningkatkan pengertian dan kesadaran masyarakat akan manfaat rumah yang sehat dalam lingkungan sehat, penyebaran keterampilan pembangunan perumahan yang sehat,

b. Pengadaan dan pembinaan kader serta aparat penyuluhan pembangunan melalui kegiatan :

- 1). Penyebaran publikasi tentang sanitasi lingkungan dan pembangunan rumah secara gotong royong.
- 2). Penyelenggaraan Pameran Teknis yang berisikan bahan-bahan yang dapat menambah pengertian masyarakat akan pentingnya rumah sehat dalam lingkungan sehat.
- 3). Penyelenggaraan Kursus Kader Penyuluhan Pembangunan Perumahan Tingkat Regional
- 4). Memberikan bimbingan teknik dan stimulasi yang terarah kepada kegiatan-kegiatan masyarakat dalam pembangunan perumahan, khususnya daerah-daerah pedesaan.
- 5). Membina Pusat Informasi Teknik Pembangunan (*Building Information Centre*).

5. Kriminalitas

- a. Menjalinkan kerjasama antara masyarakat dengan aparat penegak hukum supaya ditingkatkan guna dapat dikendalikannya dan adanya tindakan tegas bagi para kriminal.
- b. Sebagai upaya pencegahan terhadap tindak kriminal oleh masyarakat perlu dilakukan upaya dengan memberikan pelatihan dan pembinaan sehingga dapat membuka lapangan pekerjaan bagi masyarakat yang diharapkan akan dapat membatasi perilaku masyarakat untuk melakukan tindakan kriminal.
- c. Mendirikan Asosiasi Pencegahan Kejahatan oleh masyarakat dengan organisasi non profit yang dikelola oleh masyarakat untuk lingkup Kodya yang difasilitasi oleh Polri/Polres didukung oleh Pemda
- d. Strategi pencegahan kejahatan: (1) developmental yang merujuk pada pencegahan dan munculnya potensi kejahatan pada masing-masing orang/individu, lebih pada mencegah niat/motivasi individu berbuat jahat, (2) strategi pencegahan komunitas, yang merubah kondisi sosial dan kualitas hidup, bertumpu pada pemberdayaan masyarakat yang mengidentifikasi dan

mencari solusi pemecahannya secara bersama (*community policing*), (3) pencegahan kejahatan situasional yang berusaha mengurangi resiko (pengawasan, patroli dan kesamaptan masyarakat/lingkungan dan (4) strategi hukum pidana memberi dampak penolakan, melumpuhkan dan rehabilitasi termasuk perbaikan kualitas peradilan.

****=****

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Asia Pasific Journal of Management, *Metode Penelitian Kuantitatif lawan Metode Penelitian Kualitatif (Dua Pendekatan The Study Organisasi)*, Jakarta, Rineka Cipta, 2003.
- Hurwitz, stephen, *Kriminologi*, Jakarta, Bina Aksara, 1986.
- L. Henkie, *Sosiologi : Hukum Pidana Kejahatan dan Penjahat (suatu Sketsa)*, Jakarta, Indo-Hill.Co, 1990.
- Nurfaizi, *Mega Trend Kriminalitis*, Jakarta, Citra Indonesia, 1998.
- Santoso, Topo dan Eva Achjani Zulfa, *Kriminologi*, Jakarta, Radja Grafindo Persada, 2001.
- Sahetapy, JE. dan Elfina L. Sahetapy, *Pisau Analisis Kriminologi*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 2005.
- Subagyo, P.Joko, *Metode Penelitian (Dalam Teori dan Praktek)*, Jakarta, Rineka Cipta, 2004.
- Nitibaskara, Tubagus Ronny R, *Catatan Kriminalitas*, Jakarta, Universitas Jayabaya, 2001.

Peraturan-peraturan

- Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor : 16 Tahun 2005 Tentang Pengembangan sistem Penyediaan Air minum.
- , Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor : 82 tahun 2001 tentang pengelolaan Kualitas Air dan Pengendalian Pencemaran Air.
- , Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor : 582 Tahun 1995 Tentang Penetapan Peruntukan dan Baku Mutu Air Sungai Badan Air serta Baku Mutu Limbah Cair di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- , Undang-Undang Nomor : 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- , Undang-Undang Republik Indonesia Nomor : 16 tahun 1985 Tentang Rumah Susun.