BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan jalan sebagai prasarana transportasi yang efektif dalam bentuk sistem transportasi terpadu yang akan memberikan pelayanan dan manfaat bagi masyarakat luas, pembangunan ekonomi, kemudahan mobilitas manusia, barang, dan jasa yang akan berujung pada meningkatnya pusat-pusat ekonomi yaitu pusat produksi, pusat distribusi dan pusat pemasaran. Perencanaan transportasi mempengaruhi perkembangan kota. Perkembangan kota yang terjadi berakibat pada tuntutan kebutuhan lahan kota sehingga timbul perubahan penggunaan lahan kota. Adanya jalan baru merangsang perubahan lahan di wilayah sekitarnya.

Kondisi Kawasan Cibubur (wilayah sekitar Jalan Transyogi) sebelum adanya Jalan Transyogi masih terdapat banyak sawah, empang dan pepohonan. Cibubur mulai berubah setelah dibangun jalan tol Jakarta-Bogor-Ciawi (Jagorawi) tahun 1973-1978. Kemudian perubahan radikal terjadi pada tahun 1990-an, terutama ketika muncul pembicaraan bahwa Ibu Kota akan dipindahkan ke Jonggol, daerah di sebelah tenggara Cibubur. Isu ini diikuti pembangunan jalan tembus (Jalan Transyogi) yang menghubungkan Cibubur, Cileungsi, Jonggol, sampai Cianjur. Pada tahun 1996-an setelah adanya Jalan Transyogi kondisi lalu lintas di wilyah tersebut masih sepi. Kendaraan umum pun hanya dua jurusan. Sampai awal tahun 1997-an saja masih ada sawah di kawasan Jalan Transyogi (Kompas.com, 2009).

Jalan Transyogi merupakan jalan sepanjang 9 km yang terletak di perbatasan Kota Jakarta, Depok, Bekasi dan Bogor menjadi jalur penghubung antar kota-kota tersebut dan menjadi jalan alternatif menuju Bandung. Sejak adanya jalan ini, kawasan sepanjang Jalan Transyogi mulai diminati para investor di bidang perumahan dan bidang komersial lainnya dikarenakan akses dan lokasinya yang strategis. Pada tahun 1997 perkembangan perumahan di Jalan Transyogi dimulai dengan pembangunan perumahan berskala besar Kota Wisata (750 ha) di perbatasan Ciangsana dan Nagrak. Adanya komplek perumahan

mewah ini menyebabkan kawasan Cibubur mulai diminati masyarakat khususnya untuk bermukim. Kawasan ini menjadi pilihan bagi masyarakat yang mencari lokasi perumahan yang strategis karena adanya Jalan Transyogi yang merupakan akses langsung ke Jalan Tol Jagorawi (housingestate.com, 2008).

Tahun 2000-an, Cibubur makin berkembang pesat. Lahan tak terbangun berubah menjadi lahan terbangun seperti perumahan, perdagangan, restauran, dsb. Di sepanjang jalan ini mulai dibangun puluhan kawasan perumahan yang dibangun oleh banyak pengembang. Umumnya perumahan yang dibangun di sepanjang Jalan Transyogi adalah perumahan menengah sampai kelas mewah (cibuburonline, 2010). Perumahan-perumahan di sepanjang jalur selepas pintu tol Cibubur ke arah Cileungsi tersebut seperti Puri Sriwedari, Taman Laguna, Kranggan Permai, dan Raffles Hills, Citra Grand, Legenda Wisata, Taman Kenari Nusantara, Mahogany Residence, Permata Kranggan, dan Cibubur Villa. Perkembangan di sepanjang Jalan Transyogi tidak hanya sebagai kawasan perumahan saja. Bangunan-bangunan lainnya di jalur yang melintasi wilayah Jakarta, Kabupaten Bogor, Kota Depok, dan Kota Bekasi itu pun kian lengkap, mulai dari sekolah, rumah sakit, pusat belanja, restaurant, sampai kawasan komersial dan hiburan lainnya. Bangunan tersebut antara lain Restoran Kabayan, Hanamasa, Rumah Makan Khas Sunda Cibiuk, Gado-gado Boplo, dan Klinik Prodia, Baby and Child Clinic 24 Hours, Cibubur Point Automotif Center, Ruko Cibubur Point, Plaza Cibubur, Cibubur Times Square, Mal Ciputra Gran dan Mal Cibubur Junction. Selain itu, rumah sakit, sekolah internasional, sarana olah raga seperti golf dan pusat kebugaran, atau rumah makan juga berderet di sepanjang Jalan Transyogi.

Semakin berkembangnya guna lahan di sepanjang Jalan Transyogi, lalu lintas pada jalan ini semakin tinggi karena banyaknya kendaraan yang melewati jalan ini untuk berbagai macam kepentingan. Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor tingkat pelayanan Jalan Transyogi pada tahun 2000 adalah B dengan nilai VCR 0,30 sedangkan pada tahun 2005 berada di tingkat C dengan nilai VCR meningkat menjadi 0,47 dan pada tahun 2010 di tingkat C dengan nilai VCR semakin meningkat menjadi 0,56. Peningkatan nilai VCR ini dipengaruhi oleh peningkatan volume kendaraan yang

berarti lalu lintas di Jalan Transyogi semakin ramai. Namun demikian, meskipun makin ramai, perumahan baru di Jalan Transyogi terus bermunculan. Mulai dari *The Address, Grand Cibubur, Cibubur Country*, Cibubur Villa 2, *Cibubur Residence*, sampai Cikeas Presidensi dan *Cibubur Mansion* (housingestate.com, 2008).

Perubahan lahan terbangun yang terjadi di kawasan Jalan Transyogi didukung oleh Peraturan Daerah Kabupaten Bogor Nomor 19 Tahun 2008 Tentang RTRW Kabupaten Bogor 2005-2025. Berdasarkan RTRW Kabupaten Bogor Tahun 2005-2025, Kecamatan Gunung Putri merupakan salah satu kawasan permukiman perkotaan kepadatan tinggi yang diarahkan untuk permukiman/hunian padat dan pengembangan bangunan vertikal (rumah susun), kegiatan perdagangan dan jasa skala regional serta industri non-polutan yang berorientasi pasar. Namun demikian, meskipun Kecamatan Gunung Putri diarahkan sebagai kawasan permukiman perkotaan yang padat, dalam RTRW Kabupaten Bogor Tahun 2005-2025 juga diatur tentang pengelolaan kawasan permukiman perkotaan yaitu dengan menjaga pembangunan perkotaan yang berkelanjutan melalui upaya menjaga keseimbangan wilayah terbangun dan tidak terbangun, mengembangkan hutan kota dan menjaga eksistensi wilayah yang bersifat perdesaan di sekitar kawasan perkotaan. Hal ini dilakukan sebagai bentuk pengendalian terhadap konversi lahan yang cenderung meningkat. Dalam RTRW dijelaskan bahwa kawasan pertanian perlu terus dipertahankan, khususnya di kawasan yang sangat produktif. Hal ini terkait dengan kondisi bahwa konversi lahan dari pertanian ke perumahan/komersial/industri cenderung meningkat. Sawah produktif sangat berkontribusi terhadap perekonomian di Kabupaten Bogor. Pengembangan luasan RTH paling sedikit 30% dari luasan kawasan perkotaan, meliputi RTH privat seluas 10% dan RTH publik seluas 20%.

Perubahan lahan di Kelurahan Nagrak dan Cikeas Udik semakin meningkat setiap tahunnya. Berdasarkan data yang diperoleh dari Bappeda Kabupaten Bogor, peningkatan konversi lahan dari lahan tidak terbangun menjadi terbangun adalah sebesar 8% pada tahun 2000 kemudian meningkat pada tahun 2005 menjadi 12 % dan semakin meningkat pada tahun 2010 yaitu sebesar 19%. Sejak tahun 1995 hingga tahun 2010 luas RTH di Kelurahan Nagrak dan Cikeas

Udik terus mengalami penurunan. Pada tahun 1995 luas lahan RTH adalah 72% dari luas wilayah sedangkan pada tahun 2010 luas RTH berkurang menjadi 47% dari luas wilayah. Hal ini mengindikasikan adanya penurunan luas lahan tidak terbangun pada setiap tahunnya yang memungkinkan terjadinya pelanggaran luas RTH (melebihi 30% dari luas wilayah) pada masa yang akan datang. Oleh karena itu, perlu dilakukannya pengendalian agar perkembangan wilayah terjadi secara teratur dan tidak melebihi ambang batas.

Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik merupakan wilayahwilayah bagian dari Kecamatan Gunung Putri yang dilalui Jalan Transyogi sehingga pengaruh operasionalisasi Jalan Transyogi juga dirasakan pada wilayah ini. Saat ini lalu lintas di Jalan Transyogi semakin meningkat. Begitu pula dengan perubahan lahan terbangun di Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik juga ini semakin meningkat. Kondisi mengindikasikan adanya pengaruh operasionalisasi Jalan Transyogi terhadap perubahan lahan di kawasan tersebut. Dengan keterkaitan yang terbentuk dapat dijadikan dasar dalam prediksi kebutuhan lahan di wilayah sekitar Jalan Transyogi guna mengendalikan peningkatan perubahan lahan yang semakin tinggi. Hal ini didasarkan atas peraturan terhadap kawasan permukiman perkotaan yang harus menjaga yang pembangunan perkotaan berkelanjutan melalui upaya menjaga keseimbangan wilayah terbangun dan tidak terbangun.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka dapat diidentifikasi pokok-pokok permasalahan yang terjadi di Jalan Transyogi.

- Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik sebelum adanya Jalan Transyogi didominasi oleh persawahan atau lahan tidak terbangun. Namun, sejak adanya Jalan Transyogi, mulai tumbuh lahan terbangun dan semakin tumbuh tiap tahunnya.
- 2) Sejak adanya Jalan Transyogi lalu lintas semakin ramai. Pergerakan kendaraan semakin lambat.
- Perubahan lahan terbangun yang semakin meningkat di Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik berbanding terbalik dengan tingkat pelayanan

jalan yang semakin menurun tiap tahunnya akibat kemacetan yang terjadi di Jalan Transyogi.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah diuraikan, maka berikut merupakan rumusan masalah dalam penelitian ini.

- 1) Bagaimana pengaruh variabel operasionalisasi Jalan Transyogi terhadap perubahan lahan terbangun di Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik?
- 2) Bagaimana prediksi perubahan lahan terbangun di Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik pada 20 tahun mendatang?

1.4 Tujuan

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini, antara lain:

- Mengetahui pengaruh variabel operasionalisasi Jalan Transyogi terhadap perubahan lahan terbangun di Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik
- 2) Memprediksi perubahan lahan terbangun di Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik pada 20 tahun mendatang

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini akan menghasilkan usulan yang diharapkan memberikaan manfaat bagi berbagai pihak, antara lain:

a. Bagi Peneliti

Memberikan wawasan dalam pengembangan ilmu pengetahuan terutama mengenai hubungan keterkaitan antara transportasi dengan guna lahan. Analisis pengaruh ini merupakan tinjauan dari suatu pengaruh yang dihasilkan oleh adanya pembangunan prasarana transportasi yakni jalan yang meningkatkan aksesibilitas sehingga berpengaruh pada perubahan penggunaan lahan.

b. Bagi Pemerintah Kota

Memberikan masukan bagi Pemerintah Kota, terutama bagi Dinas Perhubungan, Bappeda dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dalam pembangunan daerah terutama pembangunan jaringan jalan dalam mengatasi permasalahan lalu lintas di Jalan Transyogi. Selain itu hasil penelitian ini dapat dijadikan masukan untuk dilakukannya pengaturan guna lahan di kawasan tersebut untuk mengendalikan perubahan lahan yang semakin meningkat

- c. Bagi Kalangan Akademisi
 - 1) Sebagai salah satu contoh studi kasus tentang pengaruh jalan terhadap perubahan tutupan lahan
 - 2) Sebagai bahan literatur terhadap penelitian yang berhubungan

1.6 Ruang Lingkup

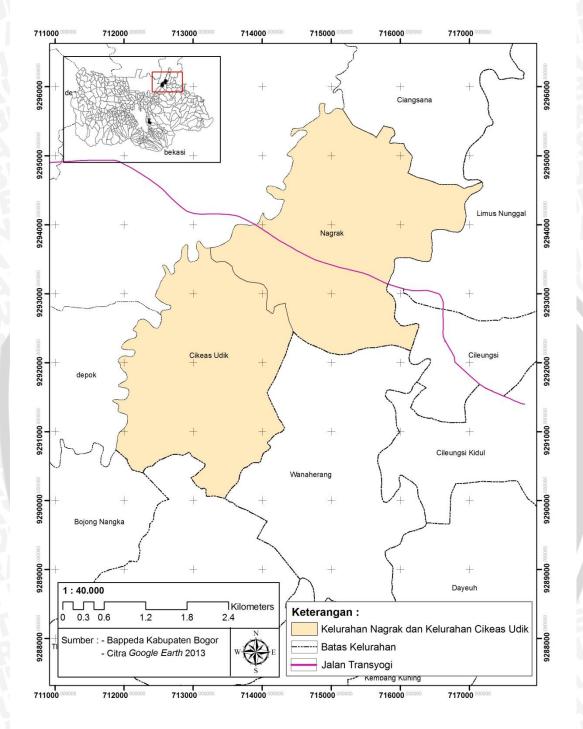
Dalam ruang lingkup pembahasan ini terdapat dua bagian penelaahan untuk memberikan batasan-batasan lingkup pembahasan yang akan dibahas.

1.6.1 Ruang Lingkup Wilayah

Jalan Transyogi terletak di perbatasan empat kota sekaligus, yaitu DKI Jakarta, Bekasi, Depok dan Bogor. Ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini hanya wilayah Bogor yang dilalui Jalan Transyogi yaitu Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik. Hal ini disebabkan oleh perubahan lahan setelah adanya Jalan Transyogi pada kedua kelurahan tersebut lebih signifikan dibandingkan dengan wilayah-wilayah lain di sekitar Jalan Transyogi. Selain itu, pemilihan Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik di Bogor didasarkan atas ketersedian data. Penelitian ini membutuhkan data perubahan lahan pada tahun 1995, 2000, 2005 dan 2010. Bogor memiliki data yang dibutuhkan dalam penelitian ini sedangkan wilayah lain tidak memiliki data yang dimaksud.

Adapun batas administrasi wilayah studi adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kelurahan Ciangsana
- Sebelah Selatan : Kelurahan Cicadas dan Kelurahan Bojong Nangka
- Sebelah Timur : Kelurahan Limus Nunggal, Kelurahan
 Cileungsi dan Kelurahan Wanaherang
- Sebelah Barat : Kota Bekasi dan Kota Depok



Gambar 1.1 Peta Administrasi Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik

1.6.2 Ruang Lingkup Materi

Pembahasan lingkup materi ditujukan untuk memberikan batasan mengenai studi yang akan dilakukan. Materi yang dibahas dalam penelitian adalah materi yang terkait dengan transportasi dan perubahan lahan. Begitu juga dengan variabel yang digunakan dalam penelitian adalah variabel yang terkait dengan operasionalisasi Jalan Transyogi sehingga dapat menjelaskan hubungan antara operasionalisasi Jalan Transyogi dengan perubahan lahan. Lingkup materi dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Karakteristik Jalan dan Luas Lahan di Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik.

Pada penelitian ini akan dideskripsikan tentang karakteristik jalan dan luas lahan terbangun dan tidak terbangun di Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik yang dilalui Jalan Transyogi sebagai dasar dalam penelitian ini

b. Kajian Historis Lahan di Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik yang dilalui Jalan Transyogi.

Kajian historis dilakukan untuk mengetahui perubahan tutupan lahan (lahan terbangun dan tidak terbangun) yang terjadi di Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik sebelum adanya Jalan Transyogi (Tahun 1995) dan setelah adanya Jalan Transyogi (Tahun 2000, Tahun 2005 dan Tahun 2010). Lahan terbangun yang dimaksudkan dalam penelitian adalah hasil generalisasi pemanfaatan lahan berupa kawasan permukiman, industri ataupun perdagangan dan jasa. Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan perubahan lahan terbangun adalah perubahan luas tutupan lahan terbangun tanpa lebih detail membahas guna lahan sesuai dengan masingmasing kegiatan yang dilakukan pada potongan lahan.

c. Variabel-variabel Operasionalisasi Jalan Transyogi terhadap Perubahan Lahan Terbangun

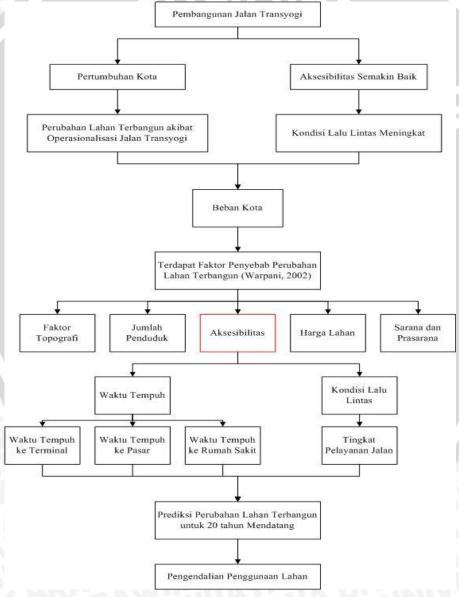
Perubahan lahan terbangun terjadi akibat adanya variabel-variabel yang mendorong untuk terjadinya perubahan, diantaranya adalah variabel yang terkait dengan transportasi yaitu akibat operasionalisasi Jalan Transyogi.

d. Prediksi Perubahan Lahan Terbangun Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik.

Perubahan lahan terbangun yang terjadi dari tahun ke tahun dapat dijadikan dasar dalam memprediksi lahan untuk masa mendatang guna mengendalikan perubahan lahan yang semakin meningkat.

1.7 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran berisi tahapan pemikiran dalam penelitian yang memberikan gambaran secara sistematis agar lebih terarah. Lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 1.2.



Gambar 1.2 Kerangka Pemikiran Sumber: diolah dari berbagai sumber (2013)

Pembangunan Jalan Transyogi memberikan dampak bagi aksesibilitas dan pertumbuhan kota. Adanya Jalan Transyogi menyebabkan aksesibilitas meningkat karena kemudahan-kemudahan yang dirasakan masyarakat untuk mencapai lokasi pusat-pusat kegiatan yang selanjutnya menyebabkan kondisi lalu lintas pada wilayah tersebut juga meningkat akibat bertambahnya jumlah volume kendaraan. Selain itu pembangunan Jalan Transyogi juga merangsang terjadinya pertumbuhan kota karena masyarakat mulai tertarik pada wilayah strategis tersebut. Seiring bertumbuhnya kota, maka semakin meningkat pula jumlah penduduk pada wilayah tersebut sehingga merangsang perubahan lahan terbangun pada wilayah Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik. Dengan semakin meningkatnya kondisi lalu lintas dan perubahan lahan di wilayah Kelurahan Nagrak dan Kelurahan Cikeas Udik, maka terjadilah permasalahan kota yaitu, beban kota yang semakin meningkat.

Beban kota meningkat akibat terjadinya perubahan lahan dan terjadinya masalah lalu lintas pada suatu wilayah. Perubahan lahan terbangun disebabkan oleh beberapa variabel yang diantaranya terdapat variabel aksesibilitas yang terkait dengan transportasi. Variabel lainnya akan dibahas selanjutnya pada tinjauan pustaka. Variabel aksesibilitas inilah yang menjadi batasan penelitian (pada gambar 1.2 ditandai dengan kotak berwarna merah). Variabel aksesibilitas pada penelitian ini meliputi waktu tempuh ke pusat pelayanan dan kondisi lalu lintas. Waktu tempuh terdiri dari waktu tempuh ke terminal, waktu tempuh ke pasar dan waktu tempuh ke rumah sakit sedangkan kondisi lalu lintas meliputi tingkat pelayanan jalan. Variabel-variabel tersebut nantinya akan dapat digunakan sebagai unsur dalam prediksi perubahan lahan terbangun di masa yang akan datang. Dengan diketahui prediksi perubahan lahan terbangun, maka dapat dijadikan dasar dalam pengendalian penggunaan lahan agar perkembangan wilayah terkendali dan teratur.

1.8 Sistematika Pembahasan

BAB I PENDAHULUAN

Berisi pembahasan awal dari penulisan laporan yang terdiri dari latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup (ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi), kerangka pemikiran serta sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi tentang teori-teori yang mendasari studi penelitian serta dapat dipakai sebagai acuan dalam proses mengidentifikasi lalu lintas, perubahan lahan dan metode analisis dalam penulisan laporan ini.

BAB III METODE PENELITIAN

Berisi tentang alur penelitian dan metode-metode yang digunakan dalam mengumpulkan data serta metode analisis. Bab ini juga dilengkapi dengan diagram alir metode penelitian dan desain survei.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang hasil penelitian yang dilakukan beserta pembahasan masing-masing hasil yang didapatkan.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi tentang kesimpulan dari keseluruhan penelitian yang dilakukan beserta saran yang dapat diberikan oleh peneliti terkait hasil penelitian.

DAFTAR PUSTAKA