



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT

Buku XVII

RPIW Provinsi DKI Jakarta



Rencana Pengembangan
Infrastruktur Wilayah 2025-2034

DKI Jakarta



**MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

**KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
NOMOR: 817/KPTS/M/2024
TENTANG
RENCANA PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH**

MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 3 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 6 Tahun 2022 tentang Perencanaan dan Pemrograman Pembangunan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, perencanaan pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat dilakukan berdasarkan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah;
- b. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 4, Pasal 5, dan Pasal 6 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 6 Tahun 2022 tentang Perencanaan dan Pemrograman Pembangunan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, proses penyusunan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah mempertimbangkan masukan teknis dari Unit Organisasi Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, serta hasil koordinasi dengan kementerian/lembaga terkait;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tentang Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 292, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5601);
2. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 10);

3. Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2020 tentang Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 40) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2020 tentang Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 37);
4. Keputusan Presiden Nomor 113/P Tahun 2019 tentang Pembentukan Kementerian Negara dan Pengangkatan Menteri Negara Kabinet Indonesia Maju Periode Tahun 2019-2024;
5. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 473) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 11 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 1382);
6. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 23 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1120);
7. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 6 Tahun 2022 tentang Perencanaan dan Pemrograman Pembangunan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 521);

MEMUTUSKAN:

- Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT TENTANG RENCANA PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH.
- KESATU : Menetapkan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah 38 (tiga puluh delapan) Provinsi untuk jangka waktu 10 (sepuluh) tahun terhitung sejak tahun 2025 sampai dengan tahun 2034 yang selanjutnya disebut RPIW Tahun 2025-2034.
- KEDUA : RPIW Tahun 2025-2034 sebagaimana dimaksud dalam Diktum KESATU terdiri atas:
1. RPIW Provinsi Aceh;
 2. RPIW Provinsi Sumatera Utara;

3. RPIW Provinsi Sumatera Selatan;
 4. RPIW Provinsi Sumatera Barat;
 5. RPIW Provinsi Bengkulu;
 6. RPIW Provinsi Riau;
 7. RPIW Provinsi Kepulauan Riau;
 8. RPIW Provinsi Jambi;
 9. RPIW Provinsi Lampung;
 10. RPIW Provinsi Bangka Belitung;
 11. RPIW Provinsi Kalimantan Barat;
 12. RPIW Provinsi Kalimantan Timur;
 13. RPIW Provinsi Kalimantan Selatan;
 14. RPIW Provinsi Kalimantan Tengah;
 15. RPIW Provinsi Kalimantan Utara;
 16. RPIW Provinsi Banten;
 17. RPIW Provinsi DKI Jakarta;
 18. RPIW Provinsi Jawa Barat;
 19. RPIW Provinsi Jawa Tengah;
 20. RPIW Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta;
 21. RPIW Provinsi Jawa Timur;
 22. RPIW Provinsi Bali;
 23. RPIW Provinsi Nusa Tenggara Timur;
 24. RPIW Provinsi Nusa Tenggara Barat;
 25. RPIW Provinsi Gorontalo;
 26. RPIW Provinsi Sulawesi Barat;
 27. RPIW Provinsi Sulawesi Tengah;
 28. RPIW Provinsi Sulawesi Utara;
 29. RPIW Provinsi Sulawesi Tenggara;
 30. RPIW Provinsi Sulawesi Selatan;
 31. RPIW Provinsi Maluku Utara;
 32. RPIW Provinsi Maluku;
 33. RPIW Provinsi Papua;
 34. RPIW Provinsi Papua Barat;
 35. RPIW Provinsi Papua Tengah;
 36. RPIW Provinsi Papua Selatan;
 37. RPIW Provinsi Papua Pegunungan; dan
 38. RPIW Provinsi Papua Barat Daya,
- disusun dalam bentuk buku sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Menteri ini.

KETIGA

: RPIW Tahun 2025-2034 sebagaimana dimaksud dalam Diktum KESATU memuat:

1. pendahuluan;
2. arah kebijakan;
3. profil wilayah dan potensi daerah;
4. profil dan kinerja infrastruktur;
5. permasalahan dan isu strategis;
6. skenario pengembangan wilayah;
7. analisis kebutuhan infrastruktur;
8. rencana aksi pembangunan infrastruktur; dan
9. pemantauan dan evaluasi pelaksanaan RPIW.

- KEEMPAT : RPIW Tahun 2025-2034 menjadi acuan kewilayahan dan penentuan kawasan prioritas dalam penyusunan Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- KELIMA : Dalam pelaksanaan RPIW Tahun 2025-2034 dilakukan pemantauan dan evaluasi setiap tahun dan setiap 5 (lima) tahun.
- KEENAM : Pemantauan dan evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Diktum KELIMA menjadi dasar peninjauan kembali RPIW Tahun 2025-2034.
- KETUJUH : Peninjauan kembali RPIW Tahun 2025-2034 sebagaimana dimaksud dalam Diktum KEENAM dilakukan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.
- KEDELAPAN : Pemantauan dan evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Diktum KELIMA dan peninjauan kembali sebagaimana dimaksud dalam Diktum KETUJUH dilaksanakan oleh pimpinan unit organisasi yang melaksanakan tugas di bidang pengembangan infrastruktur wilayah.
- KESEMBILAN : Keputusan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Tembusan:

1. Para Pejabat Pimpinan Tinggi Madya Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
2. Para Pejabat Pimpinan Tinggi Pratama di Lingkungan Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 17 April 2024



MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT,

M. BASUKI HADIMULJONO

LAMPIRAN
KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT
NOMOR 817/KPTS/M/2024
TENTANG
RENCANA PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR
WILAYAH

RPIW Tahun 2025-2034

Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah 38 (tiga puluh delapan) Provinsi untuk jangka waktu 10 (sepuluh) tahun terhitung sejak tahun 2025 sampai dengan tahun 2034 disusun dalam bentuk buku yang meliputi:

1. Buku I: RPIW Provinsi Aceh
2. Buku II: RPIW Provinsi Sumatera Utara;
3. Buku III: RPIW Provinsi Sumatera Selatan;
4. Buku IV: RPIW Provinsi Sumatera Barat;
5. Buku V: RPIW Provinsi Bengkulu;
6. Buku VI: RPIW Provinsi Riau;
7. Buku VII: RPIW Provinsi Kepulauan Riau;
8. Buku VIII: RPIW Provinsi Jambi;
9. Buku IX: RPIW Provinsi Lampung;
10. Buku X: RPIW Provinsi Bangka Belitung;
11. Buku XI: RPIW Provinsi Kalimantan Barat;
12. Buku XII: RPIW Provinsi Kalimantan Timur;
13. Buku XIII: RPIW Provinsi Kalimantan Selatan;
14. Buku XIV: RPIW Provinsi Kalimantan Tengah;
15. Buku XV: RPIW Provinsi Kalimantan Utara;
16. Buku XVI: RPIW Provinsi Banten;
17. Buku XVII: RPIW Provinsi DKI Jakarta;
18. Buku XVIII: RPIW Provinsi Jawa Barat;
19. Buku XIX: RPIW Provinsi Jawa Tengah;
20. Buku XX: RPIW Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta;
21. Buku XXI: RPIW Provinsi Jawa Timur;
22. Buku XXII: RPIW Provinsi Bali;
23. Buku XXIII: RPIW Provinsi Nusa Tenggara Timur;
24. Buku XXIV: RPIW Provinsi Nusa Tenggara Barat;
25. Buku XXV: RPIW Provinsi Gorontalo;
26. Buku XXVI: RPIW Provinsi Sulawesi Barat;
27. Buku XXVII: RPIW Provinsi Sulawesi Tengah;
28. Buku XXVIII: RPIW Provinsi Sulawesi Utara;
29. Buku XXIX: RPIW Provinsi Sulawesi Tenggara;
30. Buku XXX: RPIW Provinsi Sulawesi Selatan;
31. Buku XXXI: RPIW Provinsi Maluku Utara;
32. Buku XXXII: RPIW Provinsi Maluku;
33. Buku XXXIII: RPIW Provinsi Papua;
34. Buku XXXIV: RPIW Provinsi Papua Barat;
35. Buku XXXV: RPIW Provinsi Papua Tengah;
36. Buku XXXVI: RPIW Provinsi Papua Selatan;

37. Buku XXXVII: RPIW Provinsi Papua Pegunungan; dan
38. Buku XXXVIII: RPIW Provinsi Papua Barat Daya;



MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT,

Hadimuljono
M. BASUKI HADIMULJONO

SAMBUTAN



M. BASUKI HADIMULJONO
Menteri Pekerjaan Umum dan
Perumahan Rakyat

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Dengan mengucapkan syukur alhamdulillah kehadiran Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) telah menuntaskan penyusunan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) Tahun 2025-2034. Penyusunan RPIW ini merupakan amanat Peraturan Menteri PUPR Nomor 6 Tahun 2022 tentang Perencanaan dan Pemrograman Pembangunan Infrastruktur PUPR.

RPIW hadir untuk menjawab tantangan pengembangan wilayah 10 tahun ke depan melalui dukungan infrastruktur PUPR. Dalam penyusunannya, saya mengarahkan RPIW melanjutkan arahan pembangunan yang telah dicapai dari RPJMN 2020-2024 dan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian PUPR 2020-2024 dengan memperhatikan keberlanjutan manfaat infrastruktur PUPR terbangun.

Saya melihat RPIW ini memiliki peran strategis. Pertama, RPIW merupakan platform sinergi perencanaan dan pemrograman infrastruktur PUPR ke depan sehingga perlu diacu pada setiap rangkaian proses perencanaan dan pemrograman pada unit organisasi teknis di lingkungan Kementerian PUPR. Kedua, RPIW menjadi masukan arahan kewilayahan dan arahan kawasan prioritas dalam penyusunan Renstra Kementerian PUPR. Ketiga, RPIW merupakan inovasi Kementerian PUPR dalam mewujudkan akuntabilitas perencanaan infrastruktur PUPR berbasis kewilayahan.

Melihat peran strategis RPIW, saya menyetujui usulan penetapan RPIW ini melalui Keputusan Menteri. Dengan penetapan ini, RPIW dapat lebih efektif menjadi basis teknokratik untuk koordinasi dan konsolidasi implementasi pembangunan infrastruktur PUPR bersama Kementerian/Lembaga lainnya dan Pemerintah Daerah dalam forum-forum perencanaan dan pemrograman pembangunan setiap tahunnya.

Akhir kata, saya minta BPIW dapat mengawal implementasi RPIW dan memastikan dilaksanakan oleh unit organisasi teknis terkait. Selain itu, agar BPIW secara berkala melakukan monitoring dan evaluasi sesuai dengan dinamika kebutuhan pengembangan wilayah dan kebutuhan masyarakat. Dengan telah tersusunnya buku ini, kami mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang terlibat dalam proses penyusunan buku ini. Semoga informasi yang terangkum dalam buku ini dapat bermanfaat dalam rangka pengembangan infrastruktur PUPR.

Jakarta, 17 April 2024

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

M. Basuki Hadimuljono

SAMBUTAN



YUDHA MEDIAWAN
Kepala Badan Pengembangan
Infrastruktur Wilayah

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Infrastruktur telah menjadi bagian penting pembangunan nasional pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024. Peran ini masih menjadi salah satu prioritas pada periode-periode selanjutnya sebagai upaya untuk mewujudkan visi Indonesia Emas 2045 bersama dengan pembangunan sektor lainnya. Demikian pula dengan infrastruktur PUPR yang memiliki peran dan kontribusi dalam mendukung pengembangan konektivitas wilayah, menjaga ketahanan air, mendukung ketahanan pangan dan energi, meningkatkan kualitas permukiman baik di perkotaan maupun di perdesaan serta mendukung pengembangan sektor-sektor strategis nasional seperti pariwisata dan industri dalam rangka pengembangan wilayah

Menyongsong RPJMN 2025-2029 dan sesuai amanat Peraturan Menteri PUPR Nomor 6 Tahun 2022 tentang Perencanaan dan Pemrograman Pembangunan Infrastruktur PUPR, BPIW telah menyelesaikan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW). Penekanan RPIW lebih kepada upaya mensinergikan program pembangunan infrastruktur PUPR dalam rangka mewujudkan pengembangan wilayah sesuai Rencana Tata Ruang Nasional, Provinsi, Kabupaten/Kota, dan perencanaan pembangunan sektoral lainnya.

Muatan perencanaan yang diatur dalam RPIW telah melalui proses koordinasi dengan Kementerian/Lembaga/Pemerintah Daerah dan masukan dari Unit Organisasi Teknis Kementerian PUPR. RPIW akan menjadi acuan teknokratis arahan kewilayahan dan arahan kawasan prioritas dalam penyusunan Rencana Strategis PUPR periode mendatang serta memorandum program infrastruktur PUPR yang akan dibahas dalam Forum Rapat Koordinasi Keterpaduan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (Rakorbangwil), Konsultasi Regional (Konreg), dan forum-forum pemrograman lainnya.

Kami mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang terlibat dalam penyusunan RPIW 38 Provinsi ini. Dengan diacunya RPIW, pembangunan infrastruktur PUPR diharapkan dapat melanjutkan kebermanfaatan infrastruktur PUPR terbangun serta lebih memberikan manfaat dan nilai tambah tidak hanya bagi pertumbuhan ekonomi, namun juga pemerataan pengembangan wilayah.

Jakarta, 17 April 2024

Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah



Yudha Mediawan



Tim Pengarah:

Yudha Mediawan
Rachman Arief Dienaputra
Melva Eryani Marpaung
Kuswardono

Tim Penyusun:

Entatarina Simanjuntak
Raymond Tirtoadi
Sofyan Husein Lubis
Zulhilmi Bangkit Harwinda
Bellatrix Indah Pratiwi
Norma Aji Cemara M

Tim Peninjau:

Anggar Lugastama
Citra Fadhillah Utami



Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah II
Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
Gedung G BPIW – Penyediaan Perumahan
Jl. Patimura No. 20 Kebayoran Baru, Jakarta Selatan – 12110
www.bpiw.pu.go.id

DAFTAR ISI

SAMBUTAN	i
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR PETA	ix
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Kedudukan dalam Kebijakan	2
1.3 Muatan RPIW.....	3
1.4 Manfaat RPIW	4
1.5 Kerangka Pikir Penyusunan RPIW	5
BAB 2 ARAH KEBIJAKAN	7
2.1 Kebijakan Penataan Ruang	7
2.1.1 Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional	7
2.1.2 Rencana Tata Ruang Pulau Jawa-Bali	8
2.1.3 Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi DKI Jakarta	9
2.1.4 Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Barat	9
2.1.5 Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Banten	10
2.1.6 Rencana Tata Ruang KSN Jabodetabekpunjur	11
2.2 Kebijakan Sektor.....	11
2.2.1 Visi Indonesia 2045	12
2.2.2 RPJMN Tahun 2020-2024	13
2.2.3 Proyek Strategis Nasional.....	13
2.2.4 RIPIN Tahun 2015-2035	14
2.2.5 RIPPARNAS Tahun 2010-2025	15
2.2.6 RPJMD Provinsi DKI Jakarta.....	15
2.2.7 Visium PUPR 2030.....	16
2.2.8 Rencana Strategis Kementerian PUPR	17
2.2.9 Rencana Induk Transportasi Jabodetabek.....	18
2.3 Agenda Global.....	20
2.4 Arah Kebijakan Pengembangan Wilayah	21
2.4.1 Arah Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Wilayah.....	21
2.4.2 Arah Kebijakan Pemanfaatan Infrastruktur PUPR Prioritas	26
BAB 3 PROFIL WILAYAH DAN POTENSI DAERAH AERAH	31
3.1 Profil Fisik dan Kebencanaan.....	31
3.1.1 Profil Administrasi.....	31
3.1.2 Profil Topografi	32
3.1.3 Profil Geologi.....	33
3.1.4 Profil Klimatologi.....	35
3.1.5 Profil Hidrologi.....	36
3.1.6 Jasa Ekosistem	37
3.1.7 Tutupan Lahan.....	38
3.1.8 Kerawanan Bencana.....	40
3.2 Profil Demografi.....	42
3.2.1 Profil Kependudukan	43
3.2.2 Penduduk Menurut Jenis Pekerjaan	47
3.2.3 Pengangguran	47
3.3 Profil Ekonomi	49
3.3.1 Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB).....	49
3.3.2 Indeks Pembangunan Manusia	50
3.3.3 Kemiskinan	51
3.3.4 Pendapatan Perkapita.....	51
3.3.5 Sektor Ekonomi Unggulan.....	52

3.3.6 Perkembangan Investasi.....	57
3.3.7 Kapasitas Fiskal Daerah.....	58
3.4 Profil Sosial Budaya	59
3.5 Profil Interaksi Antarkawasan	61
BAB 4 PROFIL DAN KINERJA INFRASTRUKTUR	65
4.1 Profil dan Kinerja Infrastruktur Sumber Daya Air.....	65
4.1.1 Infrastruktur Penyediaan Air Baku.....	65
4.1.2 Infrastruktur Pengendali Daya Rusak Air.....	69
4.1.3 Infrastruktur Sumber Daya Air Prioritas.....	72
4.2 Profil dan Kinerja Infrastruktur Jalan dan Jembatan	77
4.2.1 Infrastruktur Jaringan Jalan.....	77
4.2.2 Infrastruktur Jembatan.....	85
4.2.3 Infrastruktur Jalan dan Jembatan Prioritas	86
4.3 Profil dan Kinerja Infrastruktur Permukiman.....	93
4.3.1 Infrastruktur Air Minum	93
4.3.2 Infrastruktur Sanitasi.....	94
4.3.3 Infrastruktur Permukiman Prioritas	101
4.4 Profil dan Kinerja Infrastruktur Perumahan	108
4.4.1 Rumah Tidak Layak Huni.....	108
4.4.2 Backlog Perumahan.....	108
4.4.3 Infrastruktur Perumahan Prioritas	111
4.5 Profil dan Kinerja Infrastruktur Non PUPR	112
4.5.1 Infrastruktur Perhubungan.....	112
4.5.2 Infrastruktur Jaringan Energi	114
4.5.3 Infrastruktur Jaringan Telekomunikasi	114
BAB 5 PERMASALAHAN DAN ISU STRATEGIS.....	115
BAB 6 SKENARIO PENGEMBANGAN WILAYAH	121
6.1 Proyeksi Pertumbuhan.....	121
6.1.1 Proyeksi Demografi.....	121
6.1.2 Proyeksi Ekonomi.....	122
6.1.3 Keberlanjutan Lingkungan	123
6.2 Visi dan Strategi	124
6.2.1 Perumusan Visi Wilayah	124
6.2.2 Penyusunan Strategi Fokus Kawasan Perkotaan	124
6.3 Skenario Pengembangan.....	131
BAB 7 ANALISIS KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR	133
7.1 Analisis Kesenjangan Infrastruktur Wilayah.....	133
7.1.1 Analisis Standar Pelayanan Minimum	133
7.1.2 Analisis Proyeksi Kepadatan Penduduk	138
7.1.3 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Sumber Daya Air	139
7.1.4 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Permukiman.....	146
7.1.5 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	156
7.1.6 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Perumahan (TOD)	161
7.2 Analisis Keterpaduan Infrastruktur	164
7.2.1 Analisis Keterpaduan Infrastruktur PUPR	164
7.2.2 Analisis Keterpaduan Infrastruktur Prioritas.....	166
BAB 8 RENCANA AKSI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR	171
8.1 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur PUPR.....	171
8.1.1 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Sumber Daya Air	171
8.1.2 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Jembatan.....	177
8.1.3 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Permukiman.....	179
8.1.4 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Perumahan.....	184
8.2 Rencana Aksi Keterpaduan Infrastruktur.....	187
BAB 9 PEMANTAUAN DAN EVALUASI PELAKSANAAN RPIW.....	195
9.1 Latar Belakang	195
9.2 Tujuan.....	196
9.3 Jenis Pemantauan dan Evaluasi.....	196

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Daftar DPN, KSPN, dan KPPN	15
Tabel 2.2 Target Renstra Kementerian PUPR.....	18
Tabel 2.3 Rencana Transportasi Jabodetabek.....	18
Tabel 2.4 Arahkan Agenda Global.....	20
Tabel 2.5 Rumusan Arahkan Kebijakan Provinsi Dki Jakarta dan Sekitarnya	23
Tabel 2.6 Infrastruktur PUPR Prioritas Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	28
Tabel 3.1 Jenis Batuan Dan Formasi Batuan	33
Tabel 3.2 Indeks Bahaya Longsor.....	41
Tabel 3.3 Kondisi Kependudukan	43
Tabel 3.4 Jenis Pekerjaan Penduduk.....	47
Tabel 3.5 Tabel Persentase Pengangguran Terbuka.....	48
Tabel 3.6 PDRB 3 Terbesar Menurut Lapangan Usaha	49
Tabel 3.7 Indeks Pembangunan Manusia	50
Tabel 3.8 Jumlah Penduduk Miskin.....	51
Tabel 3.9 Profil PDRB Perkapita.....	51
Tabel 3.10 PDRB 5 Terbesar Sektor Industri	55
Tabel 3.11 Rencana Kawasan CBD	57
Tabel 3.12 Tabel Indeks Kapasitas Fiskal.....	59
Tabel 4.1 Cekungan Air Tanah.....	67
Tabel 4.2 Tampung Danau, Polder, Waduk.....	67
Tabel 4.3 Profil Daerah Aliran Sungai	69
Tabel 4.4 Lahan Kritis Wilayah Sungai.....	70
Tabel 4.5 Panjang Jalan Berdasarkan Kewenangan.....	77
Tabel 4.6 Kondisi Kerusakan Jalan	78
Tabel 4.7 Proyeksi VCR Per Ruas	78
Tabel 4.8 Jumlah Wilayah Tujuan 3 Tertinggi.....	81
Tabel 4.9 Data ATTN 2011.....	83
Tabel 4.10 Data ATTN 2018.....	84
Tabel 4.11 Infrastruktur Jembatan di Jabodetabek	85
Tabel 4.12 Kapasitas dan Produksi Air Minum.....	93
Tabel 4.13 Sarana Prasarana Persampahan.....	96
Tabel 4.14 Pelayanan Sanitasi Eksisting.....	98
Tabel 4.15 Sarana Prasarana Limbah.....	99
Tabel 4.16 Ketersediaan Rumah Layak di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya.....	108
Tabel 4.17 Backlog Rumah.....	109
Tabel 5.1 Rumusan Isu Strategis Fokus Kawasan Perkotaan	118
Tabel 6.1 Proyeksi Pertumbuhan Penduduk.....	121
Tabel 6.2 Proyeksi Nilai PDRB ADHK.....	122
Tabel 6.3 Proyeksi Nilai PDRB ADHK Lapangan Usaha Tahun 2034.....	122
Tabel 6.4 Proyeksi PDRB Sektor Perdagangan, Jasa, dan Informatika.....	123
Tabel 6.5 Analisis Pestle (Makro) Fokus Perkotaan.....	125
Tabel 6.6 Analisis 5 Forces (Meso) Fokus Perkotaan	126
Tabel 6.7 Analisis Swot Fokus Perkotaan	127
Tabel 6.8 Skoring <i>Strengths</i> dan <i>Weaknesses</i> Fokus Perkotaan	128
Tabel 6.9 Skoring <i>Opportunities</i> dan <i>Threats</i> Fokus Perkotaan	129
Tabel 7.1 Analisis Gap Bendungan Kontruksi dan Rencana.....	133
Tabel 7.2 Waktu Tempuh Lintas Utama Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya.....	134
Tabel 7.3 Waktu Tempuh Di Perkotaan	134
Tabel 7.4 Proyeksi Layanan Air Minum di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya.....	135
Tabel 7.5 Proyeksi Layanan Air Limbah di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya.....	135
Tabel 7.6 Layanan Persampahan di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	136
Tabel 7.7 Kepemilikan Rumah Pribadi di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	137
Tabel 7.8 Ketersediaan Rumah Layak di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	137
Tabel 7.9 Proyeksi Kepadatan Jumlah Penduduk	138
Tabel 7.10 Potensi Pemanfaatan Situ	142

Tabel 7.11 Proyeksi Pemanfaatan Infrastruktur Penyediaan Air	144
Tabel 7.12 Rencana Program Pembangunan Bendungan.....	145
Tabel 7.13 Program Pemenuhan SPM.....	146
Tabel 7.14 Proyeksi Pemenuhan Akses Aman Air Minum.....	147
Tabel 7.15 Kebutuhan Program Optimalisasi Pemanfaatan Infrastruktur	148
Tabel 7.16 Proyeksi Pemanfaatan Infrastruktur Penyediaan Air.....	149
Tabel 7.17 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Sanitasi.....	150
Tabel 7.18 Program Infrastruktur Sanitasi JSS Tahun 2025-2034.....	151
Tabel 7.19 Kebutuhan Infrastruktur Sanitasi.....	152
Tabel 7.20 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Persampahan.....	154
Tabel 7.21 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Persampahan Teknologi 3r.....	155
Tabel 7.22 Proyeksi VCR Dan LHRT Per Ruas.....	159
Tabel 7.23 Penduduk Terlayani TOD.....	162
Tabel 7.24 Program Pembangunan TOD 2029.....	162
Tabel 7.25 Analisis Kebutuhan Pembangunan TOD	163
Tabel 7.26 Analisis Keterpaduan Infrastruktur PUPR.....	165
Tabel 7.27 Analisis Keterpaduan Infrastruktur Prioritas	166
Tabel 8.1 Rencana Aksi Sumber Daya Air.....	172
Tabel 8.2 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Jalan Dan Jembatan.....	177
Tabel 8.3 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Permukiman.....	179
Tabel 8.4 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Perumahan.....	184
Tabel 8.5 Rencana Aksi Keterpaduan Infrastruktur	188

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Posisi RPIW dalam Permen PUPR No 6 Tahun 2022	3
Gambar 1.2 Kedudukan RPIW Terhadap Dokumen Perencanaan Lainnya	3
Gambar 1.3 Kerangka Pikir Penyusunan RPIW	6
Gambar 2.1 Visi Indonesia Emas 2045	12
Gambar 2.2 Visium PUPR 2030	17
Gambar 3.1 Jumlah Penduduk dan Angkatan Kerja	44
Gambar 3.2 Kepadatan Penduduk <i>Bruto</i> dan <i>Netto</i>	45
Gambar 3.3 Piramida Penduduk Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	46
Gambar 3.4 Pertumbuhan Penduduk Provinsi Dki Jakarta dan Sekitarnya	46
Gambar 3.5 Persentase Bidang Pekerjaan Masyarakat	47
Gambar 3.6 Trend Pengangguran Terbuka	49
Gambar 3.7 PDRB Lapangan Usaha Dan Pendapatan Per Kapita	52
Gambar 3.8 Profil Pertumbuhan Ekonomi	53
Gambar 3.9 PDRB Sektor Jasa	54
Gambar 3.10 PDRB Sektor Industri Pengolahan	55
Gambar 3.11 PDRB Sektor Perdagangan	56
Gambar 3.12 Kondisi Penanaman Modal	57
Gambar 3.13 Penanaman Modal Dalam Negeri	58
Gambar 3.14 Penanaman Modal Asing	58
Gambar 3.15 Rasio KFD Provinsi Dki Jakarta dan Sekitarnya	59
Gambar 3.16 Sosial dan Budaya	61
Gambar 3.17 Rantai Pasok Antar Kawasan	62
Gambar 3.18 Tingkat Interaksi Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	63
Gambar 4.1 Eksisting Penyediaan Air Baku	66
Gambar 4.2 Penampang Cekungan Air Tanah Jakarta	66
Gambar 4.3 Kondisi Lalu Lintas	79
Gambar 4.4 Jarak Tempuh Aksesibilitas	80
Gambar 4.5 Jumlah Perjalanan	81
Gambar 4.6 Ilustrasi Bangkitan dan Tarikan Wilayah Jabodetabek	82
Gambar 4.7 Jaringan Perpipaan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	94
Gambar 4.8 Layanan Persampahan	95
Gambar 4.9 Jenis Tempat Pembuangan Akhir Tinja	97
Gambar 4.10 Layanan Sanitasi	98
Gambar 4.11 Jumlah Penumpang di Bandara Soekarno Hatta	112
Gambar 4.12 Realisasi Peti Kemas	112
Gambar 5.1 Alur Perumusan Permasalahan dan Isu Strategis	115
Gambar 6.1 Hasil Analisis Kemampuan Lahan	124
Gambar 6.2 Kuadran Kartesius Penentuan Strategi Kawasan Perkotaan	130
Gambar 6.3 Skenario Pengembangan	132
Gambar 7.1 Masterplan Penanganan Banjir	139
Gambar 7.2 Kinerja Infrastruktur Air	140
Gambar 7.3 Alokasi Penyediaan Air Baku di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	145
Gambar 7.4 Proyeksi Kebutuhan Air Minum	147
Gambar 7.5 Proyeksi Timbunan Air Limbah	150
Gambar 7.6 Lokasi Proyek JSS	151
Gambar 7.7 Proyeksi Timbunan Sampah	153
Gambar 7.8 VCR Jalan Nasional di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	156
Gambar 7.9 Skenario Pengembangan Transportasi Publik Jabodetabek	157
Gambar 8.1 Rangkuman Rencana Aksi Keterpaduan Infrastruktur	187

DAFTAR PETA

Peta 2.1 Sintesis Kebijakan Pengembangan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	25
Peta 3.1 Wilayah Administrasi Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	32
Peta 3.2 Profil Topografi dan Geologi Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	35
Peta 3.3 Profil Hidrologi dan Das Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	36
Peta 3.4 Profil Jasa Ekosistem Penyediaan Air Bersih	37
Peta 3.5 Profil Jasa Ekosistem Tata Air dan Banjir	38
Peta 3.6 Tutupan Lahan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya Tahun 2011	39
Peta 3.7 Tutupan Lahan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya Tahun 2019	40
Peta 3.8 Kerawanan Bencana Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	42
Peta 4.1 Profil Infrastruktur SDA Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	68
Peta 4.2 Profil Infrastruktur Pengendalian Banjir Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	71
Peta 4.3 Profil Infrastruktur Jalan dan Jembatan	85
Peta 4.4 Profil Infrastruktur Permukiman Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	100
Peta 4.5 Profil Infrastruktur Perumahan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	109
Peta 4.6 Profil Infrastruktur Perhubungan	113
Peta 4.7 Profil Infrastruktur Energi dan Telekomunikasi	114

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini mencakup sub-bab latar belakang, kedudukan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) dalam kebijakan, urgensi penyusunan, muatan, manfaat, dan kerangka pikir penyusunan.

1.1 Latar Belakang

RPIW Provinsi DKI Jakarta memiliki cakupan wilayah kajian yang meliputi DKI Jakarta sebagai Kota Inti serta Kabupaten/Kota yang terkait secara fungsional sbg kawasan metropolitan, yaitu Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, Kabupaten Tangerang, Kota Bogor, dan Kabupaten Bogor. Lingkup sebagai metropolitan tersebut ditetapkan dalam Peraturan Presiden No 60 Tahun 2020. Sistem pusat permukiman Kawasan Jabodetabek menetapkan Provinsi DKI Jakarta sebagai kota inti dan sebelas titik wilayah sekelilingnya sebagai kota sekitar, antara lain: Bekasi, Tangerang, Cinere Depok, Ciputat, Balaraja, Tigaraksa, Cikarang, Bogor, Cibinong, dan Cileungsi. Berada di Kawasan Barat Indonesia (KBI), perekonomian di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya merupakan terbaik pertama di Indonesia dengan angka share produk domestik bruto nasional mencapai 25%. Adapun lapangan usaha kategori jasa, industri pengolahan, dan perdagangan besar dan eceran serta reparasi mobil dan sepeda motor merupakan tiga sektor penyumbang utama dari tingginya nilai PDRB.

Sebagai magnet ekonomi, Provinsi DKI Jakarta dari tahun ke tahun selalu memiliki laju pertumbuhan penduduk yang lebih tinggi dibanding nasional. Berdasarkan analisis yang dilakukan, rata rata pertumbuhan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya dari Tahun 2013 - 2019 (sebelum pandemi Covid-19) mencapai dua kali rata rata pertumbuhan nasional, dengan angka 2,50% sementara nasional hanya 1,21%. Sejalan dengan tingginya jumlah penduduk yang ada, tentu dibutuhkan dukungan layanan dasar yang masif dan merata. Disisi lain, besarnya populasi penduduk dengan ruang bermukim yang terbatas memerlukan upaya pengendalian yang ketat agar tidak memicu urban sprawl yang meluas sehingga menggerus ruang konservasi (lahan pertanian dan resapan air).

Menjadi metropolitan terbesar di Indonesia, Provinsi DKI Jakarta dihadapkan pada berbagai tantangan perkotaan mulai dari kemiskinan, kemacetan, belum memadainya pelayanan dasar masyarakat (air bersih, sanitasi, dan persampahan), serta tingginya harga hunian yang memicu tingginya backlog. Masifnya alih fungsi lahan untuk kegiatan komersial dan menurunnya daya dukung lingkungan mengakibatkan terjadi degradasi lingkungan yang serius. Hal ini ditandai dengan semakin tingginya intensitas kejadian bencana banjir dan rob yang diperparah

dengan adanya climate change. Kompleksitas isu yang terjadi tentu berpengaruh pada kehidupan sosial penduduk bahkan perekonomian.

Meskipun dalam Undang Undang No 3 Tahun 2022 tentang Ibu Kota Negara disebutkan bahwa pusat pemerintahan akan berpindah ke Ibukota Nusantara di Provinsi Kalimantan Timur, namun demikian DKI Jakarta akan tetap menjadi pusat perekonomian Indonesia. Bahkan, kedepannya Jakarta diarahkan menjadi Kota Global yang berfungsi sebagai kota bisnis, finansial, perdagangan, serta pusat jasa yang melayani skala regional, nasional, hingga internasional. Wilayah ini utamanya Jakarta sebagai kota jasa perlu memanfaatkan kecanggihan teknologi yang ada. Seiring dengan perkembangan zaman, muncul disrupsi teknologi menuju industri 4.0 yang perlu disinergikan untuk menyelesaikan kompleksitas permasalahan perkotaan secara efisien dan mempercepat transformasi Jakarta sebagai Kota Global.

Dalam mengatasi kendala dan mendukung potensi pengembangan Provinsi DKI Jakarta diperlukan suatu perencanaan terintegrasi dengan melibatkan berbagai program pembangunan. Untuk itu, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) menyusun dokumen Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) yang ditujukan sebagai dasar dalam memadukan berbagai program pembangunan infrastruktur wilayah.

1.2 Kedudukan dalam Kebijakan

Sesuai dengan pasal 6 ayat 1 dalam Peraturan Menteri PUPR No. 6 tahun 2022 tentang Perencanaan dan Pemrograman Pembangunan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, BPIW diberikan tugas untuk menyusun dokumen Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah.

Muatan dokumen RPIW Provinsi DKI Jakarta terdiri atas Arah Kebijakan, Profil Wilayah dan Potensi Daerah, Profil dan Kinerja Infrastruktur, Permasalahan dan Isu Strategis, Skenario Pengembangan Wilayah, Analisis Kebutuhan Infrastruktur, dan Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur. Dokumen RPIW telah disusun dengan melibatkan unsur dari kementerian/lembaga terkait, Pemerintah Daerah, dan Unit Organisasi di Kementerian PUPR, sehingga diharapkan dokumen RPIW akan menjadi masukan Rencana Strategis PUPR periode mendatang dan memorandum program infrastruktur PUPR yang akan dibahas dalam Forum Rakorbangwil. Dokumen ini akan dilakukan peninjauan dengan memperhatikan dinamika kebijakan dan lingkungan strategis

Dokumen RPIW merupakan input bagi penyusunan Renstra Kementerian PUPR dan acuan dalam perumusan Memorandum Program Infrastruktur PUPR yang dibahas dalam Rapat Koordinasi Pengembangan Wilayah (Rakorbangwil) setiap tahunnya. Memorandum Program Rakorbangwil kemudian dibahas dalam konsultasi regional

dokumen perencanaan yang memuat strategi dan program pembangunan infrastruktur PUPR yang terpadu lintas sektor pada tingkat nasional dan daerah.

Selain sebagai acuan pembangunan infrastruktur yang terpadu, dokumen RPIW juga dapat menjadi alat untuk memprioritaskan penanganan kawasan dan dukungan program infrastruktur wilayah. Hal ini penting dilakukan untuk menjadi salah satu solusi dalam menghadapi keterbatasan pendanaan pemerintah dalam penyediaan infrastruktur.

1.3 Muatan RPIW

Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah Provinsi DKI Jakarta memuat:

1. **Pendahuluan**, meliputi uraian latar belakang, kedudukan dalam kebijakan, urgensi penyusunan, muatan RPIW, manfaat RPIW, dan kerangka pikir penyusunan RPIW;
2. **Arah Kebijakan**, meliputi sintesis analisis kebijakan serta strategi nasional dan daerah terkait tata ruang, sektoral, serta kawasan prioritas/strategis. Arah kebijakan juga memuat uraian sasaran dan target jangka panjang sebagaimana tercantum dalam visium PUPR 2030 serta agenda global;
3. **Profil Wilayah dan Potensi Daerah**, meliputi kondisi fisik dan kebencanaan, demografi, ekonomi, sosial-budaya, dan interaksi antarkawasan pada wilayah perencanaan;
4. **Profil dan Kinerja Infrastruktur**, meliputi uraian profil dan kinerja infrastruktur permukiman dan perumahan. Bagian ini juga memuat profil dan kinerja infrastruktur non-PUPR;
5. **Permasalahan dan Isu Strategis**, meliputi potensi yang berupa keunggulan komparatif dan kompetitif, kendala/batasan dan permasalahan daerah, serta limitasi wilayah (daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup);
6. **Skenario Pengembangan Wilayah**, meliputi proyeksi pertumbuhan, perumusan visi dan strategi pengembangan wilayah;
7. **Analisis Kebutuhan Infrastruktur**, yaitu analisis kebutuhan pada infrastruktur sumber daya air, jalan dan jembatan, permukiman dan perumahan;
8. **Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur**, meliputi rencana aksi kegiatan pembangunan infrastruktur PUPR tahunan dalam jangka waktu 10 (sepuluh) tahun beserta pembagian kewenangan dan sumber pendanaan; dan
9. **Pemantauan dan Evaluasi Pelaksanaan RPIW**, memuat mekanisme untuk memastikan agar RPIW yang telah disusun dapat dilakukan

monitoring dan evaluasi setiap tahun dan setiap 5 (lima) tahun. Bagian ini akan diatur dengan petunjuk teknis tersendiri.

1.4 Manfaat RPIW

Terdapat 3 manfaat RPIW Provinsi DKI Jakarta, yaitu:

1. Memadukan kebijakan lintas sektor di tingkat nasional dan daerah untuk merumuskan strategi dan program pengembangan infrastruktur yang efektif dan efisien di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya;
2. Memadukan proses perencanaan dan pemrograman sebagai acuan dalam menyusun Rencana Kerja Kementerian PUPR terutama di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya; dan
3. Menjadi masukan dalam penyusunan RPJMN, Renstra Kementerian PUPR, dan dokumen perencanaan lainnya.

1.5 Kerangka Pikir Penyusunan RPIW

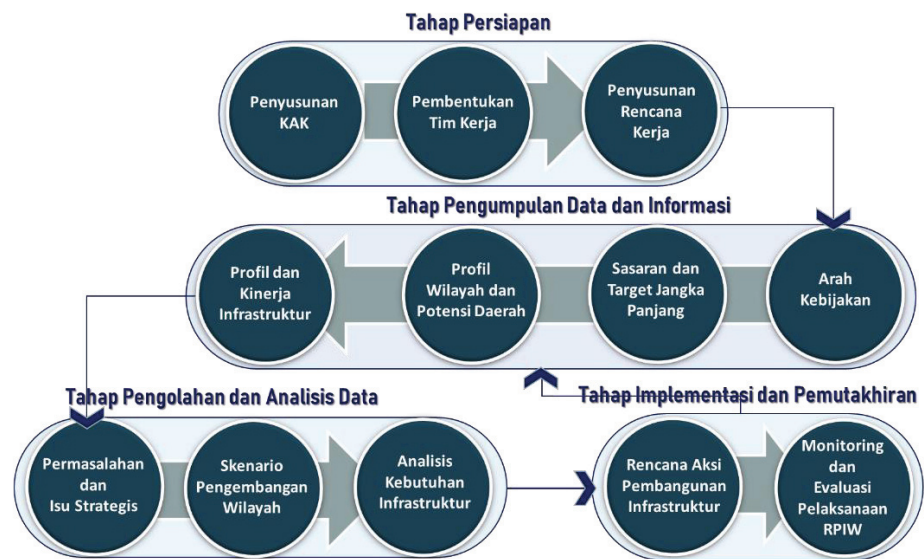
Tahapan utama dalam penyusunan RPIW terdiri dari 5 tahapan, yaitu: persiapan, pengumpulan data dan informasi, pengolahan dan analisis data, perumusan skenario pengembangan, dan penyusunan rencana aksi.

Pada tahap persiapan, dilakukan penyusunan kerangka acuan kerja (KAK), pembentukan tim kerja, dan penyusunan rencana kerja. Tahap pengumpulan data dan informasi dimulai dengan perumusan arah kebijakan berdasarkan tinjauan terhadap berbagai dokumen kebijakan baik secara spasial dan sektoral. Perumusan arah kebijakan akan menghasilkan fokus perencanaan dan sasaran jangka panjang pengembangan wilayah. Setelah perumusan arah kebijakan, akan disusun profil wilayah dan profil infrastruktur yang sesuai dengan fokus perencanaan.

Tahapan selanjutnya, yaitu proses pengolahan dan analisis data yang dimulai dari perumusan permasalahan dan isu strategis berdasarkan arah kebijakan, kondisi *existing* wilayah, dan potensi pengembangan di masa mendatang. Berikutnya adalah penyusunan skenario pengembangan wilayah yang menghasilkan *grand strategy* masing-masing fokus perencanaan untuk menjawab isu permasalahan dan mewujudkan sasaran jangka panjang. Analisa penyusunan *grand strategy* yang digunakan adalah analisa PESTLE & 5 FORCES dan IFAS EFAS.

Tahap terakhir yang dilakukan adalah penyusunan rencana aksi pembangunan infrastruktur dan monitoring-evaluasi pelaksanaan.

Grand strategy yang dihasilkan dari skenario pengembangan wilayah akan diturunkan ke dalam program-program yang memuat rencana aksi yang terpadu antar sektor. Monitoring dan evaluasi dilakukan guna memastikan pelaksanaan rencana aksi dan mendapatkan umpan balik bagi proses perencanaan berikutnya. Secara sistematis, kerangka pikir penyusunan RPIW dapat dilihat pada Gambar 1.3.



Gambar 1.3 Kerangka Pikir Penyusunan RPIW

Sumber: Pedoman Muatan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW), 2021

BAB 2 ARAH KEBIJAKAN

Suatu arah kebijakan sangat diperlukan sebagai panduan dalam mencapai suatu tujuan, dalam bab ini dijelaskan arah kebijakan yang memuat sintesis analisis kebijakan serta strategi nasional dan daerah terkait tata ruang, sektoral, serta kawasan prioritas/strategis. Arah kebijakan juga memuat uraian sasaran dan target jangka panjang sebagaimana tercantum dalam Visium PUPR 2030 serta agenda global. Juga dalam Bab 2 ini berisi tentang uraian kebijakan spasial dan sektoral baik tingkat nasional maupun tingkat daerah yang menjadi acuan perumusan sintesis kebijakan pengembangan wilayah. Arah kebijakan inilah yang menjadi landasan dalam perumusan skenario pengembangan wilayah (Bab 6).

2.1 Kebijakan Penataan Ruang

Poin penting dalam kebijakan penataan ruang termaktub dalam landasan hukum: Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (PP No. 13 Tahun 2017), Rencana Tata Ruang Pulau Jawa Bali (Perpres No. 28 Tahun 2019), Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi DKI Jakarta (Perda No 1 Tahun 2012), Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Barat (Perda No 22 Tahun 2010), Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Banten (Perda No 1 Tahun 2023), dan Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Jabodetabekpunjur (Perpres No 60 Tahun 2020).

2.1.1 Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional

RTRWN mencakup beberapa aspek utama yang menjadi acuan dalam pengembangan Provinsi DKI Jakarta, yaitu sistem perkotaan, penguatan konektivitas dan logistik (pengembangan jaringan jalan dan simpul transportasi), wilayah sungai, kawasan lindung, kawasan andalan, serta Kawasan Strategis Nasional (KSN). Sistem perkotaan nasional berupa Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yaitu Kawasan Perkotaan Jabodetabek (II/C/3) yang diarahkan pada revitalisasi kota-kota yang telah berfungsi.

Untuk penguatan konektivitas dan logistik, RTRWN menetapkan rencana pengembangan jalan bebas hambatan antar kota dan dalam kota. Simpul transportasi berupa pelabuhan dan bandara, yaitu bandar udara sebagai simpul transportasi udara nasional yaitu pengumpul Primer Bandara Soekarno Hatta. Sementara pelabuhan sebagai simpul transportasi laut nasional, terdiri dari pelabuhan utama yaitu Tanjung Priok dan pelabuhan pengumpul yaitu Pelabuhan Kalibaru, Marunda, dan Sunda Kelapa.

Berdasarkan Dokumen RTRWN, wilayah sungai dibagi menjadi 3 Wilayah Sungai terdiri dari WS Ciliwung Cisadane, Citarum, dan Cidanau-Ciujung-Cidurian. Fungsi pembagian wilayah sungai mengatur terkait pengelolaan sumber daya air Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya.

Kawasan Lindung terdiri atas Suaka Margasatwa Muara Angke, Suaka Margasatwa Pulau Rambut dan Perairan dsk, Cagar Alam Pulau Bokor, Taman Nasional Kepulauan Seribu, Taman Nasional Laut Kepulauan Seribu, Taman Wisata Alam Angke Kapuk, Taman Nasional Gunung Gede- Pangrango, dan Taman Nasional Gunung Halimun-Salak.

Kawasan Strategis Nasional (KSN) yang ada yaitu Kawasan Perkotaan Jabodetabekpunjur termasuk Kepulauan Seribu (Provinsi DKI Jakarta, Banten, dan Jawa Barat). Terdapat juga Kawasan Pusat Teknologi Satelit dan Pusat Teknologi Penerbangan Rumpin (Provinsi Jawa Barat (II/ D/ 2: Rehabilitasi dan Pengembangan Kawasan Strategis Nasional dengan sudut kepentingan pendayagunaan sumberdaya alam dan teknologi tinggi berupa pengembangan/ peningkatan kualitas kawasan). Selain KSN, RTWN juga mengatur kawasan andalan perkotaan Jakarta dengan sektor unggulan industri, pariwisata, perikanan, perdagangan, dan jasa.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa arahan kebijakan RTRWN terhadap pengembangan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya mencakup pengembangan kawasan perkotaan nasional yang didukung sektor unggulan perdagangan, jasa, dan industri.

2.1.2 Rencana Tata Ruang Pulau Jawa-Bali

Dalam RTR Pulau Jawa-Bali penataan ruang bertujuan untuk mewujudkan Pulau Jawa-Bali menjadi: lumbung pangan utama nasional; kawasan perkotaan nasional yang kompak berbasis mitigasi dan adaptasi bencana; pusat industri yang berdaya saing dan ramah lingkungan; pemanfaatan potensi sumber daya mineral, minyak dan gas bumi, serta panas bumi secara berkelanjutan; pemanfaatan potensi perikanan, perkebunan, dan kehutanan secara berkelanjutan; pusat perdagangan dan jasa yang berskala internasional; pusat pariwisata berdaya saing internasional berbasis cagar budaya dan ilmu pengetahuan, bahari, ekowisata, serta penyelenggaraan pertemuan, perjalanan insentif, konferensi, dan pameran (MICE); kapasitas daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup yang memadai untuk pembangunan; Pulau Jawa bagian selatan dan Pulau Bali bagian utara yang berkembang dengan memperhatikan keberadaan kawasan lindung dan kawasan rawan bencana; dan jaringan transportasi antarmoda yang dapat meningkatkan daya saing.

Kota Jakarta sebagai kota inti beraglomerasi dengan kota sekitar (Bodetabek). Maka berdasarkan RTR Pulau Jawa, pengendalian pengembangan kawasan perkotaan nasional perlu dilakukan untuk mencegah pertumbuhan kawasan perkotaan yang menjalar tidak terkendali (*urban sprawl*). Langkah konkrit pengendalian adalah dengan mengatur pengembangan kawasan permukiman, perdagangan jasa, dan industri di kawasan nasional sesuai dengan Daya Dukung dan Daya Tampung Lingkungan Hidup (DDTLH).

Peningkatan fungsi dan pengembangan kawasan perkotaan sebagai pusat perdagangan dan jasa yang berskala internasional harus sesuai dengan DDTLH dan potensi Provinsi DKI Jakarta sebagai pusat perdagangan dan jasa yang berskala internasional. Maka dari itu pengembangan infrastruktur pelayanan prasarana dan sarana dibutuhkan untuk meningkatkan keterkaitan kawasan di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya sebagai pusat perdagangan dan jasa yang berskala internasional.

Peningkatan keterkaitan kawasan andalan dengan sektor unggulan perdagangan dan jasa dan kawasan perkotaan nasional dihubungkan dengan akses antar wilayah berupa pelabuhan dan bandar udara. Untuk meningkatkan keterkaitan kawasan PKN, Kawasan Perkotaan Jabodetabek harus memiliki tingkat aksesibilitas yang kuat dengan pelabuhan Tanjung Priok dan Soekarno Hatta.

Maka dapat disimpulkan bahwa, RTR Pulau Jawa Bali dalam konteks Kawasan Jabodetabek memuat pengembangan kawasan perkotaan sebagai pusat perdagangan jasa skala internasional yang adaptif bencana dan berkelanjutan.

2.1.3 Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi DKI Jakarta

Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRWP) DKI Jakarta didasarkan pada No. 1 Tahun 2012 tentang RTRWP DKI Jakarta. Tujuan dari RTRWP adalah mewujudkan penataan ruang yang mendukung peran Jakarta sebagai kota bisnis berskala global dengan tiga konsep utama: *digital oriented development* (peningkatan variasi kegiatan hunian lingkungan dan dukungan infrastruktur digital skala lingkungan), *transit oriented development* (perluasan jaringan transportasi umum dan penyesuaian alokasi ruang), dan *self sufficient neighborhood* yang mengusung konsep *15 minutes city*.

Kebijakan pengembangan kawasan pusat kegiatan dilaksanakan untuk meningkatkan produktivitas dan daya saing Kota Jakarta. Kebijakan peningkatan pertumbuhan ekonomi di sektor perdagangan jasa, industri kreatif, industri teknologi tinggi, dan pariwisata.

Sintesis yang didapatkan dari RTRWP DKI Jakarta untuk pengembangan infrastruktur Kawasan Jabodetabek adalah mewujudkan kota jasa skala regional, nasional, dan internasional sebagai pusat pertumbuhan perekonomian pada sektor perdagangan dan jasa.

2.1.4 Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Barat

Peraturan Provinsi Jawa Barat Nomor 22 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Barat Tahun 2010-2030 menetapkan 6 wilayah pengembangan (WP) yang bertujuan untuk meningkatkan keterkaitan fungsional antar wilayah dan antarpusat pengembangan. Wilayah pengembangan meliputi WP Bodebepunjur sebagai pengembangan kawasan perkotaan, WP Purwasuka sebagai sentra

perkembangan sentra pertanian lahan basah dan industri nonpolutif, WP Ciayumajakuning sebagai sentra industri yang didukung kegiatan pertanian dan *aerocity* Kertajati, WP Priangan Timur-Pangandaran sebagai pusat pengembangan pariwisata dan pertanian, WP Sukabumi sebagai sentra agribisnis dan pariwisata, serta WP Kawasan Khusus Cekungan Bandung sebagai pusat perdagangan jasa, industri kreatif, dan pariwisata.

Selanjutnya, RTRW Provinsi Jawa Barat juga mengatur penyediaan infrastruktur jalan dan perhubungan yang handal serta terintegrasi untuk mendukung pengembangan pusat pertumbuhan, mengatur penyediaan infrastruktur sumberdaya air dan irigasi yang handal, mendukung upaya konservasi dan pendayagunaan sumberdaya air serta pengendalian daya rusak air, serta peningkatan penyediaan infrastruktur permukiman.

Berdasarkan uraian diatas, dapat disimpulkan bahwa RTRW Provinsi Jawa Barat mengarahkan pembangunan ekonomi berbasis 6 Wilayah Pengembangan (WP) dengan sektor unggulan pertanian, industri, pariwisata, serta perdagangan dan jasa, yang didukung oleh sistem transportasi dan infrastruktur dasar perkotaan/regional, serta tetap memperhatikan fungsi lindung dan kebencanaan.

2.1.5 Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Banten

RTRW Provinsi Banten menekankan pembangunan berbasis 3 wilayah kerja pembangunan (WKP), yaitu WKP I (Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang, dan Kota Tangerang Selatan), WKP II (Kabupaten Serang, Kota Serang, dan Kota Cilegon), dan WKP III (Kabupaten Pandeglang dan Kabupaten Lebak).

Berdasarkan 3 WKP tersebut, Pemerintah Provinsi Banten mengatur pengembangan sektor unggulan, sistem transportasi darat, dan infrastruktur dasar. Terkait pengembangan sektor unggulan masing-masing WKP dapat dirinci sebagai berikut:

1. WKP I dengan sektor unggulan: industri, jasa, perdagangan, pertanian, kelautan, perikanan, permukiman atau perumahan, dan pendidikan.
2. WKP II dengan sektor unggulan: pemerintahan, pendidikan, kehutanan, pertanian, industri, pariwisata, kelautan, perikanan, jasa, perdagangan, dan pertambangan.
3. WKP III dengan sektor unggulan: kehutanan, pertanian, pertambangan, pariwisata, kelautan, perikanan, industri, dan perkebunan.

Terkait penyediaan transportasi dan infrastruktur dasar berbasis WKP, pemerintah provinsi mengatur jalur lalu lintas angkutan bus perkotaan,

jaringan kereta api perkotaan, dan *dryport*. Sistem transportasi perkotaan tersebut kemudian dihubungkan dengan sistem transportasi regional antar moda, sehingga terdapat penguatan konektivitas yang utuh untuk Provinsi Banten. Sementara itu, penyediaan infrastruktur dasar terdiri dari tempat pemrosesan akhir (TPA) regional dan sistem penyediaan air minum (SPAM) regional beserta prasarana pendukungnya.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa RTRW Provinsi Banten mengarahkan pembangunan ekonomi berbasis 3 Wilayah Kerja Pembangunan (WKP) dengan sektor unggulan industri, pariwisata, perdagangan dan jasa, pertanian, perkebunan, kehutanan, pertambangan, kelautan, dan perikanan.

2.1.6 Rencana Tata Ruang KSN Jabodetabekpunjur

Sub bab ini memuat kebijakan pengembangan kawasan prioritas di Provinsi DKI Jakarta yang mengatur penetapan Kawasan Jabodetabekpunjur sesuai arahan Perpres 60/2020 tentang RTR KSN Jabodetabekpunjur yaitu: (1) Pengembangan dan pemantapan sistem kota kota secara hierarki dan terintegrasi dalam kawasan perkotaan inti dan perkotaan sekitarnya, (2) Pengendalian perkembangan sistem prasarana untuk meningkatkan keterkaitan antara kawasan perkotaan inti dan kawasan sekitarnya, (3) Pengendalian perkembangan kawasan perkotaan inti untuk membatasi penjalaran pertumbuhan di kawasan sekitarnya, (4) Pemantapan fungsi pemerintah skala nasional dan pengembangan ekonomi berskala internasional dan nasional berbasis industri serta perdagangan dan jasa, dan (5) Pengembangan sistem prasarana serta penerapan dan pemantapan program pengendalian banjir dan rob di Kawasan Jabodetabekpunjur secara komprehensif.

Simpulan dari Dokumen RTR KSN Jabodetabekpunjur adalah peningkatan keterkaitan kota inti dan kota sekitar dengan penguatan transportasi massal dan pengurangan risiko bencana alam secara hulu hilir.

2.2 Kebijakan Sektor

Pembahasan dalam bagian kebijakan sektor ini memuat arah kebijakan yang akan menjadi acuan dan batasan pengembangan wilayah, yang tercakup dalam Visi Indonesia 2045, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024, Proyek Strategis Nasional (PSN), Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional (RIPIN) Tahun 2015-2035, Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional (RIPPARNAS) Tahun 2010-2025, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD), Rencana Strategis Kementerian PUPR, dan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek.

2.2.1 Visi Indonesia 2045

Sebagai negara yang besar Indonesia mempunyai tujuan mulia dalam pembangunan yang dilaksanakannya, seperti yang dicita-citakan para pendiri bangsa yaitu untuk mewujudkan Negara Kesatuan Republik Indonesia yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil, dan makmur. Terdapat 5 sasaran utama visi Indonesia emas 2045, yaitu pendapatan per kapita setara negara maju (USD23.000-30.300), kemiskinan menuju 0% dan ketimpangan berkurang (rasio gini 0,290-0,320), meningkatnya kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional, meningkatnya daya saing sumber daya manusia (*Human Capital Index* 0,73), serta penurunan emisi GRK menuju net zero emission. Untuk mewujudkan visi Indonesia emas 2045 tersebut, ditetapkan 8 misi (agenda) pembangunan yang terdiri dari: mewujudkan transformasi sosial; mewujudkan transformasi ekonomi; mewujudkan transformasi tata kelola; memantapkan supremasi hukum; stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia; memantapkan ketahanan sosial, budaya, dan ekologi; pembangunan kewilayahan; dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan; serta kesinambungan pembangunan untuk mengawal pencapaian Indonesia Emas.

Dalam mencapai visi Indonesia 2045 dilakukan pentahapan jangka panjang yang dilakukan secara terukur dan konsisten sebagai berikut: Tahap I (2025-2029) sebagai tahapan penguatan fondasi transformasi dengan pertumbuhan ekonomi diperkirakan pada kisaran 5,6-6,1 persen per tahun; Tahap II (2030-2034) sebagai tahapan akselerasi transformasi dengan pertumbuhan ekonomi diperkirakan pada kisaran 6,9-7,8 persen per tahun; Tahap III (2035-2039) sebagai tahapan langkah ekspansi global dengan pertumbuhan ekonomi pada kisaran 6,4-7,6 persen per tahun; Tahap IV (2040-2045) sebagai tahapan perwujudan Indonesia Emas 2045 dengan pertumbuhan ekonomi pada kisaran 5,4-6,7 persen per tahun.



Gambar 2.1 Visi Indonesia Emas 2045
Sumber: Kementerian PPN/Bappenas, 2019

2.2.2 RPJMN Tahun 2020-2024

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024 mencakup beberapa aspek utama yang menjadi acuan dalam pengembangan Provinsi DKI Jakarta (Bodetabek), yaitu koridor pertumbuhan dan pemerataan, target pembangunan, arahan pengembangan wilayah, serta *major project*.

Perpres No. 18 Tahun 2020 tentang RPJMN 2020-2024 memberikan arahan pengembangan melalui pengembangan koridor pertumbuhan dan koridor pemerataan. Koridor pertumbuhan merupakan koridor logistik utama dimulai dari PKN Jabodetabekpunjur ke arah PKN Bandung hingga PKN Cirebon. Koridor pemerataan menjadikan PKN Jabodetabekpunjur menjadi pengungkit bagi wilayah Serang dan Sukabumi, dan Tanjung Lesung.

Major project disusun untuk RPJMN lebih konkrit dalam menyelesaikan isu-isu pembangunan, terukur dan manfaatnya langsung dapat dipahami dan dirasakan masyarakat. Proyek proyek ini merupakan proyek yang memiliki nilai strategis dan daya ungkit tinggi untuk mencapai sasaran prioritas pembangunan. Terdapat 7 *major project*, yaitu: penanganan pesisir perkotaan Pantura Jawa, pembangunan kereta api cepat Pulau Jawa, pembangunan rumah susun perkotaan Provinsi Jawa Barat, pemulihan tiga daerah aliran sungai kritis, pembangunan sistem angkutan umum massal perkotaan, pembangunan 5 waduk multiguna, dan akses minum perpipaan (10 juta sambungan rumah).

Dapat disimpulkan bahwa Provinsi DKI Jakarta merupakan metropolitan memiliki peran dalam koridor pertumbuhan dengan fokus pengembangan pada peningkatan kualitas infrastruktur dasar, penguatan konektivitas, dan penanganan risiko bencana.

2.2.3 Proyek Strategis Nasional

Proyek Strategis Nasional (PSN) merupakan proyek yang dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan/atau badan usaha yang memiliki sifat strategis untuk pertumbuhan dan pemerataan pembangunan. Proyek Strategis Nasional dilaksanakan dengan memprioritaskan integrasi konektivitas antar infrastruktur dan pusat kegiatan ekonomi berbasis kewilayahan dengan memperhatikan arah pembangunan kewilayahan yang dimuat dalam perencanaan pembangunan nasional.

Sesuai Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2022 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 7 Tahun 2021 tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional ditetapkan PSN di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya, antara lain pada 5 sektor, yaitu jalan jembatan, sumber daya air, permukiman, perumahan, dan non pupr.

Adapun yang menjadi PSN di sektor jalan dan jembatan adalah (1) Jalan tol Cengkareng Batu Ceper Kunciran, (2) Jalan tol Serpong Cinere, (3) Jalan tol Cinere Jagorawi, (4) Jalan tol Cimanggis Cibitung, (5) Jalan tol Cibitung Cilincing, (5) Jalan tol Bekasi Cawang Kampung Melayu, (7) Jalan tol Serpong Balaraja, (8) Jalan tol Semanan Sunter bagian dari 6 ruas tol DKI Jakarta, (9) Jalan tol Sunter Pulogebang bagian dari 6 ruas tol DKI Jakarta, (10) Jalan tol Duri Pulo Kampung Melayu bagian dari 6 ruas tol DKI Jakarta, (11) Jalan tol Kemayoran Kampung Melayu bagian dari 6 ruas tol DKI Jakarta, (12) Jalan tol Ulujami Tanah Abang bagian dari 6 ruas tol DKI Jakarta, (13) Jalan tol Pasar Minggu Casablanca bagian dari 6 ruas tol DKI Jakarta, (14) Jalan tol Jakarta Cikampek II Sisi Selatan, (15) Penambahan lingkup jalan tol Depok Antasari, (16) Penambahan lingkup jalan tol Bogor *Ring Road*, (17) Jalan tol Jakarta Cikampek II Elevated, dan (18) dan Tol Akses Pelabuhan Tanjung Priok Timur Baru (NPEA).

Sementara untuk sektor sumber daya air (pengendali daya rusak air) adalah pembangunan (1) Bendungan Ciawi, (2) Bendungan Sukamahi, (3) Bendungan Cibeet, (4) Bendungan Cijurey dan (5) Tanggul Pantai. Untuk sektor permukiman, yaitu pembangunan (1) SPAM Regional Jatiluhur I dan II, (2) SPAM Regional Karian serpong, dan (3) *Jakarta Sewerage System* (JSS), untuk sektor perumahan berupa pembangunan rumah susun, dan PSN Non PUPR yang meliputi (1) *Inland Waterways* Cikarang Bekasi Laut (CBL), (2) Kereta api Jakarta Surabaya, (3) *High Speed Railway Jakarta Bandung*, (4) Penyelenggaraan kereta api ringan/ *Light Rapid Transit* (Terintegrasi di wilayah Jakarta, Bekasi, Bogor, Depok), (5) *Jakarta Mass Rapid Transit (North South Bundaran HI Kota Ancol Barat)*, dan (6) *Elevated Inner Loop Line* Jatinegara Tanah Abang Kemayoran.

Sintesa dari adanya berbagai program strategis nasional di atas adalah percepatan pembangunan Metropolitan melalui penguatan konektivitas untuk mengatasi kemacetan, penanganan banjir, dan pelayanan dasar.

2.2.4 RIPIN Tahun 2015-2035

Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional (RIPIN) Tahun 2015-2035 disusun untuk mendorong industri sebagai salah satu pilar ekonomi dan memberikan peran yang cukup besar kepada pemerintah untuk mendorong kemajuan industri nasional secara terencana. Pada dokumen RIPIN, Wilayah Pengembangan Industri (WPI) berada di Provinsi Banten (Cilegon-Serang-Tangerang) dan Provinsi Jawa Barat (Bogor-Bekasi -Subang-Purwakarta).

Dokumen RIPIN juga memuat program pengembangan untuk mendukung WPPI periode 2020- 2035 yang terdiri pembangunan kawasan industri; pengoperasian bank tanah (*land bank*) untuk pembangunan kawasan industri; pembangunan infrastruktur untuk mendukung kawasan industri (jalan, kereta api, pelabuhan, bandara); pembangunan infrastruktur energi untuk mendukung kawasan industri;

pembangunan sarana dan prasarana pengembangan SDM; pembangunan sarana dan prasarana pengembangan Riset, Teknologi dan Inovasi (RISTEKIN); dan revitalisasi kawasan industri yang sudah beroperasi, khususnya yang berada di luar Pulau Jawa.

Dari uraian paragraf di atas dapat disimpulkan bahwa, pengembangan industri berfokus pada pengembangan Pusat Pertumbuhan Industri berbasis ekspor dan berdaya saing sebagai pilar penggerak ekonomi nasional.

2.2.5 RIPPARNAS Tahun 2010-2025

Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional (RIPPARNAS) Tahun 2010-2025 menjadi dasar arah pembangunan kepariwisataan nasional menjadi dasar arah kebijakan, strategi, dan indikasi program pembangunan kepariwisataan nasional dalam kurun waktu tahun 2010 – 2025. Destinasi Pariwisata Nasional (DPN) merupakan kawasan geografis dengan cakupan wilayah provinsi dan/atau lintas provinsi yang di dalamnya terdapat satu atau lebih Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN). Beberapa KPPN ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya terdapat 2 DPN, 4 KSPN, dan 3 KPPN sebagaimana tertera pada Tabel 2.1, berikut:

Tabel 2.1 Daftar DPN, KSPN, dan KPPN

DPN		KSPN/KPPN
DPN Bogor-Halimun, dsk.		KSPN Gunung Halimun dsk. KSPN Puncak-Gede Pangrango dsk. KPPN Bogor-Ciawi dsk.
DPN Seribu	Jakarta-Kepulauan	KSPN Kota Tua – Sunda Kelapa dan sekitarnya KSPN Kep. Seribu dan sekitarnya KPPN CBD Jakarta Kota dan sekitarnya KPPN Cibubur – TMII dan sekitarnya

Sumber: Ripparnas, 2010-2025

Simpulan yang didapati dari Dokumen Ripparnas adalah mewujudkan pariwisata perkotaan, alam, dan buatan yang berdaya saing, berkelanjutan, serta mampu mendorong pembangunan daerah dan kesejahteraan rakyat.

2.2.6 RPJMD Provinsi DKI Jakarta

Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi DKI Jakarta, Jakarta di masa depan diharapkan dapat bersaing dengan kota besar lainnya di dunia, yaitu mewujudkan Jakarta sebagai pusat bisnis dan ekonomi berskala global. DKI Jakarta mengusung konsep kota untuk semua yang mempromosikan inklusivitas dimana semua warga dapat merasakan manfaat dan mempunyai hak yang sama tinggal di kota (*right to the city*) guna meningkatkan kesejahteraan dan kualitas lingkungan hidupnya serta berpartisipasi langsung dalam pembangunan berkelanjutan.

Dalam mencapai tujuannya terdapat 4 tujuan dan 17 sasaran. Tujuan pertama yaitu bidang *built environment* yaitu terwujudnya generasi kota yang berketahanan dan berkelanjutan untuk mewujudkan (1) Terbangunnya infrastruktur dan layanan dasar perkotaan yang berkualitas, (2) Tercapainya perbaikan pola aktivitas dan mobilitas melalui pengembangan kota berorientasi transit, (3) Tercapainya pemulihan ekosistem kota dan implementasi pembangunan rendah karbon, dan (4) Meningkatnya stabilitas dan ketahanan kota.

Tujuan kedua di bidang ekonomi, yaitu mewujudkan terbangunnya perekonomian inklusif dan berdaya saing disertai penghidupan layak, dan pemerataan kesejahteraan dengan (1) tumbuhnya ekonomi dan sektor usaha berbasis pengalaman dan nilai tambah. Tujuan ketiganya adalah pada bidang kemanusiaan. Sementara yang terakhir tujuan keempat dalam bidang *governance*, yaitu terlaksananya pelayanan publik dan manajemen pemerintah berintegritas dengan terakselerasinya transformasi digital dan pengembangan ekosistem kota cerdas.

Dengan identifikasi yang telah dilakukan seperti diuraikan di atas, dapat disimpulkan bahwa RPJMD DKI Jakarta yaitu mewujudkan Kota Jakarta sebagai pusat bisnis dan ekonomi berskala global yang inklusif dengan mempertimbangkan lingkungan terbangun, ekonomi, kemanusiaan dan tata kelola pemerintah.

2.2.7 Visium PUPR 2030

Melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 26/PRT/M/2017 tentang Panduan Pembangunan Budaya Integritas di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, telah ditetapkan sasaran pembangunan PUPR berupa Visium Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat 2030, yaitu bendungan multifungsi dengan kapasitas tampung 120 m³/kapita/tahun; kemantapan jalan mencapai 99% dengan integrasi antar moda, memanfaatkan sebanyak banyaknya material lokal dan menggunakan teknologi *recycle*; serta 100% *smart living* (hunian cerdas) yang didukung infrastruktur dasar yang memadai. Secara detail sasaran visium tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah.

	SUMBER DAYA AIR	BINA MARGA	CIPTA KARYA	PENYEDIAAN PERUMAHAN
RENSTRA PUPR 2015 - 2019	Kapasitas Tampung 50 m3/c/th (baseline 2014) Anggaran Rp.316 T	Jalan Mantap 98% Jalan Tol 1000 Km Jalan Baru 2650 Km Jembatan Baru/ FO 29.859 M Anggaran Rp.278 T	100% Air Minum 0 ha Kumuh 100% Sanitasi Anggaran Rp.128 T	5,4 jt Backlog MBR Pembangunan 4,47 juta unit Anggaran Rp.186 T
GAP 2017 - 2019	Kapasitas Tampung 57,75 m3/c/th Anggaran Rp.306 T	Jalan Mantap 94% Jalan Tol 824 Km Jalan Baru 1.320 Km Jembatan Baru/FO 39.000 M Anggaran Rp.183 T Investasi Rp.202 T	78% Air Minum 27.000 ha Kumuh 75% Sanitasi Anggaran Rp.45 T	5,4 jt Backlog MBR Pembangunan 2,76 juta unit Anggaran Rp.414 T 10% APBN/APBD 90% Masyarakat
VISIUM 2020- 2024	Kapasitas Tampung 68,11 m3/c/th Anggaran Rp.577 T	Jalan Mantap 97% Jalan Tol 1.500 Km Jalan Baru 2.500 Km Jembatan Baru/FO 60.000 M Anggaran Rp.330 T Investasi Rp.243 T	88% Air Minum 17.000 ha Kumuh 85% Sanitasi Anggaran Rp.128 T	5 jt Backlog MBR Pembangunan 3,9 juta unit Anggaran Rp.780 T 20%-30% APBN/APBD 70%-80% Swasta/Masyarakat
VISIUM 2030	Kapasitas Tampung 120 m3/c/th Anggaran Rp.1.423 T	Jalan Mantap 99% Jalan Tol 2.000 Km Jalan Baru 3.000 Km Jembatan Baru/FO 70.000 M Anggaran Rp.448 T Investasi Rp.390 T	100% Air Minum 0 ha Kumuh 100% Sanitasi Anggaran Rp.170 T	3 jt Backlog MBR Pembangunan 4,88 juta unit Anggaran Rp.1.220 T 20%-30% APBN/APBD 70%-80% Swasta/Masyarakat

Gambar 2.2 Visium PUPR 2030
Sumber: Renstra Kementerian PUPR, 2022

Seiring dengan itu Visium PUPR 2030 memfokuskan pada penyediaan infrastruktur tampungan air, peningkatan konektivitas, pemenuhan air minum, pengurangan kawasan kumuh, penanganan sanitasi, penurunan *backlog* dan penyediaan rumah swadaya.

2.2.8 Rencana Strategis Kementerian PUPR

Target pengembangan infrastruktur PUPR hingga tahun 2024 ditetapkan dalam Renstra Kementerian PUPR Tahun 2020-2024. Target infrastruktur SDA meliputi penyediaan air baku, pengembangan daerah irigasi serta pengendalian banjir dan pengaman pantai. Untuk infrastruktur jalan dan jembatan mencakup pembangunan jalan tol, jalan baru (termasuk FO/UD) dan jembatan. Sedangkan infrastruktur cipta karya mencakup penyediaan air minum, sanitasi, penanganan kumuh dan pengolahan sampah, serta sarana pendidikan dan olahraga. Rusus (Rumah Susun), Rusun (Rumah Susun), rumah swadaya dan PSU (Prasarana Sarana Utilitas Umum).

Tabel 2.2 Target Renstra Kementerian PUPR

Infrastruktur Sumber Daya Air	Infrastruktur Bina Marga	Infrastruktur Cipta Karya	Infrastruktur Perumahan
- Kapasitas tampung infrastruktur SDA 58,5m³/kapita/ tahun - 61 bendungan - 500 embung - 500.000 ha DI - 2 juta rehabilitasi DI - 50 m³/dt air baku - 2.100 km pengendali banjir dan pengamanan pantai	- 2.500 km jalan tol - 3.000 km jalan baru - 38.328 m jembatan - 31.053 FO/UD	- 100% air minum layak - 30% air minum perpipaan - 90 % sanitasi layak - 15 % sanitasi aman - 10.000 ha penanganan kumuh - 100% hunian dengan akses pengelolaan sampah - 5.555 unit sarana pendidikan olahraga	- 51.340 rusun - 10.000 rusus - 813.660 rumah swadaya - 262.345 PSU

Sumber: Renstra Kementerian PUPR, 2022

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan, target Renstra Kementerian PUPR memiliki fokus pembangunan pada peningkatan ketersediaan dan kemudahan akses air, kelancaran dan pemerataan konektivitas, serta pemenuhan kebutuhan perumahan dan infrastruktur permukiman.

2.2.9 Rencana Induk Transportasi Jabodetabek

Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) Tahun 2018-2029 diatur dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2018. RITJ ini bertujuan untuk meningkatkan penggunaan transportasi umum massal di Kawasan Jabodetabekpunjur. Transportasi massal yang dimaksud antara lain KRL, MRT, LRT, dan bus umum.

Hingga akhir tahun 2029, target pergerakan orang yang menggunakan angkutan umum massal perkotaan diharapkan mencapai 60%. Target waktu perjalanan dengan angkutan umum rata-rata maksimal 1 jam 30 menit dari tempat asal ke tujuan. Kecepatan rata-rata kendaraan angkutan umum perkotaan pada jam puncak minimal 30 km/jam. Berikut merupakan list dari rencana transportasi Jabodetabek yang ada.

Tabel 2.3 Rencana Transportasi Jabodetabek

No	Sektor	Program
1.	Kereta Api	1. <i>Loopline</i> Jabodetabek antara Pondok Jati – Rajawali – Kampung Bandan – Duri – Tanah Abang – Manggarai – Pondok Jati 2. Jalur kereta api lingkaran luar Parung Panjang – Citayam – Nambo – Cikarang – Tanjung Priok 3. Jalur kereta api lingkaran dalam Kamal Muara – Rawa Buaya – Lebak Bulus – Margonda – Cibubur – Cakung – Pulo Gebang – Tanjung Priok 4. Jalur kereta api lintas Batu Ceper – Serpong 5. Jalur kereta api Nambo – Cileungsi – Bekasi. 6. Jalur kereta api Cileungsi – Jonggol – Cianjur 7. Jalur kereta api Pondok Rajeg – Parung Panjang 8. Jalur kereta api Jalur Bogor – Rangkasbitung
2.	<i>Mass Rapid Transit</i> (MRT)	1. Jalur Utara – Selatan (Kampung Bandan – Bundaran HI – Lebak Bulus);

No	Sektor	Program
		2. Jalur Timur - Barat (Cikarang - Ujung Menteng - Kalideres - Balaraja).
3.	<i>Light Rail Transit (LRT)</i>	1. LRT Kelapa Gading - Velodrome-Dukuh Atas 2. LRT Kelapa Gading - Stasiun PRJ 3. LRT Kebayoran Lama - Kelapa Gading 4. LRT Pulomas - Tanah Abang 5. LRT Joglo - Tanah Abang 6. LRT Puri Kembangan - Tanah Abang 7. LRT Pesing - Kelapa Gading 8. LRT Pesing - Bandara Soekarno Hatta 9. LRT Ancol - Cempaka Putih 10. LRT Dukuh Atas - Palmerah - Senayan 11. LRT Palmerah - Grogol 12. LRT Cawang - Kuningan - Dukuh Atas 13. LRT Cawang - Cibubur - Kota Bogor 14. LRT dalam Kota Bogor 15. LRT Cawang - Bekasi Timur 16. LRT Lingkar Tangerang 17. LRT Cikarang 18. LRT Jakarta - Cibinong 19. LRT Batu Ceper - Serpong 20. LRT Rawa Buntu - Tangerang - Bandara Soekarno Hatta 21. LRT Lebak Bulus - Ciputat - Pamulang - Rawa Buntu 22. LRT Lebak Bulus - Ciputat - Bintaro 23. LRT Cadas - Tangerang - Rawa Buntu 24. LRT Bandara Soekarno H - Cawang
4.	<i>Transit Oriented Development</i>	1. DKI Jakarta (a. TOD Kampung Rambutan, b. Blok M, c. Lebak Bulus, d. Dukuh Atas, e. Tanjung Priok, f. Grogol, g. Rawa Buaya, h. Jakarta Kota, i. Cawang Cikoko, j. Pasar Senen, k. Tanah Abang) 2. Kota Depok (a. TOD Depok Baru, b. Cinere) 3. Kota Bekasi (a. TOD Kawasan Stasiun Bekasi Timur, b. Stasiun Bekasi) 4. Kabupaten Bekasi (TOD Cikarang Jababeka) 5. Kota Bogor (a. TOD Baranang Siang, b. Kawasan Stasiun Bogor - Paledang) 6. Kabupaten Bogor (TOD Cibinong) 7. Kota Tangerang (TOD Poris Plawad - Tangerang) 8. Kabupaten Tangerang (a. TOD Balaraja, b. Tigaraksa) 9. Kota Tangerang Selatan (a. TOD Jurangmangu Ciputat, b. Rawa Buntu)
5.	Jalan Tol	1. Jalan Tol Cengkareng-Kunciran 2. Jalan Tol Cibitung-Cilincing 3. Jalan Tol Ciawi - Sukabumi 4. Jalan Tol Depok - Antasari 5. Jalan Tol JORR II Cimanggis - Cibitung 6. Jalan Tol JORR II Cinere - Cimanggis 7. Jalan Tol JORR II Serpong Cinere 8. Jalan Tol Bekasi-Cawang-Kp Melayu 9. Jalan Tol Sunter - Kelapa Gading 10. Jalan Tol Jakarta-Cikampek II Selatan 11. Jalan Tol Bogor Ring Road 12. Jalan Tol Serpong-Balaraja

No	Sektor	Program
		13. Jalan Tol Akses Tanjung Priok 14. Jalan Tol Jatiasih – Sadang 15. Jalan Tol Kunciran – Serpong 16. Jalan Tol Duri Pulo – Kampung Melayu 17. Jalan Tol Kemayoran Kampung Melayu 18. Jalan Tol Pasar Minggu – Casablanca 19. Jalan Tol Ulujami – Tanah Abang 20. Jalan Tol Kamal – Rajeg 21. Jalan Tol Semanan - Rajeg - Balaraja 22. Jalan Tol Bojong Gede – Ciawi

Sumber: Rencana Induk Transportasi Jabodetabek

2.3 Agenda Global

Berbagai arah pembangunan global yang menjadi poin penting arahan kebijakan dibahas dalam bab agenda global ini, antara lain: Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) atau *Sustainable Development Goals* (SDGs), *New Urban Agenda* (NUA), Paris Agreement, dan *Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015–2030*

Tabel 2.4 Arahan Agenda Global

No	Kebijakan Global	Arahan
1.	SDGs	Komitmen global dan nasional yang bertujuan untuk mensejahterakan masyarakat secara berkelanjutan mencakup 17 tujuan. Upaya pencapaian target TPB/SDGs menjadi prioritas pembangunan nasional, yang memerlukan sinergi kebijakan perencanaan di tingkat nasional, provinsi, kabupaten/ kota. Pemerintah Indonesia menunjukkan komitmen dengan diterbitkannya Perpres No. 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan TPB/SDGs sebagai landasan hukum pelaksanaan TPB/SDGs di Indonesia dengan diintegrasikannya 169 indikator SDGs ke dalam RPJMN 2020-2024.
2.	NUA	NUA menjawab tujuan 11 SDGs dengan menyusun poin-poin tentang pembangunan perkotaan berkelanjutan dalam 20 tahun ke depan. NUA mengakui adanya keragaman budaya dan dampak negatif perubahan iklim dalam pembangunan perkotaan yang berkelanjutan. Indonesia New Urban Agenda dirumuskan sebagai respon dari NUA untuk mencapai pembangunan berkelanjutan di Indonesia. Agenda perkotaan yang dibahas adalah: Kependudukan, Pertanahan dan Perencanaan Kota, Lingkungan dan Urbanisasi, Tata Kelola Pemerintah dan Legislatif, Ekonomi Perkotaan, Perumahan dan Infrastruktur Pelayanan Dasar
3.	Paris Agreement	Berisi kesepakatan mengurangi emisi Gas Rumah Kaca (GRK) pasca tahun 2020. Paris Agreement merupakan pengganti kesepakatan Protokol Kyoto. Poin penting kebijakan adalah menetapkan batas aman kenaikan suhu bumi dibawah 2°C dan berupaya menekan hingga 1,5 °C diatas suhu bumi pada masa pra-industri. Indonesia meratifikasi Paris Agreement melalui UU No. 16 Tahun 2016. Komitmen Indonesia:

No	Kebijakan Global	Arahan
		menurunkan emisi gas rumah kaca sebesar 29% terhadap skenario bisnis seperti biasa pada tahun 2030, dan 41% dengan bantuan internasional.
4.	<i>Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030</i>	Hasil yang diharapkan: Sampai dengan 15 tahun terdapat pengurangan secara signifikan risiko dan kerugian akibat bencana. Tujuan: 1. Mencegah timbulnya dan mengurangi risiko 2. Mencegah dan menurunkan keterpaparan dan kerentanan 3. Meningkatkan resiliensi melalui peningkatan kesiapsiagaan, tanggapan dan pemulihan Target: 1. Mengurangi kematian rata-rata per-100K 2. Mengurangi orang terdampak rata-rata per-100K 3. Mengurangi kerugian ekonomi/ GDP (<i>Growth Domestic Product</i>) 4. Mengurangi kerusakan infrastruktur kunci 5. Meningkatkan jumlah negara dengan strategi dan rencana PRB 6. Meningkatkan kerjasama internasional 7. Meningkatkan cakupan dan akses terhadap EWS Tindakan Prioritas: 1. Memahami risiko bencana 2. Penguatan tata Kelola risiko 3. Investasi PRB untuk resiliensi 4. Meningkatkan manajemen risiko

Sumber: Hasil Analisis BPIW, 2022

Berdasarkan arahan kebijakan secara global, dapat disimpulkan bahwa pengembangan wilayah harus memperhatikan kesejahteraan penduduk dan pembangunan berkelanjutan dengan tetap memperhatikan pelestarian lingkungan dan aspek kebencanaan.

2.4 Arah Kebijakan Pengembangan Wilayah

Arah kebijakan pengembangan infrastruktur memuat arah kebijakan pengembangan wilayah dan arah kebijakan pemanfaatan infrastruktur PUPR prioritas.

2.4.1 Arah Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Wilayah

Bagian Arah Kebijakan Pengembangan Wilayah memuat sintesis dari berbagai kebijakan yang telah diuraikan pada bagian 2.1 sampai dengan bagian 2.4 berupa rumusan sasaran dan target jangka panjang. Berbasis dari semua penjelasan tersebut di atas, maka dirumuskan fokus dan lokus kebijakan penataan ruang, kebijakan sektor, dan kebijakan pengembangan kawasan prioritas, serta agenda global.

Kebijakan penataan ruang berfokus pada pengembangan perdagangan dan jasa, industri, pelayanan dasar permukiman, serta ketahanan

bencana. Kebijakan sektor berfokus pada pelayanan dasar permukiman, ketahanan bencana, perdagangan jasa, industri, dan pariwisata. Sementara itu, agenda global berfokus pada ketahanan bencana dan pelayanan dasar. Setelah dilakukan iterasi terhadap seluruh fokus kebijakan, dihasilkan konteks perencanaan yaitu kawasan perkotaan yang merupakan gabungan antara tiga fokus utama yaitu perdagangan jasa, pelayanan dasar permukiman, dan ketahanan bencana yang saling terkait satu sama lain. Fokus perencanaan ini menjadi dasar dalam menguraikan bab-bab berikutnya dalam dokumen RPIW Provinsi DKI Jakarta. Sintesis kebijakan secara lengkap dapat dilihat pada Tabel 2.5 dan Peta 2.1.

Tabel 2.5 Rumusan Arah Kebijakan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

Kebijakan	Dokumen	Sintesis Kebijakan	Fokus	Sasaran dan Target
Kebijakan Penataan Ruang	RTRW PP 13/2017	Jabodetabek: Pengembangan kawasan perkotaan nasional yang didukung sektor unggulan perdagangan, jasa, dan industri.	• Perdagangan dan Jasa • Industri • Pelayanan Dasar • Perumahan • Ketahanan Bencana	Kawasan Perkotaan: RPJMN 2020-2024: • Akses air minum aman rumah tangga 15% • Akses air minum jaringan perpipaan 30% • Akses sanitasi aman rumah tangga 15% • Akses 1 juta rumah perkotaan • Penanganan sampah perkotaan sebanyak 80% dan pengurangan sebanyak 20%
	RTR Jawa-Bali Perpres 28/2012	Jawa-Bali: Mewujudkan Jawa-Bali sebagai lumbung pangan utama nasional, kawasan perkotaan, industri/perdagangan, dan pariwisata berdaya saing internasional, yang didukung oleh konektivitas lintas utara-tengah-selatan, sistem jaringan energi, dan sumber daya air dengan memperhatikan kawasan lindung dan kawasan rawan bencana.		
	RTR Jabodetabekpunjur KSN	Jabodetabekpunjur: Peningkatan keterkaitan kota inti dan kota sekitar dengan penguatan transportasi massal dan pengurangan risiko bencana alam secara hulu hilir.		
	RTRW Provinsi DKI Jakarta Perda 1/ 2012	Provinsi DKI Jakarta: Mewujudkan kota jasa skala regional, nasional, dan internasional sebagai pusat pertumbuhan perekonomian pada sektor perdagangan, jasa, dan industri.		
	RTRW Provinsi Jawa Barat Perda 22/ 2010	Wilayah Pengembangan Bodebekpunjur: Mewujudkan pengembangan kawasan perkotaan melalui peningkatan fasilitas pembangunan dan pengendalian kota dengan pembatasan perkembangan kegiatan budidaya.		
	RTRW Provinsi Banten Perda 5/ 2017	Wilayah Kerja Pembangunan 1 (Kota Tangerang- Kab. Tangerang - Kota Tangerang Selatan): Mewujudkan kota untuk pengembangan kegiatan industri, jasa, perdagangan, pertanian, permukiman atau perumahan, dan pendidikan.		
Kebijakan sektor	Visi Indonesia 2045	Indonesia: Pengembangan infrastruktur mendukung pendidikan, pertumbuhan ekonomi berkelanjutan dan kemudahan investasi, serta pengurangan disparitas Jawa-Luar Jawa dan KBI-KTI.	• Pelayanan Dasar • Perumahan • Ketahanan Bencana • Perdagangan dan Jasa • Industri • Pariwisata	
	RPJMN 2020-2024 Perpres 18/2020	WM Jakarta: Sebagai metropolitan dalam koridor pertumbuhan dengan fokus pengembangan pada peningkatan kualitas infrastruktur dasar, penguatan konektivitas, dan penanganan risiko bencana.		
	Proyek Strategis Nasional Perpres 109/2020	Percepatan Pembangunan Metropolitan melalui penguatan konektivitas untuk mengatasi kemacetan, penanganan banjir, dan pelayanan dasar.		

Kebijakan	Dokumen	Sintesis Kebijakan	Fokus	Sasaran dan Target
Agenda Global	RIPIN PP 14/2015	Bodotabek: Pengembangan Pusat Pertumbuhan Industri berbasis ekspor dan berdaya saing sebagai pilar penggerak ekonomi nasional.		
	RIPPARNAS PP 50/2011	Mewujudkan pariwisata perkotaan, alam, dan buatan yang berdaya saing, berkelanjutan, serta mampu mendorong pembangunan daerah dan kesejahteraan rakyat.		
	RPJMD Provinsi DKI Jakarta	DKI Jakarta: Mewujudkan DKI Jakarta sebagai pusat bisnis dan ekonomi berskala global yang inklusif dengan mempertimbangkan aspek keterbanguan lingkungan, ekonomi, kemanusiaan dan tata kelola pemerintah.		
	RPJMD Provinsi Jawa Barat	Provinsi Jawa Barat: Mewujudkan Jawa Barat sebagai kota yang berdaya saing melalui peningkatan kesejahteraan masyarakat dan pelayanan publik.		
	RPJMD Provinsi Banten	Provinsi Banten: Mewujudkan Banten sebagai kota mandiri, maju, dan sejahtera dengan memperkuat daya saing daerah serta membangun kota secara kolaboratif dan inklusif.		
	Visium PUPR 2030	Indonesia: Penyediaan infrastruktur tampungan air, peningkatan konektivitas, pemenuhan air minum, pengurangan kawasan kumuh, penanganan sanitasi, penurunan backlog dan penyediaan rumah swadaya.		
	Renstra PUPR 2020-2024	Indonesia: Peningkatan ketersediaan dan kemudahan akses air, kelancaran dan pemerataan konektivitas, pemenuhan kebutuhan perumahan dan infrastruktur permukiman.		
	SDGs	Indonesia: Peningkatan kesejahteraan penduduk melalui pembangunan berkelanjutan.		• Ketahanan Bencana • Pelayanan Dasar Permukiman
	New Urban Agenda	Indonesia: Optimalisasi pembangunan kota yang berkelanjutan dengan memperhatikan adanya fenomena <i>climate change</i> .		
	Paris Agreement	Indonesia: Penurunan tingkat emisi gas buang.		
	Sendai Framework	Indonesia: Pengurangan secara signifikan risiko dan kerugian akibat bencana.		

Sumber: Berbagai kebijakan diolah BPIW, 2023



Peta 2.1 Sintesis Kebijakan Pengembangan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

2.4.2 Arah Kebijakan Pemanfaatan Infrastruktur PUPR Prioritas

Kementerian PUPR bertanggung jawab untuk membangun infrastruktur yang mendukung target-target nasional dalam Proyek Strategis Nasional (PSN) dan Major Project RPJMN 2020-2024, sesuai dengan peraturan pemerintah. Infrastruktur PUPR meliputi sektor sumber daya air, konektivitas, permukiman, dan perumahan, yang dibangun di kawasan strategis dan prioritas seperti Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Kawasan Industri (KI), kawasan metropolitan, kawasan pertanian (*Food Estate*), kawasan perdesaan, serta daerah tertinggal dan pulau-pulau kecil terluar. Tujuannya adalah untuk memenuhi kebutuhan dasar, meningkatkan kesejahteraan masyarakat, dan pembangunan daerah. Hal ini sejalan dengan arahan Presiden untuk membangun infrastruktur yang menghubungkan kawasan produksi dengan pusat distribusi yang dapat mendorong lapangan kerja baru dan mengakselerasi nilai tambah perekonomian rakyat.

Salah satu tantangan dalam pembangunan infrastruktur PUPR adalah memastikan bahwa infrastruktur yang dibangun dapat memberikan manfaat yang optimal bagi masyarakat. Jika infrastruktur yang terbangun belum termanfaatkan secara maksimal. Hal ini tidak hanya menyebabkan pemborosan dana publik, tetapi juga menimbulkan dampak negatif, antara lain:

- **Menurunnya kualitas infrastruktur.** Infrastruktur yang tidak termanfaatkan secara optimal cenderung mengalami kerusakan lebih cepat dan lebih parah. Hal ini dapat mengurangi fungsi, keamanan, dan kenyamanan infrastruktur bagi masyarakat. Selain itu, hal ini juga dapat meningkatkan biaya pemeliharaan dan perbaikan infrastruktur di masa depan.
- **Menyebabkan ketimpangan pembangunan.** Infrastruktur yang tidak termanfaatkan secara optimal dapat menimbulkan kesenjangan antara daerah-daerah yang memiliki infrastruktur yang memadai dan daerah-daerah yang masih kekurangan infrastruktur. Hal ini dapat mempengaruhi aksesibilitas, ketersediaan, dan keterjangkauan layanan publik bagi masyarakat, khususnya yang berada di daerah terpencil dan terluar.
- **Mengurangi daya saing dan produktivitas ekonomi.** Infrastruktur yang tidak termanfaatkan secara optimal dapat menghambat konektivitas antara kawasan produksi dan pusat distribusi. Hal ini dapat berdampak pada peningkatan biaya logistik, penurunan efisiensi dan produktivitas sektor-sektor terkait, serta pengurangan nilai tambah perekonomian rakyat.
- **Mempengaruhi kesehatan dan lingkungan hidup.** Infrastruktur yang tidak termanfaatkan secara optimal dapat menimbulkan masalah kesehatan dan lingkungan hidup, seperti pencemaran air, udara, dan tanah, penurunan kualitas sumber daya air, serta peningkatan risiko bencana alam. Hal ini dapat berdampak pada penurunan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat.

Untuk itu, diperlukan upaya-upaya untuk meningkatkan pemanfaatan infrastruktur PUPR yang telah terbangun, seperti meningkatkan konektivitas antarinfrastruktur, melibatkan partisipasi masyarakat dalam pengelolaan infrastruktur, serta menjadwalkan pemeliharaan secara berkala untuk menjamin kelangsungan manfaat jangka panjang bagi masyarakat.

Dengan demikian, optimalisasi pemanfaatan infrastruktur PUPR yang telah terbangun diharapkan dapat memberikan manfaat yang lebih besar bagi masyarakat. Dalam konteks ini, berikut adalah lima poin arah kebijakan terkait optimalisasi pemanfaatan infrastruktur PUPR prioritas dalam 10 tahun ke depan:

- **Meningkatkan keterpaduan dan sinkronisasi infrastruktur berdasarkan pendekatan pengembangan wilayah.** Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa infrastruktur yang ada dapat saling mendukung dan memberikan nilai tambah pada pengembangan kawasan.
- **Meningkatkan kualitas layanan infrastruktur PUPR.** Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa infrastruktur yang ada dapat beroperasi dengan baik, aman, dan nyaman bagi masyarakat. Hal ini juga meliputi peningkatan aksesibilitas, ketersediaan, dan keterjangkauan infrastruktur bagi masyarakat, khususnya yang berada di daerah terpencil dan terluar.
- **Meningkatkan kapasitas dan kemandirian masyarakat dalam pengelolaan infrastruktur PUPR.** Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa infrastruktur yang ada dapat dimanfaatkan secara optimal dan berkelanjutan oleh masyarakat. Hal ini juga meliputi peningkatan partisipasi, keterlibatan, dan pemberdayaan masyarakat dalam perencanaan, pelaksanaan, pemeliharaan, dan pengawasan infrastruktur.
- **Meningkatkan kerjasama dan sinergi antara pemerintah, swasta, dan masyarakat dalam penyediaan dan pemanfaatan infrastruktur PUPR.** Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa infrastruktur yang ada dapat dimanfaatkan secara efisien dan efektif oleh berbagai pihak. Hal ini juga meliputi peningkatan koordinasi, komunikasi, dan kolaborasi antara pemerintah, swasta, dan masyarakat dalam penyusunan kebijakan, peraturan, dan mekanisme terkait infrastruktur.
- **Meningkatkan inovasi dan adaptasi infrastruktur PUPR terhadap perubahan lingkungan dan tantangan masa depan.** Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa infrastruktur yang ada dapat menyesuaikan diri dengan perubahan lingkungan dan tantangan masa depan, seperti perubahan iklim, bencana alam, perkembangan teknologi, dan dinamika sosial-ekonomi. Hal ini juga meliputi peningkatan kapabilitas dan kesiapan infrastruktur dalam menghadapi situasi darurat dan krisis.

Infrastruktur PUPR merupakan PSN dan *Major Project* RPJMN 2020-2024 yang perlu dikawal pembangunan dan pemanfaatannya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 2.6 Infrastruktur PUPR Prioritas Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

No	Sektor	Infrastruktur Prioritas PUPR	Provinsi	Kab/Kota	Dasar Hukum
1	Sumber Daya Air	Bendungan Ciawi	Jawa Barat	Kabupaten Bogor	PSN
2	Sumber Daya Air	Bendungan Sukamahi	Jawa Barat	Kabupaten Bogor	PSN
3	Sumber Daya Air	Bendungan Cibeet	Jawa Barat	Kabupaten Bogor	PSN
4	Sumber Daya Air	Bendungan Cijurey	Jawa Barat	Kabupaten Bogor	PSN
5	Permukiman	SPAM Regional Jatiluhur I (MP Pembangunan akses minum perpipaan)	Jawa Barat	Kabupaten Bekasi, Kota Bekasi	PSN, RPJMN
6	Permukiman	SPAM Regional Jatiluhur II (MP Pembangunan akses minum perpipaan)	Jawa Barat	Kabupaten Purwakarta	PSN, RPJMN
7	Permukiman	SPAM Regional Karian-Serpong (MP Pembangunan akses minum perpipaan)	Banten	Kota Tangerang Selatan	PSN, RPJMN
8	Jalan dan Jembatan	Jalan Tol Cengkareng - Batu Ceper - Kunciran	Banten	Kota Tangerang	PSN
9	Jalan dan Jembatan	Jalan Tol Serpong - Cinere	Banten, Jawa Barat	Kota Tangerang Selatan - Kota Depok	PSN
10	Jalan dan Jembatan	Jalan Tol Cinere - Jagorawi	Jawa Barat	Kota Depok - Kabupaten Bogor	PSN
11	Jalan dan Jembatan	Jalan Tol Depok - Antasari	DKI Jakarta, Jawa Barat	Kota Depok - DKI Jakarta	PSN
12	Jalan dan Jembatan	Jalan Tol Bekasi - Cawang - Kampung Melayu	DKI Jakarta, Jawa Barat	Kota/Kabupaten Bekasi - DKI Jakarta	PSN
13	Jalan dan Jembatan	Jalan Tol Bogor Ring Road	Jawa Barat	Kabupaten Bogor, Kota Bogor	PSN
14	Jalan dan Jembatan	Jalan Tol Serpong - Balaraja	Banten	Kota Tangerang Selatan - Kabupaten Tangerang	PSN
15	Jalan dan Jembatan	Jalan Tol Sunter - Pulo Gebang - bagian dari 6 ruas tol DKI Jakarta	DKI Jakarta	DKI Jakarta	PSN
16	Jalan dan Jembatan	Jalan Tol Jakarta Cikampek II Sisi Selatan	Jawa Barat	Kota Bekasi - Kabupaten Karawang	PSN
17	Jalan dan Jembatan	Jalan Tol Jakarta - Cikampek II Elevated	Jawa Barat	Kota Bekasi - Kabupaten Karawang	PSN
18	Jalan dan Jembatan	Jalan Tol Cimanggis-Cibitung	DKI Jakarta	DKI Jakarta - Kabupaten Bekasi	PSN
19	Jalan dan Jembatan	Jalan Tol Cibitung-Cilincing	DKI Jakarta	DKI Jakarta - Kabupaten Bekasi	PSN
20	Jalan dan Jembatan	Tol Akses Pelabuhan Tanjung Priok Timur Baru (NPEA)	DKI Jakarta	DKI Jakarta	PSN

No	Sektor	Infrastruktur Prioritas PUPR	Provinsi	Kab/Kota	Dasar Hukum
21	Permukiman	Jakarta Sewerage System/ JSS (MP Akses Sanitasi (air limbah domestik) layak dan aman (90% rumah tangga))	DKI Jakarta	DKI Jakarta	PSN, RPJMN
22	Sumber Daya Air	Tanggul Pantai/ PTPIN (MP Pengamanan Pesisir 5 Perkotaan Pantura Jawa)	DKI Jakarta	DKI Jakarta	PSN, RPJMN
23	Sumber Daya Air	Pemulihan Tiga Daerah Alirah Sungai Kritis (DAS Ciliwung, Cisadane, Citarum)	DKI Jakarta	DKI Jakarta	RPJMN

BAB 3 PROFIL WILAYAH DAN POTENSI DAERAH

Ikhtisar yang memberikan fakta tentang hal-hal khusus berupa sketsa geografis atau lebih dikenal dengan istilah profil suatu wilayah, dan potensi daerah merupakan segala kekayaan asli yang dimiliki oleh suatu daerah yang dapat dimanfaatkan dan dikembangkan. Profil wilayah dan potensi daerah menjadi pertimbangan dalam pengembangan infrastruktur, juga sebagai masukan dalam merumuskan permasalahan dan isu strategis. Dengan demikian dalam bab 3 ini dijelaskan tentang profil fisik dan kebencanaan, demografi, ekonomi, sosial budaya dan interaksi antarkawasan pada wilayah perencanaan.

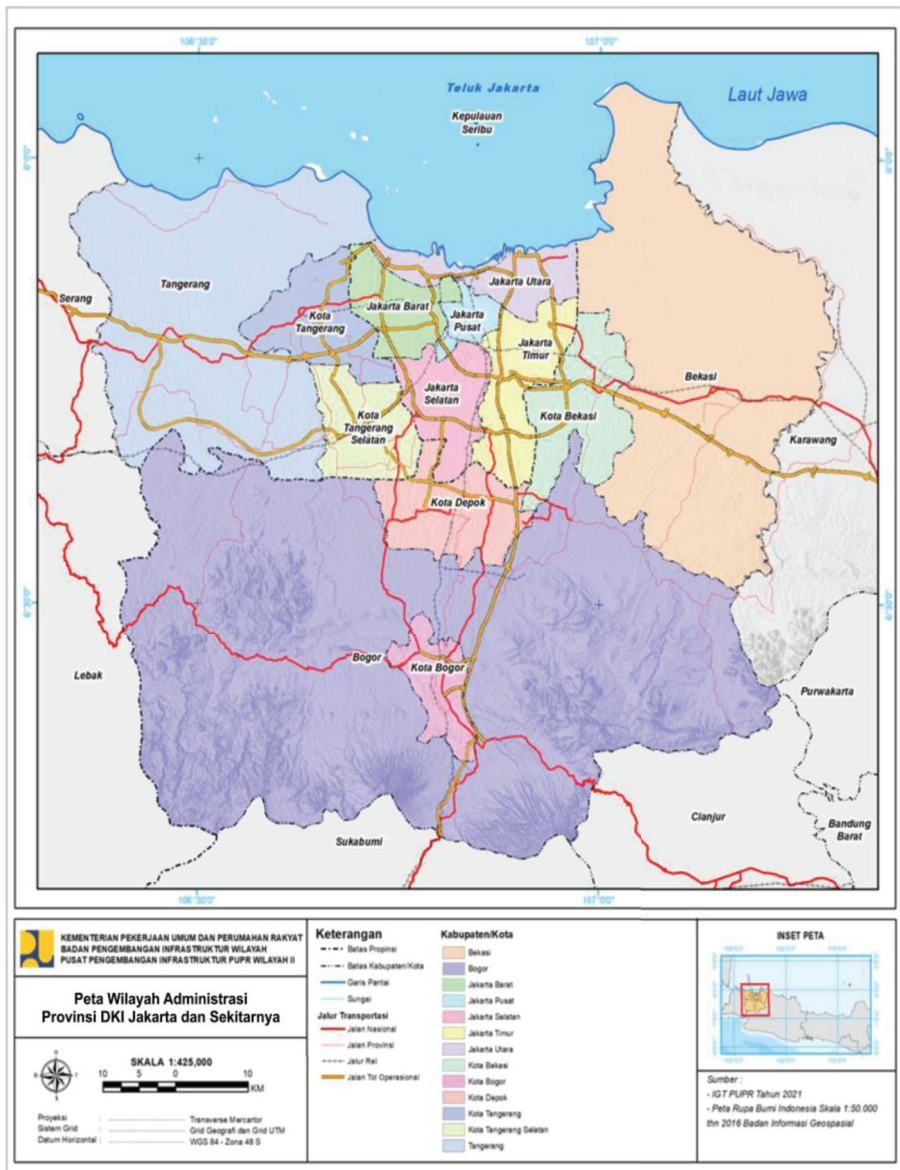
3.1 Profil Fisik dan Kebencanaan

Profil fisik dan kebencanaan berisikan profil dan kondisi terkait letak administrasi, profil topografi, geologi, klimatologi, dan hidrologi. Selain itu penjelasan terkait jasa ekosistem penyediaan air serta jasa ekosistem tata air dan banjir, sebaran tutupan lahan dan kawasan rawan bencana longsor dan banjir.

3.1.1 Profil Administrasi

Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya merupakan Kawasan Strategis Nasional di bidang ekonomi berdasarkan Perpres Nomor 60 Tahun 2020. Kawasan ini secara geografis terletak di 5°54'- 6°44' Lintang Selatan dan 106°24' - 107°18' Bujur Timur, serta memiliki luas wilayah sebesar 7.604,6 km². Secara administratif, letak wilayahnya berbatasan dengan Kabupaten Sukabumi di sebelah Selatan; Kabupaten Serang dan Lebak di sebelah Barat; Kabupaten Cianjur, Purwakarta, dan Subang di sebelah Timur, dan Laut Jawa di sebelah Utara.

Wilayah Metropolitan Jabodetabek meliputi seluruh Wilayah DKI Jakarta (termasuk Kepulauan Seribu) serta sebagian Provinsi Jawa Barat dan Banten. Wilayah Provinsi Banten mencakup seluruh Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, dan Kabupaten Tangerang. Sementara untuk Provinsi Jawa Barat mencakup seluruh wilayah Kabupaten Bekasi, Kota Bekasi, Kota Depok, Kab. Bogor, Kota Bogor. Peta administrasi dapat dilihat pada Peta 3.1.



Peta 3.1 Wilayah Administrasi Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

3.1.2 Profil Topografi

DKI Jakarta memiliki satuan geomorfologi berupa dataran pantai yang landai dengan ketinggian antara 0-15 mdpl. Dataran pantai pada wilayah ini meliputi pesisir pantai, daerah rawa, dan dataran delta. Dataran ini dikenal sebagai dataran rendah (*low-plain*) Jakarta (Bemmelen, 1949). Sebagai dataran rendah, sekitar 40% wilayah DKI Jakarta berada di bawah permukaan laut rata-rata (*mean sea level*-msl).

Kemiringan lereng berkisar antara 0-3%, sehingga relatif datar. Wilayah bagian selatan merupakan hulu sungai-sungai yang bermuara di Teluk Jakarta yang memiliki kemiringan lereng antara 8-15%, meliputi bagian Kabupaten Bogor bagian utara, kemudian semakin ke selatan, ke arah Ciawi dan Puncak, memiliki kemiringan lereng >15%. Secara menyeluruh, kondisi topografi disajikan dalam Peta 3.2.

Pesatnya perkembangan kawasan terbangun di bagian selatan Jakarta, secara signifikan meningkatkan debit aliran sungai ke DKI Jakarta sebagai dataran rendah tempat bermuara sungai-sungai. Kondisi tersebut memberikan kontribusi terhadap kejadian banjir dan genangan di DKI Jakarta.

3.1.3 Profil Geologi

Berdasarkan peta geologi regional, Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya termasuk ke dalam 2 zona fisiografi: (1) Zona Bogor, menempati wilayah Bogor yang dicirikan oleh adanya antiklinorium dengan arah barat-timur dan (2) Zona Sukabumi merupakan kelanjutan dari Zona Bandung yang dicirikan oleh adanya tinggian yang terdiri dari sedimen tua menyembul di antara endapan vulkanik. Di lapangan, batas kedua zona tersebut tidak tampak jelas karena tertutup oleh endapan gunung api kuartar. Batuan tertua menempati inti antiklin yang secara berurutan ditutupi oleh batuan yang lebih muda yang tersingkap pada bagian sayap antiklin di bagian utara dan selatan. Formasi geologi pada kawasan dapat dikelompokkan menjadi 4 kelompok batuan seperti pada Tabel 3.1.

Tabel 3.1 Jenis Batuan dan Formasi Batuan

No	Susunan Batuan	Keterangan
1	Kelompok Batuan Sedimen	- Formasi Rengganis (Tmrs), terdiri dari batu pasir halus sampai kasar, konglomerat, dan batu lempung. - Formasi Klapanunggal (Tmk), terdiri dari batuan koral, sisipan batu gamping pasir, napal, dan batu pasir kuarsa glaukonit. - Formasi Jatiluhur (Tmj), terdiri dari napal dan batu lempung dengan sisipan batu pasir gampingan. - Formasi Bojongmanik (Tmb), terdiri dari perselingan batu pasir dan batu lempung dengan sisa-sisa tanaman. - Formasi Genteng (Tpg), disusun oleh tuf, batuapung, batupasir, breksi andesit, konglomerat, dan sisipan batu lempung. - Formasi Serpong (Tpss), disusun oleh perselingan konglomerat, batu pasir, dan batu lempung dengan sisa-sisa tanaman. - Satuan batuan koral (Ql), disusun oleh koloni koral, hancuran koral, dan cangkang moluska. Satuan ini dijumpai di sekitar teluk Jakarta.
2	Kelompok Endapan Permukaan	- Satuan aluvial tua (Qoa), terdiri dari batu pasir konglomeratan dan batu lanau. Satuan batuan ini hanya dijumpai di bagian selatan Cikarang Bekasi, sebagai endapan teras sungai Cibeet dan Citarum. - Satuan kipas aluvial Bogor (Qav), terdiri dari tuf halus berlapis, tuf pasir berselingan dengan tuf konglomeratan. Satuan ini merupakan rombakan endapan vulkanik Gunung Salak dan Gunung Pangrango.

No	Susunan Batuan	Keterangan
		- Satuan endapan pematang pantai (Qbr), terdiri dari pasir halus sampai kasar dengan cangkang moluska. Satuan batuan ini dijumpai tersebar sepanjang pantai utara, hampir sejajar garis pantai, mulai dari Tangerang hingga Bekasi. - Satuan aluvial (Qa), disusun oleh lempung, pasir, kerikil, kerakal, dan bongkah, terdiri dari fraksi kasar dan halus. Fraksi kasar umumnya menempati alur-alur sungai di selatan Jakarta, sedangkan fraksi halus menempati daerah dataran.
3	Kelompok Batuan Gunung Api	- Satuan tuf Banten (Qtvb), disusun oleh tuf, tuf batu apung, dan batu pasir. - Satuan vulkanik tak teruraikan (Qvu/b), terdiri dari breksi, lava, yang bersifat andesit hingga basalt, dan intrusi andesit porfiritik dari Gunung Sundamanik yang terletak di bagian barat Bogor. - Satuan vulkanik Gunung Kencana (Qvk) terdiri dari breksi dengan bongkah andesit dan basalt. - Satuan vulkanik Gunung Salak (Qvsb), terdiri dari lahar, lava, breksi, dan tufa batu apung, dengan bongkah umumnya andesit hingga basalt. - Satuan vulkanik Gunung Pangrango (Qvpo/y), disusun oleh lahar dengan bongkah andesit dan lava, dengan mineral seri plagioklas dan mafik.
4	Kelompok Batuan Terobosan	Merupakan terobosan Gunung Dago yang bersifat basalt dan andesit porfiritik Gunung Pancar



Peta 3.2 Profil Topografi dan Geologi Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

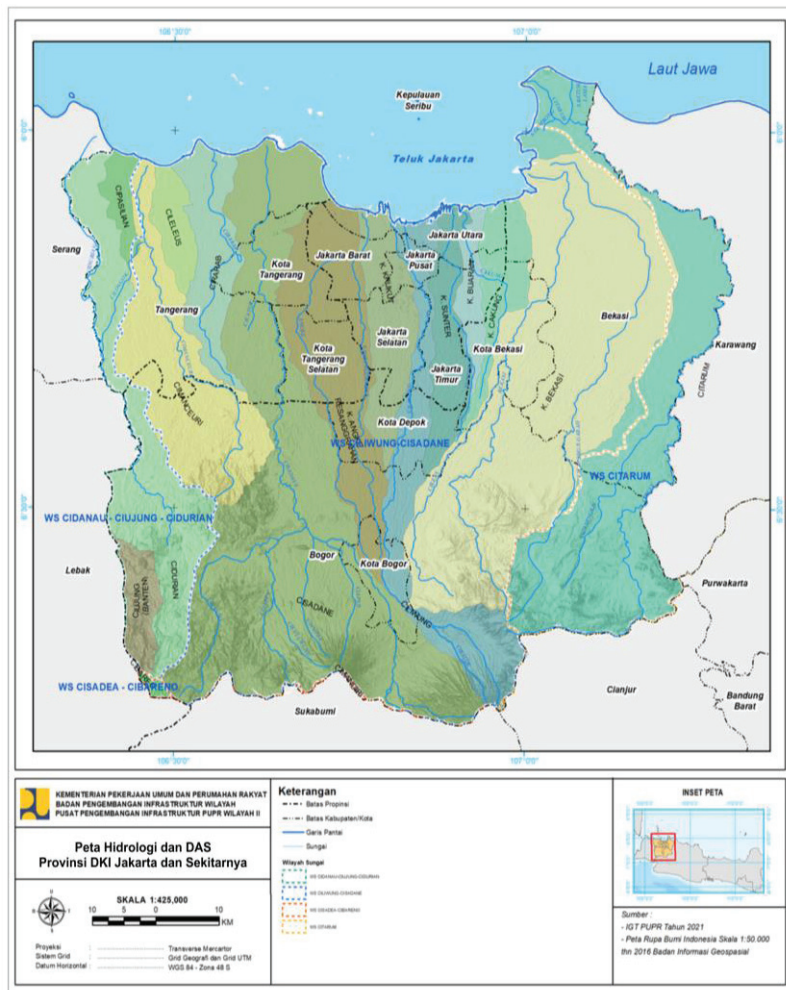
3.1.4 Profil Klimatologi

Provinsi DKI Jakarta memiliki iklim tropis dengan dua musim (musim hujan dan kemarau). Musim penghujan terjadi di Bulan Oktober hingga Maret dan musim kemarau terjadi di Bulan April hingga September. Berdasarkan Stasiun Pengamatan Kemayoran (2021), curah hujan tertinggi ada di Bulan Februari (604,44 mm) dan terendah di Bulan Juli (35,88 mm). Selanjutnya, jumlah curah hujan tercatat mencapai 2.136,30 mm dengan lama panjang hari hujan 158 hari. Dalam hal temperatur, suhu rata rata DKI Jakarta adalah 28,47° C. Dimana rata rata temperatur terendah ada di Bulan Januari dan Februari dan tertinggi di Bulan

Oktober dan November. Kelembaban minimum 34% dan maksimum 100%. Rata rata kelembabannya adalah 77,21%.

3.1.5 Profil Hidrologi

Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya terdiri atas 3 wilayah sungai (WS), yaitu WS Ciliwung-Cisadane, WS Citarum, dan WS Cidanau-Ciujung-Cidurian. Secara keseluruhan, wilayah sungai Ciliwung-Cisadane terdiri atas 15 Daerah Aliran Sungai (DAS). Sementara WS Citarum memiliki 19 Daerah Aliran Sungai (DAS) yang tersebar di Provinsi DKI Jakarta dan Jawa Barat. Terakhir, terdapat WS Cidanau-Ciujung-Cidurian dengan 34 DAS. Adapun yang masuk kawasan perencanaan dari wilayah sungai tersebut, yaitu DAS Cidurian, Cirumpak, dan Cipayaeun. Profil hidrologi dapat dilihat pada Peta 3.3.

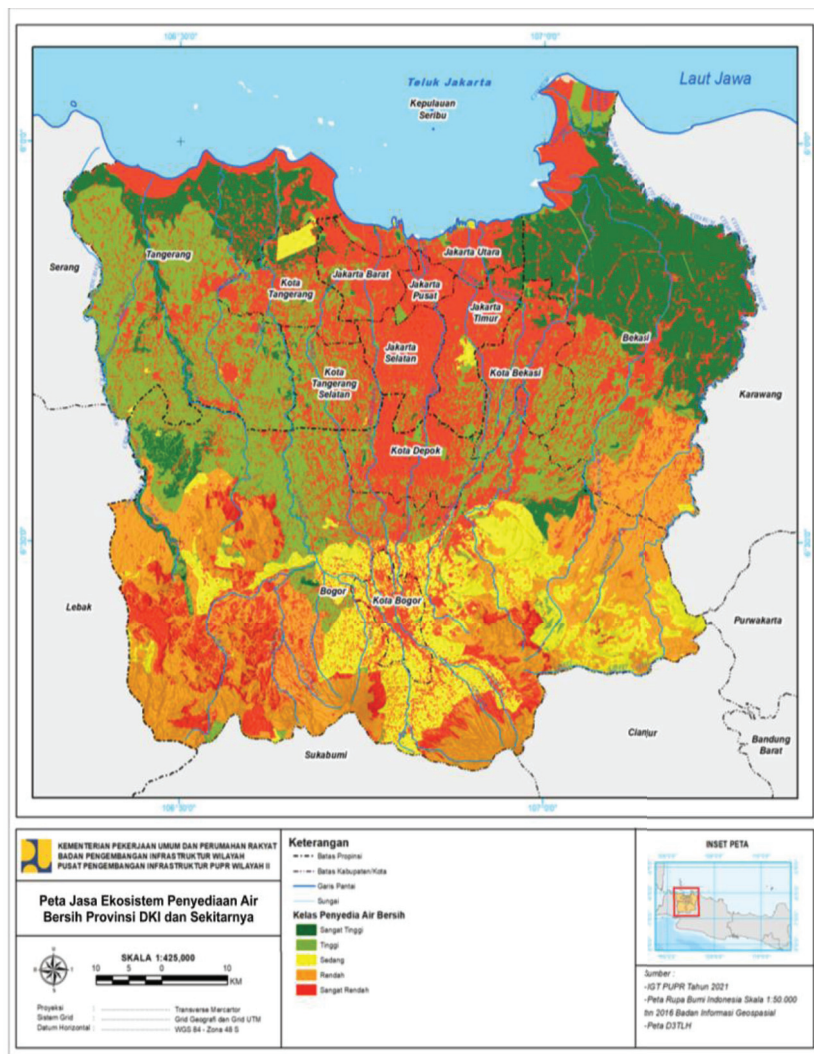


Peta 3.3 Profil Hidrologi dan DAS Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

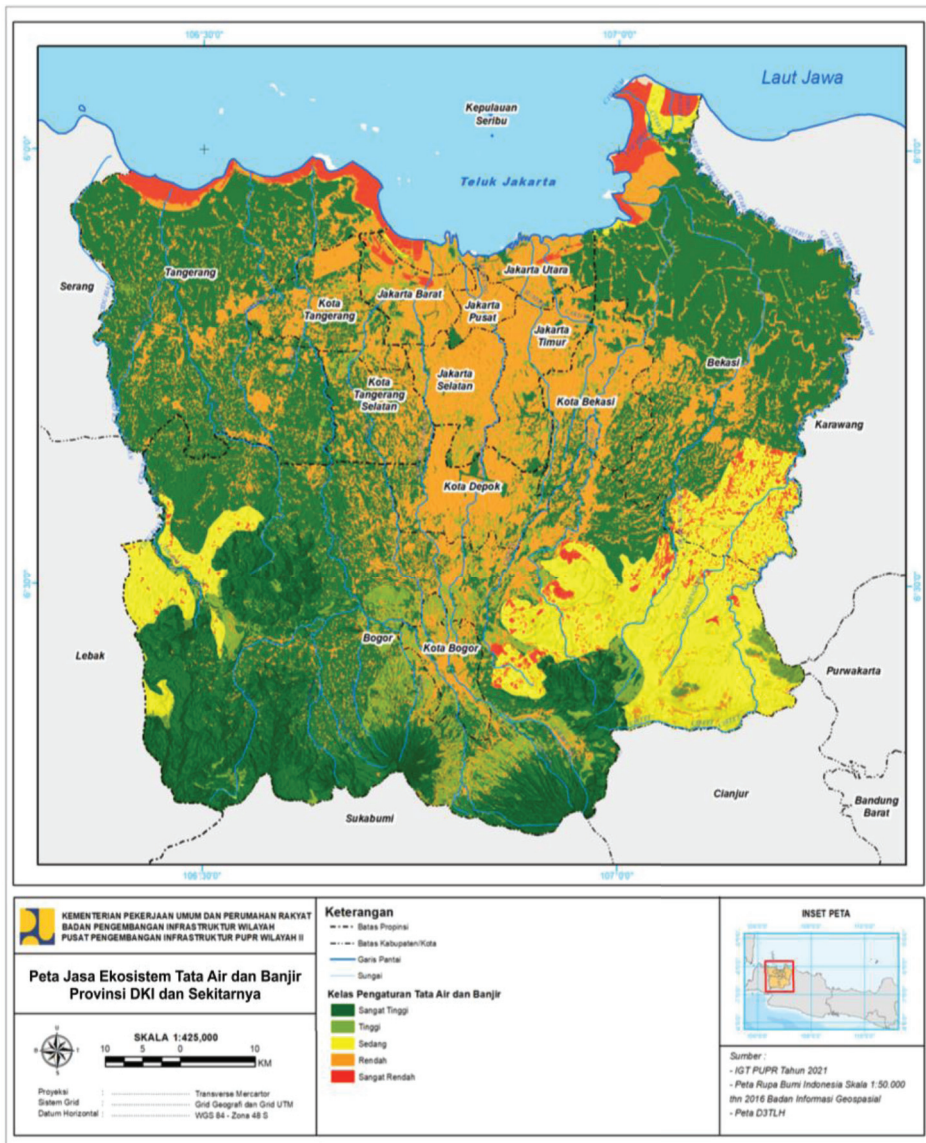
3.1.6 Jasa Ekosistem

Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya didominasi oleh daerah dengan jasa ekosistem air kategori sangat rendah dan sedang yang artinya sulitnya ditemui air bersih. Utamanya dalam Peta digambarkan bahwa yang memiliki kemampuan sangat rendah berada di DKI Jakarta. Peta 3.4 menunjukkan jasa ekosistem air bersih berdasarkan data daya dukung daya tampung lingkungan.

Sementara, jasa ekosistem tata air dan banjir berada pada kondisi sangat tinggi. Namun, untuk wilayah pesisir utara Pulau Jawa memiliki jasa ekosistem sangat rendah. Begitu pula dengan daerah perkotaan, yang memiliki jasa ekosistem rendah daya dukung daya tampung lingkungan yaitu di kawasan perkotaan (Peta 3.5).



Peta 3.4 Profil Jasa Ekosistem Penyediaan Air Bersih



Peta 3.5 Profil Jasa Ekosistem Tata Air dan Banjir

3.1.7 Tutupan Lahan

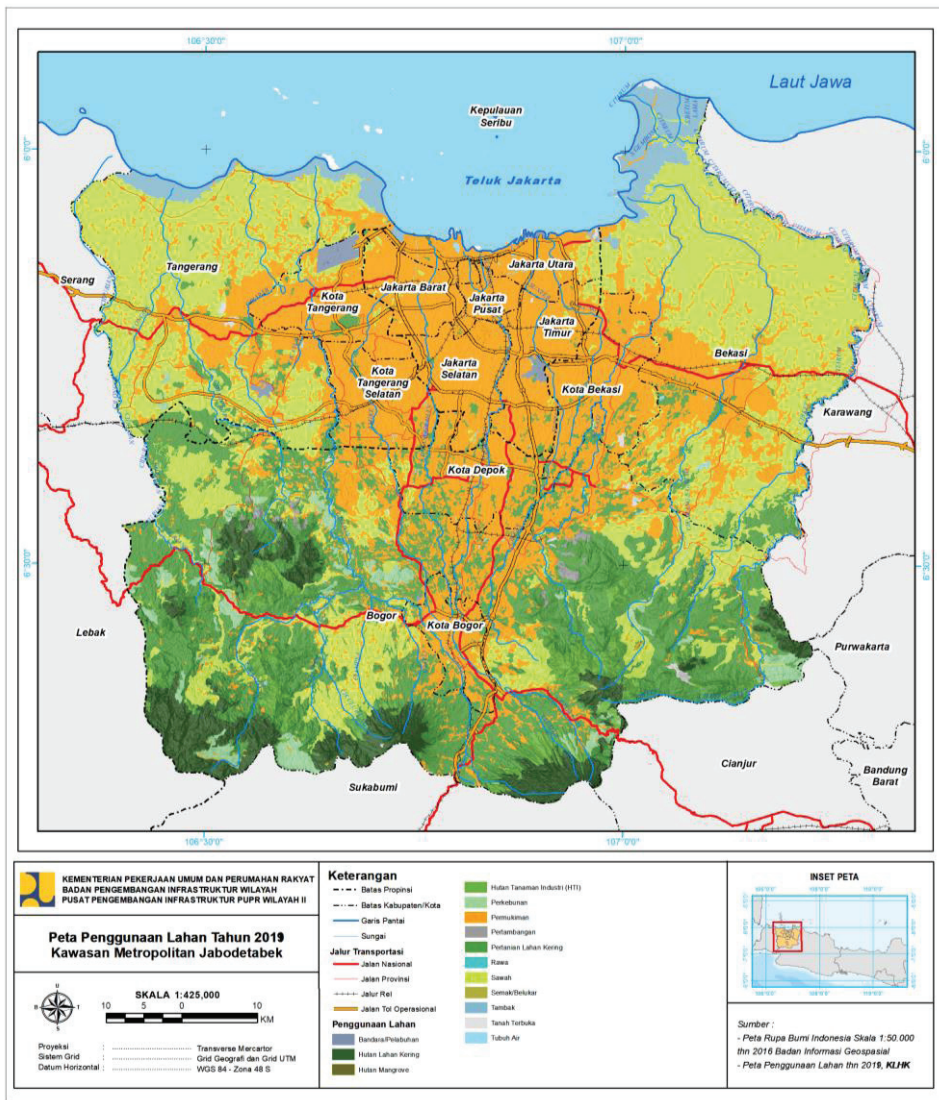
Luasan kawasan permukiman di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya meningkat sebesar 9.800 ha/tahun (2008-2018). Sebagian dari tambahan permukiman terdapat 2.922 ha di rawan erosi dan terdapat 285 ha di lahan kritis, yang berada di Kabupaten Bogor dan Cianjur.

Sebaran kawasan permukiman disimbolkan dengan warna merah pada Peta 3.6 dan Peta 3.7.

Peta 3.6 menggambarkan penggunaan lahan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya pada tahun 2011, sementara Peta 3.7 memvisualisasikan penggunaan lahan pada tahun 2019. Berdasarkan dua peta tersebut, dapat dilihat bahwa terjadi perbedaan yang cukup signifikan dalam 9 tahun terakhir. Terjadi pelebaran kota (*urban sprawl*), dimana perkembangan permukiman DKI Jakarta sebagai kota inti meluas menuju kota satelit yaitu Bodetabek.



Peta 3.6 Tutupan Lahan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya Tahun 2011



Peta 3.7 Tutupan Lahan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya Tahun 2019

3.1.8 Kerawanan Bencana

Sebagai bagian dari Indonesia yang rawan bencana, Provinsi DKI Jakarta juga memiliki risiko bencana alam, baik yang berjenis *sudden onset disaster* seperti banjir dan tanah longsor, maupun *slow onset disaster* seperti penurunan muka tanah (*land subsidence*).

a. Bencana Longsor

Bencana tanah longsor terjadi akibat adanya perpindahan massa tanah dan batuan secara vertikal yang biasanya terjadi karena ketidakstabilan suatu lereng. Seluas 98.489 ha wilayah merupakan wilayah rawan

longsor. Wilayah dengan indeks bahaya longsor terluas terdapat di Kabupaten Bogor (92.453 ha). Wilayah dengan indeks bahaya tinggi disimbolkan dengan warna merah pada Peta 3.8. Sementara tabel di bawah menjelaskan indeks bahaya longsor.

Tabel 3.2 Indeks Bahaya Longsor

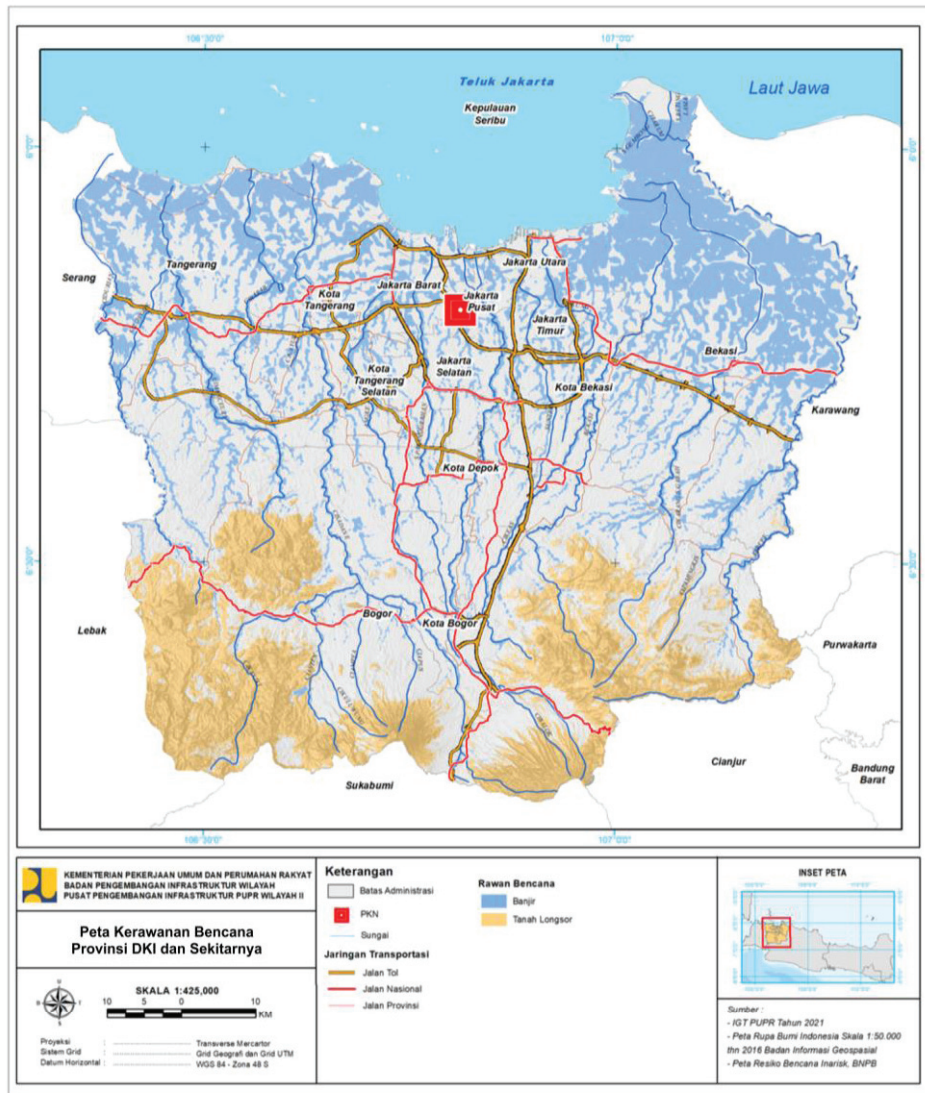
No	Kabupaten/ Kota	Indeks Bahaya Longsor	Luas (ha)
1	Kab Bekasi	Total Sedang	24,38 24,38
2	Kab Bogor	Total Rendah Sedang Tinggi	92.453,12 510,01 87.525,38 4.417,73
3	Kota Bogor	Total Rendah Sedang	54,30 3,24 51,06
4	Kota Tangerang	Total Rendah	10,47 10,47
Total			98.489,07

Sumber: Inarisk diolah BPIW, 2021

b. Bencana Banjir

Provinsi DKI Jakarta merupakan kawasan yang rawan akan bencana banjir dan banjir rob. Bencana ini erat kaitannya dengan kondisi hidrometeorologi yang kini makin diperparah dengan adanya perubahan iklim ekstrem. Sejak tahun 2000, intensitas hujan dengan curah hujan ekstrem (> 150 mm/hari) sering terjadi dan berakibat pada meningkatnya 2-3% risiko kejadian banjir dengan perulangan sebagaimana periode ulang banjir 2014, 2015, bila dibandingkan dengan kondisi iklim 100 tahun lalu (BMKG, 2022).

Bagi Provinsi DKI Jakarta, banjir merupakan permasalahan tahunan khususnya saat memasuki musim hujan. Secara kuantitas, kejadian banjir di wilayah DKI Jakarta berkurang dari 460 RW menjadi 428 RW. Terjadi pengurangan banjir di Wilayah Jakarta Selatan, namun tidak untuk Jakarta Utara yang malah mengalami peningkatan kejadian banjir. Kenaikan muka air laut sebesar kurang lebih 8 mm/tahun di Teluk Jakarta (NCICD, 2021) juga turut mempengaruhi kejadian banjir di wilayah pesisir utara Jakarta.



Peta 3.8 Kerawanan Bencana Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

3.2 Profil Demografi

Dinamika kependudukan, karakteristik dari populasi penduduk, dapat diketahui dari demografi suatu daerah, oleh karena itu profil demografi tidak lepas dari dokumen ini karena dapat mendeskripsikan kondisi demografi wilayah perencanaan 10 (sepuluh) tahun terakhir untuk menyusun analisis perhitungan perencanaan kebutuhan infrastruktur PUPR. Pembahasan profil demografi antara lain tentang: kepadatan penduduk, jenis pekerjaan, angkatan kerja, angka kemiskinan, dan Indeks Pembangunan Manusia (IPM).

3.2.1 Profil Kependudukan

Berdasarkan data dari BPS, jumlah penduduk di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya adalah 31.286.414 jiwa. Jumlah penduduk terendah berada di Kabupaten Kepulauan Seribu (28.240 jiwa), sedangkan jumlah penduduk tertinggi yaitu Kabupaten Bogor (5.489.536 jiwa). Meskipun jumlah penduduk asli Provinsi DKI Jakarta adalah kurang lebih sepuluh juta jiwa, namun adanya fenomena komuting dari wilayah satelit sekitarnya menyebabkan pertambahan tiga juta penduduk di siang hari. Hal ini menyebabkan jumlah penduduk yang ada di Provinsi DKI Jakarta mencapai tiga belas juta pada siang hari.

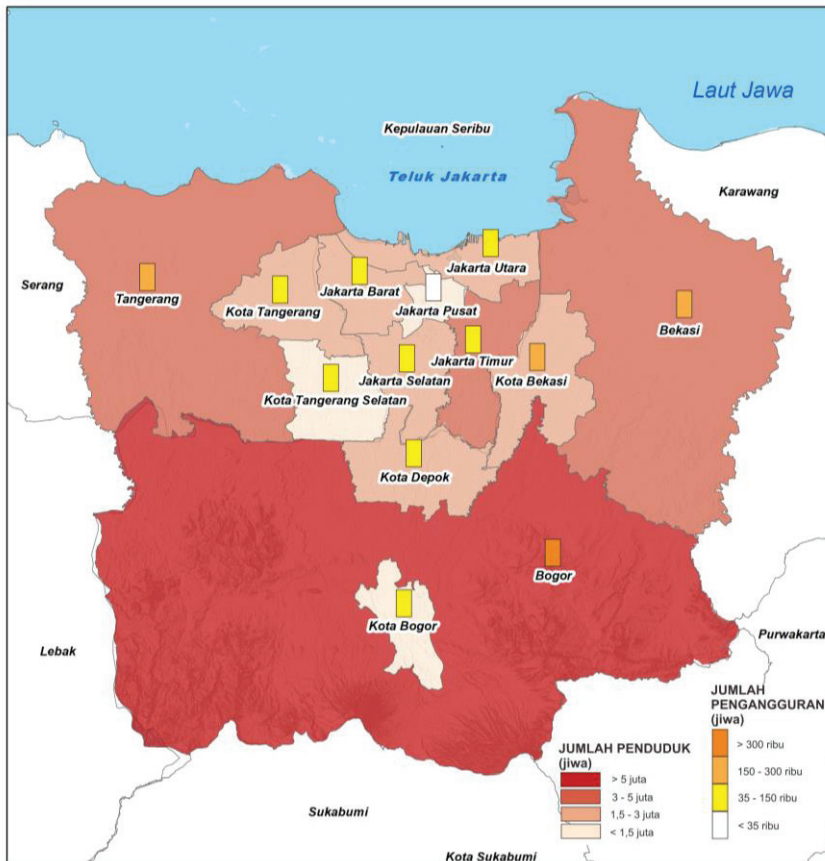
Tabel 3.3 Kondisi Kependudukan

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk (2021)	Luas Wilayah (BPS)	Luas Wilayah Kawasan Budidaya (RDTR)	Kepadatan Bruto (jiwa/ha)	Kepadatan Netto (jiwa/ha)	Klasifikasi
Kota Barat Jakarta	2.440.073	125,00	123,49	19.521	197,60	Sedang
Kota Pusat Jakarta	1.066.460	47,56	43,37	22.423	245,88	Tinggi
Kota Selatan Jakarta	2.233.855	145,25	143,67	15.379	155,49	Sedang
Kota Timur Jakarta	3.056.300	185,54	181,59	16.472	168,31	Sedang
Kota Utara Jakarta	1.784.753	147,46	132,68	12.103	134,51	Rendah
Kabupaten Kepulauan Seribu	28.240	10,73	10,73	2.632	26,32	Rendah
Kota Bekasi	2.121.990	210,49	215,89	10.081	98,29	Rendah
Kabupaten Bekasi	3.157.962	1273,88	1192,07	2.479	26,49	Rendah
Kota Depok	2.085.935	200,29	198,35	10.415	105,16	Rendah
Kota Bogor	1.052.359	118,50	109,85	8.881	95,80	Rendah
Kabupaten Bogor	5.489.536	2986,20	2552,89	1.838	21,50	Rendah
Kota Tangerang	1.911.914	182,46	179,39	10.479	106,58	Rendah
Kota Tangerang Selatan	1.365.688	164,85	161,95	8.284	84,33	Rendah
Kabupaten Tangerang	3.293.533	1027,40	998,49	3.206	32,99	Rendah
Jabodetabek	31.088.598	6825,61	6244,40	4.555	49,79	Rendah

Sumber: BPS diolah BPIW, 2023

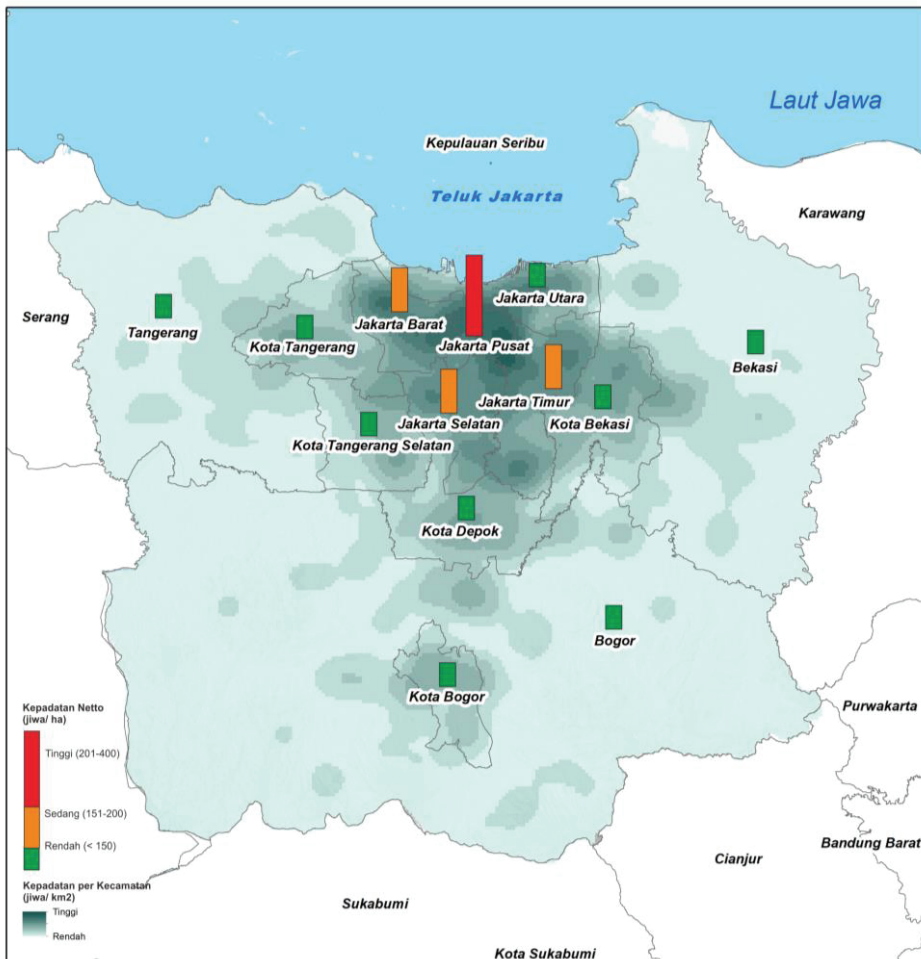
Pada tabel di atas, dijelaskan kepadatan penduduk *gross* dan *netto* di wilayah pengembangan. Kepadatan penduduk *gross* merupakan perbandingan antara jumlah penduduk dengan luas administrasi wilayah, sedangkan kepadatan penduduk *netto* merupakan perbandingan antara jumlah penduduk dengan luas kawasan budidaya saja. Kepadatan penduduk *netto* terbesar berada di Kota Administrasi Jakarta Pusat (245,8 jiwa/ha), sementara kepadatan penduduk *netto* terendah berada di Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu (26,32 jiwa/ha).

Berdasarkan analisis kependudukan, secara umum Provinsi DKI Jakarta memiliki kepadatan yang tinggi sehingga pengembangan kawasan harus mempertimbangkan total kepadatan penduduk dan ruang yang tersedia. Klasifikasi persebaran penduduk dapat dilihat pada Gambar 3.1, sementara kepadatan penduduk *netto* dan *gross* dapat dilihat dan Gambar 3.2.



Gambar 3.1 Jumlah Penduduk dan Angkatan Kerja

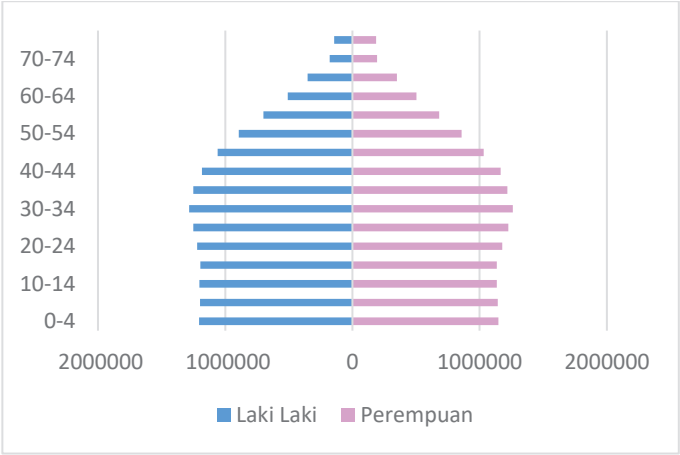
Sumber: BPS diolah BPIW, 2023



Gambar 3.2 Kepadatan Penduduk *Bruto* dan *Netto*

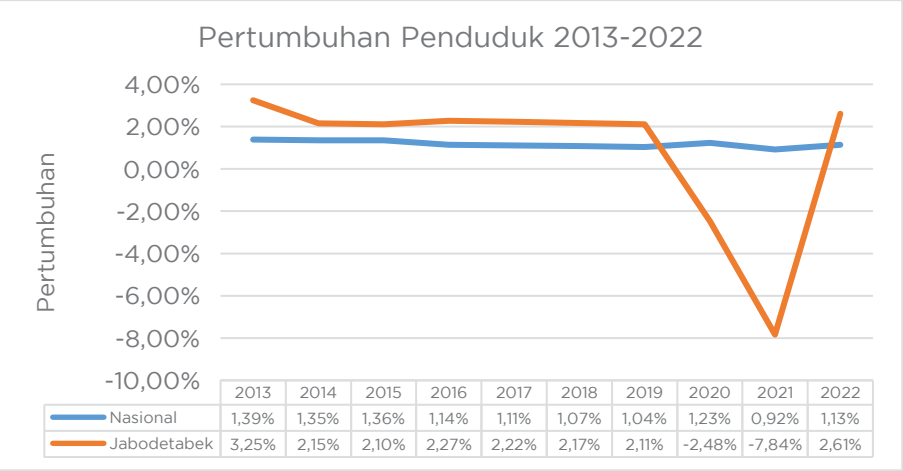
Sumber: BPS diolah BPIW, 2023

Berdasarkan analisis piramida penduduk pada Gambar 3.3, mayoritas (58%) penduduk adalah generasi millennial dan Gen-Z dengan kisaran usia 8-39 tahun, artinya sebagian besar penduduk wilayah pada usia produktif. Penduduk dengan usia produktif lebih banyak dibandingkan dengan penduduk dengan usia non-produktif (*dependency ratio* = 41%) atau angka ketergantungan yang cukup rendah.



Gambar 3.3 Piramida Penduduk Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya
Sumber: BPS diolah BPIW, 2023

Pertumbuhan penduduk di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya menunjukkan kecenderungan naik turun. Sebelum terjadi pandemi Covid-19, pertumbuhan penduduk selalu di atas pertumbuhan penduduk nasional. Sebagai magnet ekonomi nasional, adanya pandemi menyebabkan turunnya pertumbuhan penduduk yang salah satunya disebabkan oleh berpindahnya masyarakat kota ke desa akibat beban ekonomi yang ditimbulkan pandemi. Gambar 3.4 menunjukkan perbandingan pertumbuhan penduduk terhadap nasional dalam rentang Tahun 2013 - 2022.



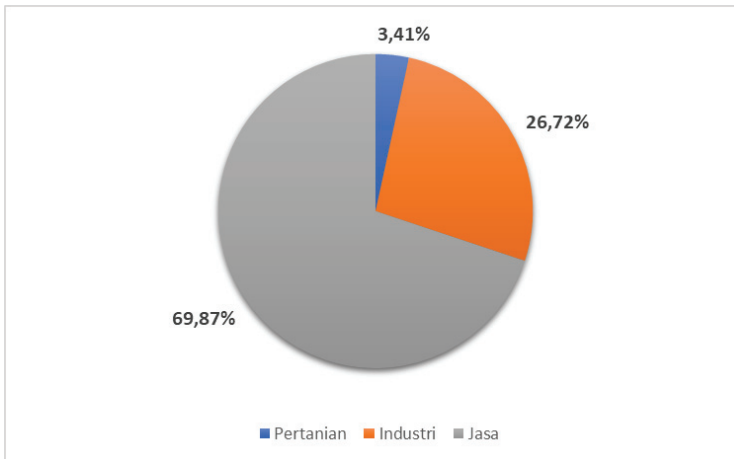
Gambar 3.4 Pertumbuhan Penduduk Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya
Sumber: BPS diolah BPIW, 2023

3.2.2 Penduduk Menurut Jenis Pekerjaan

Di sektor tenaga kerja, bidang pekerjaan yang dominan di kawasan ini adalah jasa, diikuti industri, dan pertanian (Tabel 3.4). Dapat dilihat bidang pekerjaan lebih didominasi oleh bidang jasa yang mencapai 66%, sedangkan industri 26,88% dan pertanian 7,10% (Gambar 3.5).

Tabel 3.4 Jenis Pekerjaan Penduduk

Wilayah	Pertanian	Industri	Jasa
Kabupaten Kepulauan Seribu	2.632	999	7.180
Kota Jakarta Selatan	8.700	108.360	903.527
Kota Jakarta Timur	4.355	236.497	1.016.688
Kota Jakarta Pusat	660	40.632	380.896
Kota Jakarta Barat	8.592	258.081	914.422
Kota Jakarta Utara	7.868	149.777	687.549
Kabupaten Bogor	257.171	737.346	1.451.251
Kabupaten Bekasi	60.737	624.587	1.070.937
Kota Bogor	7.003	107.363	352.279
Kota Bekasi	8.266	322.937	1.045.244
Kota Depok	8.998	198.561	881.736
Kabupaten Tangerang	77.370	540.077	247.605
Kota Tangerang	8.077	230.620	237.220
Kota Tangerang Selatan	558	56.029	249.039
Total	460.987	3.611.866	9.445.573



Gambar 3.5 Persentase Bidang Pekerjaan Masyarakat
Sumber: BPS diolah oleh BPIW, 2023

3.2.3 Pengangguran

Pengangguran merupakan salah satu isu yang menjadi perhatian pemerintah DKI Jakarta. Jumlah pengangguran yang tinggi berdampak pada menurunnya tingkat kesejahteraan masyarakat, meningkatnya kemiskinan dan munculnya berbagai masalah kerawanan sosial suatu wilayah. Oleh karena itu, pemerintah Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berupaya untuk menurunkan tingkat pengangguran secara bertahap. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menargetkan penurunan Tingkat

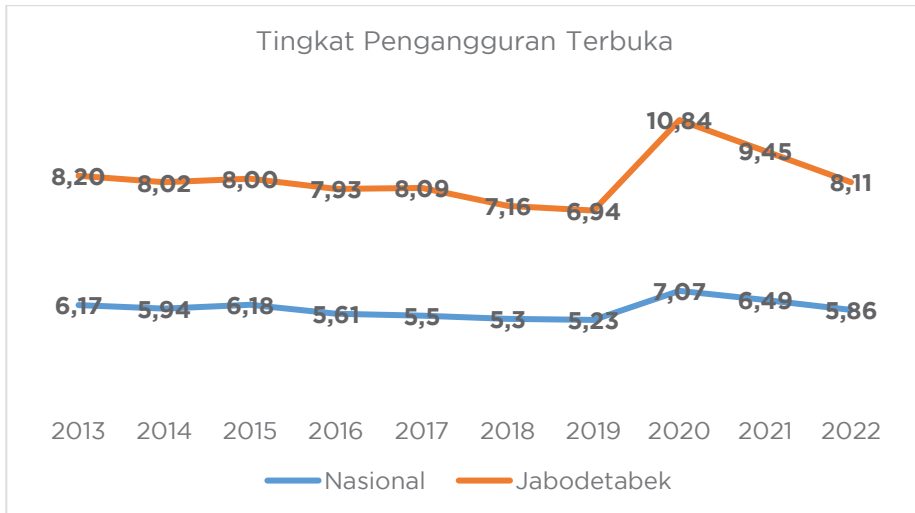
Pengangguran Terbuka (TPT) secara bertahap dari 7,14% menjadi 5,00% dalam kurun waktu 2017-2022. Pencapaian target tersebut menghadapi tantangan besar dengan merebaknya pandemi Covid-19 pada awal tahun 2020.

Pandemi Covid-19 yang melanda Indonesia khususnya DKI Jakarta sejak Maret 2020, nyatanya berdampak pada meningkatnya jumlah pengangguran. Banyak pelaku usaha yang bertumbangan sehingga menciptakan tambahan pengangguran sebanyak 291 ribu orang menjadi 573 ribu pengangguran pada tahun 2020.

Tingkat pengangguran terbuka (TPT) di DKI Jakarta pada Agustus 2020 mencapai tingkat tertingginya setidaknya sejak enam tahun terakhir, yaitu mencapai 10,95%. Angka ini jauh lebih tinggi dibandingkan dengan angka nasional yang sebesar 7,07%. Hal ini tentunya tidak terlepas dari status DKI Jakarta sebagai ibu kota negara dan pusat perekonomian Indonesia yang terdampak langsung pandemic Covid-19. Dampak pandemi Covid-19 terhadap TPT ini bukan hanya terjadi di DKI Jakarta saja melainkan di seluruh provinsi di Indonesia, dimana TPT DKI Jakarta menjadi yang tertinggi se-Indonesia. Tabel 3.5 menerangkan detail persentase pengangguran terbuka di tiap Kabupaten dan Kota. Sementara, dibanding nasional, tingkat pengangguran terbuka dari tahun ke tahun selalu lebih tinggi daripada TPT nasional. Perbandingan tersebut dapat disimak pada Gambar 3.6.

Tabel 3.5 Tabel Persentase Pengangguran Terbuka

Kabupaten/Kota	2013	2014	2015	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kabupaten Kepulauan Seribu	5,47	5,43	5,51	7,14	6,24	6,22	7,37	8,58	8,47
Kota Selatan Jakarta	8,25	7,56	6,36	7,33	5,33	5,44	10,79	7,33	5,63
Kota Timur Jakarta	8,99	8,72	9,13	6,86	6,31	6,84	9,29	8,23	8,39
Kota Pusat Jakarta	8,16	7,81	6,51	7,80	6,67	6,15	10,97	7,75	5,88
Kota Barat Jakarta	8,35	9	6,31	6,82	6,64	7,51	12,27	9,06	7,10
Kota Utara Jakarta	9,26	8,88	7,11	6,40	5,00	5,21	11,79	9,84	8,04
Kabupaten Bogor	7,87	7,65	10,01	7,67	7,01	6,32	14,29	12,22	10,64
Kabupaten Bekasi	7,17	6,79	10,03	10,97	9,74	9,00	11,54	10,09	10,31
Kota Bogor	9,8	9,48	11,08	9,57	9,74	9,16	12,68	11,79	10,78
Kota Bekasi	9,5	9,32	9,36	9,32	9,14	8,30	10,68	10,88	8,81
Kota Depok	7,69	8,44	7,48	7,00	6,66	6,12	9,87	9,76	7,82
Kabupaten Tangerang	11,04	8,45	9	10,57	9,63	8,92	13,06	9,06	7,88
Kota Tangerang	8,62	7,81	8	7,16	7,39	7,14	8,63	9,07	7,16
Kota Tangerang Selatan	4,56	6,92	6,13	6,83	4,67	4,78	8,48	8,60	6,59



Gambar 3.6 Trend Pengangguran Terbuka
Sumber: BPS diolah oleh BPIW, 2023

3.3 Profil Ekonomi

Ketidakpastian global yang melanda beberapa tahun lalu, tentunya menjadikan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya harus berstrategi dalam mengatasi pertumbuhan perekonomiannya. Profil ekonomi mendeskripsikan kondisi ekonomi wilayah perencanaan 10 (sepuluh) tahun terakhir untuk menyusun analisa perhitungan perencanaan kebutuhan infrastruktur PUPR, diantaranya adalah: PDRB, pendapatan per kapita, sektor unggulan wilayah, serta perkembangan investasi dan Kapasitas Fiskal Daerah (KFD).

3.3.1 Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB)

Berdasarkan perhitungan PDRB atas harga konstan menurut lapangan usaha tahun 2021, Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya memberikan kontribusi PDRB sebesar Rp 2.561 triliun atau sekitar 24% terhadap PDB nasional. Adapun tiga sektor utama yang memberikan sumbangan terbesar terhadap perekonomian menurut PDRB tersebut antara lain sektor jasa, industri pengolahan, dan perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor. Tabel 3.6 menunjukkan 3 PDRB sektor lapangan yang memberikan kontribusi terbesar.

Tabel 3.6 PDRB 3 Terbesar Menurut Lapangan Usaha

Sektor PDRB	Rata-rata Nilai PDRB / sektor (Triliun)	Persentase (%)
Jasa (Transportasi dan Pergudangan, Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum, Informasi dan Komunikasi, Jasa Keuangan dan Asuransi, Real Estate, Jasa Perusahaan, Administrasi Pemerintah,	1.477.568.580,99	52,17%

pertahanan, dan jaminan sosial wajib, Jasa pendidikan, jasa kesehatan dan kegiatan sosial, dan jasa lainnya		
Industri Pengolahan	591.074.616,31	20,87%
Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	422.634.871,70	14,92%

Sumber: BPS diolah BPIW, 2023

Dari PDRB dapat disimpulkan sektor utama yang berkembang di DKI Jakarta sebagai Kota inti adalah sektor perdagangan, jasa dan teknologi informasi. Hal tersebut menggambarkan bahwa DKI Jakarta telah menjadi kota bisnis yang menggunakan teknologi informasi. Sedangkan sektor utama yang berkembang di kota/kab sekitar DKI Jakarta atau Bodetabek adalah industri pengolahan, perdagangan barang dan eceran, serta industri hal tersebut menggambarkan bahwa kota sekitar DKI merupakan kota satelit yang mendukung aktivitas ekonomi di kota ini yaitu DKI Jakarta.

3.3.2 Indeks Pembangunan Manusia

Berdasarkan pengolahan data BPS, Indeks Pembangunan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya mengalami trend yang fluktuatif, dengan rata-rata IPM berada pada rentang 78-80. Pada Tahun 2022, Kota Jakarta Selatan memiliki nilai IPM tertinggi di Kota Jakarta Selatan sebesar 85,21. Nilai IPM terendah berada di Kabupaten Bogor dengan nilai 71,2. Detail IPM diterangkan pada Tabel 3.7.

Tabel 3.7 Indeks Pembangunan Manusia

Kabupaten/Kota	IPM menurut Kabupaten/Kota Administrasi					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kabupaten Kepulauan Seribu	70,00	71,00	71,00	71,63	72,1	72,79
Kota Jakarta Selatan	84,00	84,00	85,00	84,72	84,9	85,21
Kota Jakarta Timur	82,00	82,00	83,00	82,66	82,97	83,45
Kota Jakarta Pusat	80,00	81,00	81,00	81,39	81,56	82,11
Kota Jakarta Barat	80,00	81,00	81,00	81,38	81,76	82,51
Kota Jakarta Utara	79,00	80,00	80,00	80,29	80,51	80,81
Kota Tangerang	77,01	77,92	78,43	78,25	78,5	78,9
Kota Tangerang Selatan	80,84	81,17	81,48	81,36	81,6	81,95
Kabupaten Tangerang	70,97	71,59	71,93	71,92	72,29	72,97
Kota Bogor	75,16	75,66	76,23	76,11	76,59	77,17
Kabupaten Bogor	69,13	69,69	70,65	70,4	70,6	71,2
Kota Depok	79,83	80,29	80,82	80,97	81,37	81,86
Kota Bekasi	80,30	81,04	81,59	81,5	81,95	82,46
Kabupaten Bekasi	72,63	73,49	73,99	74,07	74,45	75,22
RATA-RATA	79,17	79,83	80,17	78,33	78,65	79,19

Sumber: BPS diolah oleh BPIW, 2023

3.3.3 Kemiskinan

Profil kemiskinan diolah berdasarkan data trend kemiskinan BPS tiap Kabupaten dan Kota pada Tahun 2013-2022. Berdasarkan hasil pengolahan data, diketahui pada Tahun 2022 bahwa tingkat kemiskinan terbesar berada di Kabupaten Bogor dengan total 474,7 ribu, sementara Kabupaten Kepulauan Seribu memiliki jumlah penduduk dengan tingkat kemiskinan terendah sebesar 3,67 ribu jiwa. Tabel 3.6 menerangkan persebaran jumlah penduduk miskin di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya.

Tabel 3.8 Jumlah Penduduk Miskin

Wilayah	Jumlah Penduduk Miskin (Ribu)							2020	2021	2022
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019			
Kabupaten Kepulauan Seribu	2,5	2,7	2,65	2,96	3,09	2,88	2,93	3,63	3,86	3,67
Kota Jakarta Selatan	74,6	80,8	74,46	71,96	69,82	63,38	61,76	78,09	81,5	81,11
Kota Jakarta Timur	86,8	96,5	91,44	91,37	95,67	91,38	91,61	122,73	125,37	126,63
Kota Jakarta Pusat	33,6	37,7	38,01	35,82	34,83	33,19	34,13	41,92	45,1	44,72
Kota Jakarta Barat	83,2	90,9	89,39	84,08	86,96	86,42	84,02	110,9	113,37	112,18
Kota Jakarta Utara	90,9	104,2	102,97	98,11	99,31	95,86	91,09	123,59	132,73	133,73
Kabupaten Bogor	43,75	479,1	487,1	490,8	487,3	415	395	465,7	491,2	474,7
Kabupaten Bekasi	157,7	156,6	169,2	164,4	164	157,2	149,4	186,3	202,7	201,1
Kota Bogor	83,3	80,1	79,2	77,3	76,5	64,9	64	75	80,1	79,2
Kota Bekasi	137,8	139,7	146,9	140	136	119,8	113,7	134	144,1	137,4
Kota Depok	45,9	47,5	50	50,6	52,3	49,4	49,4	60,4	63,9	64,4
Kabupaten Tangerang	183,9	173,1	191,12	182,52	191,62	190,05	193,97	242,16	272,35	270,52
Kota Tangerang	103,1	98,76	102,56	102,88	105,34	103,49	98,37	118,22	134,24	132,88
Kota Tangerang Selatan	25,4	25,29	25,89	26,38	28,73	28,21	29,16	40,99	44,57	44,29

Sumber: BPS diolah oleh BPIW, 2023

3.3.4 Pendapatan Perkapita

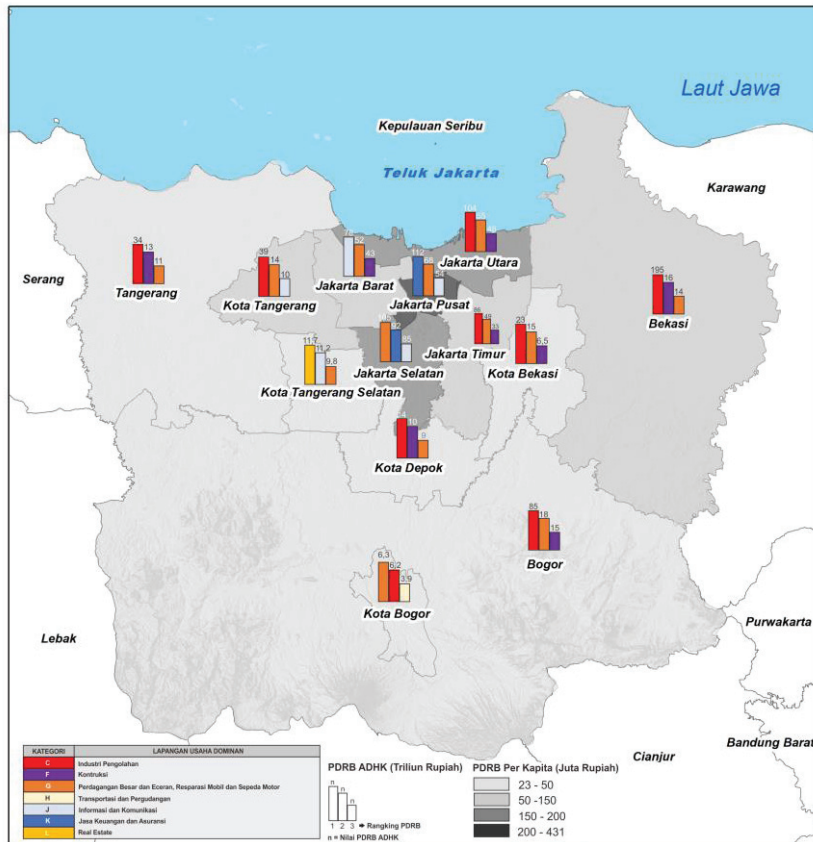
Pendapatan per kapita dapat digunakan untuk menentukan pendapatan rata-rata per orang untuk suatu daerah dan mengevaluasi standar hidup dan kualitas hidup penduduk. Berdasarkan data BPS 2022, kota dengan pendapatan per kapita tertinggi adalah Kota Jakarta Pusat. Sementara yang terendah adalah Kota Depok. Persebaran PDRB masing-masing kabupaten/kota dan pendapatan per kapita dapat dilihat pada tabel berikut ini. Adapun data tersebut juga dipetakan dengan tiga peringkat tertinggi PDRB setiap kabupaten kota seperti Gambar 3.7 di bawah.

Tabel 3.9 Profil PDRB Perkapita

Kabupaten/Kota	Pendapatan Per Kapita (Ribu)		
	2020	2021	2022
Kabupaten Kepulauan Seribu	133.563	129.210	124.178
Kota Jakarta Selatan	188.277	192.169	201.266
Kota Jakarta Timur	98.618	102.679	106.904
Kota Jakarta Pusat	425.319	431.356	446.380
Kota Jakarta Barat	129.871	134.264	141.155
Kota Jakarta Utara	175.438	185.395	195.274
Kabupaten Bogor	28.476	29.072	30.173
Kabupaten Bekasi	78.345	79.728	82.472

Kabupaten/Kota	Pendapatan Per Kapita (Ribu)		
	2020	2021	2022
Kota Bogor	30.893	31.712	33.153
Kota Bekasi	26.629	27.212	28.283
Kota Depok	23.497	23.945	24.756
Kabupaten Tangerang	28.802	29.716	30.790
Kota Tangerang	54.031	55.658	58.418
Kota Tangerang Selatan	43.955	45.686	47.895

Sumber: BPS diolah BPIW, 2023

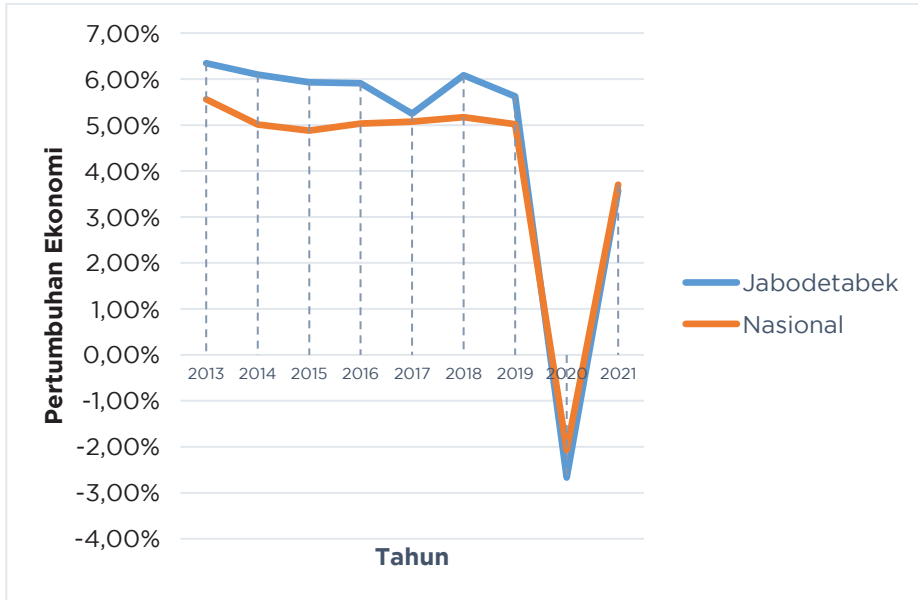


Gambar 3.7 PDRB Lapangan Usaha dan Pendapatan per Kapita

3.3.5 Sektor Ekonomi Unggulan

Pertumbuhan ekonomi Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya sampai tahun 2019 konsisten berada di atas laju pertumbuhan nasional. Namun, trend tersebut terhenti pada tahun 2020. Hal ini terjadi akibat pandemik yang dialami seluruh dunia yang mengakibatkan lumpuhnya perekonomian dunia khususnya Indonesia. Sehingga pada tahun 2020 terjadi pertumbuhan ekonomi yang negatif yang terjadi di Indonesia.

Pada tahun 2021 setelah setelah covid-19 menurun, aktivitas ekonomi mulai berjalan kembali (lihat Gambar 3.8). Adapun yang menjadi sektor unggulan ekonomi dari Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya adalah sektor jasa, industri pengolahan, dan perdagangan.

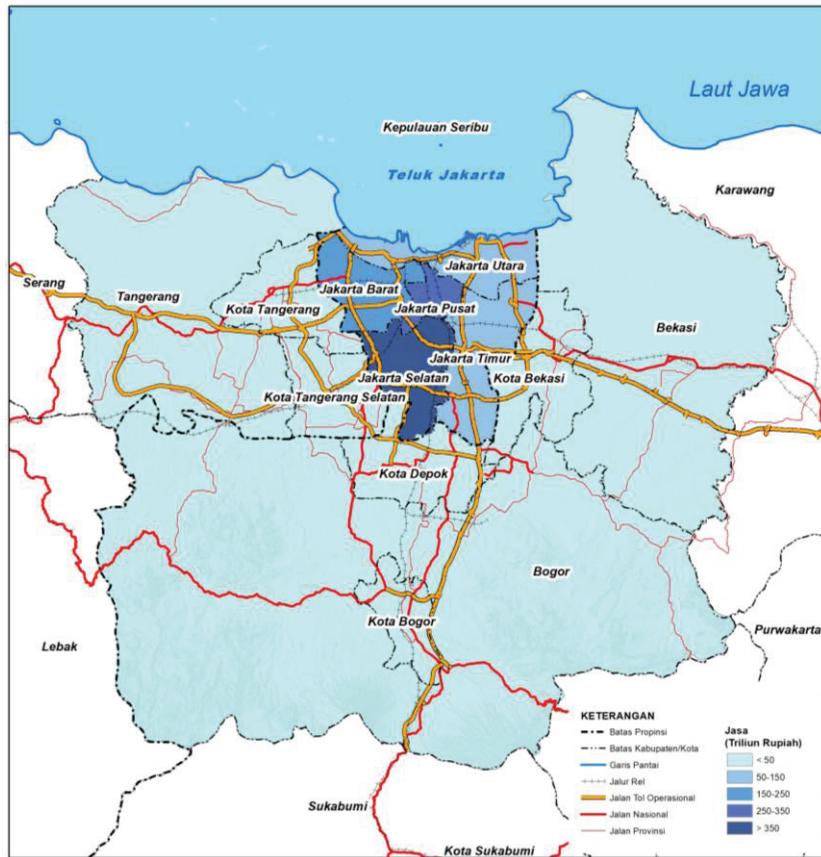


Gambar 3.8 Profil Pertumbuhan Ekonomi

Sumber: BPS diolah BPIW, 2023

a. Sektor Jasa

Pertumbuhan ekonomi yang terjadi Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya berasal dari aktivitas beberapa sektor ekonomi. Sektor ekonomi yang terdiri dari sektor industri pengolahan, perdagangan besar dan eceran, serta sektor jasa. Sektor perdagangan dan jasa serta sebagian Industri merupakan sektor yang berkembang di wilayah DKI Jakarta yang merupakan kota inti. Sektor jasa Provinsi DKI Jakarta sebagai kota inti dengan kontribusi PDRB sebesar 50 - 350 Triliun. Detail PDRB pada sektor jasa terdapat pada Gambar 3.10.



Gambar 3.9 PDRB Sektor Jasa

Sumber: BPS diolah BPIW, 2023

b. Sektor Industri Pengolahan

Jumlah industri pengolahan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya sebanyak 8.844 industri di tahun 2018. Nilai ekspor barang melalui Pelabuhan Tanjung Priok sebesar 85.000,75 Juta USD, dengan volume 26.343,91 ribu ton atau total sekitar 85,98% dari total ekspor. Sementara, melalui Bandara Soekarno-Hatta sebesar 7,57% dari total ekspor, dengan nilai ekspor sebesar 9.272,43 juta USD dan volume 198,68 ribu ton.

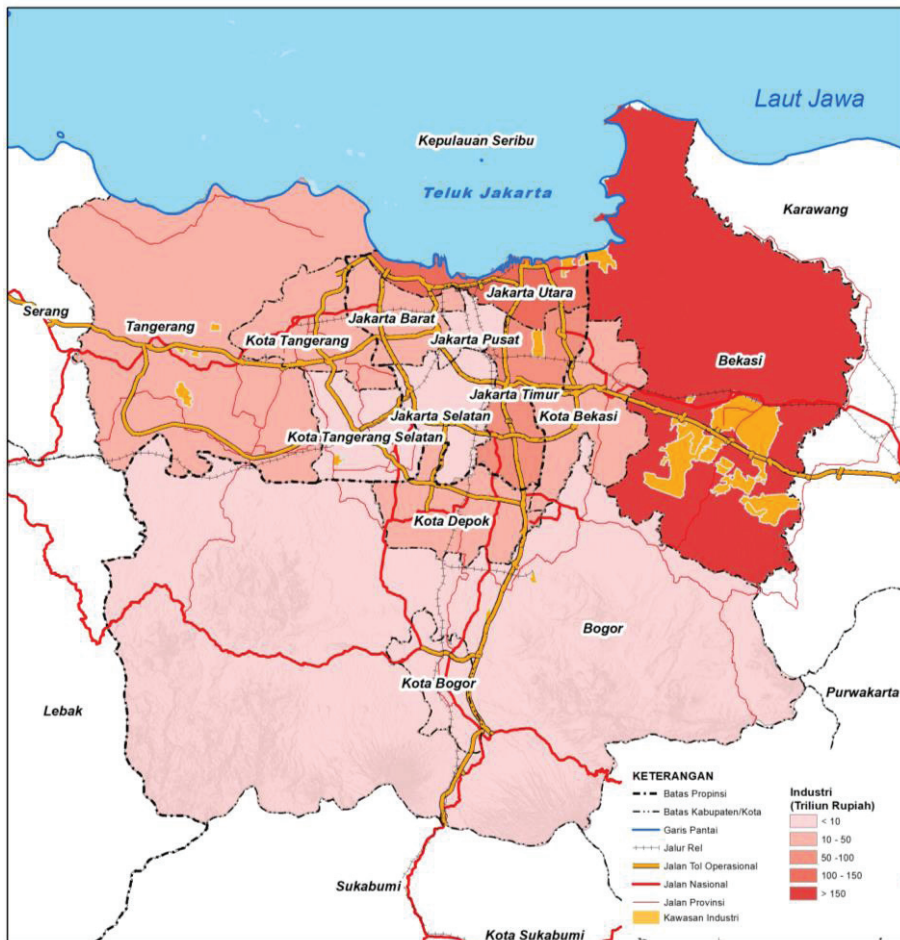
Kabupaten Bekasi memberikan kontribusi nilai PDRB tertinggi sebesar Rp. 197,17 Triliun (sekitar 28,96%). Negara tujuan ekspor komponen kendaraan bermotor (otomotif) antara lain AS, Eropa, China, Malaysia, Vietnam, Australia, Jepang, India, dan Arab Saudi. Negara tujuan ekspor alas kaki, antara lain AS, Eropa, Meksiko, Chili, Panama, Turki, Jepang, Korea Selatan, Australia, China, dan Hong Kong (Tabel 3.10). Secara spasial, data tersebut digambarkan pada Gambar 3.10.

Negara tujuan ekspor elektronika antara lain Jepang, Taiwan, Korea Selatan, China, Malaysia, Hong Kong, Australia, Singapura, Thailand, Vietnam, Eropa, dan AS. Industri yang berstatus Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) berjumlah sebanyak 4.599 perusahaan, Penanaman Modal Asing (PMA) berjumlah 1.643 perusahaan, dan non fasilitas sebanyak 2.602 perusahaan.

Tabel 3.10 PDRB 5 Terbesar Sektor Industri

Kota/Kabupaten	Industri Pengolahan (Triliun)	Persentase Industri
Kab Bekasi	197,17	28,96%
Kota Jakarta Utara	106,66	15,67%
Kab Bogor	85,43	12,55%
Kota Tangerang	39,60	5,82%

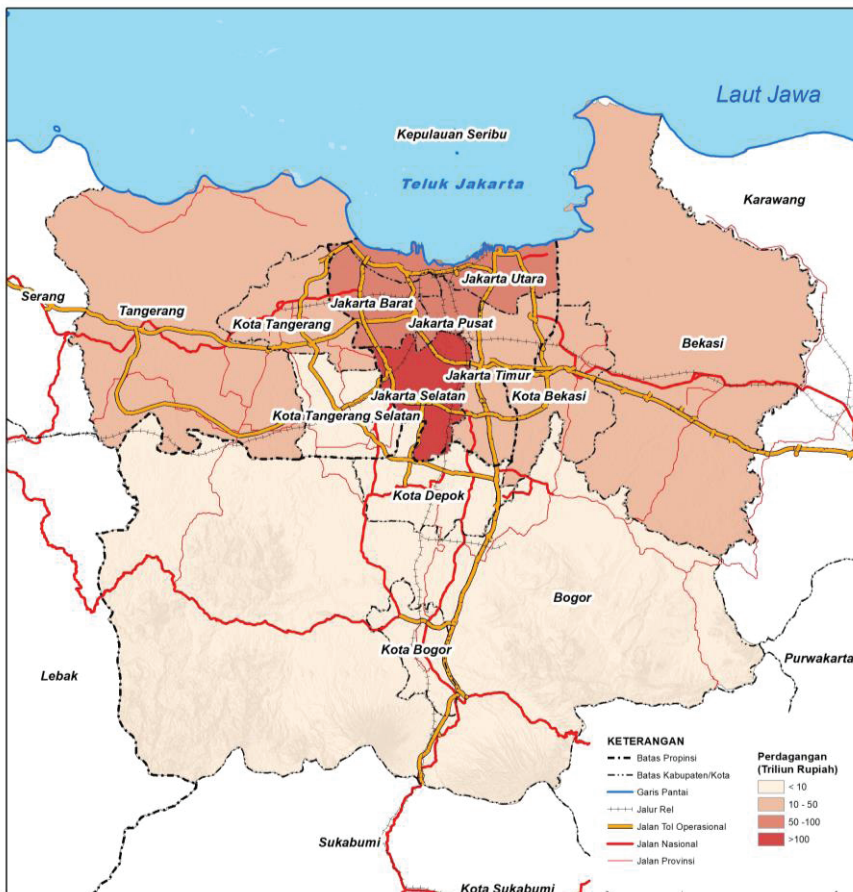
Sumber: BPS diolah BPIW, 2023



Gambar 3.10 PDRB Sektor Industri Pengolahan
Sumber: BPS diolah BPIW, 2023

c. Sektor Perdagangan

Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya memiliki porsi sektor perdagangan dan jasa terbesar nasional dengan share sektor perdagangan terhadap nasional sebesar 26% dan sektor jasa terhadap nasional sebesar 29% (BPS 2021). Sektor perdagangan besar dan eceran memberikan kontribusi PDRB sebesar Rp387,08 Triliun terhadap PDB Nasional pada Tahun 2021. DKI Jakarta sebagai kota inti khususnya Jakarta Pusat dan Jakarta Selatan memberikan kontribusi paling tinggi dibandingkan wilayah lain di Metropolitan Jabodetabek. Kontribusi PDRB sektor perdagangan dan jasa dapat dilihat pada Gambar 3-11.



Gambar 3.11 PDRB Sektor Perdagangan
Sumber: BPS diolah BPIW, 2023

Jakarta sebagai pusat perdagangan dan jasa di Indonesia pasti memiliki pusat bisnis dan perdagangan yang disebut CBD (*Central Business District*). CBD telah menjadi area utama kota atau kota kecil yang dikhususkan untuk perdagangan dan bisnis. Sesuai namanya, CBD

biasanya merupakan pusat keuangan kota dan menerapkan teknologi dalam proses bisnisnya. Oleh karena itu, diperlukan pengembangan sumber daya manusia untuk pemanfaatan teknologi di CBD karena sebesar 58,77% pelaku usaha di DKI Jakarta memilih untuk tidak berjualan melalui platform e commerce padahal hal tersebut merupakan hal yang sangat krusial bagi pengembangan. Beberapa CBD yang berada yang siap dikembangkan diterangkan pada Tabel 3-11.

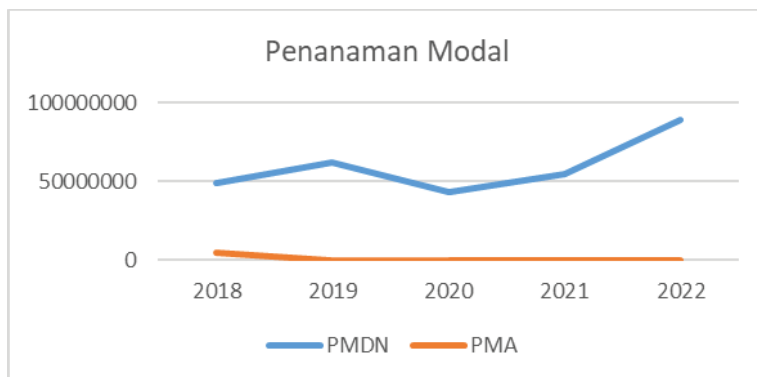
Tabel 3.11 Rencana Kawasan CBD

Wilayah	Kawasan CBD
DKI Jakarta	Sudirman - Thamrin
	Senayan - Blok M
	Tanah Abang
	Cempaka Mas
	Rasuna Said
	Tomang - Grogol
	Slipi - Roxy
	Glodok - Gajah Mada
Kota Tangerang Selatan	Sepong
	Bintaro
	Ciputat
	Pamulang
Kota Depok	Margonda Raya
Kota Bekasi	A Yani
	H. Juanda
Kota Tangerang	Cengkareng
	Ciledug

Sumber: RITJ, Kemenhub

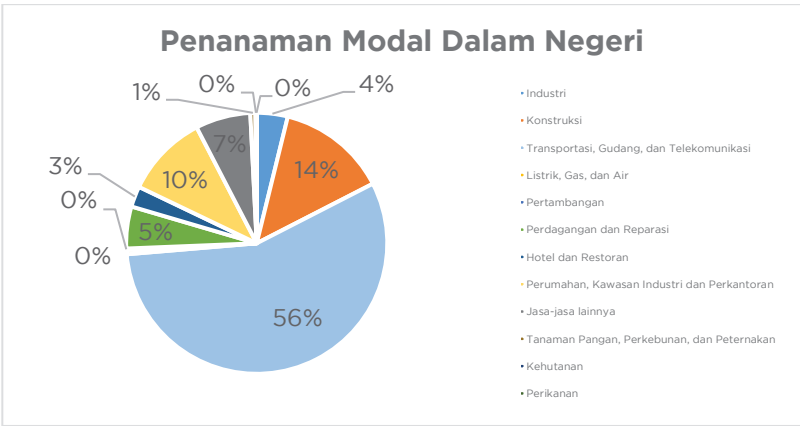
3.3.6 Perkembangan Investasi

Realisasi penanaman modal negeri pada Tahun 2022 mencapai 89.223.589 juta rupiah dan senantiasa mengalami peningkatan tiap tahunnya. Sementara, untuk penanaman modal asing mengalami penurunan yang dipengaruhi karena terjadinya pandemi Covid-19 yang melanda (Gambar 3.12). Penanaman modal dalam negeri dan asing menurut bidang usaha di DKI Jakarta digambarkan dua diagram pada Gambar 3.13 dan Gambar 3.14.

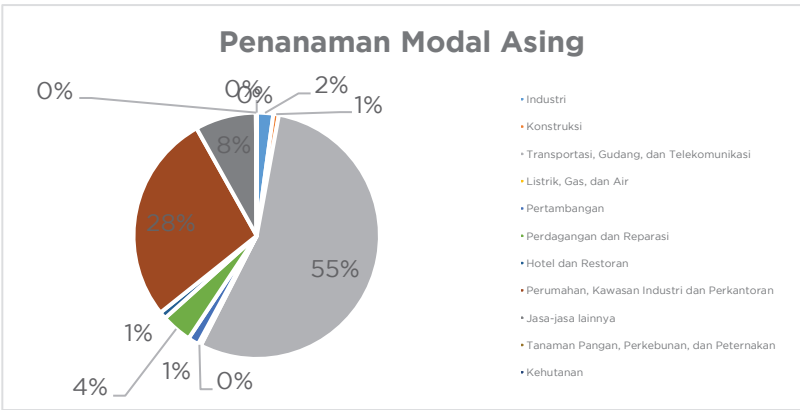


Gambar 3.12 Kondisi Penanaman Modal

Sumber: BPS diolah BPIW, 2023



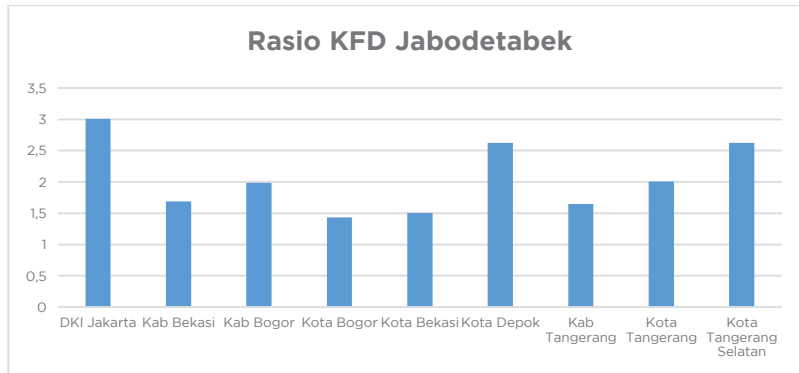
Gambar 3.13 Penanaman Modal Dalam Negeri
Sumber: BPS diolah BPIW, 2023



Gambar 3.14 Penanaman Modal Asing
Sumber: BPS diolah BPIW, 2023

3.3.7 Kapasitas Fiskal Daerah

Kemampuan keuangan masing-masing daerah yang dicerminkan melalui pendapatan daerah dan penerimaan pembiayaan daerah tertentu dikurangi dengan pendapatan yang penggunaannya sudah ditentukan, belanja tertentu, dan pengeluaran pembiayaan daerah tertentu disebut dengan Kapasitas Fiskal Daerah (FKD). Pemetaan dilakukan terhadap kapasitas tersebut untuk menunjukkan kemampuan keuangan daerah yang dikelompokkan berdasarkan rasio KFD. Gambar 3.15 memvisualisasikan rasio KFD Kabupaten dan Kota disekitar Provinsi DKI Jakarta.



Gambar 3.15 Rasio KFD Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

Sumber: Pemenkeu No 193/PMK.07/2022 diolah BPIW, 2023

Pada grafik di atas, DKI Jakarta unggul dibanding kota lain, dimana memang saat ini memiliki kapasitas fiskal yang tinggi dan APBD yang cukup tinggi dibandingkan daerah lain mengingat DKI Jakarta saat ini merupakan Ibukota Negara dan sekaligus pusat perekonomian dan bisnis dimana tentunya akan mendapatkan PAD yang cukup tinggi dibandingkan daerah yang lain.

Indeks kapasitas fiskal DKI Jakarta dari tahun 2017- 2022 berkategori sangat tinggi, hal ini menandakan bahwa Provinsi DKI Jakarta memiliki kemampuan fiskal yang cukup baik untuk membiayai atau melaksanakan kegiatan-kegiatan pembangunan di Provinsi DKI Jakarta. Jika dilihat trend kemampuan fiskal dari tahun 2017-2019, Indeks KFD Provinsi DKI Jakarta mengalami kenaikan setiap tahunnya (Tabel 3.12). Namun pada tahun 2020 mengalami penurunan, hal tersebut disebabkan pandemik covid-19 yang dialami yang berdampak langsung kepada perekonomian khususnya Provinsi DKI Jakarta.

Tabel 3.12 Tabel Indeks Kapasitas Fiskal

Kapasitas Fiskal	Indek KFD	Kategori KFD
2022	3.007	Sangat Tinggi
2021	11.931	Sangat Tinggi
2020	6.207	Sangat Tinggi
2019	11.473	Sangat Tinggi
2018	9.25	Sangat Tinggi
2017	7.870	Sangat Tinggi
2016	6.36	Sangat Tinggi
2015	8.69	Sangat Tinggi
2014	6.8517	Sangat Tinggi

Sumber: Kebijakan time series Permenkeu diolah BPIW, 2023

3.4 Profil Sosial Budaya

Ragam keunikan sosial dan budaya Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya memiliki keunikan tersendiri karena merupakan kota metropolitan. Budaya metropolitan tentunya berbeda dengan budaya daerah asal yang memiliki ciri khas khusus. Budaya metropolitan biasanya

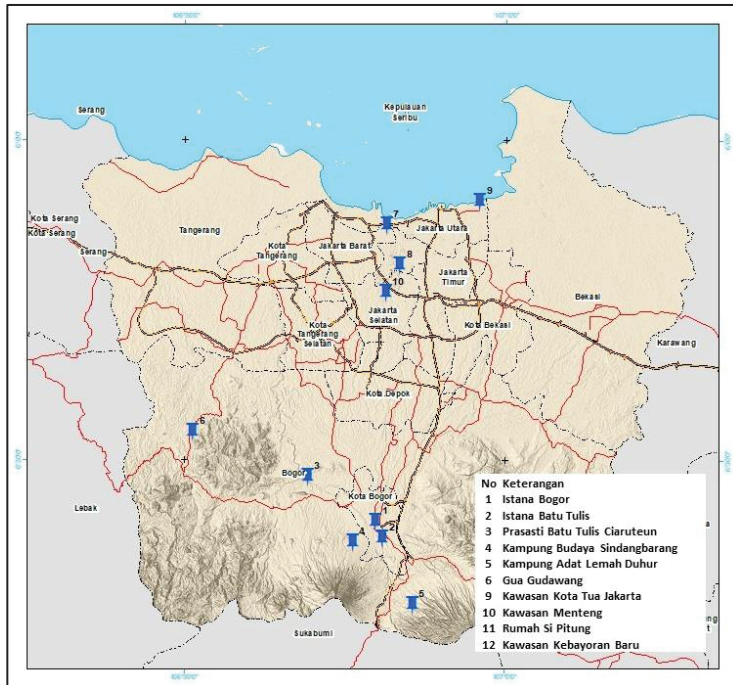
merupakan budaya campuran dan turunan dari masyarakat dari etnis yang beragam. Berikut merupakan uraian profil sosial dan budaya:

1. **Kebudayaan DKI Jakarta** adalah budaya mestizo atau suatu budaya campuran dari beberapa etnis. Sejak zaman penjajahan Belanda. Jakarta adalah Ibukota Indonesia yang membuat orang-orang berdatangan dari seluruh nusantara. Secara biologis, mereka yang mengaku sebagai orang Betawi adalah keturunan kaum berdarah campuran aneka suku dan bangsa yang didatangkan oleh Belanda ke Batavia. Apa yang disebut dengan orang atau suku Betawi sebenarnya terhitung pendatang baru di Jakarta. Kelompok etnis ini lahir dari perpaduan berbagai kelompok etnis lain yang sudah lebih dulu hidup di Jakarta, seperti orang Sunda, Jawa, Arab, Bali, Sumbawa, Ambon, Melayu dan Tionghoa. Seni dan kebudayaan budaya Jakarta merupakan budaya mestizo, atau sebuah campuran budaya dari beragam etnis.
2. **Kebudayaan Bekasi** berkembang berdasar sikap masyarakatnya yang terbuka, sehingga banyak pengaruh daerah lain masuk. Namun pengaruh Cirebonan cukup dominan. Persoalan lain yang perlu diantisipasi adalah adanya “ancaman” daerah lain (Jakarta) yang boleh jadi akan mengklaim beberapa kesenian tradisi Bekasi sebagai bagian dari tradisinya. Ini sudah terjadi pada kesenian Topeng yang aslinya dari Tambun, tapi kini orang mengenalnya sebagai Topeng Betawi. Beberapa destinasi pariwisata yang mendukung kebudayaan di Kabupaten Bekasi antara lain Pantai Mekar dan *Creative Center* Gedung Juang 45.
3. **Depok** termasuk kedalam wilayah atau Provinsi Jawa Barat tapi bahasa yang digunakan di daerah Depok adalah Bahasa Betawi karena kebanyakan orang Depok adalah orang pindahan atau migrasi dari Jakarta. Suku Betawi itu sendiri berasal dari hasil perkawinan antar etnis dan bangsa dimasa lalu. Daerah yang masyarakatnya rata-rata menggunakan Bahasa Sunda sehari-harinya. Dari mulai anak kecil hingga orang dewasa banyak sekali yang bisa berbicara Bahasa Sunda dengan fasih.

Lokasi bangunan dan obyek bersejarah Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya digambarkan pada Gambar 3.16. Kawasan pemugaran bangunan dan obyek bersejarah di Provinsi DKI Jakarta meliputi (1) Kawasan Kota Tua, (2) Kawasan Menteng, (3) Rumah Si Pitung, dan (4) Kawasan Kebayoran Baru. Sementara kawasan warisan budaya yang ada yaitu kawasan perkampungan budaya betawi di Setu Babakan. Adapun yang menjadi kawasan Cagar Budaya dan Ilmu Pengetahuan yang ada di Provinsi Jawa Barat meliputi:

1. Istana Bogor, Batu Tulis, dan Gedung Negara Badan Koordinasi Pemerintahan dan Pengembangan Wilayah I, terletak di Kota Bogor.

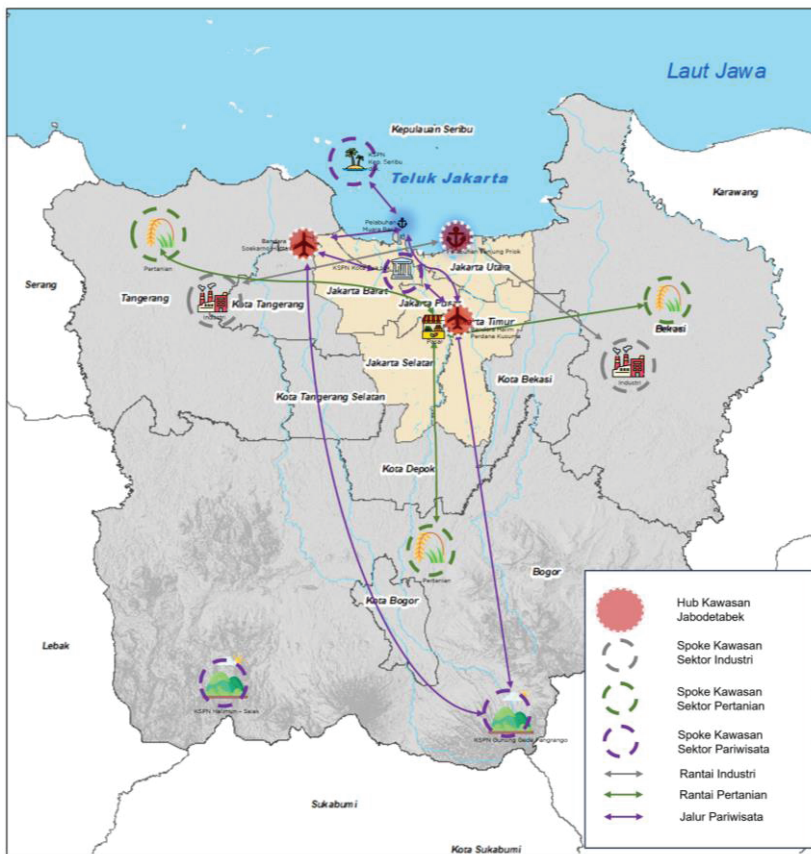
2. Batu Tulis Ciaruteun, Kampung Budaya Sindangbarang, Kampung Adat Lemah Duhur, dan Gua Gudawang, Kabupaten Bogor.



Gambar 3.16 Sosial dan Budaya

3.5 Profil Interaksi Antarkawasan

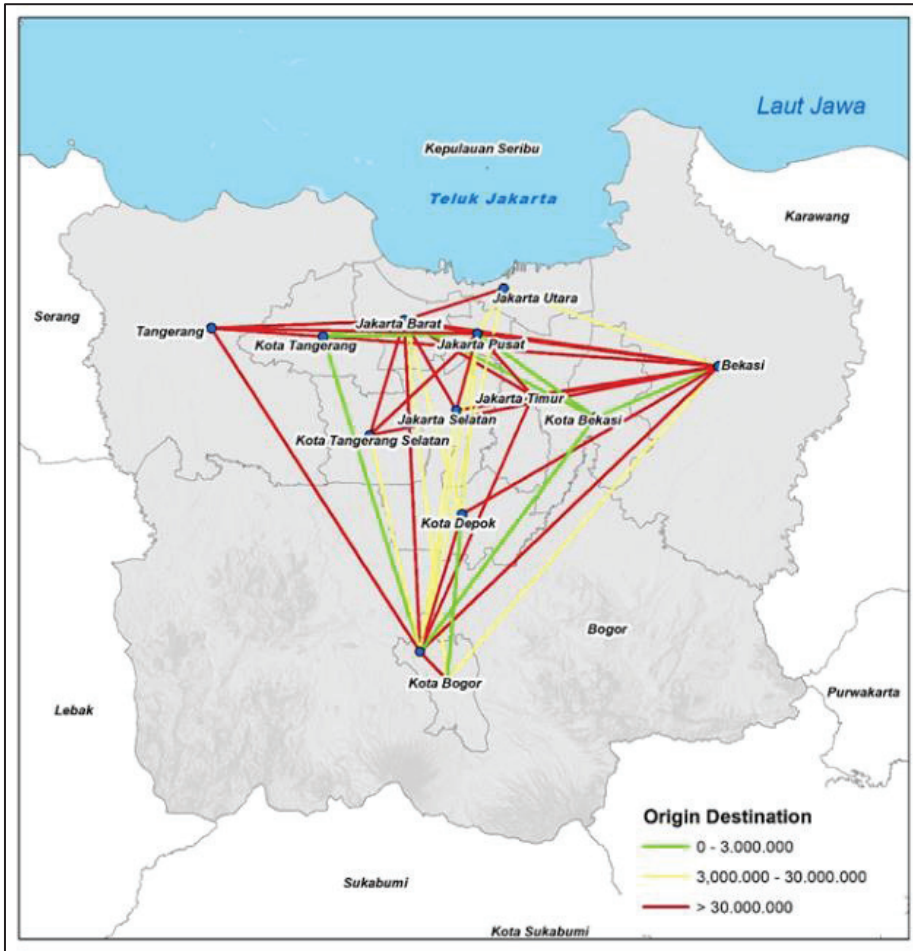
Metropolitan Jabodetabek merupakan satu kesatuan wilayah yang saling terkait dengan pola pergerakan manusia dan barang dari suatu tempat asal ke tempat tujuan. Provinsi DKI Jakarta merupakan pusat pemerintahan Ibu Kota Negara Indonesia, selain itu sebagai pusat perdagangan dan jasa, perkantoran maupun pusat hiburan. Adanya fungsi yang disandang tersebut menjadikan DKI Jakarta sebagai kawasan perkotaan inti dan dikelilingi oleh kawasan perkotaan di sekitarnya seperti Depok, Cinere, Bogor, Cibinong, Cileungsi, Bekasi, Cikarang, Tangerang, Ciputat, Tigaraksa dan Balaraja. Keterkaitan kawasan perkotaan inti dan kawasan perkotaan sekitarnya lebih diakibatkan karena pola pergerakan manusia yang berasal dari kawasan perkotaan sekitarnya dengan tujuan menuju kawasan perkotaan inti sebagai tempat bekerja. Interaksi antarkawasan digambarkan pada Gambar 3.17.



Gambar 3.17 Rantai Pasok Antar Kawasan

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Dalam keterkaitan dengan sektor ekonomi khususnya sektor perdagangan dan jasa, kontribusi sektor perdagangan besar dan eceran menghasilkan PDRB sebesar Rp 387 triliun atau 27% nasional yang terpusat pada 17 CBD (*Central Business District*): DKI Jakarta (Kawasan Sudirman-Thamrin, Senayan-Blok M, Tanah Abang, Cempaka Mas, Rasuna Said, Tomang-Grogol, Slipi-Roxy, Glodok-Gajah Mada), Kota Tangerang Selatan (Kawasan Serpong, Bintaro, Ciputat, Pamulang), Kota Tangerang (Kawasan Cengkareng, Ciledug), Kota Depok (Kawasan Margonda Raya), Kota Bogor (Kawasan Kebun Raya), dan Kota Bekasi (Kawasan A. Yani dan H. Juanda). Pola pergerakan diatas dapat digambarkan pada Gambar 3.18.



Gambar 3.18 Tingkat Interaksi Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

Sumber: Survey ATTN Kementerian Perhubungan, 2018

BAB 4 PROFIL DAN KINERJA INFRASTRUKTUR

Mengulas tentang rencana pengembangan tentunya tak lepas dari kinerja, arti paling mudah kinerja dapat bermakna tiga arti yaitu: sesuatu yang dicapai, prestasi yang diperlihatkan, dan kemampuan kerja (tentang peralatan). Sedangkan Infrastruktur adalah prasarana, dalam pengertian lebih luas infrastruktur merupakan segala jenis fasilitas yang diperlukan oleh masyarakat umum guna mendukung berbagai aktivitas masyarakat dalam kehidupan sehari-harinya.

Deskripsi mengenai kondisi infrastruktur bidang PUPR dan non-PUPR, dijelaskan dalam bab ini. Pembahasan pada profil dan kinerja infrastruktur bidang PUPR terbagi atas kajian infrastruktur Sumber Daya Air (SDA), jalan dan jembatan, permukiman, dan perumahan. Sedangkan pada penjelasan infrastruktur bidang non-PUPR terdiri dari bahasan infrastruktur perhubungan, energi, dan jaringan telekomunikasi. Dari profil dan kinerja infrastruktur ini menjadi masukan dalam merumuskan permasalahan dan isu strategis (Bab 5) dan analisis kebutuhan infrastruktur (Bab 7).

4.1 Profil dan Kinerja Infrastruktur Sumber Daya Air

Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya berada pada 6 Wilayah Sungai (WS). Adapun wilayah sungai yang terbesar yaitu adalah WS Ciliwung-Cisadane, kemudian sebagian wilayah masuk pada WS Cidanau-Ciujung-Cidurian dan WS Citarum. Gabungan wilayah sungai pada wilayah perencanaan ini pernah mendapat kajian khusus bernama 6 Cis. Pada kawasan hulu tersebar waduk besar antara lain Jatiluhur (Kab. Purwakarta), Sukamahi (Kab. Bogor), Ciawi (Kab. Bogor), dan Karian (Kab. Lebak).

4.1.1 Infrastruktur Penyediaan Air Baku

Provinsi DKI Jakarta sangat bergantung pada sumber air baku dari luar wilayahnya. Sekitar 94% pasokan air baku DKI Jakarta berasal dari luar yaitu berasal dari WS 6 Cis. Meskipun begitu, juga terdapat potensi air baku yang berasal dari dalam Jakarta. Berdasarkan kajian Pusat Litbang Sumber Daya Air (2019), terdapat beberapa alternatif untuk mendapatkan air baku dari dalam Jakarta:

- Apabila kualitas air dari semua sungai di wilayah DKI Jakarta dapat ditingkatkan sehingga memenuhi baku mutu yang berlaku, maka akan ada pasokan air baku 833.097.041 m³/tahun.
- Potensi air baku yang dapat dihasilkan dari situ/embung/waduk apabila kondisi dan kualitasnya memenuhi standar baku mutu yang ditetapkan adalah sebesar 57.240.882 m³/ tahun.
- Analisis potensi air baku dari sumber SPAM menghasilkan jumlah air sebesar 466.704.722 m³/ tahun.

Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya selain memiliki CAT Jakarta juga memiliki CAT Bogor dan CAT Bekasi-Karawang yang memiliki potensi mendukung ketersediaan air di wilayah pengembangan. Total potensi CAT sebesar 6391 Km² tetapi tidak direkomendasikan dimanfaatkan karena terjadi penurunan muka tanah. Detail luas CAT pada Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya dapat dilihat pada Tabel 4.1.

Tabel 4.1 Cekungan Air Tanah

No	Nama Cekungan Air	Luas Wilayah (Km ²)
1	CAT Bekasi Karawang	3641
2	CAT Jakarta	1439
3	CAT Bogor	1311

Sumber: Kemen-PUPR, 2021

Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya juga memiliki danau, polder, dan embung sebagai infrastruktur penyediaan air baku. Total potensi tampungan air baku secara akumulatif adalah 2.461.555 Km³. Detail tampungan danau, polder, dan waduk dapat dilihat pada Tabel 4.2 dan Peta 4.1.

Tabel 4.2 Tampungan Danau, Polder, Waduk

No	Danau/ Situ	Tampungan (m ³)
1	Danau Cavalio	33
2	Polder Kelapa Gading	263
3	Polder Muara Angke	26
4	Polder Pulomas	592
5	Polder Teluk Gong	103
6	Waduk Bojong	46
7	Waduk Grogol	61
8	Waduk Haji Dogol	33
9	Waduk Halim 1	12
10	Waduk Jatiluhur	2.440.000
11	Waduk Kampung Rambutan	90
12	Waduk Melati	134
13	Waduk Perum Aneka Elok	84
14	Waduk Pluit	6.256
15	Waduk Pondok Ranggon	786
16	Waduk Prapanca	13
17	Waduk Rawa Badak	293
18	Waduk Setia Budi Barat	136
19	Waduk Setia Budi Timur	70
20	Waduk Setu Cipayung	88
21	Waduk Sigura Gura	8
22	Waduk Sunter	1.908
23	Waduk Surilang	30
24	Waduk Tegal Alur	35
25	Waduk Tie Setu Cipayung	110
26	Waduk Tomang	211
27	Waduk Brigif	714
28	Bendungan Gintung	750
29	Bendungan Pongkor	2.140
30	Bendungan Sukamahi	1.530
31	Bendungan Ciawi	5.000
Total Tampungan		2.461.555

Sumber: Kemen-PUPR, 2021

Berdasarkan data diatas, infrastruktur penyediaan air baku masih belum dimanfaatkan secara optimal. Total potensi tampungan air baku secara akumulatif adalah 2.461.555 m³ dapat dimanfaatkan sebagai suplai air baku untuk menggantikan penyedotan air tanah.



Peta 4.1 Profil Infrastruktur SDA Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

4.1.2 Infrastruktur Pengendali Daya Rusak Air

DKI Jakarta mengandalkan dua kanal banjir utama, yaitu Kanal Banjir Barat dan Timur yang mengalihkan air dari hulu supaya tidak masuk ke dalam DKI Jakarta. Pengendalian banjir di DKI Jakarta menggunakan sistem polder karena sebagian besar kawasan sudah berada di bawah permukaan air laut. Total panjang pantai dan muara sungai yang kritis yaitu 46,2 km. Total telah dikerjakan sepanjang 12,99 km (4,38 km oleh PUPR, 6.094 km oleh DKI Jakarta, 2,10 km oleh swasta). Rencana dikerjakan sepanjang 33,21 km (10,82 km PUPR (3,75 km *ongoing* dan 7,07 km rencana), 22,39 km oleh Perangkat Daerah DKI Jakarta).

Provinsi DKI Jakarta merupakan muara dari enam sungai besar, Ciliwung, Cisadane, Citarum, Ciujung, Cidanau, dan Cidurian yang menyebabkan wilayah ini dilewati oleh banyak sungai yang bermuara di Laut Jawa. Secara keseluruhan, terdapat 22 DAS yang berada di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya yang dapat dilihat Tabel 4.3.

Tabel 4.3 Profil Daerah Aliran Sungai

No	Nama DAS	Luas (km ²)	Debit Andalan (m ³ /dt)	Debit (Juta m ³ /Tahun)
1	K. Bekasi	1404.86	51	1608.3
2	Ciderewak	122.63	2.3	72.5
3	Cibulan-bulan	285.36	3.1	97.8
4	Cisadane	1509.83	70	2207.5
5	Cimandiri	5.35	0.4	12.6
6	Citarum	1916.84	78.72	2482.5
7	K. Angke Pesanggrahan	487.07	4.8	151.4
8	Ciliwung	384.59	13.5	425.7
9	K. Krukut	223.13	3.8	119.8
10	K. Cakung	147.33	2.4	75.7
11	K. Buaran	79.78	1.2	37.8
12	K. Sunter	182.96	1.9	59.9
13	Cisoga	82.84	0.9	28.4
14	Ciwadas	163.42	1.3	41.0
15	Cilamaya	286.16	2.5	78.8
16	Cidurian	472.93	3.4	107.2
17	Cirarab	218.86	2.6	82.0
18	Cimanceuri	495.76	4.2	132.5
19	Ciujung (Banten)	90.09	1.7	53.6
20	Cileleus	85.31	1.6	50.5
21	Cibareo	10.25	0.3	9.5
22	Cipasilian	58.86	0.8	25.2

Sumber: Kemen-PUPR, 2021

Daerah aliran sungai yang terluas adalah DAS Citarum memiliki luas lahan 1.916,84 ha, DAS Cisadane 1.509 ha, kemudian DAS Kali Bekasi 1.404,86 ha. Debit air dari DAS tersebut tergantung dari curah hujan yang terjadi pada suatu wilayah.

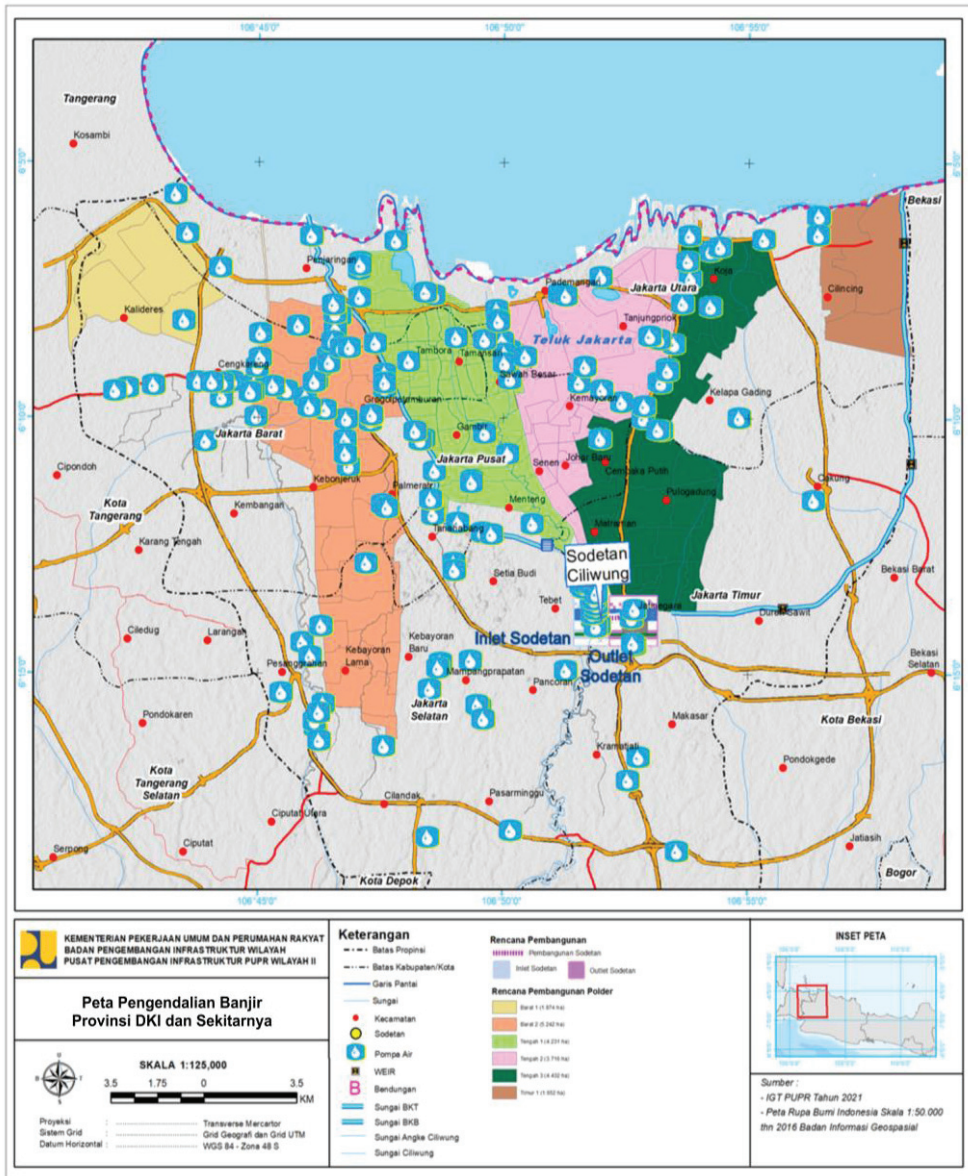
Tabel 4.4 Lahan Kritis Wilayah Sungai

Lahan Kritis WS Citarum			
No	Kategori Lahan	WS Citarum (ha)	% Lahan Kritis
1	Sangat Kritis	26,437	3.0%
2	Kritis	115,988	13.1%
3	Agak Kritis	273,880	31.0%
4	Potensial Kritis	468,255	52.9%
	Jumlah	884,560	100.0%
Lahan Kritis WS Ciliwung Cisadane (Cilicis)			
No	Kategori Lahan	WS Cilicis (ha)	% Lahan Kritis
1	Sangat Kritis	802	0.2%
2	Kritis	17,219	5.0%
3	Agak Kritis	81,407	23.7%
4	Potensial Kritis	244,504	71.1%
	Jumlah	343,932	100.0%

Sumber: Kemen-PUPR, 2021

Luas lahan kategori sangat kritis dan potensial kritis di Wilayah Sungai Citarum mencapai 88,4560 ha. Untuk wilayah Sungai Ciliwung Cisadane (Cilicis) mencapai 343,932 Ha. Hal tersebut disebabkan alih fungsi lahan dan sering terjadinya luapan air di wilayah sungai, sehingga menurunkan kualitas tanah di sekitar wilayah sungai. Peningkatan lahan kritis merupakan akibat dari manajemen sumber daya air yang kurang baik dalam hal monitoring, penetapan peraturan, tugas kewajiban yang tumpang tindih, serta kurangnya arahan oleh pemerintah setempat.

Penanganan banjir telah dilakukan berdasarkan pembagian zona DAS, yaitu zona hulu melalui pengendalian kawasan lindung dan hutan konservasi. Zona tengah melalui pembangunan bendungan, embung, serta normalisasi sungai, dan zona hilir melalui pengembangan sistem polder. Terdapat enam pembagian zona sistem polder yang ada DKI Jakarta, meliputi: Polder Barat 1 (Kamal dan Tanjungan), Polder Barat 2 (Muara Karang, Pejagalan, Angke, Grogol), Polder Tengah 1 (Pluit dan Marina), Polder Tengah 2 (Sentiong, Ancol, Sunter Utara), Polder Tengah 3 (Sunter dan Hutan Kayu), dan Polder Timur 1 (Marunda). Peta 4.2 menggambarkan sistem polder di DKI Jakarta.



Peta 4.2 Profil Infrastruktur Pengendalian Banjir Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

4.1.3 Infrastruktur Sumber Daya Air Prioritas

Berikut merupakan profil infrastruktur sumber daya air prioritas yang didapatkan dari survei evaluasi manfaat serta analisis proyek strategis nasional.

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
1	Bendungan Ciawi	Terbangun (2022)	6.450.000 m ³	6.450.000 m ³	Memberikan layanan penanganan banjir pada Kawasan Metropolitan Jakarta (12 kelurahan) dengan reduksi banjir mencapai 111,74 m ³ /detik dan pergeseran puncak banjir selama 4 jam.	Memberikan layanan penanganan banjir pada Kawasan Metropolitan Jakarta (12 kelurahan) dengan reduksi banjir mencapai 111,74 m ³ /detik dan pergeseran puncak banjir selama 4 jam.	Belum diimbangnya keberadaan dan manfaat yang diberikan Bendungan Sukamahi dalam mereduksi banjir dengan prasarana drainase di Kawasan Metropolitan Jakarta. Debit Banjir yang terjadi adalah sebesar 3.389 m ³ /detik, dimana dengan infrastruktur yang dibangun baru dapat menangani banjir sebesar

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
							2.497 m3/detik. Infrastruktur yang belum optimal adalah: normalisasi sungai ciliwung, pembangunan sodetan ciliwung, serta belum optimalnya drainase yang terhubung melalui sistem polder di: Polder Kamal, Polder Grogol, Polder Krukut, Polder Sentiong, Polder Sunter dan Polder Marunda.
2	Bendungan Sukamahi	Terbangun (2022)	1.680.000 m3	1.680.000 m3	Memberikan layanan penanganan banjir pada Kawasan Metropolitan Jakarta dengan banjir reduksi mencapai 15,47 m3/detik dan	Memberikan layanan penanganan banjir pada Kawasan Metropolitan Jakarta dengan banjir reduksi mencapai 15,47 m3/detik dan	Infrastruktur yang belum optimal adalah: normalisasi sungai ciliwung, pembangunan sodetan ciliwung, serta belum

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					pergeseran puncak banjir selama 4,5 jam.	pergeseran puncak banjir selama 4,5 jam.	optimalnya drainase yang terhubung sistem polder di: Polder Kamal, Polder Grogol, Polder Krukut, Polder Sentiong, Polder Sunter dan Polder Marunda.
3	Bendungan Cibeet	Fase Konstruksi (0% Tahap Persiapan)	83,280.000 m ³	83,280.000 m ³	1) Memberikan layanan irigasi seluas 1.037 ha 2) Penyediaan air baku 3,77 m ³ /s 3) Pengendalian banjir sebesar 300,33 m ³ /s 4) Memberikan supply listrik 0,25 MW	1) Memberikan layanan irigasi seluas 1.037 ha 2) Penyediaan air baku 3,77 m ³ /s 3) Pengendalian banjir sebesar 300,33 m ³ /s 4) Memberikan supply listrik 0,25 MW	Pemanfaatan belum bisa dilakukan karena masih dalam fase konstruksi. Ditargetkan selesai Tahun 2028
4	Bendungan Cijurey	Fase Konstruksi (0% Tahap Persiapan)	17,070.000 m ³	17,070.000 m ³	1) Memberikan layanan irigasi seluas 2.047 ha 2) Penyediaan air baku 0,71 m ³ /s 3) Pengendalian banjir sebesar	1) Memberikan layanan irigasi seluas 2.047 ha 2) Penyediaan air baku 0,71 m ³ /s 3) Pengendalian banjir sebesar	Pemanfaatan belum bisa dilakukan karena masih dalam fase konstruksi. Ditargetkan

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					291,47 m3/s 4) Memberikan supply listrik 1 MW	291,47 m3/s 4) Memberikan supply listrik 1 MW	selesai Tahun 2028
5	Tanggul Pantai (PTPIN)	Fase Konstruksi (23,6%)	Wewenang Kementerian PUPR: 15,655 km Pemprov DKI Jakarta: 28,53 km Swasta: 2,1 km	Realisasi oleh Kementerian PUPR: 4,83 km Pemprov DKI Jakarta: 6,094 km Swasta: 2,1 km	1. Perlindungan banjir melalui pembangunan tanggul pantai - muara sungai yang adaptif dan integrasi dengan sistem polder 2. Penyediaan air bersih melalui pembangunan SPAM, pengurangan tingkat kehilangan air, rainwater harvesting, water recycle 3. Pengendalian penuruan muka tanah dengan penyediaan air bersih perpipaan, pemasangan alat pemantau penurun muka tanah dan	1. Perlindungan banjir melalui pembangunan tanggul pantai - muara sungai yang adaptif dan integrasi dengan sistem polder 2. Penyediaan air bersih melalui pembangunan SPAM, pengurangan tingkat kehilangan air, rainwater harvesting, water recycle 3. Pengendalian penuruan muka tanah dengan penyediaan air bersih perpipaan, pemasangan alat pemantau penurun muka tanah dan	Kewenangan pembangunan tanggul Kementerian PUPR sepanjang 10,82 km pada Pantai Kalibaru, Pantai Kamal Muara, Kali Ancol, Kali Cakung Drain, Sungai Cengkareng Drain, Kolam Retensi Kamal Muara - Dadap, dan Kali Dadap. Terdapat tanggul laut yang mengalami kebocoran seperti yang terjadi di Jl RE Martadinata (Kali

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					penurunan muka air tanah 4. Peningkatan kualitas air melalui Program Jakarta Sewerage Development Project (JSDP), IPAL Komunal dan Sanimas 5. Revitalisasi kawasan pesisir dengan merancang bangun kawasan terpadu pesisir dan memberdayakan masyarakat pesisir 6. Tanggul laut terbuka, adaptif, dan terintegrasi dengan jalan tol, transportasi publik, dan pengembangan kawasan	penurunan muka air tanah 4. Peningkatan kualitas air melalui Program Jakarta Sewerage Development Project (JSDP), IPAL Komunal dan Sanimas 5. Revitalisasi kawasan pesisir dengan merancang bangun kawasan terpadu pesisir dan memberdayakan masyarakat pesisir 6. Tanggul laut terbuka, adaptif, dan terintegrasi dengan jalan tol, transportasi publik, dan pengembangan kawasan	Ancol Hilir Sisi Selatan)

4.2 Profil dan Kinerja Infrastruktur Jalan dan Jembatan

Keterhubungan suatu daerah tak pernah lepas dengan daerah lainnya, maka peran penting jalan dan jembatan menjadi infrastruktur utama dalam pengembangan wilayah. Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Sedangkan jembatan adalah suatu konstruksi yang berfungsi menghubungkan kedua ruas jalan yang terputus oleh adanya suatu rintangan yang permukaannya lebih rendah. Panjang total keseluruhan dari jalan nasional dan provinsi adalah 7.165 km.

4.2.1 Infrastruktur Jaringan Jalan

Infrastruktur Bina Marga pada lokasi kajian yang berupa jalan dibagi berdasarkan kewenangan jalan nasional (negara), jalan provinsi, dan jalan kabupaten atau kota yang jumlah panjangnya tertera pada Tabel 4.5.

Tabel 4.5 Panjang Jalan Berdasarkan Kewenangan

No	Kabupaten/Kota	Jalan Nasional	Jalan Provinsi	Jumlah (km)
A. Provinsi DKI Jakarta				
1	Jakarta Barat	12	1.170	1.182
2	Jakarta Pusat	11	656	666
3	Jakarta Selatan	14	1.986	2.000
4	Jakarta Timur	22	1.496	1.518
5	Jakarta Utara	12	1.089	1.101
6	Kab. Kepulauan Seribu			
Total Lokasi DKI Jakarta		71	6.297	6.367
B. Provinsi Banten				
1	Kabupaten Tangerang	28	108	136
2	Kota Tangerang	18	32	50
3	Kota Tangerang Selatan	10	52	61
Total Lokasi Banten		56	192	248
C. Provinsi Jawa Barat				
1	Kabupaten Bogor	118	107	225
2	Kabupaten Bekasi	29	32	61
3	Kota Bogor	42	11	53
4	Kota Bekasi	14	22	36
5	Kota Depok	32	12	44
Total Lokasi Jawa Barat		235	183	418

Sumber: Kompilasi data diolah BPIW, 2022

Panjang jalan wewenang nasional di kota inti DKI Jakarta adalah 71 km, sedangkan jalan provinsi sepanjang 6.297 km. Jalan nasional pada Metropolitan Jabodetabek merupakan ruas-ruas yang menghubungkan DKI Jakarta dengan kota sekitarnya yang berada di Provinsi Banten dan Jawa Barat (Peta 4.3). Kondisi pelayanan infrastruktur jaringan jalan di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya dilihat berdasarkan kondisi

pelayanan jalan dan jarak tempuh, serta jumlah tarikan dan bangkitan antar wilayah sekitar.

Panjang jalan di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya adalah 607,97 km dengan kondisi kemantapan 96,71%. Sedangkan kondisi tidak mantap sepanjang 20,05 km atau 3,29% dari total jalan nasional yang ada. Untuk panjang jalan tol adalah 732,63 km.

Tingkat kerusakan jalan nasional di bagi 4, antara lain: 1) baik; 2) sedang, 3) rusak ringan; dan 4) rusak berat. Panjang jalan dan persentase per tingkat kerusakannya dimuat pada Tabel 4.6 dan Tabel 4.7.

Tabel 4.6 Kondisi Kerusakan Jalan

Baik	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Berat
175,69 km	414,20 km	19,95 km	0,10 km
28,80%	67,90%	3,27%	0,02%

Sumber: Kemen-PUPR, 2021

Tabel 4.7 Proyeksi VCR Per Ruas

No	Ruas Jalan	Panjang	Lebar	VCR
1.	BTS.DKI/BANTEN - GANDARIA/BTS.DEPOK/TANGERANG (CIPUTAT - BOGOR)	9,01	12,4	2.00
2.	JLN. LETDA NATSIR (CIKEAS)	2,61	7,09	1.10
3.	JLN. IR. H. JUANDA (DEPOK)	3,96	14,14	1.57
4.	JLN. MARGONDA RAYA (DEPOK)	1,64	12,21	2.04
5.	JLN. ARIF RAHMAN HAKIM (DEPOK)	0,97	14,96	1.40
6.	JLN. TERATAI RAYA (DEPOK)	0,31	11,2	1.41
7.	JLN. NUSANTARA (DEPOK)	1,14	8,82	2.11
8.	JLN. RAYA SAWANGAN (DEPOK)	4,76	7,1	1.63
9.	JLN. MUCHTAR RAYA (DEPOK)	2,32	6,25	2.90
10.	JLN. SAWANGAN RAYA (DEPOK)	2,08	8,18	1.25
11.	JLN. RAYA CIAWI (BOGOR)	2,4	12,2	1.13
12.	JLN. SULTAN AGUNG (BEKASI)	3,5	15,6	1.51
13.	JLN. SUDIRMAN (BEKASI)	2,5	13,07	1.71
14.	JLN. CUT MUTIA (BEKASI)	3,0	15,55	1.20
15.	JLN. HASANUDIN (TAMBUN)	1,9	12,13	1.44
16.	JLN. FATAHILLAH (CIKARANG)	1,5	20,46	1.45
17.	JLN. HOS. COKROAMINOTO (CIKARANG)	0,8	8,79	1.34
18.	JLN. YOS SUDARSO (CIKARANG)	1,6	11,36	1.62
19.	BOGOR - CIAWI (JLN. RAYA TAJUR)	5,4	9,33	2.22
20.	JLN. RAYA KEDUNGHALANG (BOGOR)	3,142	13,1	1.55
21.	JLN. RAYA LEUWILIANG (LEUWILIANG)	1,25	7,3	1.42
22.	BTS. KOTA LEUWILIANG - BTS. KOTA BOGOR	12,707	7,37	1.89
23.	JLN. RAYA DRAMAGA (BOGOR)	1,84	7,4	1.84

No	Ruas Jalan	Panjang	Lebar	VCR
24.	JLN. DRAMAGA II (BOGOR)	0,96	10,56	1.34
25.	JLN. RAYA SERANG (TANGERANG)	8,8	14,76	1.46
26.	GANDARIA/BTS.DEPOK/TANGERANG - BTS.DEPOK/BOGOR (CIPUTAT-BOGOR)	6,989	13,34	1.13
27.	GANDARIA - CILODONG/BTS. DEPOK	8,2	13,16	1.27
28.	CILODONG/BTS. DEPOK - BTS. KOTA BOGOR	15,4	13,94	1.15
29..	JLN. DAAN MOGOT (TANGERANG - BTS. DKI)	7,671	15,41	1.38

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Sebagian besar kondisi pelayanan jalan dilihat dari VCR di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya dalam keadaan kurang baik hingga buruk. Hal itu menyebabkan perlambatan kendaraan karena kapasitas jalan untuk menampung jumlah kendaraan. Pelebaran jalan untuk meningkatkan kapasitas jalan sulit dilaksanakan mengingat tingginya biaya pembebasan lahan. Berdasarkan analisis spasial pada Gambar 4.3, hanya ruas jalan yang berada di Wilayah Jakarta Utara, Tangerang, dan Bogor memiliki VCR dibawah 0,8.

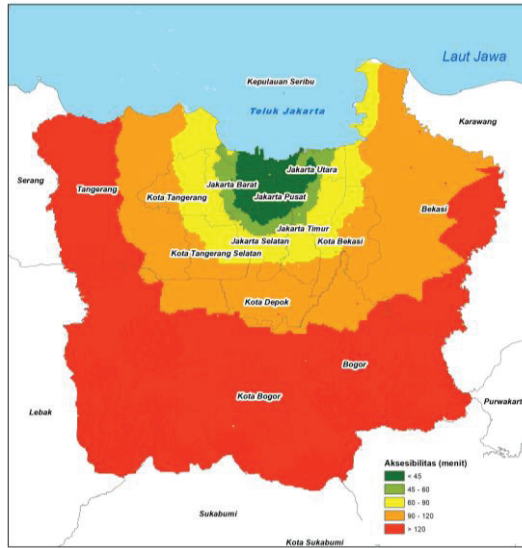
Nilai VCR diatas 0,8 menunjukkan bahwa jalan pada ruas tersebut memiliki tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi sehingga menyebabkan kemacetan khususnya di ruas-ruas strategis DKI Jakarta. Kemacetan di DKI Jakarta diperkirakan memuncak terjadi pada jam masuk kerja 08.00-09.00 dan saat pulang kerja jam 16.00-18.00. Kemacetan umumnya terjadi pada ruas-ruas jalan menuju kota inti DKI Jakarta pada jam masuk kerja, dan ruas-ruas menuju keluar kota inti pada sore hari. Gambar 4.3 menunjukkan tingkat kepadatan arus lalu lintas di DKI Jakarta menggunakan *usual traffic condition*.



Gambar 4.3 Kondisi Lalu Lintas

Sumber: Diolah dari Google Earth menggunakan *usual traffic condition* hari Senin
(diakses 23 Februari 2022)

Kota Bekasi yang menjadi kota satelit atau wilayah pendukung DKI Jakarta pada pagi hari memiliki kondisi lalu lintas yang lancar. Namun jika dilihat pada sore hari memiliki kondisi lalu lintas yang padat, hal ini disebabkan banyak penduduk yang bekerja di kota inti DKI Jakarta memilih tinggal di Kota Bekasi. Hal tersebut disebabkan beberapa hal, yang salah satunya adalah ketersediaan rumah di Jakarta ataupun harga rumah yang mahal di DKI Jakarta sehingga masyarakat lebih memilih tinggal di luar Kota Jakarta. Kondisi lalu lintas serta kemacetan jalan dapat dilihat pada Gambar 4.4.



Gambar 4.4 Jarak Tempuh Aksesibilitas

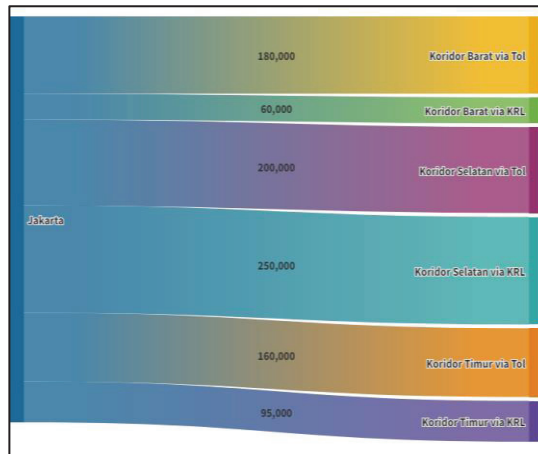
Rata-rata penduduk yang bermukim di Wilayah DKI Jakarta untuk menuju pusat kegiatan di kota inti adalah 60 menit, rata-rata penduduk di wilayah sekitar yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta untuk menuju pusat kegiatan di kota inti dalam 90 menit. Sedangkan rata-rata penduduk di wilayah sekitar yang tidak berbatasan langsung dengan DKI Jakarta untuk menuju pusat kegiatan di kota inti adalah 90 menit. Keterkaitan antara jarak tempuh dan aksesibilitas tersebut digambarkan pada Gambar 4.5.

Jumlah perjalanan Koridor Barat (meliputi Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang, dan Kota Tangerang Selatan) sebesar 80 juta kendaraan /tahun atau 160-180 ribu kendaraan /hari menggunakan kendaraan pribadi melalui Jalan Tol Jakarta - Tangerang dan Pondok Aren - Serpong. Sebanyak 16,8 juta orang/tahun atau 40-60 ribu orang/hari menggunakan KA *Commuter line* menuju Jakarta.

Koridor Selatan (meliputi Kabupaten Bogor, Kota Bogor, Kota Depok) memiliki volume 75 juta kendaraan/tahun atau 160-200 ribu kendaraan/hari menggunakan kendaraan pribadi melalui jalan Tol

Jakarta - Cikampek ke Jakarta 84,0 juta orang/tahun atau 230-250 ribu orang/hari menggunakan KA *Commuter line* menuju Jakarta.

Koridor Timur (meliputi Kabupaten Bekasi dan Kota Bekasi) sebesar 77 juta kendaraan/tahun atau 140-160 ribu kendaraan/hari menggunakan kendaraan pribadi melalui jalan Tol Jakarta - Cikampek ke Jakarta. Koridor Timur (meliputi Kabupaten Bekasi dan Kota Bekasi) sebanyak 27,6 juta *commuter*/tahun atau 75-95 ribu *commuter*/hari menggunakan KA *Commuter line* menuju Jakarta. Untuk jumlah perjalanan dari setiap koridor dapat dilihat pada Gambar 4.5.



Gambar 4.5 Jumlah Perjalanan
Sumber: Kemen-PUPR, 2021

Berdasarkan data OD (2018) pada Tabel 4.8, pergerakan yang sangat tinggi terjadi di:

- Kab. Tangerang – Kab. Bekasi
- Kab. Bekasi – Kota Jakarta Selatan
- Jakarta Selatan - Jakarta Pusat
- Kab. Tangerang - Jakarta Timur
- Kota Depok-Kabupaten Bogor

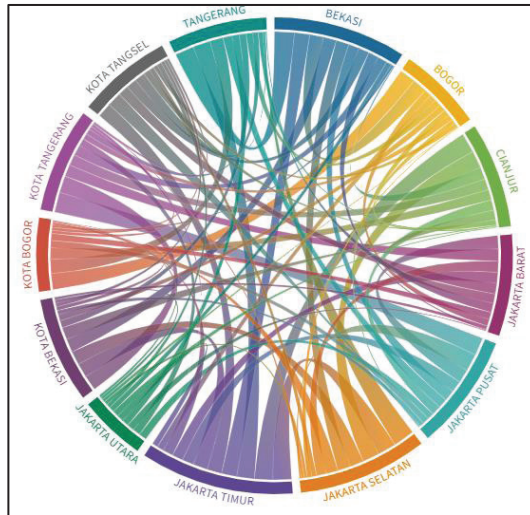
Tabel 4.8 Jumlah Wilayah Tujuan 3 Tertinggi

Wilayah	Jumlah
Kota Jakarta Timur	1,11 Miliar
Kabupaten Bekasi	1,10 Miliar
Kota Jakarta Selatan	1,04 Miliar

Sumber: Kemen-PUPR, 2021

Tujuan utama terbesar berdasarkan bangkitan dan tarikan adalah Jakarta Timur dengan total perjalanan 1,1 Miliar pada tahun 2018 (Gambar 4.6). Sebagian besar perjalanan masih menggunakan kendaraan pribadi. Meskipun kondisi transportasi publik massal sudah membaik, sebagian besar penduduk masih belum ingin beralih ke transportasi publik. Berdasarkan hasil survei sebanyak 2,1 juta (92%)

responden komuter Jabodetabek tidak ingin beralih menggunakan transportasi umum. Alasan tidak ingin beralih, karena waktu tempuh lama dan tidak praktis.



Gambar 4.6 Ilustrasi Bangkitan dan Tarikan Wilayah Jabodetabek
Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan analisis diatas, Terdapat peningkatan pergerakan sebesar 627 juta pergerakan pada tahun 2011 menjadi 4,8 miliar pergerakan pada tahun 2018. Berdasarkan data OD (2018), pergerakan tertinggi terjadi di Kabupaten Tangerang – Kabupaten Bekasi, Kabupaten Bekasi – Kota Jakarta Selatan, Jakarta Selatan – Jakarta Pusat, Kabupaten Tangerang – Jakarta Timur, dan Kota Depok – Kabupaten Bogor.

Distribusi pergerakan komuter dari kota penyangga (Bodetabek) menuju perkotaan inti (DKI Jakarta) dengan total 1,7 miliar pergerakan terdiri dari angkutan umum 300 juta pergerakan (18%), kendaraan pribadi via jalan tol 600 juta pergerakan (35%), dan kendaraan pribadi via jalan non-tol sebesar 800 juta (47%). Matriks Asal Tujuan Transportasi Nasional (ATTN) Wilayah Jabodetabek tahun 2011 dan 2018 ditunjukkan pada dua Tabel 4.8 dan Tabel 4.9.

Tabel 4.9 Data ATTN 2011

Kabupaten/kota	Kep Seribu	Bekasi	Bogor	Cianjur	Jakarta Barat	Jakarta Pusat	Jakarta Selatan	Jakarta Timur	Jakarta Utara	Kota Bekasi	Kota Bogor	Kota Depok	Kota Tangerang	Kota Tangsel	Tangerang
Adm Kep Seribu	0	21.992	39.456	14.030	29.069	18.373	22.915	31.646	27.347	27.384	7.796	16.509	24.057	21.807	21.744
Bekasi	27.462	0	9.683.231	3.656.949	2.257.559	1.649.545	2.729.966	4.482.449	2.672.575	5.919.203	2.161.108	2.925.214	1.798.068	1.489.654	1.485.330
Bogor	42.020	8.258.483	0	4.746.530	5.325.169	4.091.646	10.448.992	8.934.566	4.886.414	7.031.064	5.729.654	10.945.261	3.690.695	2.992.741	2.984.055
Cianjur	11.588	2.418.704	3.680.952	0	988.773	678.711	1.245.178	1.523.565	937.962	2.247.710	1.381.024	1.704.646	119.460	1.059.874	1.056.798
Jakarta Barat	28.151	1.750.823	4.842.359	1.159.409	0	4.182.942	4.651.180	4.465.472	5.489.023	2.727.698	856.868	2.376.478	5.547.729	2.421.506	2.414.478
Jakarta Pusat	13.540	973.485	2.831.279	605.598	3.183.045	0	3.363.549	4.623.701	3.659.815	1.646.511	450.718	1.646.465	1.664.531	917.137	914.475
Jakarta Selatan	20.883	1.992.313	8.941.180	1.373.942	4.376.833	4.159.429	0	6.720.306	3.293.944	3.057.910	6.048.190	5.923.870	2.774.312	1.744.855	1.739.791
Jakarta Timur	28.507	3.233.494	7.557.011	1.661.704	4.153.560	5.651.736	6.642.709	0	7.459.560	7.109.699	1.149.553	5.675.730	2.591.649	1.747.160	1.742.089
Jakarta Utara	25.168	1.969.734	4.222.677	1.045.198	5.216.378	4.570.589	326.544	7.621.389	0	3.579.327	713.000	2.368.747	2.355.236	1.462.083	1.457.840
Kota Bekasi	30.293	5.243.677	7.303.210	3.010.572	3.115.772	2.471.571	3.711.908	8.731.070	4.302.258	0	1.366.560	2.410.047	2.061.087	1.567.174	1.562.626
Kota Bogor	7.624	1.692.297	5.260.762	16.353.075	865.190	598.055	1.299.774	1.247.879	757.550	1.207.970	0	2.228.678	766.838	708.274	706.219
Kota Depok	19.857	2.817.613	12.361.462	2.482.527	2.951.576	2.685.639	7.818.596	7.578.598	3.095.743	2.620.453	2.741.390	0	1.659.777	1.212.649	1.209.130
Kota Tangerang	25.515	1.527.268	3.675.679	1.437.653	6.076.043	2.395.723	3.228.971	3.051.607	2.714.352	1.976.208	831.787	1.463.642	0	4.360.844	4.348.188
Kota Tangsel	27.255	1.490.959	3.512.122	1.603.876	3.125.088	1.555.429	2.392.981	2.424.133	1.985.523	1.770.620	905.278	1.260.061	5.138.565	0	1.303.617
Tangerang	24.840	1.358.853	3.200.932	1.461.766	2.848.191	1.417.611	2.180.952	2.209.344	1.809.597	1.613.735	825.066	1.148.414	4.683.265	445.473	0

Sumber: Kemen-PUPR, 2021

Tabel 4.10 Data ATTN 2018

Kabupaten/Kota	Kep Seribu	Bekasi	Bogor	Cianjur	Jakarta Barat	Jakarta Pusat	Jakarta Selatan	Jakarta Timur	Jakarta Utara	Kota Bekasi	Kota Bogor	Kota Depok	Kota Tangerang	Kota Tangsel	Tangerang
Adm Kep Seribu	0	6.933	3.156	204	10.230	6.953	11.048	9.364	38.493	4.568	1.084	3.679	487	5.522	38.059
Bekasi	8.464	0	65.222.676	543.467	45.710.724	49.235.858	57.946.452	69.650.473	23.931.431	60.526.409	10.907.280	34.222.070	47.698	47.209.508	85.587.851
Bogor	3.561	63.314.211	0	2.316.826	31.502.354	27.493.053	20.708.340	31.406.620	13.818.847	28.290.170	73.434.775	97.581.137	26.461	20.020.730	30.173.226
Cianjur	233	483.680	2.159.841	0	429.841	425.445	767.683	828.905	281.190	550.554	508.903	330.324	4.953	293.063	187.304
Jakarta Barat	11.403	45.947.935	32.497.085	433.788	0	60.775.803	44.975.261	49.371.733	31.764.887	15.930.387	3.174.835	18.022.928	53.737	48.632.254	41.659.687
Jakarta Pusat	13.587	58.193.929	20.859.290	784.599	49.744.349	79.051.618	0	83.661.827	15.906.115	61.771.241	5.825.282	43.401.517	140.310	21.608.126	94.331.579
Jakarta Selatan	13.587	58.193.929	20.859.290	784.599	49.744.349	79.051.618	0	83.661.827	15.906.115	61.771.241	5.825.282	43.401.517	140.310	21.608.126	94.331.579
Jakarta Timur	11.876	68.713.583	31.529.611	905.412	49.315.541	52.049.755	83.637.686	0	29.373.754	64.207.204	4.595.393	27.085.814	133.296	66.478.950	78.644.549
Jakarta Utara	43.524	24.518.720	14.119.843	285.411	31.292.868	29.649.770	14.046.823	26.127.381	0	10.942.196	1.027.201	7.947.622	33.936	19.877.559	32.570.767
Kota Bekasi	5.529	59.321.192	28.283.012	567.599	15.654.031	19.144.306	61.723.160	65.662.236	12.458.847	0	1.819.800	14.721.024	75.991	15.967.135	31.409.187
Kota Bogor	1.274	11.085.973	73.460.073	476.456	3.186.672	2.877.434	5.465.478	4.597.286	1.045.425	1.701.891	0	6.437.720	15.120	1.374.601	6.095.246
Kota Depok	4.358	34.430.367	97.547.598	338.136	18.342.044	10.065.362	41.215.259	27.094.719	8.220.467	14.745.919	6.461.895	0	26.880	8.003.787	17.357.870
Kota Tangerang	625	43.996	26.089	5.057	55.076	81.157	129.881	122.796	34.497	69.312	13.789	25.801	0	102.789	24.994
Kota Tangsel	6.324	43.231.363	20.361.931	294.527	48.211.362	64.872.927	20.914.992	66.715.865	18.378.066	16.487.303	1.374.825	7.962.067	101.108	0	44.124.404
Tangerang	41.427	89.438.302	31.376.147	187.742	41.633.747	42.595.441	96.482.557	79.568.543	31.610.336	32.589.920	6.371.434	17.470.624	24.926	47.021.598	0

Sumber: Kemen-PUPR, 2021

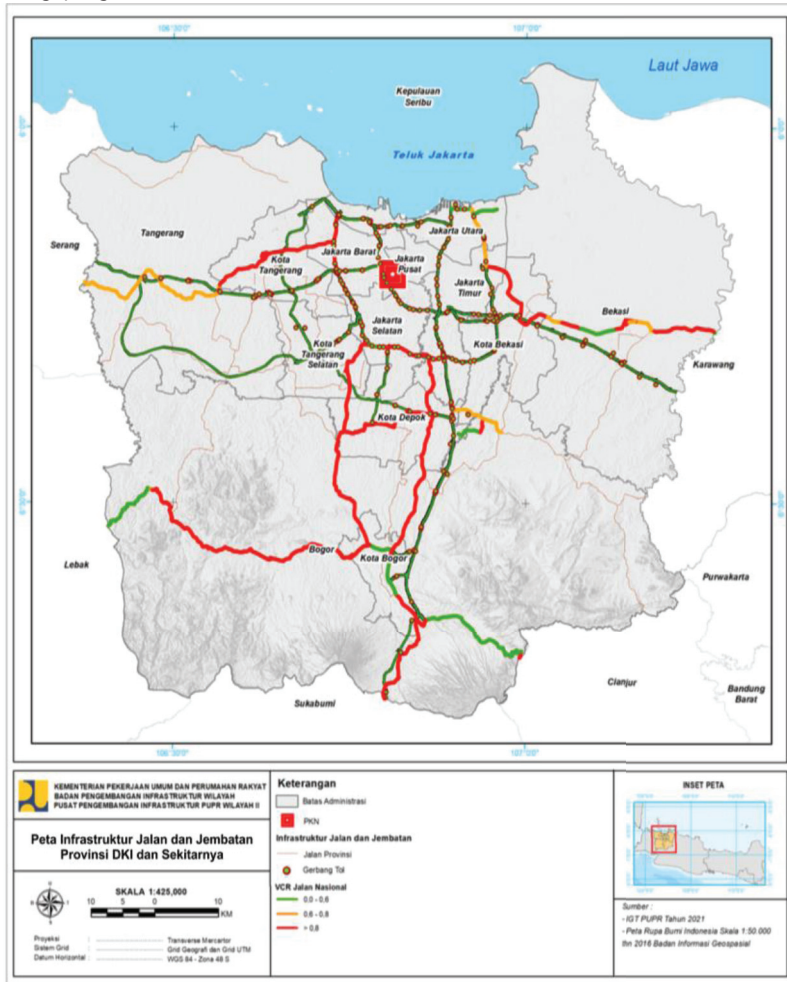
4.2.2 Infrastruktur Jembatan

Terdapat empat klasifikasi jembatan di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya terdiri dari jembatan gantung, jembatan nasional, jembatan khusus dan jembatan tol. Berikut merupakan infrastruktur jembatan yang telah terpetakan. Peta 4.10 Profil Infrastruktur Jalan dan Jembatan di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

Tabel 4.11 Infrastruktur Jembatan di Jabodetabek

No	Jembatan	Jumlah	Lokasi
1	Jembatan Gantung	2 (Belum/ Dalam Proses)	Tangerang
2	Jembatan Khusus	0	
3	Jembatan Nasional	155	Tersebar
4	Jembatan Tol	45	Tersebar

Sumber: sigi.pu.go.id



Peta 4.3 Profil Infrastruktur Jalan dan Jembatan

4.2.3 Infrastruktur Jalan dan Jembatan Prioritas

Berikut merupakan profil infrastruktur jalan dan jembatan prioritas yang didapatkan dari analisis proyek strategis nasional.

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
8	Jalan Cengkareng - Batu Ceper - Kunciran	Operasi (2021)	14,19 Km	14,19 Km	Jalan Tol ini merupakan bagian dari Jaringan Jalan Tol JORR 2 yang membentang dari sisi timur gerbang Bandara Soekarno-Hatta hingga Kunciran Jaya, Tangerang.	Jalan Tol ini berfungsi memecah lalu lintas yang saat ini menumpuk di dalam kota Jakarta, maupun di JORR dan jalur penghubung antara wilayah Tangerang Raya dan Bandara.	Jalan Tol sudah dimanfaatkan dengan baik sehingga pengguna jalan dari Pamulang, Serpong, dan sekitarnya dapat mengakses Bandara secara langsung
9	Jalan Serpong Cinere	Terbangun (2023)	10,14 Km	10,14 Km	Mempercepat waktu tempuh masyarakat Cinere menuju ke Bandara Soekarno-Hatta, maupun wilayah Serpong, Pamulang, dan sekitarnya.	Mempercepat waktu tempuh masyarakat Cinere menuju ke Bandara Soekarno-Hatta, maupun wilayah Serpong, Pamulang, dan sekitarnya.	Sistem pengoperasian dan Tarif Tol masih menunggu Keputusan Menteri PUPR. Izin Operasi juga menunggu hasil Uji Laik Fungsi Jalan
10	Jalan Cinere Jagorawi	Fase Konstruksi (83,90%)	14,89 Km	12,7 Km	Mempercepat pergerakan kendaraan umum dan pribadi dari	Mempercepat pergerakan kendaraan umum dan pribadi dari	Masih belum dimanfaatkan secara optimal karena Seksi 3B:

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					Terminal Depok menuju Bandara Soekarno-Hatta tanpa harus melewati Jalan Tol JORR 1 maupun Jalan Tol dalam Kota.	Terminal Depok menuju Bandara Soekarno-Hatta tanpa harus melewati Jalan Tol JORR 1 maupun Jalan Tol dalam Kota.	Krukut - Limo belum selesai fase konstruksi.
11	Jalan Depok - Antasari	Fase Konstruksi (43%)	28 Km	12,1 Km	Jalan Tol ini menghubungkan Jakarta dengan Depok dengan melintasi Kota Jakarta Selatan, Kota Depok, dan Kabupaten Bogor. Pengoperasian Jalan Tol ini akan mengurangi kepadatan di Jalan Tol Jagorawi.	Jalan Tol ini menghubungkan Jakarta dengan Depok dengan melintasi Kota Jakarta Selatan, Kota Depok, dan Kabupaten Bogor. Pengoperasian Jalan Tol ini akan mengurangi kepadatan di Jalan Tol Jagorawi.	Masih belum memanfaatkan secara optimal karena Seksi 3: Sawangan Bojonggede Seksi 4: Bojonggede-Salabenda belum selesai fase konstruksi
12	Jalan Bekasi - Cawang - Kampung Melayu	Operasi (2023)	16,78 Km	16,78 Km	Mengatasi kemacetan dan mengurangi waktu tempuh perjalanan di dalam Kota Jakarta	Mengatasi kemacetan dan mengurangi waktu tempuh perjalanan di dalam Kota Jakarta	Jalan Tol sudah dimanfaatkan dengan baik. BUJT perlu menjaga pelayanan serta kondisi jalan.

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
13	Jalan Tol Bogor Ring Road	Fase Konstruksi (66%)	3,2 Km	2,85 Km	Jalan bermanfaat sebagai: 1.Jalur alternatif bagi pengguna jalan tol selain jalur nasional/arteri menuju wilayah Kota Kabupaten Bogor 2. Akses kawasan wisata di sekitar Kota Bogor yaitu diantaranya kawasan puncak Ciawi dan Kebun Raya Bogor.	Jalan bermanfaat sebagai: 1.Jalur alternatif bagi pengguna jalan tol selain jalur nasional/arteri menuju wilayah Kota Kabupaten Bogor 2. Akses kawasan wisata di sekitar Kota Bogor yaitu diantaranya kawasan puncak Ciawi dan Kebun Raya Bogor.	Masih belum termanfaatkan secara optimal karena Seksi 3B: Kayu Manis - Salabenda belum selesai fase konstruksi.
14	Jalan Serpong Balaraja Tol -	Fase Konstruksi (23,7%)	9,3 Km	5,15 Km	Menghubungkan Kawasan BSD dengan Jalan Tol Tangerang-Merak dan Jalan Tol Jakarta-Serpong yang merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Jawa	Menghubungkan Kawasan BSD dengan Jalan Tol Tangerang-Merak dan Jalan Tol Jakarta-Serpong yang merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Jawa	Masih belum termanfaatkan secara optimal karena Seksi 1B: CBD - Legok belum selesai fase konstruksi.
15	Pembangunan Jalan Sunter - Pulo Gebang (Tol Dalam Kota)	Operasi (2021)	9,29 Km	9,29 Km	Mengatasi kemacetan dan mengurangi waktu tempuh perjalanan di dalam Kota Jakarta	Mengatasi kemacetan dan mengurangi waktu tempuh perjalanan di dalam Kota Jakarta	Jalan Tol sudah termanfaatkan dengan baik. BUJT perlu menjaga pelayanan serta kondisi jalan.

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
16	Jalan Jakarta Cikampek II Sisi Selatan	Fase Konstruksi (48,8%)	53,3 Km	16 Km	Pemanfaatan Jalan Tol ini adalah sebagai: 1. Jalur alternatif bagi kendaraan dari arah Bandung menuju Jakarta karena diberlakukannya sistem satu arah (one way) di ruas Jalan Tol Jakarta-Cikampek eksisting menuju arah Gerbang Tol Kalikangkung, Jawa Tengah selama arus mudik. 2. Mengurangi beban lalu lintas Jakarta-Cikampek sehingga bisa memangkas waktu tempuh perjalanan dari Jakarta ke Bandung atau sebaliknya.	Pemanfaatan Jalan Tol ini adalah sebagai: 1. Jalur alternatif bagi kendaraan dari arah Bandung menuju Jakarta karena diberlakukannya sistem satu arah (one way) di ruas Jalan Tol Jakarta-Cikampek eksisting menuju arah Gerbang Tol Kalikangkung, Jawa Tengah selama arus mudik. 2. Mengurangi beban lalu lintas Jakarta-Cikampek sehingga bisa memangkas waktu tempuh perjalanan dari Jakarta ke Bandung atau sebaliknya.	Masih belum dimanfaatkan karena Ruas Paket 1: Jatiasih-Setu, Paket 2: Setu - Sukaragam, dan Paket 2B: Sukaragam - Sukabungah masih fase konstruksi. Target selesai konstruksi pada Q4 2024.
17	Jalan Jakarta Cikampek Elevated	Operasi (2019)	36,84 Km	36,84 Km	Pemanfaatan Jalan Tol ini untuk mengurangi beban lalu lintas Jakarta-Cikampek sehingga bisa	Pemanfaatan Jalan Tol ini untuk mengurangi beban lalu lintas Jakarta-Cikampek sehingga bisa	Adanya korupsi sebesar 1,5 Triliun dalam pembangunan Jalan Tol Jakarta -

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
18	Jalan Cimanggis- Cibitung	Fase Konstruksi (68,7%)	26,47 Km	6,67 Km	memangkas waktu tempuh perjalanan dari Jakarta ke Bandung atau sebaliknya. - Pembangunan jalan Tol ini dimaksudkan untuk mengurangi kemacetan di Kawasan Cibubur-Jonggol atau Koridor Transyogi, serta mengurangi beban dari Jalan Tol Jagorawi. - Jalan tol yang menghubungkan antara Cimanggis, Kota Depok dengan Cibitung, Kabupaten Bekasi ini melintasi beberapa kawasan seperti Citra Gran Cibubur di Jatisampurna, Kota Bekasi Kota Wisata dan Legenda Wisata Cibubur, Cileungsi, Kabupaten Bogor dan beberapa	memangkas waktu tempuh perjalanan dari Jakarta ke Bandung atau sebaliknya. - Pembangunan jalan Tol ini dimaksudkan untuk mengurangi kemacetan di Kawasan Cibubur-Jonggol atau Koridor Transyogi, serta mengurangi beban dari Jalan Tol Jagorawi. - Jalan tol yang menghubungkan antara Cimanggis, Kota Depok dengan Cibitung, Kabupaten Bekasi ini melintasi beberapa kawasan seperti Citra Gran Cibubur di Jatisampurna, Kota Bekasi Kota Wisata dan Legenda Wisata Cibubur, Cileungsi, Kabupaten Bogor dan beberapa	Cikampek (Elevated) Masih belum dimanfaatkan secara maksimal karena Seksi 2B: Cikeas-Cibitung (19,8 Km) yang merupakan ruas terpanjang masih pada fase konstruksi.

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					lokasi di Kabupaten Bekasi.	lokasi di Kabupaten Bekasi.	
19	Jalan Cibitung-Cilincing	Tol Operasi (2022)	34,76 Km	34,76 Km	Jalan Tol ini merupakan bagian JORR 2 yang tersambung dengan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung dan Jalan Tol Jakarta-Cikampek di bagian selatan dan Jalan Tol Akses Tanjung Priok di bagian utara. Jalan tol ini menghubungkan kawasan DKI Jakarta, yaitu dari Cibitung, Kabupaten Bekasi dengan Cilincing, Jakarta Utara. Dihrapkan jalan tol	Jalan Tol ini merupakan bagian JORR 2 yang tersambung dengan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung dan Jalan Tol Jakarta-Cikampek di bagian selatan dan Jalan Tol Akses Tanjung Priok di bagian utara. Jalan tol ini menghubungkan kawasan DKI Jakarta, yaitu dari Cibitung, Kabupaten Bekasi dengan Cilincing, Jakarta Utara. Dihrapkan jalan tol	Jalan Tol sudah dimanfaatkan dengan baik. BUJT perlu menjaga pelayanan serta kondisi jalan.

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					ini dapat mengurangi waktu tempuh kawasan menuju Jakarta.	ini dapat mengurangi waktu tempuh kawasan menuju Jakarta.	
20	Tol Akses Pelabuhan Tanjung Priok Baru (NPEA)	Belum Konstruksi	6,6 Km Jalan Darat (3,1 km) Jalan Di Atas Laut (3,5 km)	Belum dibangun	1) Mengurangi risiko kongesti di jalan eksisting, sehingga dapat memberikan layanan logistik yang efisien 2) Meningkatkan konektivitas pelabuhan dan arean hinterland. Pelabuhan Tanjung Priok akan terhubung langsung dengan Jalan Tol Cibitung Cilincing, sehingga meningkatkan konektivitas antara pelabuhan Tanjung Priok dan Kawasan Industri.	1) Mengurangi risiko kongesti di jalan eksisting, sehingga dapat memberikan layanan logistik yang efisien 2) Meningkatkan konektivitas pelabuhan dan arean hinterland. Pelabuhan Tanjung Priok akan terhubung langsung dengan Jalan Tol Cibitung Cilincing, sehingga meningkatkan konektivitas antara pelabuhan Tanjung Priok dan Kawasan Industri.	Belum dilakukan konstruksi fisik. Adapun yang telah selesai adalah pelaksanaan kajian komersial dan konsep umum perencanaan Jalan Akses Timur Kalibaru (NPEA) serta direksi telah menyepakati PT API untuk bertindak menjadi pemrakarsa NPEA mewakili IPC dari Tahap Prakonstruksi, Konstruksi, dan Operasi.

4.3 Profil dan Kinerja Infrastruktur Permukiman

Pembangunan infrastruktur permukiman dilaksanakan sebagai sarana untuk meningkatkan pelayanan dasar dalam mendukung perwujudan permukiman yang layak, produktif, dan berkelanjutan. Saat ini, Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya telah terlayani oleh layanan air minum perpipaan, pengolahan sanitasi, dan pengelolaan persampahan. Penyelenggaraan infrastruktur permukiman juga termasuk berupa penuntasan kawasan kumuh.

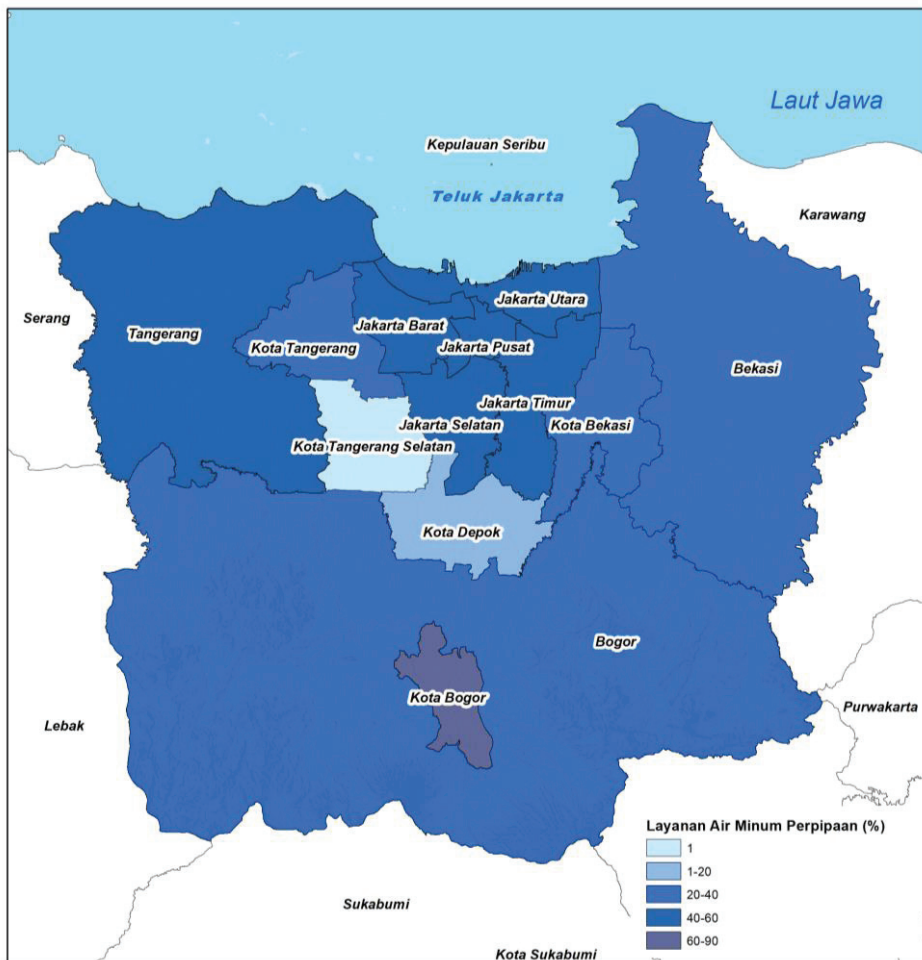
4.3.1 Infrastruktur Air Minum

Kapasitas air minum terpasang paling banyak berada di DKI Jakarta dengan 20.238 lpd, sementara yang terkecil ada Kota Bekasi sebesar 550 lpd. Produksi air minum 2020 yang terbesar DKI Jakarta 17.522 lpd dan terkecil Kota Bekasi 427 lpd. Wilayah dengan layanan perpipaan tertinggi ada di Kabupaten Bogor dengan persentase mencapai 90%. DKI Jakarta memiliki persentase layanan perpipaannya mencapai 60% dan merupakan wilayah kedua tertinggi secara persentase jumlah penduduk yang terlayani jaringan perpipaan. Untuk lebih rinci, kapasitas dan produksi air minum dapat dilihat pada Tabel 4.11 dan Gambar 4.7.

Tabel 4.12 Kapasitas dan Produksi Air Minum

No	Perusahaan Air Minum	Kabupaten/Kota/ Provinsi	Penduduk Terlayani (jiwa)
1	PAM JAYA	DKI Jakarta	6.280.560
2	PDAM Tirta Patriot	Kota Bekasi	883.158
3	PDAM Tirta Bhagasasi	Kabupaten Bekasi	1.929.316
4	PDAM Tirta Benteng	Kota Tangerang	548.427
5	PDAM Tirta Kerta Raharja	Kabupaten Tangerang	1.849.389
6	PDAM Tirta Pakuan	Kota Bogor	987.793
7	PDAM Tirta Kahuripan	Kabupaten Bogor	1.340.053
8	PDAM Tirta Asasta	Kota Depok	360.722
	Total Pelayanan	Jiwa	14.179.418
		Sambungan Rumah	3544854,5
		m3/ tahun	466.704.722

Sumber: Buku Kinerja BUMD 2020 dan SIM SPM

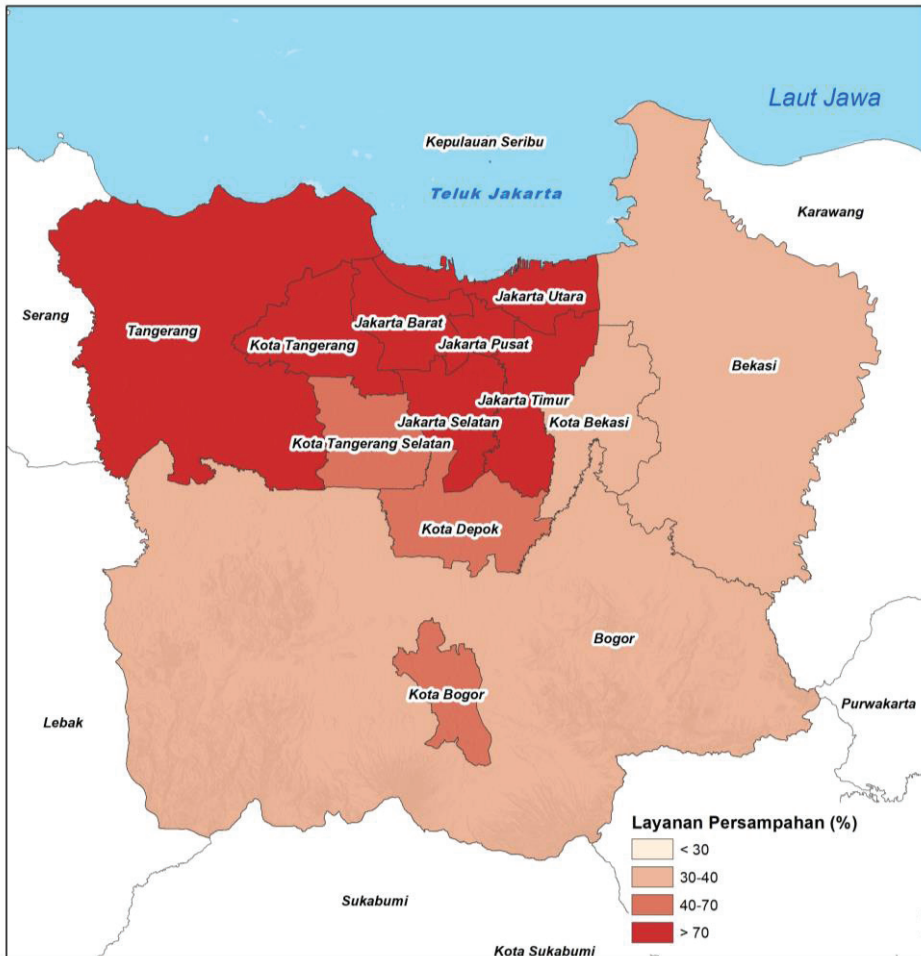


Gambar 4.7 Jaringan Perpipaan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

4.3.2 Infrastruktur Sanitasi

a. Layanan Persampahan

DKI Jakarta memberikan kontribusi timbulan sampah tertinggi sebesar 7.425 ton/ hari. Provinsi DKI Jakarta telah terlayani layanan persampahan sebesar 85% dengan kata lain 26 juta masyarakatnya telah terlayani layanan persampahan. Kabupaten Tangerang yang merupakan wilayah satelit dari DKI Jakarta juga terlayani persampahan mencapai 85% atau dengan kata lain 1 juta masyarakatnya sudah terlayani layanan persampahan. Sementara, untuk wilayah yang paling sedikit terlayani layanan persampahan adalah Kabupaten Bekasi yang hanya 46% atau 365 ribu masyarakat. Secara rinci data layanan persampahan dapat dilihat pada Gambar 4.8.



Gambar 4.8 Layanan Persampahan
Sumber: Kemen-PUPR

Untuk mendukung layanan persampahan di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya diperlukan sarana dan prasarana persampahan. Terdapat 4 TPA dan 1 TSPT yang beroperasi di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya. Kapasitas terbesar dimiliki oleh TPST Bantar Gebang yang memiliki kapasitas tampung 8.000 ton/hari. Namun dari 4 TPA yang tersedia, diperkirakan akan overload pada tahun 2022 diantaranya TPA Rawa Kucing dan TPA Cipeucang. Detail mengenai TPA dan TPST tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.13.

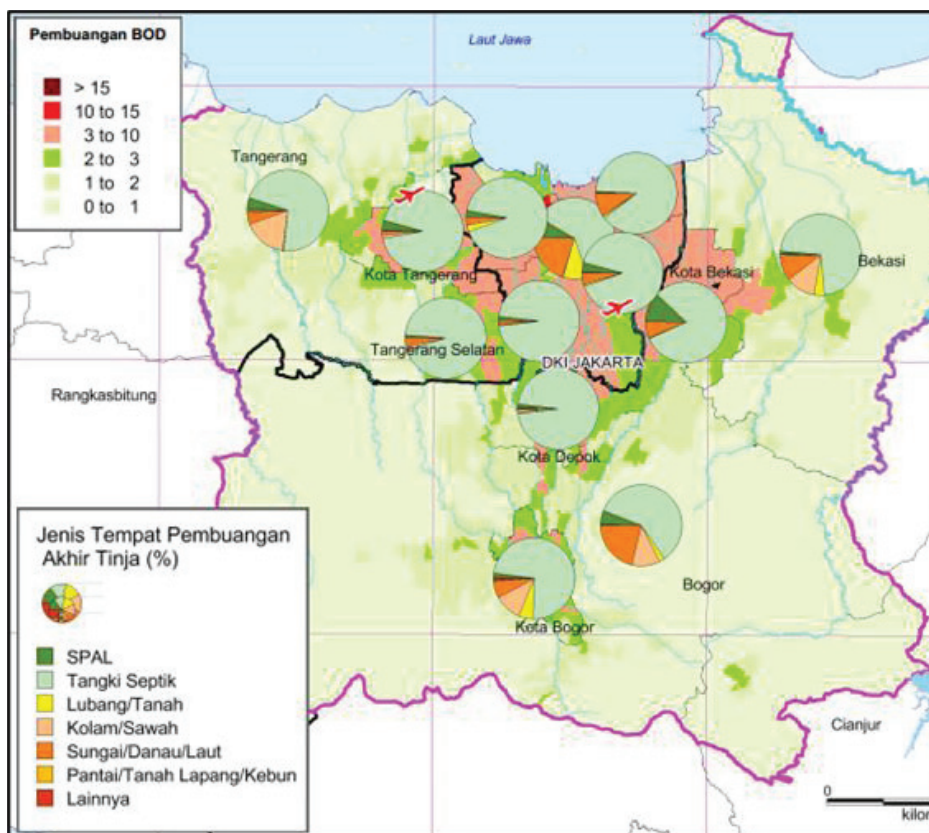
Tabel 4.13 Sarana Prasarana Persampahan

No	Wilayah	Timbunan Sampah (ton/hari)	% Layanan	Timbunan Sampah (Ton/hari)	Jumlah TPS 3R (unit)	Kapasitas TPS 3R (ton/hari)	Lokasi Pembuangan	Kapasitas TPA (Ton/hari)	Luas Lahan (ha)	Sistem Pengolahan	Kondisi Jembatan Timbang	Sistem Pencatatan	Kondisi
1	DKI Jakarta	8.527	6.225	73%	10	122	TPST Bantar Gebang					Berbasis Aplikasi	Pertambahan penduduk khususnya di DKI membuat kapasitas TPA Bantar Gebang memiliki permasalahan dalam hal lahan <i>landfill</i> , sehingga diperlukan tahapan <i>reduce</i> pengolahan sampah sebelum ke tahap akhir.
2	Kota Bekasi	1.831	989	54%	-	-	TPST Bantar Gebang	8.000	113	Sanitary Landfill	Baik		
3	Kabupaten Bekasi	2.250	608	27%	-	-	TPST Bantar Gebang						
4	Kota Tangerang	1.392	815	59%	12	13	TPA Rawa Kucing	4.000	20	Open Dumping	Baik	Komputerisasi (Excel)	Tinggi sampah mencapai 25 meter, diperkirakan <i>over/road</i> tahun 2022.
5	Kabupaten Tangerang	2.305	2.029	88%	11	33							
6	Kota Tangerang Selatan	744	536	72%	8	20	TPA Cipeucang	600	2.5	Open Dumping	Baik	Komputerisasi (Excel)	Tumpukan sampah lebih dari 16 m, diperkirakan <i>over/road</i> tahun 2021. Pemda setempat mengirim sebagian sampah ke TPA Cilowong Serang.
7	Kota Depok	1.314	1.051	80%			TPA Cipayung	1.000	4.5	Open Dumping	Baik	Komputerisasi (Excel)	Akibat kekurangan lahan untuk menampung sampah yg masuk TPA Cipayung sudah tidak mampu menampung sampah saat ini.
8	Kota Bogor	973	739	76%									
9	Kab.Bogor	8.527	6.225	73%	10	5	TP A Galuga	1.200	13	Open Dumping	Baik	Komputerisasi (Excel)	Rencana pembangunan zona inkubator pengolahan sampah.

Sumber: Kemen-PUPR, 2021

b. Layanan Sanitasi

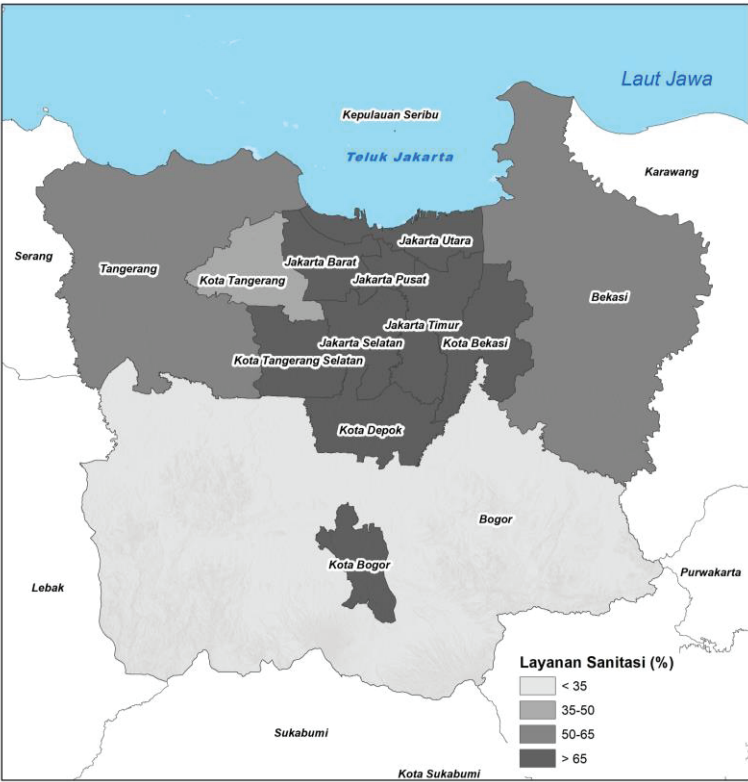
Akses sanitasi aman didefinisikan sebagai pengguna fasilitas sanitasi merupakan rumah tangga sendiri, bangunan atas berupa kloset yang menggunakan leher angsa dan bangunan bawah berupa tangki septic yang pernah disedot setidaknya sekali dalam 5 tahun terakhir atau telah menggunakan Sistem Pengolahan Air Limbah (SPAL). Jenis pembuangan tinja yang beragam dengan persentase tiap jenisnya digambarkan pada gambar berikut.



Gambar 4.9 Jenis Tempat Pembuangan Akhir Tinja

Sumber: Kemen-PUPR

Akses sanitasi aman yang tertinggi terdapat di DKI Jakarta dan Kota Tangerang Selatan masing-masing 67%. Sedangkan yang terkecil di Kota Tangerang 44%. Selengkapnya ditunjukkan oleh gambar dan tabel berikut mengenai akses sanitasi aman per kabupaten/ kota.



Gambar 4.10 Layanan Sanitasi
Sumber: Kemen-PUPR

Tabel 4.14 Pelayanan Sanitasi Eksisting

Lokasi	Pelayanan Eksisting	
	Akses Aman (%)	Layanan (Ltr/dtk)
	b	c
DKI Jakarta	65%	9.873
Kota Bekasi	40%	1.565
Kab.Bekasi	57%	2.686
Kota Tangerang	42%	1.170
Kab. Tangerang	59%	2.899
Kota Bogor	48%	729
Kab.Bogor	33%	2.687
Kota Depok	47%	1.453
Kota Tangerang Selatan	64%	1.281

Pada infrastruktur pengolahan limbah di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya hanya tersedia 1 IPAL dengan eksisting 96% air perkotaan telah tercemar. Hal ini tentu berdampak pada penurunan daya dukung lingkungan. Adapun pengelolaan air limbah yang dilakukan oleh PUPR dan DKI Jakarta antara lain adalah pembangunan 72 lokasi sanimas, penyusunan 9 DED IPAL komunal, dan pembangunan 2 IPAL skala kawasan. Lokasi IPAL dan IPLT yang ada dapat dilihat pada Peta 4.4. Sementara keterangan lebih lanjut terkait sarana prasarana air limbah diperinci pada Tabel 4.15.

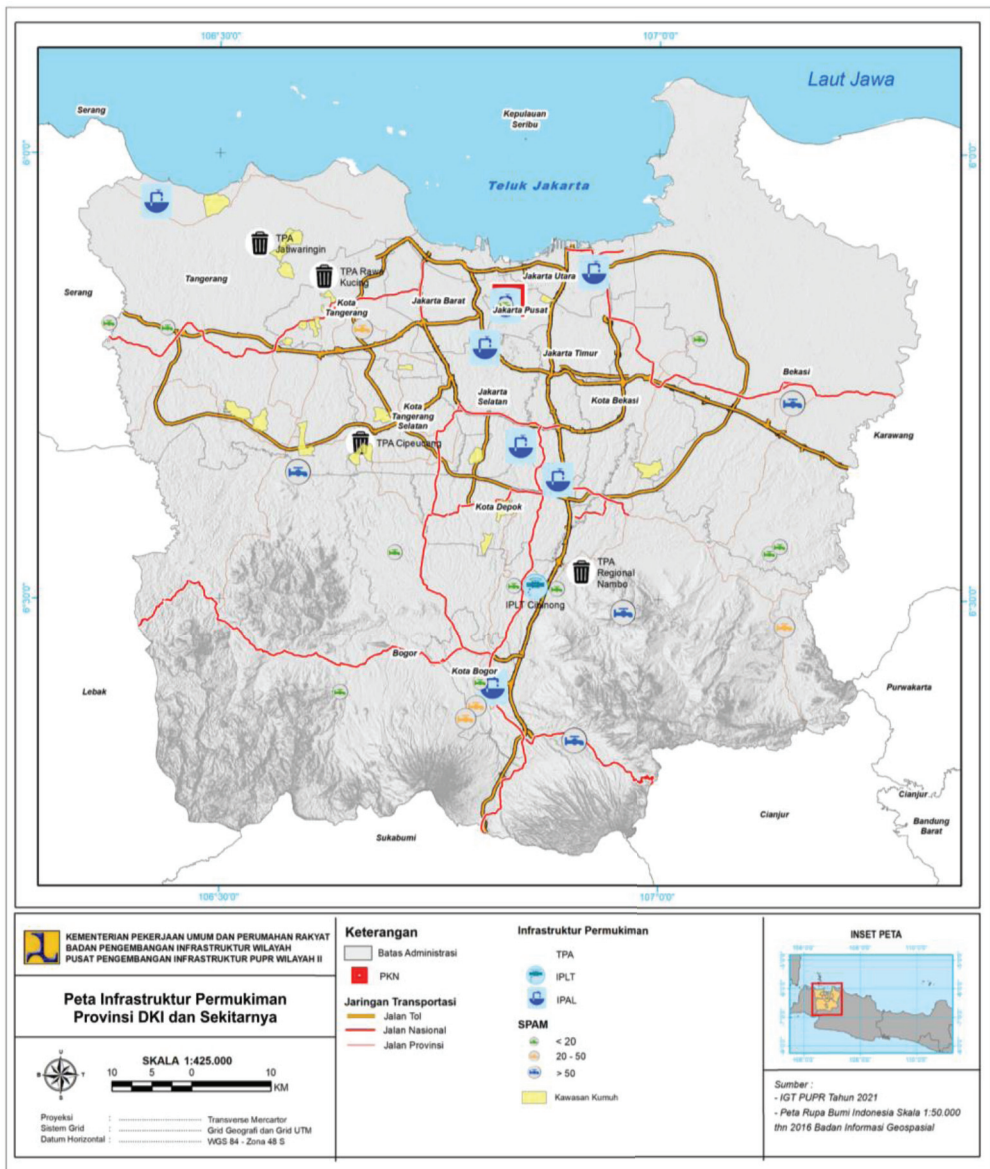
Tabel 4.15 Sarana Prasarana Limbah

No	Lokasi	IPLT/IPAL	Luas (Ha)	Kapasitas/Daya Tampung m ³ /hari	Debit Masuk m ³ /hari	Cakupan Pelayanan KK	Kondisi
1	DKI Jakarta	IPLT Pulo Gebang	12	900	122	51.000	Berjalan normal. Memiliki 2 sistem (mekanikal & konvensional). Sedang dalam proses pengembangan jaringan.
2		IPLT Duri Kesambi	9	900	152		
3	Kota Tangerang Selatan	IPLT Cibodas	1	80	110	1.500	Belum optimal dalam pengoperasian unit, dikarenakan kurangnya biaya <i>maintenance</i> .
4	Kota Tangerang Kab. Tangerang						
5	Kota Tangerang						
6	Kota Depok	IPLT KALIMULYA	22	280	95	1.900	Sistem pengoperasian dan pemeliharaan IPLT Kalimulya saat ini belum optimal dengan belum tercapainya baku mutu <i>effluent</i> IPLT sesuai perundangan yang berlaku.
7	Kota Bogor	IPLT-IPAL Tegal Gandi	1,4	150	80	1.600	Sistem <i>on site</i> dengan IPAL komunal dibangun melalui program Sanitasi Berbasis Masyarakat (Sanimas) dan Sanitasi Lingkungan Berbasis Masyarakat (SLBM). Saat ini terdapat sebanyak 52 unit IPAL komunal yang tersebar di 6 Kecamatan di Kota Bogor.
8	Kab. Bogor	IPLT Cibinong	1,5	100	70	1.400	Optimalisasi lahan akan dilakukan tahun ini dengan perluasan lahan & kapasitas.
9	Kota Bekasi Kab Bekasi	IPLT Sumur Batu Bekasi	2	110	80	1.600	Proses pembangunan IPLT Kap. 150 m ³ /hari di kawasan Duta harapan Bekasi target 18750 kk.

Sumber: Kemen-PUPR, 2022

c. Kawasan Kumuh

Luas kawasan kumuh di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya yaitu 2.129,78 ha dengan luas terbesar berada di Kota Jakarta Barat seluas 288,95 ha, sedangkan yang terkecil di Kabupaten Kepulauan Seribu seluas 5,2 ha. Jumlah Rumah Tidak Layak Huni (RTLH) adalah 18.159 unit dengan jumlah RTLH terbesar di Kabupaten Tangerang sebanyak 4.148 unit dan yang terkecil di Kota Tangerang Selatan yaitu 159 unit.



Peta 4.4 Profil Infrastruktur Permukiman Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

4.3.3 Infrastruktur Permukiman Prioritas

Berikut merupakan profil infrastruktur permukiman prioritas yang didapatkan dari analisis proyek strategis nasional.

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
1	SPAM Regional Jatiluhur I	Fase Konstruksi (55,885%)	4.750 Liter/detik	4.750 Liter/detik	Melayani: PAM Jaya DKI Jakarta : 4.000 L/detik PDAM Tirta Kota Patriot Bekasi : 300 L/detik PDAM Tirta Bhagasasi Kab. Bekasi : 100 L/detik PDAM Tirta Karawang: 350 L/detik	Melayani: PAM Jaya DKI Jakarta : 4.000 L/detik PDAM Tirta Kota Patriot Bekasi : 300 L/detik PDAM Tirta Bhagasasi Kab. Bekasi : 100 L/detik PDAM Tirta Karawang: 350 L/detik	1. Terdapat perubahan desain drainase di IPA Bekasi karena harus mengakomodir kapasitas drainase dari Warga Margahayu dan Permukiman Komplek PUPR (seberang Jl. RA Kartini), usulan perubahan Drainase IPA Bekasi dari BUP akan menggunakan optimalisasi CAPEX yang ada (balance budget). 2. Masa waktu izin pemasangan pipa di Jl. Juanda sudah habis. Berdasarkan

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
							deskripsi rekomtek yang diterbitkan Dinas Bina Marga Dan Penataan Ruang menjelaskan bahwa harus boring pada bahu jalan (tidak diizinkan pada perkerasan jalan). Sehingga akan diagendakan rapat membahas perpanjangan izin dan metode pemasangan pipa transmisi di Jl. Juanda Kota Bekasi mengundang pihak Dinas PMPTSP dan BMPR Prov. Jabar; BPAD dan Dinas BMSDA Kota Bekasi; BBPJN; PLN, dan Telkom

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
2	SPAM Regional Jatiluhur II	Proses Penandatanganan Kerjasama KPBU oleh DJPI	6500 Liter/detik	6500 Liter/detik	Melayani DKI Jakarta: 2054 It/det, Kab Bekasi :1371 It/det, Kota Bekasi :1051 It/det Kab Bogor:2012 It/det	Melayani DKI Jakarta: 2054 It/det, Kab Bekasi :1371 It/det, Kota Bekasi :1051 It/det Kab Bogor:2012 It/det	Masih belum memanfaatkan karena saat ini masih dalam tahap penandatanganan KPBU oleh DJPI.
3	SPAM Regional Karian-Serpong	Fase Konstruksi (0% - Dimulai 30 November 2023)	4.600 Liter/detik	4.600 Liter/detik	Melayani: DKI Jakarta (PAM Jaya) : 3.200 L/detik PDAM Kota Tangerang : 750 L/detik PT PITS (Kota Tangsel) : 650 L/detik	Melayani: DKI Jakarta (PAM Jaya) : 3.200 L/detik PDAM Kota Tangerang : 750 L/detik PT PITS (Kota Tangsel) : 650 L/detik	Operasional masih menunggu progres finalisasi draft amandemen III perjanjian KPBU. 1. Opini dari BPKP terhadap pelaksanaan kompensasi finansial kepada PJPK atas penerapan Deemed Commercial Operation Date (COD). Kajian risiko mitigasi terhadap Rancangan Amandemen III Perjanjian KPBU dalam rangka Kelancaran

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
							Pembangunan proyek baru dimulai pada pertengahan September 2023 dan opini keluar 1 bulan kemudian. 2. Apabila penandatanganan Amandemen Ketiga Perjanjian KPBU tanpa menunggu reviu/opini BPKP, diusulkan untuk adanya Berita Acara yang telah disepakati oleh seluruh pimpinan tingkat Eselon 1 (Inspektorat Jenderal, Dirjen PI, Dirjen SDA). 3. Kajian risiko dan perhitungan recurring fee dari PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII) atas penguasaan kompensasi finansial Deemed COD untuk

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
4	Jakarta Sewerage System (JSS)	Fase Kontruksi (2,9%)	JSS Zona 1 Area: 4.901 Ha Panjang Perpipaan : 758.239 m	JSS Zona 1: 2,9% (fisik) JSS Zona 6: 0% (fisik)	1) JSS Zona 1 : Untuk meningkatkan kualitas lingkungan perairan dan akses sanitasi di DKI Jakarta. Kegiatan ini terdaftar dalam Buku Biru 2015-2019 sebagai proyek prioritas pembangunan nasional di Indonesia, serta termasuk dalam daftar Proyek Strategis Nasional sesuai	1) JSS Zona 1 : Untuk meningkatkan kualitas lingkungan perairan dan akses sanitasi di DKI Jakarta. Kegiatan ini terdaftar dalam Buku Biru 2015-2019 sebagai proyek prioritas pembangunan nasional di Indonesia, serta termasuk dalam daftar Proyek Strategis Nasional sesuai	selanjutnya apabila disetujui maka nilai recurring fee akan dimasukkan dalam Financial Model yang akan menjadi lampiran pada Amandemen Ketiga Perjanjian KPBU. Pada zona 1 JSS, Kementerian PUPR memiliki wewenang pada Paket 1 hingga 4. Paket1 sudah diakomodir, sementara paket 2 dan 3 perlu kejelasan karena belum ada informasi lebih lanjut dari Dit Perkim Bappenas. Berdasarkan laporan movev PHLN PUPR per November 2022, pembangunan JSS Zona 1 Paket

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					Perpres 109/2020. luas IPAL sebesar 3,9 Ha, kapasitas IPAL direncanakan sebesar 240.000m3/hari ditargetkan akan melayani penduduk sebanyak 989.389 jiwa atau 220.000 SR.	Perpres 109/2020. luas IPAL sebesar 3,9 Ha, kapasitas IPAL direncanakan sebesar 240.000m3/hari ditargetkan akan melayani penduduk sebanyak 989.389 jiwa atau 220.000 SR.	2 dan 3 sedang dalam proses lelang fisik yang masih dalam pembahasan Tim Penetapan Menteri PUPR Ditjen Bina Konstruksi karena adanya ketidaksesuaian harga penawaran.
					2) JSS Zona 2: Untuk meningkatkan kualitas lingkungan perairan dan akses sanitasi di DKI Jakarta. Lokasi IPAL Zona 6 akan berada di Duri Kosambi, Jakarta Barat dengan kapasitas IPAL 47.000 m3/hari dan luas lahan sebesar 7,13 Ha.	2) JSS Zona 2: Untuk meningkatkan kualitas lingkungan perairan dan akses sanitasi di DKI Jakarta. Lokasi IPAL Zona 6 akan berada di Duri Kosambi, Jakarta Barat dengan kapasitas IPAL 47.000 m3/hari dan luas lahan sebesar 7,13 Ha.	

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					IPAL sebesar 7,13 Ha. JSDP Zona 6 (Fase 1) ini ditargetkan akan melayani 4 Kota Administrasi yaitu Jakarta Pusat, Jakarta Barat, Jakarta Utara dan Jakarta Selatan yang terdiri dari 12 kecamatan dengan jumlah penduduk sebanyak 176.400 jiwa.	JSDP Zona 6 (Fase 1) ini ditargetkan akan melayani 4 Kota Administrasi yaitu Jakarta Pusat, Jakarta Barat, Jakarta Utara dan Jakarta Selatan yang terdiri dari 12 kecamatan dengan jumlah penduduk sebanyak 176.400 jiwa.	

4.4 Profil dan Kinerja Infrastruktur Perumahan

Kondisi rumah layak huni dan tidak layak huni beserta lingkungan huniannya menjadi salah satu hal terpenting dalam keberlangsungan kehidupan. Dalam sub bab ini mendeskripsikan tentang kondisi dan sebaran RTLH, serta tingkat kebutuhan rumah (backlog) yang saat ini masih menjadi permasalahan mendasar bagi kabupaten/kota. Pelayanan rumah susun dan rumah khusus tersebar Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya, akan tetapi belum dapat menyelesaikan permasalahan perumahan.

4.4.1 Rumah Tidak Layak Huni

Rumah tidak layak huni (RTLH) tersebar hampir merata diseluruh wilayah Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya. Rumah tidak layak huni ini didasarkan pada ketidaksesuaian suatu hunian memenuhi kriteria hunian layak huni, berupa penyediaan air minum, sanitasi, limbah, jalan lingkungan, drainase lingkungan, fisik bangunan dan proteksi kebakaran. Berdasarkan data eksisting diketahui seluruh kabupaten dan kota berada di bawah target hunian layak sebesar 79%. Berikut merupakan data eksisting rumah layak huni.

Tabel 4.16 Ketersediaan Rumah Layak di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

Lokasi	Jumlah KK Rumah Milik	Jumlah Rumah Layak		Rumah Tidak Layak (%)
		KK	%	
Kota Jakarta Selatan	340.609	279.958	82,19%	17,81%
Kota Jakarta Timur	433.750	360.338	83,07%	16,93%
Kota Jakarta Pusat	147.523	86.943	58,94%	41,06%
Kota Jakarta Barat	359.804	224.182	62,31%	37,69%
Kota Jakarta Utara	244.837	111.145	45,40%	54,60%
Kab. Kepulauan Seribu	4.063	1.319	32,46%	67,54%
Kabupaten Bogor	1.305.204	604.261	46,30%	53,70%
Kabupaten Bekasi	827.373	504.090	60,93%	39,07%
Kota Bogor	237.884	146.199	61,46%	38,54%
Kota Bekasi	755.066	280.686	37,17%	62,83%
Kota Depok	534.585	258.656	48,38%	51,62%
Kab Tangerang	828.158	591.189	71,39%	28,61%
Kota Tangerang	448.914	246.494	54,91%	45,09%
Kota Tangerang Selatan	339.771	234.659	69,06%	30,94%

Sumber: Hasil Analisis, 2023

4.4.2 Backlog Perumahan

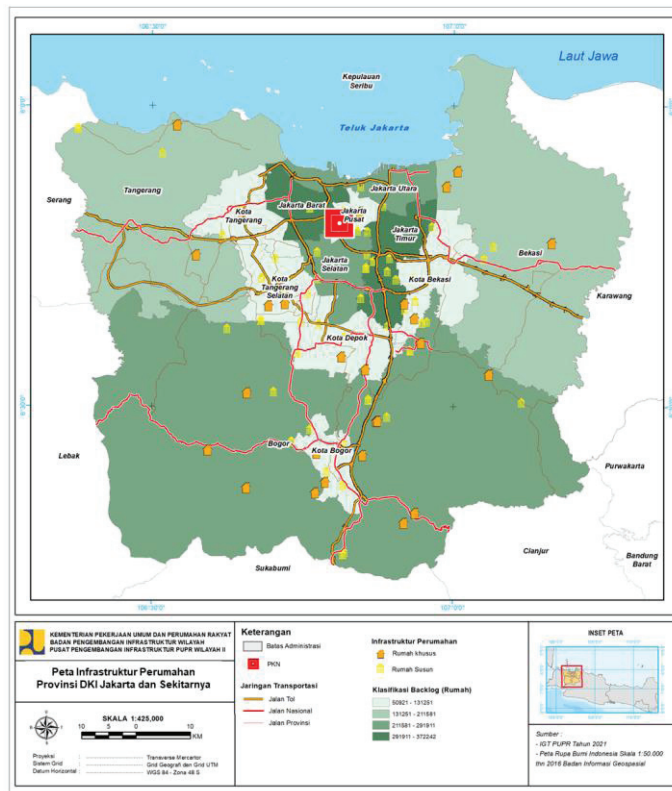
Daerah di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya yang telah mencapai target SPM cenderung berada di wilayah kabupaten. Jumlah rumah milik pada tahun 2022 sebanyak 2.679.608 unit dengan jumlah backlog terbanyak di Kota Jakarta Timur. Berikut merupakan detail kondisi eksisting backlog.

Tabel 4.17 Backlog Rumah

Kabupaten/Kota	Jumlah KK 2022	Kepemilikan Rumah	
		KK	Backlog KK
Jakarta Selatan	561.156	288.210	272.946
Jakarta Timur	770.971	368.447	402.524
Jakarta Pusat	269.999	126.332	143.667
Jakarta Barat	612.244	333.795	278.449
Jakarta Utara	448.388	226.346	222.042
Kep Seribu	7.231	6.183	1.048
Bogor	1.391.710	1.123.806	267.904
Bekasi	803.698	623.750	179.948
Kota Bogor	265.878	175.267	90.611
Kota Bekasi	647.565	389.575	257.990
Kota Depok	530.838	334.640	196.198
Kab Tangerang	838.118	711.395	126.723
Kota Tangerang	482.639	310.626	172.013
Kota Tangerang Selatan	344.617	277.072	67.545

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Selanjutnya, untuk menangani backlog, Kementerian PUPR telah membangun rumah khusus dan rumah susun di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya. Pembangunan tersebut tidak hanya berfungsi untuk pemenuhan backlog, tetapi juga untuk menghubungkan kawasan hunian beserta transportasi publik. Profil penanganan yang telah dilakukan tercantum pada peta berikut.



Peta 4.5 Profil Infrastruktur Perumahan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

4.4.3 Infrastruktur Perumahan Prioritas

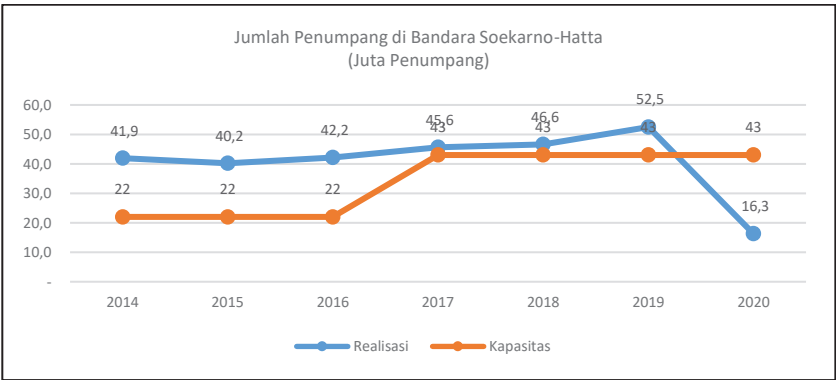
Berikut merupakan profil infrastruktur permukiman prioritas yang analisis *major project*.

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
1	Rusun Daan Mogot	Pengajuan KPBU	1046 Unit	1046 Unit	Pengembangan TOD sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan rumah dan transportasi massal. Saat ini persentase penduduk yang menggunakan transportasi massal hanya 28% dari Target 60%.	Pengembangan TOD sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan rumah dan transportasi massal. Saat ini persentase penduduk yang menggunakan transportasi massal hanya 28% dari Target 60%.	Masih diusulkan DJPL untuk KPBU. Direncanakan konstruksi Tahun 2028
2	Revitalisasi Rusun Pasar Jumat (TOD Lebak Bulus)	Pengajuan KPBU	1200 Unit	1220 Unit	Pengembangan TOD sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan rumah dan transportasi massal. Saat ini persentase penduduk yang menggunakan transportasi massal hanya 28% dari Target 60%.	Pengembangan TOD sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan rumah dan transportasi massal. Saat ini persentase penduduk yang menggunakan transportasi massal hanya 28% dari Target 60%.	Masih diusulkan DJPL untuk KPBU. Direncanakan konstruksi Tahun 2027

4.5 Profil dan Kinerja Infrastruktur Non PUPR

4.5.1 Infrastruktur Perhubungan

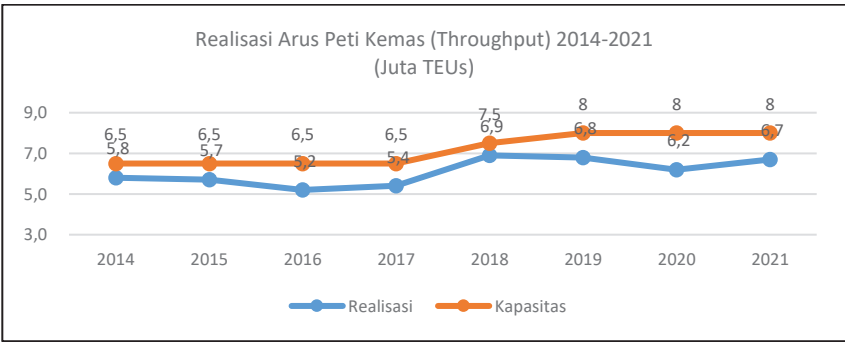
Dua gerbang utama Indonesia untuk penumpang dan barang adalah Bandara Soekarno-Hatta dan Pelabuhan Tanjung Priok. Bandara Soekarno Hatta melayani angkutan kargo terbesar secara nasional, dimana 91% kargo ekspor melalui bandara ini. Bandara Soekarno Hatta merupakan bandar udara tersibuk di Indonesia dengan kapasitas total sebesar 43 juta/ tahun dan kargo 600.000 ton/tahun. Pada 2020 terjadi penurunan penumpang yang cukup drastis karena pandemi COVID-19. Meskipun begitu kapasitas ini akan meningkat menjadi 100 juta penumpang pada tahun 2035 (Gambar 4.11).



Gambar 4.11 Jumlah Penumpang di Bandara Soekarno Hatta

Sumber: BPS diolah BPIW, 2021

Pelabuhan Tanjung Priok memiliki kapasitas peti kemas sebesar 12 juta TEUs dan merupakan gerbang logistik utama Indonesia dan Pulau Jawa (Gambar 4.12). Hingga 2021, kapasitas peti kemas masih mencukupi. Dwelling time atau waktu tunggu peti kemas di Tanjung Priok ditargetkan pada kisaran 2,5-3 hari. Pada 2016, waktu tunggu ini pernah mencapai 7 hari, jauh diatas Malaysia yang 4 hari.



Gambar 4.12 Realisasi Peti Kemas

Sumber: BPS diolah BPIW, 2023

Selain itu, terdapat rencana simpul transportasi baru berupa kereta api cepat Jakarta-Bandung yang akan beroperasi 2024. Estimasi jumlah penumpang sebesar 29.141 org/hari dengan stasiun penghentian yang akan beroperasi, yaitu Stasiun Halim, Karawang, Padalarang, dan Tegalluar.



Peta 4.6 Profil Infrastruktur Perhubungan

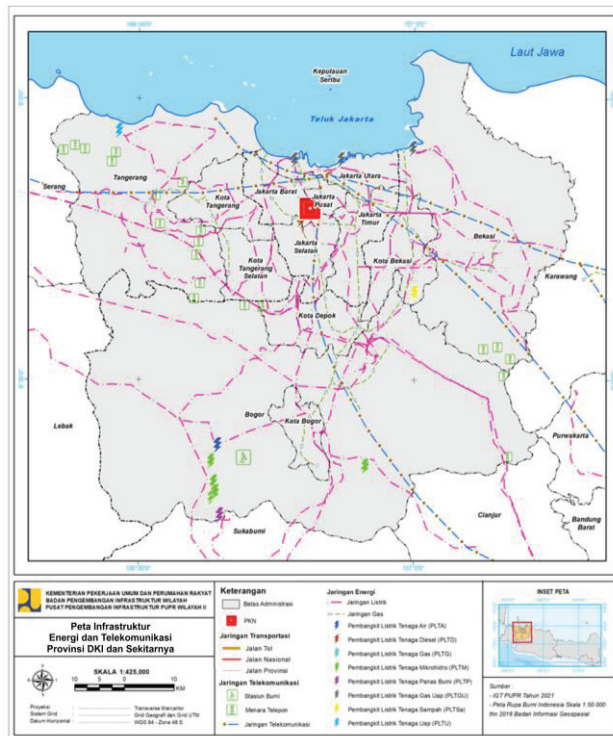
Peta di atas selaras dengan Dokumen RITJ. Secara eksisting, layanan transportasi publik di DKI Jakarta telah mencapai 88%, namun penggunaan moda publik masih berkisar 28%. Selanjutnya, rerata waktu tempuh masih relatif lama, dimana kecepatan dari kota sekitar menuju kota inti sebesar 25 km/jam. Oleh karena itu, untuk mencapai target 60% penggunaan transportasi publik serta meningkatkan kecepatan tempuh menjadi 30 km/jam diperlukan sistem transportasi masal yang terhubung dengan kawasan permukiman, melalui penyediaan perumahan dengan konsep TOD.

4.5.2 Infrastruktur Jaringan Energi

Jaringan listrik yang ada di lokasi kajian mencakup Saluran Udara Tegangan Ekstra Tinggi (SUTET) dan Saluran Udara Tegangan Tinggi (SUTT). Saluran Udara Tegangan Ekstra Tinggi Jalur yang menghubungkan Balaraja Serpong-Gandul, Cibinong-Bogor X, Muara Tawar-Bekasi, Bekasi-Cawang, Bekasi-Cibinong, Muara Tawar-Cibatu, Cibatu-Jui Shin, Cibinong-SGLNG 1, Cibinong-SGLNG 2, Depok-Bogor X-Tasik, Cikupa-Balaraja, PLTU Lontar-Teluk Naga, Cawang Baru-Gandul, Tambun-inc (Bekasi-Cibinong), Cawang Lama-Cawang Baru, Kembangan-Duri Kosambi, Muara Karang-Duri Kosambi, Priok-Muara Tawar, Priok-Muara Karang, Balaraja-Kembangan serta Teluk Naga-Muara Karang. Jaringan listrik yang ada divisualisasikan pada Peta 4.7.

4.5.3 Infrastruktur Jaringan Telekomunikasi

Sistem jaringan telekomunikasi terdiri atas: jaringan tetap dan jaringan bergerak. Jaringan tetap dilayani oleh *Sentral Telepon Otomat* (STO), sementara jaringan bergerak terdiri atas: jaringan terrestrial; jaringan satelit; dan jaringan selular. Jaringan bergerak dapat dilayani oleh menara *Base Transceiver Station* (BTS) telekomunikasi. Jaringan telekomunikasi berupa gardu dan menara telepon digambarkan pada Peta 4.7.



Peta 4.7 Profil Infrastruktur Energi dan Telekomunikasi

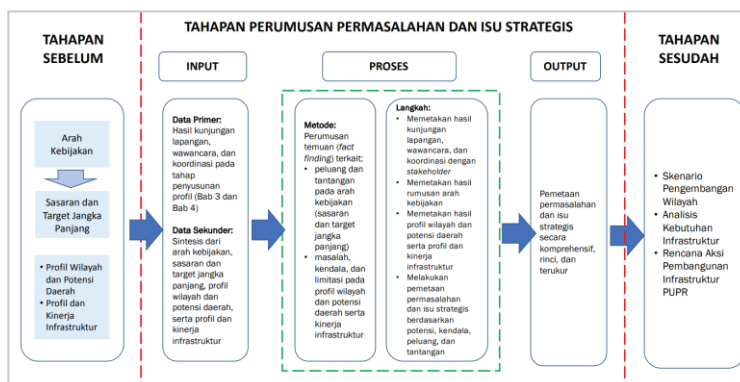
BAB 5 PERMASALAHAN DAN ISU STRATEGIS

Menyusun suatu perencanaan terutama rencana pengembangan, pastinya tidak terlepas dari *root cause* (akar masalah) yang harus diketahui sebelumnya, kemudian dilakukan *mapping* atau pemetaan hingga analisis yang tepat, sehingga menghasilkan rencana aksi (*action plan*) yang sesuai untuk mencapai *goal* atau tujuan yang diharapkan.

Permasalahan dan isu strategis selalu muncul dalam dinamika suatu negara, apalagi dengan Indonesia sebagai negara berkembang, yang tentunya juga terjadi di Provinsi DKI Jakarta sebagai kota inti. Permasalahan adalah hal yang menjadi masalah atau persoalan; dan isu strategis merupakan kondisi atau hal yang harus diperhatikan atau dikedepankan dalam perencanaan pembangunan karena dampaknya yang signifikan bagi entitas (daerah/masyarakat) di masa datang.

Perumusan potensi dan kendala (termasuk limitasi/daya dukung dan daya tampung) yang harus ditangani serta peluang dan ancaman yang dapat memberikan dampak dan pengaruh signifikan terhadap arahan kebijakan pengembangan wilayah serta dukungan infrastruktur PUPR, dibahas dalam Bab 5 ini, yang kemudian menjadi masukan dalam menyusun skenario pengembangan wilayah pada Bab 6.

Perumusan permasalahan dan isu strategis dilakukan berdasarkan fokus perencanaan yang dihasilkan dari rumusan arah kebijakan. Fokus perencanaan tersebut yaitu fokus kawasan perkotaan. Isu strategis juga menjadi dasar masukan dalam menyusun skenario pengembangan wilayah berdasarkan masing-masing fokus perencanaan. Berikut merupakan alur perumusan permasalahan dan isu strategis.



Gambar 5.1 Alur Perumusan Permasalahan dan Isu Strategis

Sumber: SE Pedoman Muatan RPIW, 2022

Permasalahan dan isu strategis pada setiap fokus ditinjau dalam 3 konteks perencanaan, yaitu konteks makro yang bersifat skala nasional, konteks meso dengan skala Pulau Jawa, serta konteks mikro dengan skala provinsi dan kawasan prioritas. Isu strategis diperoleh dengan mempertimbangkan *baseline* (kondisi eksisting dan fokus kebijakan) dan skenario (opsi masa depan dan masalah utama dalam mewujudkan opsi masa depan).

Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya sebagai **Pusat Perdagangan dan Jasa Internasional berbasis Teknologi Informatika** didukung oleh kontribusi sektor perdagangan dan jasa yang terbesar secara nasional (26% perdagangan nasional dan 29% jasa nasional). Hal ini didukung oleh keberadaan Pelabuhan Tanjung Priok dan Bandara Internasional Soekarno Hatta sebagai hub logistik nasional dan internasional. Kontribusi nilai ekspor barang melalui Pelabuhan Tanjung Priok sebesar 28,9% dari total ekspor. Sementara itu, kontribusi Bandara Soekarno Hatta sebesar 91% kargo ekspor nasional.

Pengembangan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya sebagai pusat kegiatan ekonomi internasional juga didukung dengan keberadaan 17 CBD (Central Business District) yang berada di DKI Jakarta (Kawasan Sudirman-Thamrin, Senayan-Blok M, Tanah Abang, Cempaka Mas, Rasuna Said, Tomang-Grogol, Slipi-Roxy, Glodok-Gajah Mada), Kota Tangerang Selatan (Kawasan Serpong, Bintaro, Ciputat, Pamulang), Kota Tangerang (Kawasan Cengkareng, Ciledug), Kota Depok (Kawasan Margonda Raya), Kota Bogor (Kawasan Kebun Raya), dan Kota Bekasi (Kawasan A. Yani dan H. Juanda). Sektor perdagangan dan jasa juga didukung dengan infrastruktur digital yang memadai dengan 41% pelaku usaha telah memanfaatkan platform *e-commerce*. Hal tersebut juga didukung dengan pertumbuhan sektor informasi dan komunikasi meningkat 10,11% per tahun, sehingga pengembangan sektor perdagangan dan jasa berbasis digital memiliki potensi yang besar untuk dikembangkan.

Pengembangan sektor perdagangan dan jasa berbasis digital di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya telah didukung pusat perekonomian yang tersebar secara polisentris. Hal tersebut juga didukung dengan keberadaan zona *mixed used building* yang berkembang didukung dengan transportasi publik berbasis transit pada wilayah kota inti dan kota sekitar. Pengembangan CBD juga didukung dengan perkembangan sektor tersier yang mendominasi kegiatan ekonomi terutama di DKI Jakarta (65% aktivitas di sektor tersier), Kota Tangsel (54%), Kota Bekasi (47%), dan Kota Tangerang (45%).

Dengan total penduduk sebesar 33,65 juta jiwa dan penggunaan lahan yang didominasi budi daya terbangun, pengembangan kegiatan ekonomi perlu memaksimalkan ruang-ruang sempit di kawasan perkotaan. Keterbatasan lahan yang mengakibatkan tingginya harga tanah mengakibatkan rawan terjadinya *urban sprawl* pada menuju

wilayah bodetabek (*fringe area*) yang meningkatkan alih fungsi lahan pertanian dan resapan air.

Urban sprawl juga memicu kepadatan pada jam sibuk dikarenakan tingginya pergerakan dari kota sekitar sebagai pusat permukiman menuju kota inti sebagai pusat aktivitas ekonomi. Terkonsentrasinya pergerakan penduduk didominasi dengan kendaraan pribadi yang berkontribusi 82% dari total pergerakan sebesar 4,8 Miliar pergerakan per tahun. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi yang tidak diimbangi dengan ketersediaan transportasi massal mengakibatkan rendahnya tingkat layanan jalan nasional yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan ($VCR > 0,85$).

Tingginya tekanan lahan juga mengakibatkan tingginya bencana banjir. Dimana pada wilayah hulu DAS yang merupakan daerah kritis, perubahan tutupan lahan mengakibatkan terjadinya banjir rob. Pada wilayah tengah DAS yang merupakan daerah permukiman, penyempitan badan sungai mengakibatkan terjadinya banjir akibat meluapnya sungai. Sedangkan pada wilayah hilir DAS yang memiliki potensi penurunan muka tanah sebesar 20 cm/tahun dan kenaikan muka air laut sebesar 8 mm/tahun mengakibatkan terjadinya banjir rob.

Oleh karena itu, pengembangan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya sebagai kawasan perkotaan yang menjadi pusat perdagangan jasa skala internasional harus mampu menterpadukan faktor pendukung dan penghambat pengembangan, misalnya digitalisasi sektor perekonomian dan pelayanan publik, serta pengembangan infrastruktur TOD dan ketahanan bencana. Berdasarkan rumusan isu strategis pada Tabel 5.1, isu strategis terkait ***“Masih perlunya perkuatan sistem digitalisasi dalam mewujudkan Provinsi DKI Jakarta sebagai pusat perdagangan jasa internasional yang adaptif bencana”*** dapat menjadi dasar dalam menyelesaikan permasalahan di kawasan perkotaan.

Rumusan isu strategis fokus perencanaan kawasan perkotaan dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5.1 Rumusan Isu Strategis Fokus Kawasan Perkotaan

KONTEKS PERENCANAAN			BASELINE		SKENARIO		ISU STRATEGIS
LOKUS	UNSUR/ PERTIMBANGAN	KONDISI EKSTING	FOKUS KEBIJAKAN		OPSI MASA DEPAN	MASALAH UTAMA	
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)	(6)	(7)
Makro (Nasional)	Kontribusi Ekonomi (Pusat Perdagangan Barang dan Jasa Berbasis Digital)	Wilayah dengan porsi sektor perdagangan dan jasa terbesar nasional dengan share sektor perdagangan terhadap nasional sebesar 26% dan sektor jasa terhadap nasional sebesar 29% (BPS 2021).	Pengembangan kawasan perkotaan sebagai pusat perdagangan jasa internasional yang adaptif bencana dan berkelanjutan		Pemertahanan pusat perdagangan dan jasa skala internasional	Perubahan konstelasi ekonomi global khususnya perdagangan dan jasa	Masih perlunya perkuatan sistem digitalisasi dalam mewujudkan pusat perdagangan jasa internasional yang adaptif bencana
		Pelabuhan Tanjung Priok merupakan hub logistik internasional terbesar di Indonesia dengan kontribusi 28,9% ekspor melalui pelabuhan ini.	Penetapan Tanjung Priok sebagai Pelabuhan Utama dan Bandara Soekarno Hatta sebagai bandar udara pengumpul primer, yang berfungsi sebagai hub internasional	Perluasan cakupan layanan Pelabuhan Tanjung Priok dan Bandara Soekarno Hatta			
		Bandara Soekarno Hatta melayani angkutan kargo terbesar secara nasional, dimana 91% kargo ekspor melalui bandara ini.				Peringkat daya saing Pelabuhan Tanjung Priok masih rendah, dimana menempati peringkat 124 dari 180 pelabuhan di dunia yang disebabkan lamanya <i>dwelling time</i> dan proses administrasi kepelabuhan.	
Sistem (Jejaring Hierarki)	Kota metropolitan terbesar di Indonesia	Cakupan layanan telekomunikasi merupakan tertinggi nasional dengan cakupan sudah mencapai 100%	Percepatan ekonomi berbasis teknologi 4.0	Aktivitas ekonomi berbasis digital	Sektor ekonomi digital masih didominasi oleh perusahaan global	Perubahan konstelasi ekonomi global khususnya perdagangan dan jasa	Masih perlunya perkuatan sistem digitalisasi dalam mewujudkan pusat perdagangan jasa internasional yang adaptif bencana
		kota metropolitan terbesar di Indonesia	Penetapan Kawasan Jabodetabek sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dengan fungsi utama sebagai pusat perdagangan dan jasa	Perkuatan Metropolitan Jabodetabek sebagai core dalam jejaring sistem perkotaan nasional	Kuatnya jejaring antar kota secara nasional menyebabkan ketegangan terhadap Kawasan Metropolitan		
		Tingginya dukungan infrastruktur jalan melalui tol trans Jawa yang menghubungkan Provinsi DKI Jakarta dengan provinsi lain di Pulau Jawa	Pengembangan konektivitas di Pulau Jawa melalui pembangunan jalan trans Jawa, jalur	Pemertahanan peran sebagai pusat aglomerasi super koridor Jawa bagian utara yang terhubung		Peningkatan konektivitas berimplikasi pada	

KONTEKS PERENCANAAN			BASELINE		SKENARIO		ISU STRATEGIS
LOKUS	UNSUR/ PERTIMBANGAN	(1)	KONDISI EKSTING	(2)	FOKUS KEBIJAKAN	OPSI MASA DEPAN	MASALAH UTAMA
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(7)
Mikro (Provinsi DKI Jakarta)	Keterkaitan antar pusat pengembangan kegiatan utama di kota inti dan kegiatan pendukung di kota sekitar)	Tingginya dukungan infrastruktur berbasis rel melalui keberadaan jalur double track dan kereta api cepat yang menghubungkan Provinsi DKI Jakarta dengan wilayah perkotaan lainnya.	Hilir 6 sungai besar yang hulunya di Provinsi Jawa Barat dan Banten.	kereta api double track, dan kereta cepat Jakarta-Bandung-Semarang-Surabaya	dengan WM lainnya di Pulau Jawa	urban sprawl/ sepanjang jaringan transportasi yang dapat memicu alih fungsi lahan terutama pada kawasan pertanian yang tersebar di utara wilayah Pulau Jawa	
				Penanganan Banjir dan Rob di kawasan pantura Jawa dan DAS Kritis	Peningkatan kapasitas infrastruktur pengendalian banjir dan daya rusak air dalam mendukung pengurangan risiko banjir dan rob	Kerusakan hulu sungai di Jawa Barat dan Banten menyebabkan banjir	
				Penguatan konektivitas melalui sistem angkutan umum perkotaan yang terkoneksi pusat ekonomi dan permukiman	Penggunaan transportasi publik sebagai moda utama sebesar 60% dari total pergerakan dan peningkatan kota sekitar sebagai pusat kegiatan ekonomi baru untuk mengurangi pergerakan antar pusat kegiatan	Meningkatnya biaya transportasi publik karena jumlah armada yang <i>idle</i> di jam tidak sibuk	
				Pemusatan kegiatan di kota inti DKI Jakarta menyebabkan tingginya pergerakan antara kota inti dan sekitar sebesar 4,8 Miliar per tahun yang belum didukung dengan transportasi publik yang memadai sehingga menimbulkan kemacetan.			
Teknologi Informasi dalam mendukung perdagangan dan jasa		Tingkat laju pertumbuhan sektor informasi dan komunikasi sebesar 10,11 % per tahun dan telah dimanfaatkan oleh sektor perdagangan dan jasa	Sebesar 58,77% pelaku usaha di DKI Jakarta memilih untuk tidak berjualan melalui platform e commerce, salah satunya karena kurangnya kapasitas pengetahuhan/ keahlian.	Percepatan ekonomi berbasis teknologi 4.0	Peningkatan peran sektor informasi dan komunikasi dalam sebagian besar kegiatan ekonomi	Ketidaksiapan perusahaan UMKM berbasis digital dan sistem pengamanan data yang belum berkembang	
				Pengembangan pusat pendidikan vokasi/pelatihan vokasi, kewirausahaan, dan SDM inovatif	Peningkatan keterampilan tenaga kerja yang sesuai dengan kebutuhan sektor perdagangan jasa	Terbatasnya lembaga pendidikan yang dapat mengikuti perkembangan sektor	

KONTEKS PERENCANAAN			BASELINE		SKENARIO		ISU STRATEGIS
LOKUS	UNSUR/ PERTIMBANGAN		KONDISI EKSTING	FOKUS KEBIJAKAN	OPSI MASA DEPAN	MASALAH UTAMA	
(1)	(2)		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Kondisi Wilayah (Karakteristik Bencana dan Keberlanjutan Lingkungan)	Fisik		Berdasarkan kondisi topografi, 40% wilayah DKI Jakarta merupakan dataran dengan elevasi 1 – 1,5 m di bawah muka laut pasang	Pengamanan pesisir 5 perkotaan Pantura Jawa untuk bencana	Peningkatan infrastruktur pengamanan pantai dan kanal	Sulitnya pengendalian masyarakat yang tinggal di pesisir Jakarta karena rendahnya <i>social awareness</i>	perdagangan dan jasa berbasis telekomunikasi.
			Tingginya aktivitas ekonomi yang mengeksploitasi air tanah terjadinya penurunan muka tanah (<i>land subsidence</i>) sebesar 20 cm/tahun di kawasan Teluk Jakarta	mengatasi banjir rob	Penguatan kebijakan pembatasan penggunaan air tanah	Belum ada kepastian ketersediaan <i>supply</i> air bersih yang memadai	

Sumber: Analisis, 2023

BAB 6 SKENARIO PENGEMBANGAN WILAYAH

Skenario pengembangan wilayah merumuskan proyeksi pertumbuhan, visi dan strategi, serta skenario pengembangan (prioritisasi dan tahapan). Tujuan penyusunan skenario pengembangan wilayah yaitu untuk menganalisis kebutuhan pengembangan infrastruktur wilayah (Bab 7).

6.1 Proyeksi Pertumbuhan

Sub bab ini menjelaskan perkiraan kondisi atau perkembangan wilayah perencanaan di masa yang akan datang dengan mempertimbangkan kondisi saat ini dan kecenderungan perkembangannya.

6.1.1 Proyeksi Demografi

Pertumbuhan penduduk di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya pada selama 10 tahun adalah 2,3%. Berdasarkan hasil analisis, terdapat kenaikan jumlah penduduk hingga mencapai 37.551.211 jiwa pada Tahun 2029. Sementara pada tahun 2034 penduduk mengalami kenaikan hingga mencapai 42.412.799 jiwa. Secara keseluruhan, proyeksi jumlah penduduk dapat dilihat pada Tabel 6.1.

Tabel 6.1 Proyeksi Pertumbuhan Penduduk

Kabupaten/ Kota	Penduduk (Jiwa)			
	2024	2025	2029	2034
Kep Seribu	29.690	30.080	31.693	33.831
Jakarta Selatan	2.283.792	2.303.632	2.384.730	2.490.130
Jakarta Timur	3.137.422	3.164.539	3.275.370	3.419.384
Jakarta Pusat	1.091.189	1.096.830	1.119.685	1.148.925
Jakarta Barat	2.506.504	2.535.773	2.656.307	2.815.064
Jakarta Utara	1.826.004	1.842.450	1.909.730	1.997.295
Bogor	5.812.161	5.938.847	6.473.810	7.210.780
Bekasi	3.447.046	3.569.392	4.103.769	4.885.610
Kota Bogor	1.095.544	1.111.919	1.179.905	1.270.762
Kota Bekasi	2.878.014	3.033.665	3.745.127	4.873.492
Kota Depok	2.262.489	2.335.441	2.651.543	3.107.497
Kab Tangerang	3.553.739	3.658.860	4.107.664	4.749.152
Kota Tangerang	2.011.143	2.052.689	2.226.615	2.465.495
Kota Tangerang Selatan	1.460.332	1.503.071	1.685.263	1.945.381
Jabodetabek	33.383.457	34.177.188	37.551.211	42.412.799

Sumber: Hasil Analisis, 2022

6.1.2 Proyeksi Ekonomi

Proyeksi pertumbuhan PDRB menggunakan model *Compound Annual Growth Rate* dan mengasumsikan bahwa pertumbuhan ekonomi tahun proyeksi sama dengan rata rata pertumbuhan ekonomi tahun 2010-2020. Berdasarkan hasil proyeksi ekonomi, PDRB di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya terus meningkat tiap tahunnya. Puncaknya pada Tahun 2034, total PDRB mencapai 3.468 triliun rupiah. Tabel 6.2 menunjukkan tren kenaikan PDRB berdasarkan hasil proyeksi.

Tabel 6.2 Proyeksi Nilai PDRB ADHK

Tahun	Nilai PDRB (Juta Rupiah)
2024	2.974.025.437
2025	3.018.105.448
2026	3.063.267.600
2027	3.109.553.346
2028	3.157.006.152
2029	3.205.671.603
2030	3.255.597.523
2031	3.306.834.093
2032	3.359.433.977
2033	3.413.452.461
2034	3.468.947.591

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya Pada Tahun 2034, Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya akan memiliki 4 sektor unggulan yang memiliki kontribusi PDRB lebih dari 10%. Sektor industri pengolahan memiliki kontribusi tertinggi sebesar 26,10 %, sementara sektor perdagangan besar menyusul pada peringkat kedua dengan kontribusi 14,19%. Sektor konstruksi sebesar 10,44% sementara informasi dan komunikasi berada pada peringkat keempat dengan kontribusi berkisar 10,34%. Tabel 6.3 menunjukkan persebaran kontribusi sektor lapangan kerja.

Tabel 6.3 Proyeksi Nilai PDRB ADHK Lapangan Usaha Tahun 2034

Kode	Lapangan Usaha	2034	%
A	Pertanian, kehutanan dan perikanan	35.114.946	1,01%
B	Pertambangan dan penggalian	13.929.604	0,40%
C	Industri Pengolahan	905.516.018	26,10%
D	Pengadaan Listrik dan Gas	12.561.887	0,36%
E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	2.054.857	0,06%
F	Konstruksi	362.233.706	10,44%
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	492.339.134	14,19%
H	Transportasi dan Pergudangan	135.915.071	3,92%
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	121.269.315	3,50%
J	Informasi dan Komunikasi	358.620.268	10,34%
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	271.929.165	7,84%
L	Real Estate	194.881.789	5,62%
M, N	Jasa Perusahaan	184.438.056	5,32%
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	90.501.924	2,61%
P	Jasa Pendidikan	129.164.128	3,72%
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	58.105.436	1,68%
R, S, T, U	Jasa lainnya	100.372.288	2,89%
Jumlah		3.468.947.591	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan analisis permasalahan dan isu strategis, sektor unggulan Perdagangan, Jasa, serta Informasi dan Komunikasi menjadi sektor yang mendukung peran Provinsi DKI Jakarta sebagai Pusat Perdagangan dan Jasa Internasional berbasis Teknologi Informatika. Dukungan ketiga sektor tersebut dapat diproyeksikan sebagai berikut.

Tabel 6.4 Proyeksi PDRB Sektor Perdagangan, Jasa, dan Informatika

Sektor Unggulan Pengembangan Wilayah	Proyeksi PDRB (Juta Rupiah)		
	2024	2029	2034
Perdagangan besar dan eceran; Reparasi mobil dan sepeda motor	421,61	454,79	492,34
Jasa	650,85	695,28	744,01
Informasi dan komunikasi	309,13	332,43	358,62

Sumber: Hasil Analisis, 2023

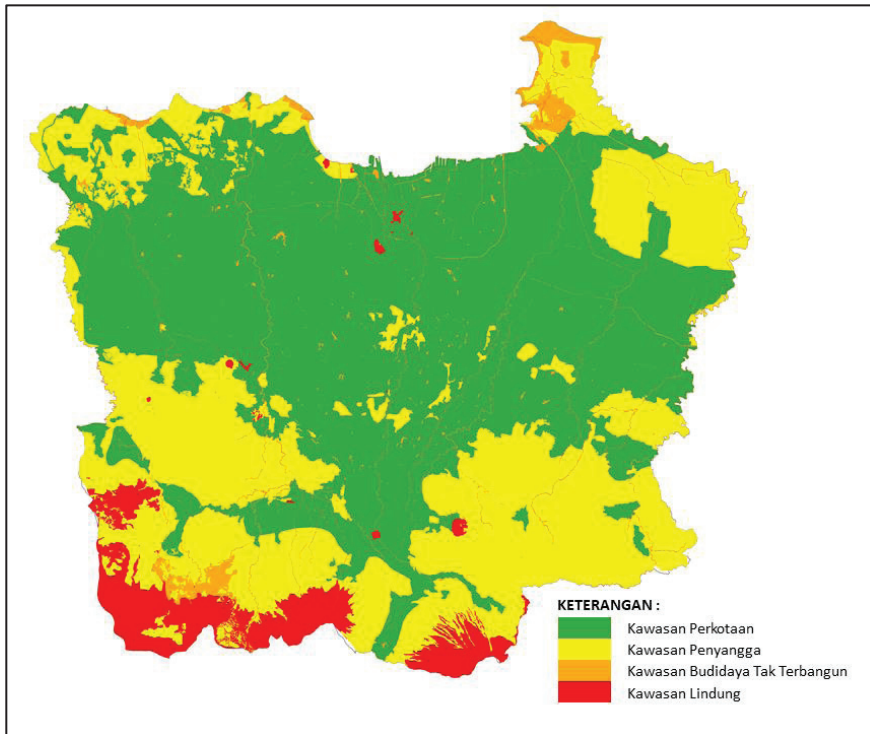
Berdasarkan proyeksi PDRB sektor unggulan Perdagangan, Jasa, serta Informasi dan Komunikasi menunjukkan kenaikan PDRB pada tiap tahun. Kenaikan PDRB tiap tahun menunjukkan bahwa Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya dapat dikembangkan sebagai Pusat Perdagangan dan Jasa Internasional berbasis Teknologi Informatika.

6.1.3 Keberlanjutan Lingkungan

Daya dukung lahan untuk kawasan permukiman dilihat berdasarkan analisis kemampuan lahan menampung kehidupan menggunakan metode *multi criteria analysis* (MCA). Lahan yang memiliki daya tampung tinggi sebagai kawasan perkotaan dari keseluruhan luas mencapai 54,8% (3.724 km²), kawasan penyangga sebagai perdesaan mencapai 36,8% (2502 km²), kawasan budidaya tak terbangun mencapai 2,6% (175 km²), dan kawasan lindung mencapai 5,8% (392 km²).

Selanjutnya berdasarkan proyeksi penduduk, Provinsi DKI Jakarta pada Metropolitan Jabodetabek akan mengalami tingkat pertumbuhan sedang hingga tinggi, dimana kawasan tersebut berada pada kawasan permukiman dengan tingkat jasa ekosistem air kategori rendah. Secara umum jasa ekosistem air dan kondisi kawasan pesisir utara Jakarta yang rawan akan bencana utamanya banjir, banjir rob, dan *land subsidence*. Untuk itu, pengembangan budidaya terbangun perlu memperhatikan daya dukung dan daya tampung lingkungan sebagaimana terlihat dari Gambar 6.1.

Upaya konservasi pada lahan hijau perlu dilakukan terutama dengan pembatasan alih fungsi lahan di kawasan hulu sungai untuk mengurangi koefisien *run off* aliran air. Upaya konservasi akuifer air tanah juga perlu dilakukan dengan melakukan pembatasan penyedotan air tanah sehingga penurunan muka air tanah dapat teratasi. Diharapkan dengan upaya-upaya tersebut, pengaturan tata air dan banjir menjadi lebih baik.



Gambar 6.1 Hasil Analisis Kemampuan Lahan

6.2 Visi dan Strategi

6.2.1 Perumusan Visi Wilayah

Visi wilayah dirumuskan dari hasil analisis arah kebijakan di Bab II, dengan meninjau kondisi ekonomi, sosial, lingkungan, dan infrastruktur di Bab III dan IV, serta menjawab permasalahan dan isu strategis di Bab V. Fokus pengembangan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya adalah kawasan perkotaan. Visi pengembangan infrastruktur wilayah pada kawasan perencanaan adalah **“Mewujudkan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya yang layak huni, berdaya saing, dan berkelanjutan”**. Visi tersebut dicapai melalui misi: pengembangan kawasan perkotaan sebagai pusat perdagangan dan jasa internasional berbasis digital yang adaptif bencana dan berkelanjutan.

6.2.2 Penyusunan Strategi Fokus Kawasan Perkotaan

Sub bab ini menjelaskan tentang analisis setiap fokus perencanaan baik di tingkat makro (skala nasional) yang disebut dengan Analisis PESTLE maupun tingkat meso (skala regional wilayah Pulau Jawa) yang disebut

dengan Analisis 5 FORCES. Kedua analisis tersebut menghasilkan peluang dan tantangan yang dibobotkan berdasarkan tingkat signifikansinya terhadap pengembangan setiap fokus perencanaan. Hasil dari tahap analisis ini akan menjadi masukan terhadap tahap analisis berikutnya (IFAS, EFAS, dan SWOT). Hasil pembobotan tersebut kemudian dimasukkan ke dalam sistem koordinat kartesius untuk menentukan strategi pengembangan yang digunakan pada masing-masing fokus perencanaan.

Analisis PESTLE, 5 FORCES, IFAS EFAS, SWOT dan grand strategy sektor kawasan perkotaan diuraikan sebagai berikut.

1) Analisis PESTLE

Analisis PESTLE fokus kawasan perkotaan menunjukkan bahwa parameter sosial dinilai menjadi faktor yang paling berpengaruh dalam pengembangan kawasan perkotaan. Hal ini disebabkan tingginya minat masyarakat untuk tinggal di kawasan perkotaan sehingga meningkatkan arus urbanisasi. Analisis PESTLE fokus kawasan perkotaan secara lebih rinci dijelaskan pada tabel berikut.

Tabel 6.5 Analisis PESTLE (Makro) Fokus Perkotaan

Parameter	Opportunities	Threats	Bobot
<i>POLITICAL</i>	DKI Jakarta merupakan kota metropolitan berbasis perdagangan jasa	Adanya rencana pemindahan Ibu Kota Negara yang berpotensi menurunkan PDRB sebesar 3,2% (Studi JUTPI 3)	7%
<i>ECONOMIC</i>	wilayah dengan porsi sektor perdagangan dan jasa terbesar nasional dengan share sektor perdagangan terhadap nasional sebesar 26% dan sektor jasa terhadap nasional sebesar 29% (BPS 2021)	Perubahan konstelasi ekonomi global khususnya perdagangan dan jasa berpengaruh pada ekonomi Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	20%
<i>SOCIOLOGICAL</i>	Merupakan metropolitan terbesar secara nasional dengan penduduk yang sudah 100% terlayani Teknologi, Informasi, dan Komunikasi (TIK)	<i>Maturity</i> masyarakat di bidang digital belum cukup baik	13%
<i>TECHNOLOGICAL</i>	Kuatnya inovasi Teknologi, Informasi dan Komunikasi (nilai <i>digital competitiveness index</i> tertinggi di Indonesia) dapat mendorong percepatan pertumbuhan sektor ekonomi	Sektor ekonomi berbasis digital masih didominasi oleh perusahaan global	33%
<i>LEGAL</i>	Kawasan Perkotaan sebagai pusat kegiatan perekonomian berskala internasional, nasional, maupun regional	Terjadinya dominasi ekonomi yang menyebabkan ketergantungan ekonomi nasional yang tinggi terhadap Metropolitan Jabodetabek	7%
<i>ENVIRONMENT</i>	Posisi Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya yang berada di utara Pulau Jawa relatif aman terhadap ancaman bencana geologis	Adanya perubahan iklim global berakibat menyebabkan tingginya risiko bencana banjir rob, mengingat berada pada kawasan pesisir	20%

Sumber: Hasil Analisis, 2023

2) Analisis 5 FORCES

Dalam Analisis 5 FORCES fokus kawasan perkotaan, 5 aspek yang ditinjau adalah teknologi informasi, simpul transportasi, ekonomi iklim dan kebencanaan, serta kependudukan. Secara rinci Analisis 5 FORCES fokus kawasan perkotaan dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 6.6 Analisis 5 FORCES (Meso) Fokus Perkotaan

PARAMETER	OPPORTUNITIES	THREAT
RIVALRY AMONG EXISTING COMPETITOR		
Kualitas yang Diinginkan	Cakupan layanan telekomunikasi tertinggi nasional dengan cakupan sudah mencapai 100%	Pangsa pasar pengembang aplikasi di Indonesia masih didominasi oleh perusahaan global
BARGAINING POWER OF CUSTOMERS		
<i>Trend Eksisting</i>	Tingginya dukungan infrastruktur jalan melalui tol trans jawa yang menghubungkan Provinsi DKI Jakarta dengan provinsi lain di Pulau Jawa	Peningkatan konektivitas berimplikasi pada urban sprawl sepanjang jaringan transportasi yang dapat memicu alih fungsi lahan terutama pada kawasan pertanian yang tersebar di utara wilayah Pulau Jawa
BARGAINING POWER OF SUPPLIERS		
Ketergantungan Saat ini	Tingginya magnet ekonomi diakibatkan keberadaan Pelabuhan Tj. Priok dan Bandara Soekarno Hatta sebagai outlet ekspor bagi wilayah Banten, Jawa Barat, dan Jawa Tengah (57% ekspor Pulau Jawa)	Peringkat daya saing Pelabuhan Tanjung Priok masih rendah, dimana menempati peringkat 124 dari 180 pelabuhan di dunia yang disebabkan lamanya dwelling time dan proses administrasi kepelabuhan.
THREAT OF NEW ENTRANTS		
Strategi untuk Memenangkan Kompetisi	Hampir 50% pelaku usaha telah menggunakan platform e commerce untuk transaksi perdagangan nasional dan global	Masih banyak sektor perdagangan dan jasa yang belum terstandarisasi secara nasional dan global
THREAT OF SUBSTITUTES		
Trend Analisis PESTLE	Kuatnya inovasi Teknologi, Informasi dan Komunikasi (nilai <i>digital competitiveness index</i> tertinggi di Indonesia) dapat mendorong percepatan pertumbuhan sektor ekonomi	Sektor ekonomi berbasis digital masih didominasi oleh perusahaan global

Sumber: Hasil Analisis, 2023

3) Analisis SWOT (IFAS EFAS)

Grand strategy yang telah dirumuskan akan menghasilkan strategi yang lebih detail menggunakan metode SWOT terhadap masing-masing grand strategy. Analisis SWOT dilakukan dengan meninjau faktor kekuatan (*strengths*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*) pada setiap fokus pengembangan di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya.

Grand strategy yang telah dirumuskan menghasilkan strategi yang lebih detail menggunakan metode SWOT. Analisis SWOT dilakukan dengan meninjau faktor kekuatan (*strengths*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*) pada setiap fokus pengembangan di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya. Analisis SWOT untuk pengembangan Provinsi DKI Jakarta sebagai Pusat Perdagangan dan Jasa Internasional berbasis digital yang adaptif bencana dan berkelanjutan ditampilkan pada Tabel 6.7.

Tabel 6.7 Analisis SWOT Fokus Perkotaan

STRENGTH		WEAKNESS	
1	Tingkat laju pertumbuhan sektor informasi dan komunikasi sebesar 10,11 % per tahun dan telah dimanfaatkan oleh sektor perdagangan dan jasa	1	Tantangan dari sisi keamanan data meningkat maraknya kebocoran data di beberapa aplikasi
2	Tingginya potensi pengembangan jasa berbasis teknologi berdasarkan persentase penggunaan teknologi informasi dalam aktivitas sehari-hari (48,51% perdagangan melalui online)	2	Tingginya penyedotan air tanah untuk memasok industri dan rumah tangga
3	Adanya dukungan kebijakan penanganan banjir, yaitu berupa Kesepakatan Bersama Penanggulangan Bencana Banjir	3	Meningkatnya biaya transportasi publik karena jumlah armada yang idle di jam tidak sibuk
4	Dukungan infrastruktur konektivitas yang relatif lengkap seperti jalan tol dalam kota, commuter line/KRL, MRT, BRT, dan kendaraan umum lainnya	4	Adanya penurunan muka tanah (land subsidence) sebesar 20 cm/tahun di kawasan Teluk Jakarta
5	Penyedia jaringan informasi bagi wilayah sekitar dengan keberadaan Pusat Data Nasional	5	Lahan kritis di hulu WS Ciliwung-Cisadane sebesar 5,2% (18.021 ha) dan di WS Citarum sebesar 16,1% (142.425 Ha).

OPPORTUNITIES		THREATS	
1	Cakupan layanan telekomunikasi merupakan tertinggi nasional dengan cakupan sudah mencapai 100%	1	Pangsa pasar pengembang aplikasi di Indonesia masih didominasi oleh perusahaan global
2	Tingginya dukungan infrastruktur jalan melalui tol trans jawa yang menghubungkan Provinsi DKI Jakarta dengan provinsi lain di Pulau Jawa	2	Peningkatan konektivitas berimplikasi pada urban sprawl sepanjang jaringan transportasi yang dapat memicu alih fungsi lahan terutama pada kawasan pertanian yang tersebar di utara wilayah Pulau Jawa
3	Tingginya magnet ekonomi diakibatkan keberadaan Pelabuhan Tj. Priok dan Bandara Soekarno Hatta sebagai outlet ekspor bagi wilayah Banten, Jawa Barat, dan Jawa Tengah (57% ekspor Pulau Jawa)	3	Peringkat daya saing Pelabuhan Tanjung Priok masih rendah, dimana menempati peringkat 124 dari 180 pelabuhan di dunia yang disebabkan lamanya dwelling time dan proses administrasi kepelabuhan.
4	Hampir 50% pelaku usaha telah menggunakan platform e commerce untuk transaksi perdagangan nasional dan global	4	Masih banyak sektor perdagangan dan jasa yang belum terstandarisasi secara nasional dan global
5	Kuatnya inovasi Teknologi, Informasi dan Komunikasi (nilai digital competitiveness index tertinggi di Indonesia) dapat mendorong percepatan pertumbuhan sektor ekonomi dan layanan publik	5	Sektor ekonomi berbasis digital masih didominasi oleh perusahaan global

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Hasil analisis SWOT pada masing-masing komponen kemudian dilakukan pembobotan dan rating untuk menghasilkan skor. Tabel 6.8 menerangkan skoring faktor internal, sementara Tabel 6.7 menerangkan skoring faktor eksternal pada kawasan pengembangan.

Tabel 6.8 Skoring *Strengths* dan *Weaknesses* Fokus Perkotaan

Faktor Internal			Bobot	Rating	Skor
STRENGTH	1	Tingkat laju pertumbuhan sektor informasi dan komunikasi sebesar 10,11 % per tahun dan telah dimanfaatkan oleh sektor perdagangan dan jasa	0,21	3	0,64
	2	Tingginya potensi pengembangan jasa berbasis teknologi berdasarkan persentase penggunaan teknologi informasi dalam aktivitas sehari-hari (48,51% perdagangan melalui online)	0,14	2	0,29
	3	Adanya dukungan kebijakan penanganan banjir berupa Kesepakatan Bersama Penanggulangan Bencana Banjir	0,21	2	0,43
	4	Didukung dengan infrastruktur konektivitas yang relatif lengkap seperti jalan tol dalam kota, commuter line/KRL, MRT, BRT, dan kendaraan umum lainnya	0,21	3	0,64
	5	Penyedia jaringan informasi bagi wilayah sekitar dengan keberadaan Pusat Data Nasional	0,21	3	0,64
SUB TOTAL			1,00		2,64
WEAKNESS	1	Tantangan dari sisi keamanan data meningkat maraknya kebocoran data di beberapa aplikasi	0,22	-2	-0,44
	2	Tingginya penyedotan air tanah di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya untuk memasok industri dan rumah tangga	0,33	-2	-0,67
	3	Meningkatnya biaya transportasi publik karena jumlah armada yang idle di jam tidak sibuk	0,11	-2	-0,22
	4	Adanya penurunan muka tanah (land subsidence) sebesar 20 cm/tahun di kawasan Teluk Jakarta	0,22	-3	-0,67
	5	Lahan kritis di hulu WS Ciliwung-Cisadane sebesar 5,2% (18.021 ha) dan di WS Citarum sebesar 16,1% (142.425 Ha).	0,11	-2	-0,22
SUB TOTAL			1,00		-2,22
TOTAL SKOR FAKTOR INTERNAL			0,42		

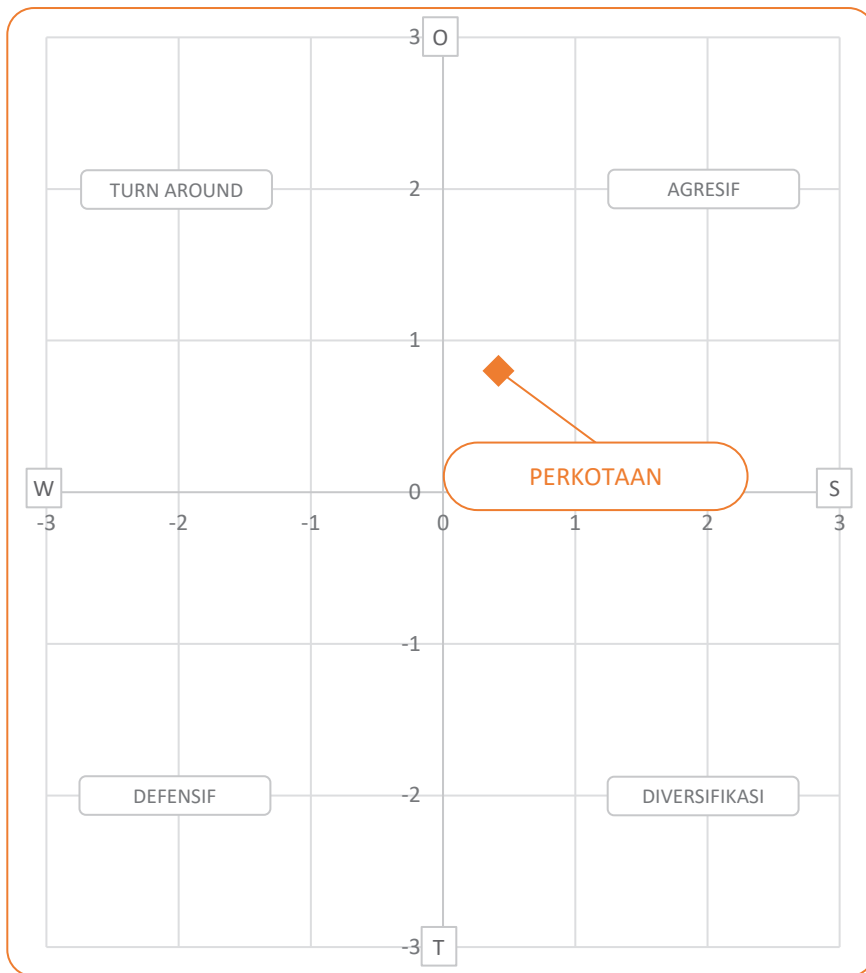
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Tabel 6.9 Skoring *Opportunities* dan *Threats* Fokus Perkotaan

Faktor Eksternal			Bobot	Rating	Skor
OPPORTUNITIES	1	Cakupan layanan telekomunikasi Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya merupakan tertinggi nasional dengan cakupan sudah mencapai 100%	0,20	3	0,60
	2	Tingginya dukungan infrastruktur jalan melalui tol trans jawa yang menghubungkan Provinsi DKI Jakarta dengan provinsi lain di Pulau Jawa	0,20	3	0,60
	3	Tingginya magnet ekonomi diakibatkan keberadaan Pelabuhan Tj. Priok dan Bandara Soekarno Hatta sebagai outlet ekspor bagi wilayah Banten, Jawa Barat, dan Jawa Tengah (57% ekspor Pulau Jawa)	0,20	3	0,60
	4	Hampir 50% pelaku usaha telah menggunakan platform e commerce untuk transaksi perdagangan nasional dan global	0,20	2	0,40
	5	Kuatnya inovasi Teknologi, Informasi dan Komunikasi (nilai digital competitiveness index tertinggi di Indonesia) dapat mendorong percepatan pertumbuhan sektor ekonomi dan layanan publik	0,20	3	0,60
SUB TOTAL			1,00	SUB TOTAL	2,0
THREAT	1	Pangsa pasar pengembang aplikasi di Indonesia masih didominasi oleh perusahaan global	0,20	-2	-0,40
	2	Peningkatan konektivitas berimplikasi pada urban sprawl sepanjang jaringan transportasi yang dapat memicu alih fungsi lahan terutama pada kawasan pertanian yang tersebar di utara wilayah Pulau Jawa	0,30	-2	-0,60
	3	Peringkat daya saing Pelabuhan Tanjung Priok masih rendah, dimana menempati peringkat 124 dari 180 pelabuhan di dunia yang disebabkan lamanya dwelling time dan proses administrasi kepelabuhan.	0,20	-2	-0,40
	4	Masih banyak sektor perdagangan dan jasa yang belum terstandarisasi secara nasional dan global	0,10	-2	-0,20
	5	Sektor ekonomi berbasis digital masih didominasi oleh perusahaan global	0,20	-2	-0,40
SUB TOTAL			1,00		-2,00
TOTAL SKOR FAKTOR EKSTERNAL			0,80		

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Hasil pembobotan pada Tabel 6.7 dan Tabel 6.8 kemudian digunakan untuk menentukan strategi penngembang. Strategi pengembangan untuk pengembangan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya sebagai Pusat Perdagangan dan Jasa Internasional berbasis digital yang adaptif bencana dan berkelanjutan berada pada kuadran *agresif* yang berarti bahwa strategi pengembangan dilakukan dengan memperkuat faktor peluang (*opportunities*) dan kekuatan (*strengths*),



Gambar 6.2 Kuadran Kartesius Penentuan Strategi Kawasan Perkotaan
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Strategi agresif untuk pengembangan Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya sebagai Pusat Perdagangan dan Jasa Internasional berbasis digital yang adaptif bencana dan berkelanjutan dijabarkan menjadi:

1. Memperkuat sektor perdagangan dan jasa berbasis teknologi melalui peningkatan kemampuan tenaga kerja dalam hal digitalisasi dan pemberian kemudahan regulasi/fiskal (S1-S2-O1-O4-O5).
2. Mengembangkan layanan publik perkotaan berbasis teknologi melalui penguatan kebijakan TIK, pengembangan data center, serta digitalisasi manajemen perkotaan (S2-O1-O4).
3. Mengembangkan kawasan yang berorientasi transit (S4-O2).
4. Memperkuat mitigasi bencana terutama banjir dan rob menggunakan sistem inovasi teknologi (S3-O1).

6.3 Skenario Pengembangan

Berdasarkan hasil analisis, skenario pengembangan berfokus pada pengembangan kawasan kota metropolitan dengan pembagian kawasan kota inti dan sekitarnya. Berikut merusukan rumusan skenario pengembangan:

Pemerataan, ditujukan untuk infrastruktur air minum, sanitasi, persampahan, telekomunikasi (internet), dan energi yang harus disediakan merata menjangkau setiap permukiman yang ada di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya.

Tersebar sesuai titik transit, ditujukan untuk infrastruktur penyediaan perumahan hunian terjangkau yang kedepannya akan diintegrasikan dengan hub transit sehingga lokasinya tersebar sesuai titik TOD.

Radial, ditujukan untuk infrastruktur penyediaan jalan (tol), dimana dalam memperlancar konektivitas antar kawasan perkotaan inti dan sekitar diperlukan penghubung yang dalam konteks keruangan cenderung memiliki tipologi melingkar.

Hulu - Tengah- Hilir, ditujukan utamanya untuk mengurangi intensitas bencana banjir dan rob yang dipicu oleh struktur hidrologi dan erat kaitannya dengan ketinggian wilayah. Sungai di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya memiliki hulu di Kabupaten Bogor dan berhilir di DKI Jakarta, Kabupaten Bekasi, dan Kabupaten Tangerang. Pada wilayah hulu, ditekankan penanganan untuk reboisasi hutan, perbaikan fungsi lindung (sempadan DAS) yang terdegradasi, dan pembangunan infrastruktur pengatur air hulu. Pada wilayah tengah ditekankan pada peningkatan daerah resapan air. Sementara, untuk wilayah hilir penanganan dilakukan baik dengan green infrastructure yaitu konservasi mangrove serta grey infrastructure berupa pengaturan air bagian hilir melalui sistem waduk dan pompa.

Gambar 6.3 menunjukkan skenario pengembangan kawasan metropolitan di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya.



Gambar 6.3 Skenario Pengembangan
Sumber: Hasil Analisis, 202

BAB 7 ANALISIS KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR

Analisis kebutuhan infrastruktur berisi perbandingan antara kinerja infrastruktur aktual terhadap kebutuhan infrastruktur, meliputi analisis ketersediaan, analisis kebutuhan, serta perbandingan ketersediaan dan kebutuhan. Hasil analisis kebutuhan infrastruktur ini menjadi salah satu dasar untuk menyusun rencana aksi pembangunan infrastruktur pada Bab 8. Analisis ini akan dilakukan pada Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya yang berfokus pada kawasan perkotaan.

7.1 Analisis Kesenjangan Infrastruktur Wilayah

Sub bab ini akan menjelaskan mengenai proyeksi kebutuhan infrastruktur masa mendatang berdasarkan pertumbuhan penduduk yang dibandingkan dengan ketersediaan masa kini sehingga menghasilkan gap kebutuhan pembangunan infrastruktur.

7.1.1 Analisis Standar Pelayanan Minimum

1) Infrastruktur Sumber Daya Air

Kapasitas tampungan bendungan, situ, serta polder eksisting di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya adalah sebesar 57.240.882 m³/tahun. Sementara pasokan air baku sumber SPAM mencapai 833.097.041 m³/tahun. Pasokan ini juga ditambah dari pasokan air baku sumber sungai yang mencapai 466.704.722 m³/tahun. Sehingga secara total kapasitas tampungan sumber daya air eksisting sebesar 1.357.042.646 m³/tahun dengan capaian SPM 42 m³/cap/tahun di tahun 2022.

Tabel 7.1 Analisis Gap Bendungan Kontruksi dan Rencana

Pasokan	Kota/Kabupaten	Volume Tampungan (m ³ /tahun)
Eksisting Infrastruktur		
Bendungan, Situ, Polder Eksisting	Jabodetabek	57.240.882
Penyediaan Sumber SPAM	Jabodetabek	466.704.722
Penyediaan Air Baku Sumber Sungai	Jabodetabek	833.097.041
Total		1.357.042.646
Rencana Bendungan		
Cibeet	Kabupaten Bogor	118.890.720
Cijurey	Kabupaten Bogor	22.390.560
Cipamingkis	Kabupaten Bogor	3.153.600
		144.434.880
Total Tampungan Infrastruktur Eksisting dan Rencana Bendungan		
Total (m ³)		1.501.477.526
GAP 2022 - 2029 (m³/cap/tahun)	Total: 39,985 Target: 70	-30
GAP 2022 - 2034 (m³/cap/tahun)	Total: 35,402 Target: 115	-79,6

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Untuk memenuhi SPM Kapasitas tampungan 87 m³/cap/tahun, kedepannya terdapat rencana pembangunan tiga infrastruktur sumber

daya air di Kabupaten Bogor yaitu Bendungan Cibeet, Cijurey, dan Cipamingkis. Dengan selesai dibangunnya bendungan tersebut, kapasitas tampung di Tahun 2029 menjadi 1.501.477.526 m³ setara dengan 40 m³/cap/tahun. Namun demikian, masih terdapat gap yang besar yaitu 30 m³/cap/tahun pada Tahun 2029 dan 79,6 30 m³/cap/tahun pada tahun 2034. Oleh karena itu dibutuhkan program penyediaan air baku baik yang bersumber pada sungai ataupun optimalisasi SPAM serta Situ.

2) Infrastruktur Jalan dan Jembatan

Pengukuran konektivitas jalan diukur melalui waktu tempuh. Waktu tempuh adalah waktu yang diperlukan (dalam jam) untuk menempuh perjalanan sepanjang 100 km. Waktu tempuh terbagi dalam dua kategori yaitu waktu tempuh lintas utama dan waktu tempuh perkotaan. Waktu tempuh lintas utama diukur pada koridor jalan yang telah ditentukan dalam dokumen Renstra Ditjen Bina Marga, dimana terdapat 3 koridor jalan utama di Provinsi DKI Jakarta. Target waktu lintas utama pada tahun 2029 adalah sebesar 1,7 jam/100 km, sementara pada tahun 2034 adalah 1,6 jam/100 km. Berdasarkan analisis yang dilakukan pada tabel berikut diketahui tiga ruas lintas utama telah mencapai target untuk tahun 2029 dan 2034.

Tabel 7.2 Waktu Tempuh Lintas Utama Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

Ruas Lintas Utama	Jarak (Km)	Waktu Tempuh (Menit)	Kecepatan (Jam/ 100 km)
Jakarta – Cikampek	72	55	1,3
Jakarta – Sukabumi	73,7	64	1,4
Jakarta – Merak	99,2	87,5	1,5

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Sementara Target waktu tempuh di perkotaan pada tahun 2029 adalah sebesar 2,8 jam/100 km dan naik menjadi 2,5 jam/100 km di Tahun 2034. Ruas yang terpilih adalah ruas pada kota yang memiliki tingkat pelayanan jalan tinggi terutama pada kawasan perkotaan/ pusat kota. Dari lima ruas lintas utama perkotaan, diketahui seluruhnya masih belum mencapai target waktu tempuh yang ditentukan di tahun 2029 dan 2034.

Tabel 7.3 Waktu Tempuh di Perkotaan

Ruas Lintas Utama	Jarak (Km)	Waktu Tempuh (Menit)	Kecepatan (Jam/ 100 km)
Kota Bogor	3,7	9	4,1
Kota Bekasi	3	8	4,4
Kota Depok	5,7	20	5,8
Kota Tangerang	3,9	8	3,4
Kota Tangerang Selatan	2,5	12	8,0

Sumber: Hasil Analisis, 2023

3) Infrastruktur Permukiman A. Air Minum

Secara keseluruhan, pelayanan air minum baseline target SPM sebesar 51,36% pada tahun 2029 telah dipenuhi oleh DKI Jakarta dan Kota Bogor. Sementara pada tahun 2034, seluruh Kota/Kabupaten di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya belum memenuhi SPM sebesar 75%.

Tabel 7.4 Proyeksi Layanan Air Minum di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

Kabupaten/ Kota	Kebutuhan 2022	Layanan						Gap	
		Baseline		Target 2029		Target 2034		2022- 2029	2022- 2034
		I/det	%	I/det	%	I/det	%	I/det	I/det
DKI Jakarta	18.936	12.063	64%	10.361	51,36%	15.831	75%	1.702	-3.768
Kota Bekasi	4.593	1.721	37%	3.410	51,36%	6.481	75%	-1.689	-4.760
Kab.Bekasi	5.700	2.531	44%	3.737	51,36%	6.497	75%	-1.206	-3.966
Kota Tangerang	3.423	910	27%	2.028	51,36%	3.279	75%	-1.118	-2.369
Kab. Tangerang	5.944	3.242	55%	3.741	51,36%	6.315	75%	-499	-3.073
Kota Bogor	1.886	1.774	94%	1.074	51,36%	1.690	75%	700	84
Kab.Bogor	9.870	3.159	32%	5.895	51,36%	9.589	75%	-2.736	-6.430
Kota Depok	3.765	745	20%	2.415	51,36%	4.132	75%	-1.670	-3.387
Kota Tangerang Selatan	2.444	271	11%	1.535	51,36%	2.587	75%	-1.264	-2.316

Sumber: Hasil Analisis, 2023

B. Air Limbah

Secara menyeluruh, sebenarnya cakupan layanan air limbah di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya telah melampaui target SPM 30% pada tahun 2029, kecuali Kabupaten Bogor dan Kota Bekasi. Sementara untuk pemenuhan Target SPM 55% di tahun 2034, perlu dilakukan peningkatan layanan baik dengan pembangunan instalansi SPAL terpusat maupun setempat.

Tabel 7.5 Proyeksi Layanan Air Limbah di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

Kabupaten/ Kota	Kebutuhan 2022	Layanan						Gap	
		Baseline		Target 2029		Target 2034		2022- 2029	2022- 2034
		I/det	%	I/det	%	I/det	%	I/det	I/det
DKI Jakarta	15.149	9.873	65%	4.841	30%	9.287	55%	5.032	586
Kota Bekasi	3.674	1.565	40%	1.594	30%	3.802	55%	-29	-2.237
Kab.Bekasi	4.560	2.686	57%	1.746	30%	3.811	55%	940	-1.125
Kota Tangerang	2.738	1.170	42%	947	30%	1.923	55%	223	-753
Kab. Tangerang	4.755	2.899	59%	1.748	30%	3.705	55%	1.151	-806
Kota Bogor	1.509	729	48%	502	30%	991	55%	227	-262
Kab.Bogor	7.896	2.687	33%	2.755	30%	5.625	55%	-68	-2.938
Kota Depok	3.012	1.453	47%	1.128	30%	2.424	55%	325	-971
Kota Tangerang Selatan	1.955	1.281	64%	717	30%	1.518	55%	564	-237

Sumber: Hasil Analisis, 2023

C. Persampahan

Berdasarkan Sistem Informasi Pengelolaan Sampah Nasional (SIPSN), diketahui timbulan sampah dan persentase penanganannya. Hampir seluruh kabupaten kota di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya memiliki layanan yang sudah mencapai angka 50%, kecuali Kabupaten Bekasi dan Kabupaten Bogor. Dari data sampah yang ditangani pada tahun 2022 (*baseline*), kemudian dilakukan proyeksi dengan pertumbuhan penduduk tiap kabupaten kota sehingga didapati jumlah timbulan sampah pada tahun 2029 dan 2034. Dari timbulan sampah tersebut dapat ditentukan persentase pelayanan dengan membagi penanganan sampah baseline dengan proyeksi timbulan yang ternyata menunjukkan penurunan layanan. Dari persentase tersebut dapat dihitung gap dengan mengurangi terhadap target penanganan sampah perkotaan sebesar 100%. Dengan demikian, akhirnya diketahui berapa gap timbulan sampah nya dalam satuan ton/hari yang ditampilkan pada tabel berikut.

Tabel 7.6 Layanan Persampahan di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

Kabupaten / Kota	Kebutuhan 2022 ton/hari	Layanan						Gap	
		Baseline		Target 2029		Target 2034		2022-2029	2022-2034
		ton/hari	%	ton/hari	%	ton/hari	%	ton/hari	ton/hari
DKI Jakarta	8.527	6.225	73%	9.158	100%	9.662	100%	-2.933	-3.437
Kota Bekasi	1.831	989	54%	2.996	100%	3.899	100%	-2.008	-2.910
Kab.Bekasi	2.250	608	27%	3.283	100%	3.908	100%	-2.675	-3.301
Kota Tangerang	1.382	815	59%	1.781	100%	1.972	100%	-966	-1.157
Kab. Tangerang	2.305	2.029	88%	3.286	100%	3.799	100%	-1.257	-1.771
Kota Bogor	744	536	72%	944	100%	1.017	100%	-408	-481
Kab.Bogor	4.551	1.593	35%	5.169	100%	5.769	100%	-3.576	-4.176
Kota Depok	1.314	1.051	80%	2.121	100%	2.486	100%	-1.070	-1.435
Kota Tangerang Selatan	973	739	76%	1.348	100%	1.556	100%	-609	-817

Sumber: Hasil Analisis, 2023

4) Infrastruktur Perumahan

A. Kepemilikan Rumah Pribadi (Backlog)

Daerah disekitar Provinsi DKI Jakarta yang telah mencapai target SPM cenderung berada di wilayah kabupaten. Berdasarkan proyeksi yang dilakukan, diketahui gap kebutuhan yang defisit pada seluruh kabupaten kota yang menunjukkan tingginya kebutuhan kedepan akan rumah di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya.

Tabel 7.7 Kepemilikan Rumah Pribadi di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

Kabupaten/ Kota	Jumlah KK 2022	Memiliki Rumah						GAP	
		Baseline 2022		Target 2029		Target 2034		2022- 2029	2022- 2034
		KK	%	KK	%	KK	%	KK	KK
Jakarta Selatan	561.156	288.210	51	435.213	73	535.378	86	-	-247.168
Jakarta Timur	770.971	368.447	48	597.755	73	735.168	86	-	-366.721
Jakarta Pusat	269.999	126.332	47	204.343	73	247.019	86	-78.010	-120.686
Jakarta Barat	612.244	333.795	55	484.776	73	605.239	86	-150.981	-271.443
Jakarta Utara	448.388	226.346	50	348.526	73	429.419	86	-122.180	-203.073
Kep Seribu	7.231	6.183	86	5.784	73	7.274	86	399	-1.091
Bogor	1.391.710	1.123.806	81	1.181.470	73	1.550.318	86	-57.664	-426.512
Bekasi	803.698	623.750	78	748.938	73	1.050.406	86	-125.188	-426.656
Kota Bogor	265.878	175.267	66	215.333	73	273.214	86	-40.066	-97.947
Kota Bekasi	647.565	389.575	60	683.486	73	1.047.801	86	-293.911	-658.226
Kota Depok	530.838	334.640	63	483.907	73	668.112	86	-	-333.472
Kab Tangerang	838.118	711.395	85	749.649	73	1.021.068	86	-38.254	-309.673
Kota Tangerang	482.639	310.626	64	406.357	73	530.082	86	-95.731	-219.455
Kota Tangerang Selatan	344.617	277.072	80	307.561	73	418.257	86	-30.489	-141.185

Sumber: Hasil Analisis, 2023

B. Rumah Layak

Berdasarkan baseline data yang didapatkan, diketahui seluruh kabupaten dan kota di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya berada di bawah target hunian layak tahun 2029 sebesar 73%, serta target tahun 2034 sebesar 86%. Untuk itu, kedepan dalam meningkatkan taraf hidup, perlu dilakukan intervensi berupa pemugaran bagi hunian yang ada agar memenuhi standar layak huni.

Tabel 7.8 Ketersediaan Rumah Layak di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

Kabupaten /Kota	Jumlah KK RTLH	Memiliki Rumah						GAP	
		Baseline 2022		Target 2029		Target 2034		2022 - 2029	2022 - 2034
		KK	%	KK	%	KK	%		
Kota Jakarta Selatan	340.609	279.958	82	248.645	73	292.924	86	31.313	-12.966
Kota Jakarta Timur	433.750	360.338	83	316.638	73	373.025	86	43.700	-12.687
Kota Jakarta Pusat	147.523	86.943	59	107.692	73	126.870	86	-20.749	-39.927
Kota Jakarta Barat	359.804	224.182	62	262.657	73	309.431	86	-38.475	-85.250
Kota Jakarta Utara	244.837	111.145	45	178.731	73	210.560	86	-67.586	-99.414
Kab. Kepulauan Seribu	4.063	1.319	32	2.966	73	3.494	86	-1.647	-2.175
Kabupaten Bogor	1.305.204	604.261	46	952.799	73	1.122.475	86	-	-518.215
Kabupaten Bekasi	827.373	504.090	61	603.982	73	711.541	86	-99.892	207.451
Kota Bogor	237.884	146.199	61	173.655	73	204.580	86	-27.456	-58.381
Kota Bekasi	755.066	280.686	37	551.198	73	649.357	86	-	-
Kota Depok	534.585	258.656	48	390.247	73	459.743	86	-131.591	201.087
Kab Tangerang	828.158	591.189	71	604.555	73	712.216	86	-13.366	-121.027
Kota Tangerang	448.914	246.494	55	327.707	73	386.066	86	-81.213	-139.572
Kota Tangerang Selatan	339.771	234.659	69	248.033	73	292.203	86	-13.373	-57.544

Sumber: Hasil Analisis, 2023

7.1.2 Analisis Proyeksi Kepadatan Penduduk

Kawasan perkotaan merupakan pusat berkumpulnya dan berlangsungnya berbagai aktivitas untuk memenuhi kebutuhan hidup. Pemenuhan kebutuhan hidup harus ditunjang oleh ketersediaan infrastruktur yang memadai. Dukungan infrastruktur transportasi dan pemukiman merupakan faktor kunci untuk menciptakan kota yang berkelanjutan. Oleh karena itu, proyeksi penduduk merupakan unsur penting dalam menganalisis kebutuhan infrastruktur pada wilayah pengembangan.

Tujuan analisis proyeksi penduduk adalah untuk mengetahui angka kecukupan layanan infrastruktur dengan perbandingan jumlah penduduk pada saat ini dan untuk waktu yang akan datang dengan periode jangka panjang waktu tertentu. Analisis kependudukan pada dokumen ini direncanakan untuk menyelesaikan isu yang telah disusun hingga tahun 2034. Proyeksi penduduk pada Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya dilakukan pada tiap Kabupaten dan Kota pada wilayah pengembangan. Berdasarkan hasil proyeksi yang dilakukan, diketahui terjadi penambahan penduduk.

Pertambahan jumlah penduduk juga mempengaruhi kepadatan penduduk pada Provinsi DKI Jakarta. Hasil proyeksi kepadatan penduduk pada Tabel 7.1 menunjukkan kepadatan penduduk mengalami peningkatan tiap tahun sementara Gambar 7.1 menunjukkan hasil analisis spasial kepadatan penduduk per kecamatan.

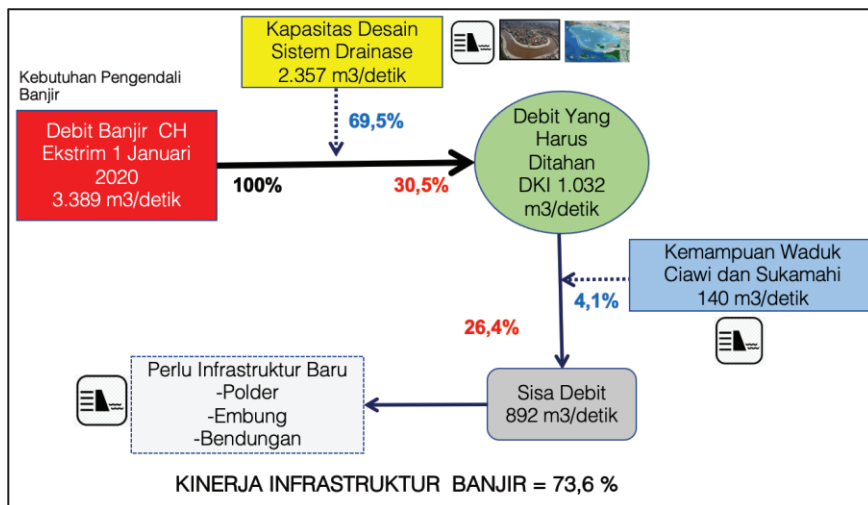
Tabel 7.9 Proyeksi Kepadatan Jumlah Penduduk

No	Kabupaten/Kota	Luas (Ha)	2025	2029	2034
1	Kep Seribu	1073	27,67	29,54	31,53
2	Jakarta Selatan	14366	158,96	165,99	173,33
3	Jakarta Timur	18159	172,77	180,37	188,30
4	Jakarta Pusat	4337	251,58	258,15	264,89
5	Jakarta Barat	12348	202,98	215,11	227,97
7	Jakarta Utara	13268	137,62	143,93	150,53
8	Bogor	255288	22,77	25,36	28,25
9	Bekasi	21589	159,66	190,08	226,30
10	Kota Bogor	10984	99,73	107,41	115,68
11	Kota Bekasi	21589	133,31	173,47	225,74
12	Kota Depok	19835	114,06	133,68	156,67
13	Kab Tangerang	9984	35,58	41,14	47,56
14	Kota Tangerang	17938	112,10	124,12	137,44

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Di wilayah tengah, upaya yang dilakukan adalah melakukan normalisasi sungai yang mengalir ke DKI Jakarta, seperti Sungai Ciliwung, Pesanggrahan, Angke, Krukut, Sunter, dan Cakung. Upaya normalisasi yang dilakukan meliputi pengembalian kondisi lebar sungai, perkuatan tebing, pembangunan tanggul, dan penataan kawasan di bantaran dan sempadan Kali Ciliwung. Selanjutnya, untuk wilayah hilir, penanganan yang dilakukan diantaranya dengan pembangunan kanal, *flood way*, sudetan, dan sistem polder. Terdapat dua *floodway* yang ada di bagian barat dan timur Jakarta, yaitu Cengkareng drain dan Cakung Drain. Selain itu, dalam mengatasi banjir akibat Sungai Ciliwung, Kementerian PUPR juga telah membangun sudetan Ciliwung ke Kanal Banjir Timur (KBT) sepanjang 1,2 km. Sudetan ini dibangun dengan tujuan mengalirkan sebagian debit banjir dari Sungai Ciliwung ke KBT sebesar 60 m³/detik.

Tidak hanya itu, eksistingnya juga telah ada dua saluran kanal yang dibangun di DKI Jakarta, yaitu Kanal Banjir Barat (KBB) yang telah dibangun sejak zaman kolonial Belanda dan Kanal Banjir Timur (KBT) yang selesai dibangun pada Tahun 2010. Kedua kanal ini ditujukan agar debit air yang masuk ke DKI Jakarta dapat langsung dialihkan pada kedua saluran tersebut melalui sistem pintu air, sehingga menjaga keamanan pusat kota terbebas atas ancaman bencana banjir utamanya disaat musim penghujan. Mengacu pada debit banjir pada saat curah hujan ekstrem tanggal 1 Januari 2020 (mencapai 3.389 m³/detik), terdapat sisa debit yang tidak dapat ditampung/ditahan oleh infrastruktur SDA yaitu sebesar 892 m³/detik.



Gambar 7.2 Kinerja Infrastruktur Air
Sumber: Hasil Analisis, 2022

Topografi wilayah hilir atau kawasan utara DKI Jakarta memang lebih landai dari pada wilayah hulunya. Bahkan 40% wilayah Jakarta berada di bawah permukaan laut akibat *land subsidence* yang terjadi sehingga tidak memungkinkan air sungai mengalir ke laut secara gravitasi. Untuk itu, penanganan banjir di Jakarta dilakukan dengan sistem polder yaitu memanfaatkan pompa air dan kolam retensi. Pembangunan kolam retensi dan waduk di wilayah hilir juga berpotensi untuk dimanfaatkan sebagai penyediaan air baku apabila kualitas air memenuhi syarat yang berlaku. Di DKI Jakarta, sistem polder merupakan kewenangan pemerintah daerah, dimana sistem ini terbagi atas enam pembagian zona antara lain: Polder Barat 1 (Kamal dan Tanjungan), Polder Barat 2 (Muara Karang, Pejagalan, Angke, dan Grogol), Polder Tengah 1 (Pluit dan Marina), Polder Tengah 2 (Sentiong, Ancol, dan Sunter Utara), Polder Tengah 3 (Sunter dan Hutan Kayu), dan Polder Timur 1 (Marunda).

Selain banjir fluvial (banjir sungai) dan pluvial (banjir air permukaan), wilayah pesisir utara juga rentan akan ancaman banjir rob akibat penurunan muka tanah dan kenaikan muka air laut yang diperparah oleh perubahan iklim. Hingga saat ini, upaya yang telah dilakukan Kementerian PUPR, pemerintah daerah, dan swasta adalah pembangunan tanggul laut dalam program Penataan Terpadu Pesisir Ibukota (PTPIN/ NCICD). Pembangunan tanggul ini terbagi atas tiga tahap, yaitu Fase A yang merupakan pembangunan tanggul baik pada trase muara sungai dan trase tanggul laut. Total tanggul laut fase A adalah 37 km dengan tanggung jawab pemerintahan pusat sepanjang 11 km. Adapun sampai 2023, tanggul laut tersebut telah tertangani sepanjang 3,75 km oleh Kementerian PUPR. Sebagai program jangka panjang, kedepannya tanggul laut ini akan diteruskan ke Fase B yaitu pembangunan tanggul laut luar bagian barat (*west outer sea dike*) dan tanggul laut luar bagian timur (*east outer sea dike*).

Berdasarkan strategi penanganan banjir diatas maka dapat direkomendasikan program penanganan banjir, antara lain:

- Pembangunan bendungan di wilayah hulu;
- Normalisasi sungai yang berada di wilayah tengah dan hilir, antara lain Sungai Ciliwung, Pesanggrahan, Angke, Krukut, Sunter, dan Cakung;
- Percepatan pembangunan sistem polder yang menjadi wewenang pemerintah daerah;
- Peningkatan kapasitas situ; dan
- Pembangunan tanggul laut dan muara sungai dalam program Penataan Terpadu Pesisir Ibukota (PTPIN/ NCICD).

2. Situ dan Embung

Berdasarkan data kapasitas sumber penyediaan air baku terutama pada bendungan, situ, dan embung eksisting, kapasitas tampungan air baku adalah sebesar 57.240.882 m³/tahun. Kapasitas ini dimanfaatkan untuk seluruh Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya. Sementara masih terdapat situ ataupun embung yang belum termanfaatkan dengan baik seperti yang telah tercantum di RPSDA Ciliwung Cisadane berikut.

Tabel 7.10 Potensi Pemanfaatan Situ

No	Nama Situ	Volume Tampungan (m ³ /tahun)
1	Situ Tengah Cibeureum	11.586.326
2	Situ Citayam	848.318
3	Situ Pulo	220.121
4	Situ Kampus UI	15.724.480
5	Situ Babakan	9.397.728
6	Situ Cikaret	16.652.900
7	Situ Cipondoh	26.310.800
Total		80.740.675

Sumber: Hasil Analisis, 2023

3. Bendungan

Sistem penyediaan air pada dasarnya dipasok dari luar kawasan pengembangan. Pada saat ini telah direncanakan pemanfaatan Waduk Jatiluhur dapat berfungsi memasok kebutuhan air hingga 11.750 lt/detik, sementara pemanfaatan Bendungan Karian dapat memasok kebutuhan air hingga 4.600 lt/detik.

Pemanfaatan Waduk Jatiluhur dalam memasok kebutuhan air di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya dilaksanakan dengan pembangunan SPAM Regional Jatiluhur I dan II. SPAM Jatiluhur I memiliki kapasitas 4.750 lt/detik dengan daerah pelayanan DKI Jakarta (4.000 lt/detik), Kota Bekasi (300 lt/detik), Kab Bekasi (100 lt/detik), dan Kab Karawang (350 lt/detik). Selanjutnya, SPAM Jatiluhur II memiliki kapasitas 7.000 lt/detik dengan daerah pelayanan DKI Jakarta (2.054 lt/detik), Kota Bekasi (1.051 lt/detik), Kab Bekasi (1.371 lt/detik), dan Kab Bogor (2.012 lt/detik).

Selain pemanfaatan Waduk Jatiluhur, Bendungan Karian juga dapat dimanfaatkan sebagai pemasok kebutuhan air dengan pembangunan SPAM Karian - Serpong. SPAM ini memiliki kapasitas 4.600 lt/detik dengan daerah pelayanan DKI Jakarta (3.200 lt/detik), Kota Tangerang (750 lt/detik), dan Kota Tangerang Selatan (650 lt/detik). Berdasarkan pemaparan diatas, pemanfaatan Waduk Jatiluhur dan Bendungan Karian dapat berfungsi sebagai pemasok kebutuhan air di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya. Detail perhitungan terkait manfaat pemanfaatan waduk dan bendungan tersebut dapat dilihat pada tabel 7.1.

Berdasarkan analisis kebutuhan infrastruktur penyediaan air diketahui bahwa total potensi pemanfaatan air pada PDAM, Waduk Jatiluhur dan Bendungan Karian dapat menyelesaikan pemenuhan SPM akses aman (35%) di Provinsi DKI Jakarta, Kabupaten Bekasi, Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang, Kota Bogor, serta Kabupaten Bogor. Sementara terdapat beberapa Kota dan Kabupaten yang belum memenuhi SPM antara lain Kota Bekasi, Kota Depok, dan Kota Tangerang Selatan. Beberapa program yang direkomendasikan antara lain adalah;

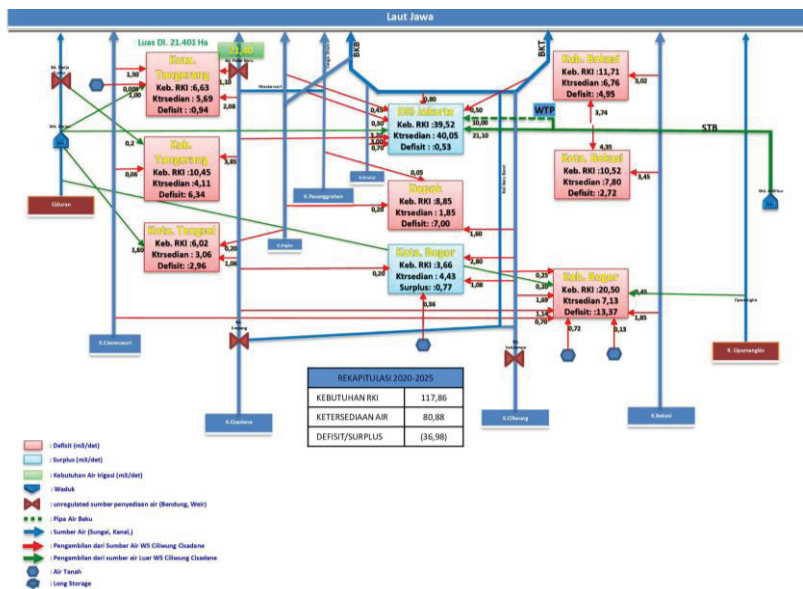
- Pembangunan Offtaker dan SR dari SPAM Jatiluhur II menuju Kota Depok sebesar 1236 lt/dtk.
- Penambahan Sambungan Rumah 117 lt/detik di Kota Tangerang.
- Penambahan Sambungan Rumah 424 lt/detik di Kota Tangerang Selatan.

Tabel 7.11 Proyeksi Pemanfaatan Infrastruktur Penyediaan Air

Kota/Kab.	Proyeksi Kebutuhan	Potensi Kapasitas Akses Aman (Lt/dtk)				Gap Operasi SPAM		Rekomendasi Program
	2029	PDAM Terpasang	Jatiluhur I	Jatiluhur II	Karian Serpong	Total	2029	
	a	b	c	d	e	f	g (f-a)	h (g/a)
DKI Jakarta	20.173	20.794	4.000	2.054	3.200	30.048	9.875	149%
Kota Bekasi	6.640	1.721	300	1.051		3.072	-3.568	46%
Kab.Bekasi	7.276	3.856	100	1.371		5.327	-1.949	73%
Kota Tangerang	3.948	910			750	1.660	-2.288	42%
Kab. Tangerang	7.283	5.796				5.796	-1.487	80%
Kota Bogor	2.092	2.640				2.640	548	126%
Kab.Bogor	11.478	3.159		2.012		5.171	-6.307	45%
Kota Depok	4.701	880				880	-3.821	19%
Kota Tangerang Selatan	2.988	271			650	921	-2.067	31%

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Sistem penyediaan air di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya pada dasarnya selain dipasok dari luar kawasan namun ada beberapa yang memanfaatkan sungai-sungai eksisting. Berdasarkan hasil perhitungan suplai air baku dari sungai mencapai 466.704.722 m³/tahun. Sistem jaringan penyediaan air baku di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya belum termanfaatkan secara maksimal sehingga membutuhkan optimalisasi pemanfaatan sumber air tersebut. Potensi program optimalisasi penyediaan air baku sumber sungai dapat mencapai 1.142.801.568 m³/tahun. Berikut merupakan prioritas pemanfaatan sumber air sungai di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya.



Gambar 7.3 Alokasi Penyediaan Air Baku di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Selain pemanfaatan sungai, terdapat rencana pembangunan tiga infrastruktur sumber daya air di Kabupaten Bogor yaitu Bendungan Cibeet, Cijurey, dan Cipamingkis. Total kapasitas tampung dari ketiga bendungan tersebut di Tahun 2029 adalah 144.434.880 m³/tahun. Dengan pembangunan bendungan tersebut diharapkan kebutuhan air baku dapat tertangani.

Tabel 7.12 Rencana Program Pembangunan Bendungan

Pasokan	Kota/Kabupaten	Volume (m ³ /tahun)
Rencana Bendungan		
Cibeet	Kabupaten Bogor	118.890.720
Cijurey	Kabupaten Bogor	22.390.560
Cipamingkis	Kabupaten Bogor	3.153.600
		144.434.880

Sumber: Hasil Analisis, 2023

4. Program Penyediaan Air Baku

Berdasarkan hasil analisis pemenuhan SPM kapasitas tampungan, kedepannya terdapat rencana pembangunan tiga infrastruktur sumber daya air di Kabupaten Bogor yaitu Bendungan Cibeet, Cijurey, dan Cipamingkis. Dengan dibangunnya bendungan tersebut, kapasitas tampung di tahun 2029 menjadi 1.501.477.526 m³ setara dengan 40 m³/cap/tahun. Namun demikian, masih terdapat gap yang besar yaitu 30 m³/cap/tahun pada tahun 2029. Sehingga pada tahun 2029 direncanakan program penyediaan air baku yang bersumber dari sungai ataupun optimalisasi SPAM Situ. Namun demikian, pada tahun 2034 masih terdapat gap yang besar yaitu 17 m³/cap/tahun. Oleh karena itu dibutuhkan program penyediaan air baku baik yang bersumber pada sungai ataupun optimalisasi SPAM serta optimalisasi pemanfaatan situ embung dan waduk.

Tabel 7.13 Program Pemenuhan SPM

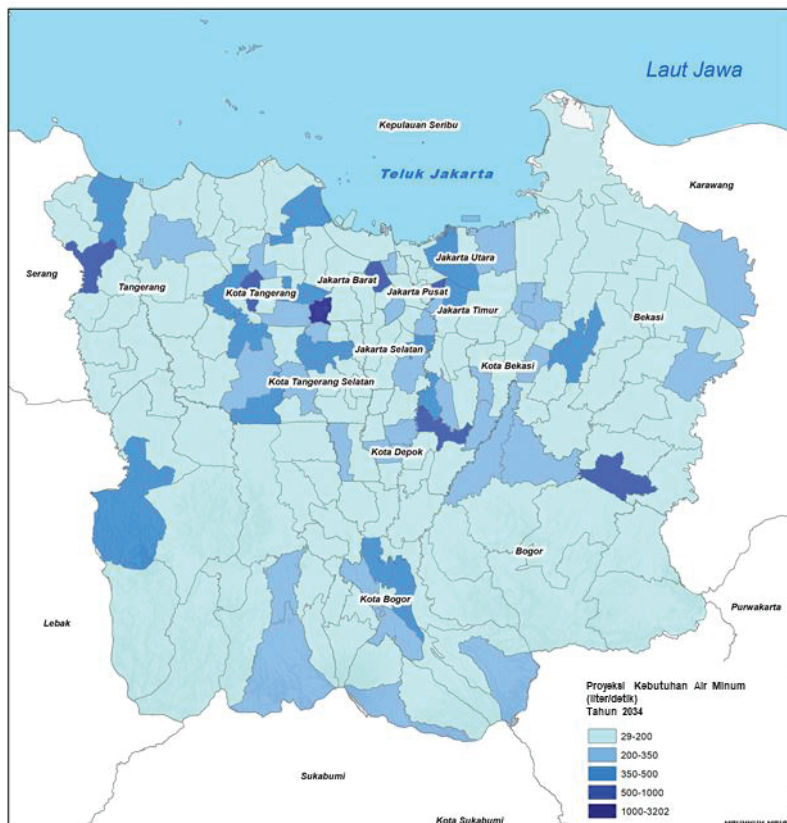
Program	Kota/Kabupaten	Volume Tampungan (m ³ /tahun)
Suplai Eksisting	Jabodetabek	1.357.042.645,529
Program Pemenuhan SPM Penyediaan Air Baku		
Cibeet	Kabupaten Bogor	118.890.720
Cijurey	Kabupaten Bogor	22.390.560
Cipamingkis	Kabupaten Bogor	3.153.600
Program Optimalisasi SPAM	Jabodetabek	973.630.710
Program Optimalisasi Pemanfaatan Sungai	Jabodetabek	1.142.801.568
Program Optimalisasi Pemanfaatan Situ	Jabodetabek	80.740.675
Total Program		2.341.607.833
Pemenuhan GAP		
Total (Eksisting + Program)		3.698.650.479
Total (m³/cap/tahun)		98
GAP 2022 - 2029 (m³/cap/tahun)	Target: 70	28
GAP 2029 - 2034 (m³/cap/tahun)	Target: 115	-17

Sumber: Hasil Analisis, 2023

7.1.4 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Permukiman

1. Air Minum

Kebutuhan akan air minum merupakan kebutuhan dasar dalam kehidupan manusia. Kebutuhan air minum pada pengembangan sebuah kawasan ditunjang dengan Sistem Penyediaan Air Minum yang biasanya dikelola oleh PDAM selaku perusahaan daerah yang berwenang dalam penyediaan air minum. Untuk itu, dibutuhkan proyeksi kebutuhan air minum pada kawasan yang akan dikembangkan. Gambar berikut menunjukkan proyeksi kebutuhan air minum berikut merupakan persebaran kebutuhan air minum yang dijadikan sebagai dasar dalam analisis pada Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya.



Gambar 7.4 Proyeksi Kebutuhan Air Minum

Pada Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya kinerja PDAM tidak seluruhnya baik. Berdasarkan hasil proyeksi kebutuhan infrastruktur air minum tanpa dilakukan intervensi pembangunan infrastruktur, pada tahun 2029 masih terdapat wilayah Kota/Kabupaten yang belum mencapai target akses aman 51,36%. Pada Tabel berikut menunjukkan proyeksi pemenuhan akses aman pada infrastruktur penyediaan air minum.

Tabel 7.14 Proyeksi Pemenuhan Akses Aman Air Minum

Kota/Kab	Baseline		Target (Lt/dtk)	
	Akses Aman	2025	2029	2034
DKI Jakarta	60%	12.063	12.951	15.831
Kota Bekasi	30%	1.721	3.410	6.481
Kab.Bekasi	38%	2.531	3.737	6.497
Kota Tangerang	25%	910	2.028	3.279
Kab. Tangerang	50%	3.242	3.741	6.315
Kota Bogor	90%	1.774	1.074	1.690
Kab.Bogor	30%	3.159	5.895	9.589
Kota Depok	16%	745	2.415	4.132
Kota Tangerang Selatan	10%	271	1.535	2.587

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Kurangnya pemenuhan akses aman air minum tentunya memerlukan inovasi dalam pengembangan sistem penyediaan air minum yang handal. Berdasarkan kondisi eksisting, pemenuhan kebutuhan air di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya didominasi dengan ekstraksi air tanah yang mencapai 496.356.297 m³/tahun) sehingga mengakibatkan *land subsidence*.

Untuk menanggulangi kebutuhan air dan mencegah ekstraksi air tanah, Kementerian PUPR merencanakan pembangunan SPAM Jatiluhur I, SPAM Jatiluhur II, dan SPAM Karian – Serpong. Pembangunan SPAM tersebut diharapkan dapat mensuplai kebutuhan air minum. Selain hal tersebut, optimalisasi pemanfaatan PDAM juga perlu dilakukan sehingga dapat mendukung penyediaan air kawasan. Berikut merupakan hasil analisis program optimalisasi pemanfaatan infrastruktur pasca pembangunan SPAM serta optimalisasi PDAM.

Tabel 7.15 Kebutuhan Program Optimalisasi Pemanfaatan Infrastruktur

Kota/Kab.	Program Pemanfaatan Infrastruktur Air Minum 2025 – 2034 (Lt/dtk)					
	PDAM	Optimalisasi PDAM	Jatiluhur I	Jatiluhur II	Karian Serpong	Total
DKI Jakarta	12.063	8.731	4.000	2.050	3.200	30.048
Kota Bekasi	1.721	0	300	1.051		3.072
Kab.Bekasi	2.531	1.325	100	1.371		5.327
Kota Tangerang	910	0			750	1.660
Kab. Tangerang	3.242	2.554				5.796
Kota Bogor	1.774	866				2.640
Kab.Bogor	3.159	0		2.012		5.171
Kota Depok	745	135				880
Kota Tangerang Selatan	271	0			650	921
Jumlah						55.515

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan hasil perhitungan program optimalisasi pemanfaatan Infrastruktur penyediaan air minum sebesar, pogram direkomendasikan untuk dikerjakan tahun 2025-2034 masih belum mampu memenuhi kebutuhan air minum perpipaan di Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang Selatan, Kabupaten Bogor, serta Kota Depok. Pada tahun 2034 masih dibutuhkan pemenuhan GAP sebesar 16.053 liter/detik. Pemenuhan GAP tersebut dapat memanfaatkan sumber air minum yang telah surplus misalnya di Provinsi DKI Jakarta (14.217 liter/detik) dan Kota Bogor (950 liter/detik). Berikut merupakan rincian kebutuhan air minum kawasan.

Tabel 7.16 Proyeksi Pemanfaatan Infrastruktur Penyediaan Air

Kota/Kab.	Program Pemanfaatan Infrastruktur Air Minum 2025 - 2034 (Lt/dtk)						Target (Lt/dtk)		GAP (Lt/dtk)	
	PDAM	Optimalisasi PDAM	Jatiluhur I	Jatiluhur II	Karian Serpong	Total	2029	2034	2029	2034
DKI Jakarta	12.063	8.731	4.000	2.050	3.200	30.048	12.951	15.831	17.097	14.217
Kota Bekasi	1.721	0	300	1.051	0	3.072	3.410	6.481	-338	-3.409
Kab.Bekasi	2.531	1.325	100	1.371	0	5.327	3.737	6.497	1.590	-1.170
Kota Tangerang	910	0	0	0	750	1.660	2.028	3.279	-368	-1.619
Kab. Tangerang	3.242	2.554	0	0	0	5.796	3.741	6.315	2.055	-519
Kota Bogor	1.774	866	0	0	0	2.640	1.074	1.690	1.566	950
Kab.Bogor	3.159	0	0	2.012	0	5.171	5.895	9.589	-724	-4.418
Kota Depok	745	135	0	0	0	880	2.415	4.132	-1.535	-3.252
Kota Tangerang Selatan	271	0	0	0	650	921	1.535	2.587	-614	-1.666

Sumber: Hasil Analisis, 2023

2. Sanitasi dan Air Limbah

Berdasarkan hasil analisis pelayanan infrastruktur sanitasi pada tabel dan gambar di bawah, Kondisi lapangan menunjukkan bahwa seluruh Kota/Kabupaten telah memenuhi target akses aman 30% pada tahun 2023. Namun kondisi berdasarkan analisis gap kebutuhan masih terdapat kebutuhan infrastruktur yang cukup tinggi. Kebutuhan tersebut perlu ditingkatkan sehingga target akses aman di tahun 2034 dapat terpenuhi. Pada gambar dan tabel berikut menjelaskan proyeksi kebutuhan infrastruktur sanitasi hingga tahun 2034.



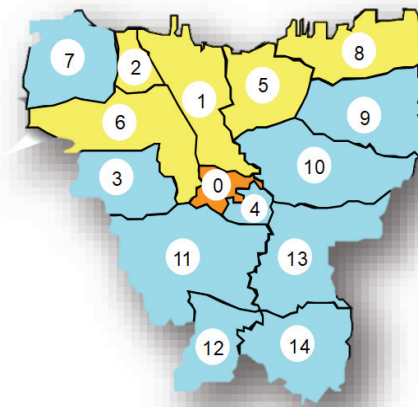
Gambar 7.5 Proyeksi Timbulan Air Limbah

Tabel 7.17 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Sanitasi

Lokasi	Baseline 2025		Target SPM (Lt/dtk)		GAP (Lt/dtk)	
	Akses Aman (%)	Layanan (Ltr/dtk)	2029	2034	2029	2034
DKI Jakarta	65%	9.873	4.841	9.287	5032	586
Kota Bekasi	40%	1.565	1.594	3.802	-29	-2237
Kab.Bekasi	57%	2.686	1.746	3.811	940	-1125
Kota Tangerang	42%	1.170	947	1.923	223	-753
Kab. Tangerang	59%	2.899	1.748	3.705	1151	-806
Kota Bogor	48%	729	502	991	227	-262
Kab.Bogor	33%	2.687	2.755	5.625	-68	-2938
Kota Depok	47%	1.453	1.128	2.424	325	-971
Kota Tangerang Selatan	64%	1.281	717	1.518	564	-237

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Merespon pemenuhan target akses aman sanitasi, Kementerian PUPR akan melaksanakan pembangunan sanitasi masyarakat terpusat *committed program* JSS (Jakarta Sewerage System). Diharapkan dengan pembangunan JSS dapat membantu pemenuhan target akses aman di tahun 2029-2034. Gambar berikut merupakan lokasi pembangunan dan potensi pelayanan infrastruktur sanitasi dari program JSS.



Gambar 7.6 Lokasi Proyek JSS

Berdasarkan analisis kapasitas terpasang *committed program* JSS di tahun 2029-2034 dapat diketahui bahwa total kontribusi pelayanan adalah 10.133 lt/detik. Detail kontribusi *committed program* JSS dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 7.18 Program Infrastruktur Sanitasi JSS Tahun 2025-2034

Zona JSS	Rencana 2020 -2050	Kapasitas IPAL (lt/dtk)	Program JSS 2025-2034 (lt/dtk)
0	Setiabudi	350	350
1	Pluit	2.777	2.777
2	Muara Angke	207	207
3	Hutan Kota Srengseng	1.200	
4 dan 10	Transfer to zona 10 (Pulo Gebang)	3.471	
5	Sunter	1.499	1.499
6	Duri Kosambi	3.263	3.263
7	Kamal - Pegadungan	800	
8	Marunda	2.037	2.037
9	Rorotan	995	
11	Ulujami	2.922	
12	Ragunan	1.028	
13	Waduk Kampung Dukuh	1.951	
14	Waduk Ceger	1.143	
	TOTAL	23.643	10.133

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Selanjutnya target akses aman dihitung dengan mempertimbangkan pembangunan JSS pada tahun 2025-2034 sehingga diketahui program apa yang dibutuhkan. Selanjutnya perhitungan juga memperhitungkan rencana pembanguna IPAL kapasitas 294 lt/dtk di Kota Bekasi, serta Pembangunan IPAL kapasitas 527 lt/dtk di Kabupaten Bogor. Dari pertimbangan tersebut maka dapat dianalisis gap kebutuhan infrastruktur hingga tahun 2034 seperti yang tercantum pada tabel berikut.

Tabel 7.19 Kebutuhan Infrastruktur Sanitasi

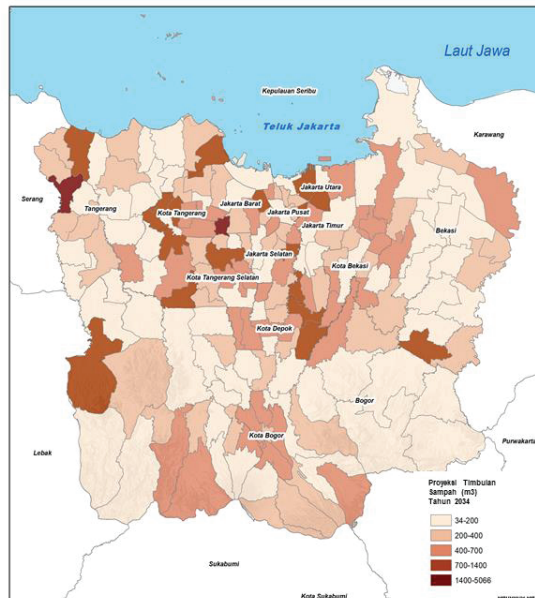
Lokasi	Baseline (Ltr/dtk)	Rencana Program 2025-2034			Target (Lt/dtk)		GAP (Lt/dtk)	
	2025	Program JSS	Pembangunan IPAL	Total	2029	2034	2029	2034
DKI Jakarta	9.873	10.133	0	20.006	4.841	9.287	15.165	10.719
Kota Bekasi	1.565	0	294	1.859	1.594	3.802	265	-1.943
Kab.Bekasi	2.686	0	0	2.686	1.746	3.811	940	-1.125
Kota Tangerang	1.170	0	0	1.170	947	1.923	223	-753
Kab. Tangerang	2.899	0	0	2.899	1.748	3.705	1.151	-806
Kota Bogor	729	0	0	729	502	991	227	-262
Kab.Bogor	2.687	0	527	3.214	2.755	5.625	459	-2.411
Kota Depok	1.453	0	0	1.453	1.128	2.424	325	-971
Kota Tangerang Selatan	1.281	0	0	1.281	717	1.518	564	-237

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan analisis kebutuhan penyediaan infrastruktur sanitasi dan air limbah hingga tahu 2034 di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya diketahui masih terdapat GAP pemenuhan target diseluruh kota sekitar DKI Jakarta. Oleh karena itu dibutuhkan program pemenuhan target akses aman yang sesuai dengan gap pada tiap Kota/Kabupaten.

3. Persampahan

Peningkatan jumlah penduduk yang selaras dengan perkembangan kota akan berimplikasi pada tingginya timbulan sampah. Berdasarkan analisis yang dilakukan, total timbulan sampah di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya pada Tahun 2029 mencapai 21.480 ton per harinya. Dimana, sebaran proyeksi timbulan pada tiap kecamatan divisualisasikan pada Gambar 7.6.



Gambar 7.7 Proyeksi Timbulan Sampah

Eksistingnya, infrastruktur pengolahan sampah yang ada memiliki kapasitas tampungan yang tidak sebanding dengan semakin besarnya timbulan sampah yang dihasilkan. Bahkan terdapat tempat pembuangan akhir yang sudah *over capacity*, yaitu TPA Burangkeng yang melayani Kabupaten Bekasi dan TPA Galuga yang melayani Kabupaten Bogor dan Kota Bogor. Untuk mengatasi timbulan sampah yang semakin tinggi, beberapa daerah telah mengupayakan dalam meningkatkan kapasitas bangunan pengolahan sampah dengan membangun tempat pemrosesan akhir sampah baru maupun memperbaiki teknologinya.

Saat ini, Pemerintah Jawa Barat sedang membangun infrastruktur persampahan baru di Kabupaten Bogor yaitu TPPAS Lulut Nambo. Kedepannya, TPPAS ini akan melayani Kabupaten Bogor (600 ton/hari), Kota Bogor (500 ton/hari), Kota Depok (700 ton/hari), dan Kota Tangerang Selatan (500 ton/hari). Disisi lain, Pemerintah DKI Jakarta juga mengembangkan teknologi pemrosesan akhir yang dapat meningkatkan kapasitas sampah terkelola di TPST Bantar Gebang melalui teknologi *Mechanical Treatment* dengan RDF Plant dan *Landfill Mining* serta Pembangkit Listrik Tenaga Sampah (PLTSa). Teknologi ini akan mereduksi 1000 ton sampah baru yang masuk melalui RDF Plant, 1000 ton sampah lama dengan landfill mining yang juga akan menghasilkan hasil akhir keripik sampah, dan 100 ton sampah baru dengan PLTSa. Output dari pemrosesan akhir ini adalah 700 ton RDF yang akan dikirimkan pada dua offtaker yaitu PT Indocement dan PT Solusi Bangun Indonesia sebagai bahan bakar pengganti batu bara.

Harga jual hasil RDF ini mencapai 24 dolar per ton (dalam rupiah yaitu Rp. 376.884). Sementara itu, PLTSa yang dibangun dapat menghasilkan 700 kW listrik dari 100 ton sampah yang masuk. Namun, sebagai proyek percontohan, listrik yang dihasilkan masih belum bisa dijual ke PLN, sehingga masih hanya dimanfaatkan pada bangun PLTSa itu sendiri. Berdasarkan analisis ketersediaan kapasitas dan proyeksi timbunan sampah, diketahui gap pada tiap kabupaten kota sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 7.8.

Tabel 7.20 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Persampahan

Provinsi/Kab/ Kota	Persentase Layanan	Nama	Baseline (ton/hari)	Timbunan Sampah (ton/hari)		Gap (ton/hari)	
			2025	2029	2034	2029	2034
DKI Jakarta	99%	TPST Bantar Gebang	9.100	9.025	9.662	75	-562
Kota Bekasi	51%	TPA Sumur Batu	900	1.888	3.899	-988	-2.999
Kabupaten Bekasi	41%	TPA Burangkeng	600	1.740	3.908	-1.140	-3.308
Kota Tangerang	100%	TPA Rawa Kucing	4.000	1.781	1.972	2.219	2.028
Kabupaten Tangerang	59%	TPA Jatiwaringin	1.300	2.333	3.799	-1.033	-2.499
Kota Bogor	96%	TPA Galuga	1.077	907	1017	170	60
Kabupaten Bogor	35%	TPA Galuga	880	2.434	5.769	-1.554	-4.889
Kota Depok	93%	TPA Cipayung	1.700	1.964	2.486	-264	-786
Kota Tangerang Selatan	88%	Cipeucang	1.300	1.180	1.556	120	-256

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Kedepannya, penanganan sampah yang ada di daerah perkotaan harus dilakukan dengan terobosan kreatif, hal ini karena keterbatasan lahan untuk pembangunan *sanitary land fill* yang membutuhkan tempat yang luas. Tidak hanya itu, diperlukan perubahan paradigma dalam pengelolaan persampahan yang menekankan pada pendekatan komprehensif, secara hulu - tengah - hilir). Sampah tidak lagi dikelola dengan awal - kumpul - angkut - buang, melainkan harus dengan kurangi - pilah - angkut. Hal ini sejalan dengan potensi besar dalam pengelolaan sampah secara berkelanjutan yang dapat berimbas pada pertumbuhan ekonomi baru. Dengan demikian, akan terjadi transformasi dari pengelolaan sampah yang berprinsip pada ekosistem *linier economy* menuju *circular economy*.

Secara komposisi, sampah perkotaan didominasi oleh jenis sampah sisa makanan (50%) dan disusul dengan sampah berjenis plastik dan kertas. Pengurangan sampah di hulu memiliki peran penting untuk menekan jumlah timbunan sampah dari sumber. Infrastruktur non struktural berupa kebijakan dan program perlu didorong pada tingkat masyarakat bahkan tingkat individu. Kemudian pengelolaan sampah tahap tengah yaitu dilakukan dengan penyediaan Tempat Pengelolaan Sampah

Reduce – Reuse – Recycle (TPS 3R) yang merupakan pola pendekatan pengelolaan persampahan pada skala kawasan dengan pelibatan masyarakat sebagai pengelola dan pemerintah sebagai penyedia infrastruktur. Pada bangunan tersebut, sampah anorganik (botol, logam, kertas, dan kaca) dipilah dan akan didaur ulang, sementara sampah organik akan diolah melalui biokonversi maggot.

Dari salah satu TPS 3R percontohan di DKI Jakarta, yaitu TPS 3R Pesanggrahan, diketahui adanya kegiatan TPS 3R dapat mengurangi timbulan sampah yang dibuang secara langsung ke TPST Bantar Gebang sehingga residu yang diangkut menjadi 40% dari timbulan sampah yang dihasilkan. Dari analisis yang dilakukan apabila dilakukan pengurangan sampah melalui optimalisasi TPS yang ada menjadi TPS 3R maupun pembangunan TPS 3R baru, maka beban residu sampah yang diangkut ke Tempat Pemrosesan Akhir akan mengalami penurunan yang signifikan dibandingkan tanpa tindakan tersebut.

Selanjutnya, pengolahan sampah hilir, dimana sejalan dengan pengembangan ekonomi sirkular, pemrosesan akhir sampah perlu dilakukan dengan konsep *waste to energy*. Dengan konsep ini, sampah yang tidak memiliki nilai jual diolah menjadi keripik sampah yang dapat dijadikan sebagai pengganti batu bara melalui Teknologi Refused Derived Fuel (RDF) maupun listrik melalui proses insinerasi. Penambahan teknologi RDF pada tempat pemrosesan akhir akan mengurangi beban residu yang harus dibuang ke *sanitary landfill*, sehingga kapasitas TPA akan terjaga dari *over capacity*. Pada tabel berikut merupakan hasil analisis gap pelayanan infrastruktur persampahan pasca peningkatan teknologi infrastruktur persampahan.

Tabel 7.21 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Persampahan Teknologi 3R

Provinsi/Kab/ Kota	Baseline (ton/hari)	Timbulan Sampah (ton/hari)		Faktor Residu Pengolahan 3R (ton/hari)		Timbulan Sampah Setelah 3R (ton/hari)		Gap (ton/hari)	
	2025	2029	2034	2029	2034	2029	2034	2029	2034
DKI Jakarta	9.100	9.025	9.662	-3.610	-3.865	5.415	5.797	3.685	3.303
Kota Bekasi	900	1.888	3.899	-755	-1.560	1.133	2.339	-233	-1.439
Kabupaten Bekasi	600	1.740	3.908	-696	-1.563	1.044	2.345	-444	-1.745
Kota Tangerang	4.000	1.781	1.972	-712	-789	1.069	1.183	2.931	2.817
Kabupaten Tangerang	1.300	2.333	3.799	-933	-1.520	1.400	2.279	-100	-979
Kota Bogor	1.077	907	1017	-363	-407	544	610	533	467
Kabupaten Bogor	880	2.434	5.769	-974	-2.308	1.460	3.461	-580	-2.581
Kota Depok	1.700	1.964	2.486	-786	-994	1.178	1.492	522	208
Kota Tangerang Selatan	1.300	1.180	1.556	-472	-622	708	934	592	366

Sumber: Hasil Analisis, 2023

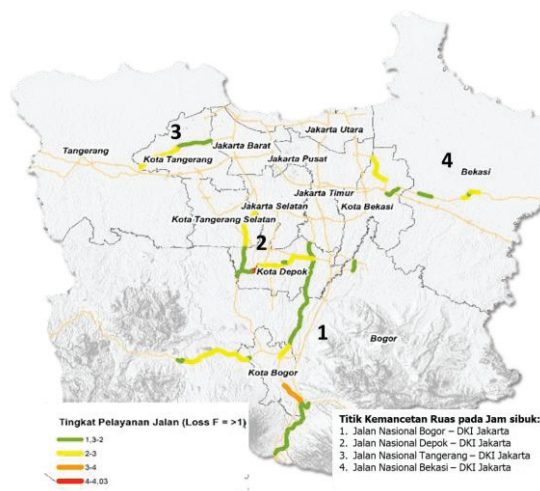
Berdasarkan hasil analisis penanganan sampah hingga tahun 2034 masih diperlukan program peningkatan kapasitas pengolahan sampah. Oleh karena itu hingga tahun 2034 masih diperlukan program:

- Pemanfaatan TPST Nambo
- Optimalisasi TPS menjadi TPS 3R di DKI Jakarta
- Penerapan Teknologi 3R di Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Tangerang, dan Kabupaten Bogor.

7.1.5 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Jalan dan Jembatan

Transportasi merupakan tulang punggung (*backbone*) kawasan perkotaan utamanya yang berbasis pada perdagangan dan jasa. Konektivitas yang baik berperan penting dalam mendukung pergerakan orang maupun barang. Apalagi dalam kasus ini, mahalunya hunian yang ada di Jakarta memicu masyarakat yang bekerja di sana untuk tinggal di kawasan penyangganya yaitu Bodetabek sehingga tercipta pergerakan *commuting* harian yang besar.

Berdasarkan proyeksi yang dilakukan pada jalan nasional Bodetabek, diketahui dari 29 ruas yang ada memiliki tingkat pelayanan rendah ($VCR > 0,85$) pada tahun 2025 dan 2029. Selain itu, proyeksi lalu lintas harian rata rata tahunan (LHRT) pada kawasan transisi antar kota inti Jakarta dengan kota penyangga Bodetabek bahkan lebih dari 150 - 180 ribu satuan mobil penumpang (smp) di tahun 2025 dan 2029. Tingginya mobilitas, juga dapat dilihat pada Jalan Margonda Raya (Depok) yang proyeksi LHRT nya mencapai 130 - 160 ribu smp pada tahun 2025 hingga 2029. Kemacetan lalu lintas ini kerap terjadi di ruas ruas yang menghubungkan kota sekitar (Bodetabek) menuju kota inti (DKI Jakarta) utamanya pada waktu sibuk (07.00 - 09.00 dan 16.00 -18.00 WIB).

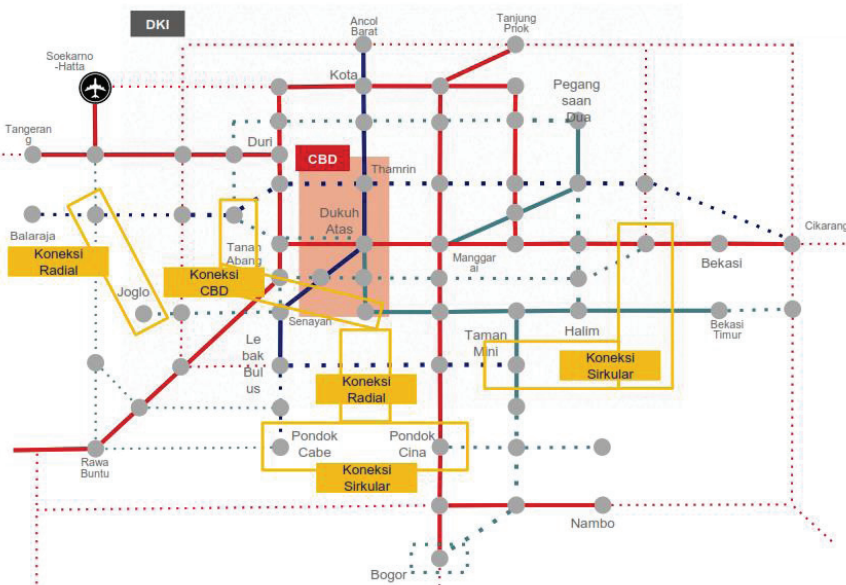


Gambar 7.8 VCR Jalan Nasional di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya

Berdasarkan peta tingkat pelayanan di atas, maka dapat diketahui bahwa tingginya VCR di ruas jalan nasional disebabkan karena bertumpuknya kendaraan dari kota sekitar (Bodetabek) menuju kota inti (DKI Jakarta). Sehingga, yang dapat dilakukan adalah menjaga kondisi kemantapan jalan nasional tersebut dengan preservasi jalan. Selain itu, yang dapat dilakukan adalah mengurangi beban kendaraan dengan beralih moda transportasi (*modal shifting*) dari yang berbasis jalan raya menggunakan kendaraan pribadi menjadi angkutan umum (publik).

Eksistengnya, cakupan layanan transportasi publik di DKI Jakarta telah mencapai 88%, namun penggunaan moda publik masih berkisar 28% jauh dari target 60% yang ditetapkan pada dokumen RITJ. Transportasi publik diperlukan untuk menunjang aksesibilitas kota sekitar, hal ini karena rata rata waktu tempuh dari kota sekitar ke kota inti masih relatif tinggi (25 km/ jam), hal ini juga masih belum sesuai dengan target waktu tempuh yang telah ditetapkan di RITJ yaitu sebesar 30 km/ jam.

Jenis moda transportasi publik yang telah ada di Jabodetabek antara lain: Kereta Commuter Indonesia (KCI), MRT, LRT, BRT, kereta bandara, dan angkutan *feeder* (mikrotans dan angkot). Sementara daftar proyek yang berkomitmen terkait pengembangan transportasi di Jabodetabek antara lain: 1) MRT Jakarta Jalur Utara-Selatan 2A (Bundaran HI -Kota), 2) MRT Jakarta Jalur Utara-Selatan 2B (Kota - Ancol Barat), 3) MRT Jakarta Jalur Timur - Barat 3 (Kembangan - Ujung Menteng), 4) MRT Jakarta Fase 4 (Fatmawati - TMII), 5) LRT Jakarta Fase 1 B (Velodrome - Pegangsaan Dua), 6) LRT Jakarta Fase 2 A (Pegangsaan Dua - JIS), 7) LRT Jakarta Fase 2 B (Velodrome - Klender), 8) LRT Jakarta Fase 3 A (JIS - Rajawali), 9) LRT Jakarta Fase 3 B (Klender - Halim), dan 10) LRT Joglo (Joglo - Pulo Gebang).



Sumber: Kajian Transportasi Publik JUTPI 3, 2023

Berdasarkan hasil proyeksi VCR jalan dengan mempertimbangkan penggunaan moda transportasi publik sebesar 60% diperkirakan terdapat penurunan nilai VCR pada tahun 2029 dan 2034 seperti yang tercantum pada tabel dibawah. Menurunnya nilai VCR menunjukkan bahwa tingkat pelayanan jalan meningkat. Sehingga dapat disimpulkan bahwa penggunaan transportasi publik dapat mengurangi volume kendaraan yang melintas serta meningkatkan tingkat pelayanan jalan di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya.

Tabel 7.22 Proyeksi VCR dan LHRT Per Ruas

No	Ruas Jalan	Panjang	Lebar	LHRT (smp)			VCR		
				2025	2029	2034	2025	2029	2034
1	BTS.DKI/BANTEN GANDARIA/BTS.DEPOK/TANGERANG (CIPUTAT - BOGOR)	9,01	12,4	152.216	119.349	88.869	2,30	1,81	1,35
2	JLN. LETDA NATSIR (CIKEAS)	2,61	7,09	26.901	21.093	15.706	1,27	0,99	0,74
3	JLN. IR. H. JUANDA (DEPOK)	3,96	14,14	51.469	40.356	30.050	1,81	1,42	1,06
4	JLN. MARGONDA RAYA (DEPOK)	1,64	12,21	138.911	108.917	81.101	2,35	1,84	1,37
5	JLN. ARIF RAHMAN HAKIM (DEPOK)	0,97	14,96	68.845	53.980	40.194	1,61	1,26	0,94
6	JLN. TERATAI RAYA (DEPOK)	0,31	11,2	69.290	54.329	40.454	1,62	1,27	0,95
7	JLN. NUSANTARA (DEPOK)	1,14	8,82	52.814	41.410	30.835	2,43	1,90	1,42
8	JLN. RAYA SAWANGAN (DEPOK)	4,76	7,1	42.434	33.272	24.775	1,88	1,47	1,09
9	JLN. MUCHTAR RAYA (DEPOK)	2,32	6,25	73.833	57.890	43.106	3,33	2,62	1,95
10	JLN. SAWANGAN RAYA (DEPOK)	2,08	8,18	34.709	27.215	20.265	1,44	1,13	0,84
11	JLN. RAYA CIAWI (BOGOR)	2,4	12,2	22.900	17.956	13.370	1,30	1,02	0,76
12	JLN. SULTAN AGUNG (BEKASI)	3,5	15,6	37.352	29.287	21.808	1,74	1,37	1,02
13	JLN. SUDIRMAN (BEKASI)	2,5	13,07	92.270	72.346	53.870	1,97	1,54	1,15
14	JLN. CUT MUTIA (BEKASI)	3	15,55	67.765	53.133	39.564	1,38	1,09	0,81
15	JLN. HASANUDIN (TAMBUN)	1,9	12,13	29.890	23.436	17.451	1,66	1,30	0,97
16	JLN. FATAHILLAH (CIKARANG)	1,5	20,46	57.075	44.751	33.322	1,67	1,31	0,97

17	JLN. HOS. COKROAMINOTO (CIKARANG)	0,8	8,79	35.748	28.029	20.871	1,54	1,21	0,90
18	JLN. YOS SUDARSO (CIKARANG)	1,6	11,36	33.831	26.527	19.752	1,86	1,46	1,09
19	BOGOR - CIAWI (JLN. RAYA TAJUR)	14,1	9,74	36.426	28.561	21.267	2,52	1,98	1,48
20	JLN. RAYA KEDUNGHALANG (BOGOR)	3,142	13,1	15.612	12.241	9.115	1,78	1,40	1,04
21	JLN. RAYA LEUWILIANG (LEUWILIANG)	1,25	7,3	20.298	15.915	11.851	1,63	1,28	0,95
22	BTS. KOTA LEUWILIANG - BTS. KOTA BOGOR	12,707	7,37	27.382	21.470	15.987	2,18	1,70	1,27
23	JLN. RAYA DRAMAGA (BOGOR)	1,84	7,4	32.104	25.172	18.743	2,12	1,66	1,23
24	JLN. DRAMAGA II (BOGOR)	0,96	10,56	22.792	17.871	13.307	1,54	1,21	0,90
25	JLN. RAYA SERANG (TANGERANG)	8,8	14,76	42.513	33.333	24.820	1,68	1,32	0,98
26	GANDARIA/BTS.DEPOK/TANGERANG BTS.DEPOK/ BOGOR (CIPUTAT-BOGOR)	-	13,34	37.881	29.702	22.116	1,30	1,02	0,76
27	GANDARIA - CILODONG/BTS. DEPOK	8,2	13,16	39.344	30.849	22.971	1,46	1,14	0,85
28	CILODONG/BTS. DEPOK - BTS. KOTA BOGOR	15,4	13,94	34.955	27.407	20.408	1,32	1,04	0,77
29	JLN. DAAN MOGOT (TANGERANG - BTS. DKI)	7,671	15,41	42.175	33.068	24.623	1,59	1,25	0,93

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dalam meningkatkan kenyamanan penggunaan transportasi publik, maka perlu diciptakan pengembangan moda publik yang terintegrasi, sehingga pengguna dapat dengan mudah melakukan perpindahan (*seamless transition*). Oleh karena itu hingga tahun 2034 diperlukan pengaturan jaringan jalan serta transportasi publik yang terintegrasi. Pengaturan jaringan tersebut mengacu pada *committed program* yang telah disusun melalui kegiatan JUTPI-3. Program peningkatan kualitas jaringan jalan dan integrasi transportasi publik meliputi:

1. Melengkapi ketidaktersediaan koneksi radial untuk mencakup area tertentu yang tidak terjangkau oleh angkutan umum
 - Koneksi dari Joglo ke Alam Sutera (MRT East West)
 - Koneksi dari Kuningan Barat ke Ragunan
 - Koneksi dari Ragunan ke Pondok Cina (Depok) sepanjang Jalan Tol Depok – Antasari
2. Melengkapi ketidaktersediaan kondisi sirkular 2 dan 3
 - Jaringan sirkular ke 2: jaringan sirkular (sepanjang Jakarta Outer Ring Road/ JORR) untuk mengalihkan lalu lintas ke tengah kota dan secara spasial memperluas jaringan transportasi serta cakupan populasi di wilayah pinggiran kota.
 - Jaringan sirkulasi ke 3: untuk meningkatkan konektivitas angkutan umum antara pusat pusat di sekitar Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, Kota Depok, dan Kota Bekasi.
3. Meningkatkan koneksi angkutan umum di pusat kota: Penambahan koneksi timur barat sepanjang JIRR/ Jakarta Inner Ring Road.

Berdasarkan hasil proyeksi VCR dan LHRT maka adanya jalan tol lingkaran luar akan bermanfaat dalam mendukung transportasi publik seperti BRT yang memiliki skala pelayanan antar kawasan seperti royal trans. Dengan demikian, tentu akan mereduksi waktu tempuh dan meningkatkan pelayanan jalan. Sehingga dapat direkomendasikan program yang dapat mendukung aksesibilitas antara lain:

- Pembangunan jalan tol di wilayah pinggiran DKI Jakarta untuk memfasilitasi mobilitas penduduk Bodetabek (kota sekitar) menuju kota inti;
- Preservasi jalan nasional untuk menjaga kemantapan jalan di ruas;
- Penambahan jaringan transportasi umum; dan
- Pembangunan Kawasan TOD yang terkoneksi dengan transportasi umum.

7.1.6 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Perumahan (TOD)

Rata-rata waktu tempuh pada Provinsi DKI Jakarta menuju Sekitarnya saat ini masih relatif tinggi (25 km/jam), padahal standar waktu tempuh berdasarkan RITJ adalah 30 km/jam. Tingginya waktu tempuh

disebabkan karena masih terkonsentrasinya kegiatan ekonomi hanya pada kota inti DKI Jakarta. Sehingga pembangunan TOD di kota sekitar Bodetabek diperlukan untuk mengembangkan konsep dekonsentrasi pengembangan perkotaan yang menumbuhkan pusat-pusat pertumbuhan baru diseluruh wilayah metropolitan. Berdasarkan data pergerakan diseluruh wilayah, Pengembangan TOD diperkirakan dapat melayani 12% penduduk yang melakukan komuter di wilayah metropolitan. Detail dan ilustrasi dari perhitungan pelayanan dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut.

Tabel 7.23 Penduduk Terlayani TOD

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk (2029)	Penduduk Terlayani TOD	
		Populasi	%
a	b	c	d (c/a)
Kota Jakarta Selatan	2.384.730	872.374	36,6%
Kota Jakarta Timur	3.275.370	820.242	25,0%
Kota Jakarta Pusat	1.119.685	809.439	72,3%
Kota Jakarta Barat	2.656.307	853.181	32,1%
Kota Jakarta Utara	1.909.730	516.228	27,0%
Kabupaten Bogor	6.473.810	97.658	1,5%
Kabupaten Bekasi	4.103.769	69.838	1,7%
Kota Bogor	1.179.905	38.605	3,3%
Kota Bekasi	3.745.127	32.516	0,9%
Kota Depok	2.651.543	205.702	7,8%
Kab Tangerang	4.107.664	26.911	0,7%
Kota Tangerang	2.226.615	107.110	4,8%
Kota Tangerang Selatan	1.685.263	58.269	3,5%
TOTAL	37.551.211	4.508.073	12,0%

Sumber: Hasil Analisis JICA, 2022

Berdasarkan daya tampung kawasan TOD sesuai tabel diatas, mengembangkan metropolitan melalui prinsip dekonsentrasi dapat mengurangi kepadatan arus perjalanan sebesar 12% yang diakibatkan dari tumbuhnya pusat ekonomi sebagai lapangan pekerjaan baru di kota sekitar. Oleh karena itu, pengembangan berbasis TOD dapat menjadi solusi dalam mengintegrasikan pusat perekonomian dan kawasan huniani. Berdasarkan hasil analisis hingga tahun 2029 direncanakan pembangunan TOD pada 13 pusat kegiatan di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya. Berikut merupakan program kesepakatan pembangunan TOD.

Tabel 7.24 Program Pembangunan TOD 2029

Lokasi	Kebutuhan Perumahan berbasis TOD (unit)	
	Nama	Asumsi Desain
Provinsi DKI Jakarta	TOD Tanjung Priok, TOD Lebak Bulus, TOD Daan Mogot, TOD Blok M	4 Tower/TOD 500 Unit/Tower/TOD
Kabupaten Bogor	-	
Kabupaten Bekasi	TOD Cikarang	
Kota Bogor	TOD Sukaresmi, TOD Stasiun Bogor	
Kota Bekasi	TOD Bekasi Barat	
Kota Depok	TOD Jatijajar TOD Depok Baru	
Kab Tangerang	TOD Balaraja	
Kota Tangerang	TOD Poris Plawad	
Kota Tangerang Selatan	TOD Rawa Buntu	

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Total kesepakatan program pembangunan TOD hingga tahun 2029 dapat berkontribusi dengan penyediaan 26.000 unit hunian. Tabel berikut merupakan hasil perumusan program penyediaan TOD pada Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya. Sementara kebutuhan untuk tahun 2029 adalah 322.408 unit, sehingga pada tahun Sementara 2034 masih terdapat GAP pembangunan sebesar 296.408 unit hunian di kawasan TOD.

Tabel 7.25 Analisis Kebutuhan Pembangunan TOD

Kabupaten/Kota	Pelayanan TOD	Kebutuhan TOD Tahun 2029		Program Tahun 2029 (500 Unit/Tower/TOD)		GAP 2029 - 2034
	Populasi	%	(Unit)	Jumlah	Unit	(Unit)
Kota Jakarta Selatan	872.374	30	65.428	2	4.000	-61.428
Kota Jakarta Timur	820.242	30	61.518	0	0	-61.518
Kota Jakarta Pusat	809.439	30	60.708	0	0	-60.708
Kota Jakarta Barat	853.181	30	63.989	1	2.000	-61.989
Kota Jakarta Utara	516.228	30	38.717	1	2.000	-36.717
Kabupaten Bogor	97.658	9	2.197	0	0	-2.197
Kabupaten Bekasi	69.838	18	3.143	1	2.000	-1.143
Kota Bogor	38.605	17	1.641	2	4.000	2.359
Kota Bekasi	32.516	32	2.601	1	2.000	-601
Kota Depok	205.702	26	13.371	2	4.000	-9.371
Kab Tangerang	26.911	9	605	1	2.000	1.395
Kota Tangerang	107.110	23	6.159	1	2.000	-4.159
Kota Tangerang Selatan	58.269	16	2.331	1	2.000	-331
	4.508.073		322.408	13	26.000	-296.408

Sumber: Hasil Analisis, 2023

7.2 Analisis Keterpaduan Infrastruktur

7.2.1 Analisis Keterpaduan Infrastruktur PUPR

Analisis keterpaduan infrastruktur merumuskan keterpaduan pembangunan infrastruktur dalam satu kawasan untuk menyelesaikan permasalahan dan isu strategis dengan memperhatikan kaidah urutan fungsi infrastruktur sebagai suatu sistem. Pada Provinsi DKI Jakarta, keterpaduan infrastruktur dapat dikelompokkan menjadi dua fungsi, yaitu pertama, keterpaduan infrastruktur pengendalian banjir dan penurunan muka tanah dengan pengadaan infrastruktur air baku dan pelayanan dasar permukiman. Dalam melaksanakan penanganan di bidang SDA yaitu menciptakan penanganan banjir dan pembuatan tanggul, juga penting didukung dengan penanganan di bidang CK dalam membangun *Jakarta Sewerage System*, pembangunan SPAM dalam mengurangi penggunaan air tanah, serta pemanfaatan TPST dalam mengurangi *water debris*. Kemudian, kedua yaitu keterpaduan ditujukan terhadap infrastruktur konektivitas dan infrastruktur penyediaan perumahan. Dimana dalam mendukung mobilitas masyarakat Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya, maka dibangun jalan tol serta hunian yang berbasis *transit oriented development*. Diharapkan dengan keterpaduan ini akan tercipta *seamless transportasi* yang dapat mengakselerasi perekonomian Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya. Adapun keterpaduan antar infrastruktur PUPR juga perlu dipadukan dengan padu non PUPR yaitu pemanfaatan teknologi, informasi, dan komunikasi (TIK) sebagai pendorong utama pengembangan *smart city*. Selain itu, dalam mengendalikan ancaman Jakarta tenggelam dilakukan pemaduan Non PUPR melalui pengendalian eksploitasi air tanah.

Tabel 7.26 Analisis Keterpaduan Infrastruktur PUPR

Kawasan	Tema	Fungsi	Infrastruktur PUPR						Padu antar PUPR	Padu Non PUPR
			SDA		BM		CK			
			Penanganan	Thn	Penanganan	Thn	Penanganan	Thn	Penanganan	Thn
Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya	Metro	Pemenuhan kebutuhan pelayanan dasar di pusat layanan	Pembangunan Bendungan Cijurey	2023-2025	Pembangunan Jalan Sentul Puncak	2025-2029	JSS Zona 1: Waduk Pluit	2024-2026	Pembangunan Rumah Susun di kawasan TOD	2025-2026
			Pembangunan Bendungan Cibeet	2023-2025	Pembangunan Jalan Tol (Elevated) Ancol Timur-Pluit	2022-2024	JSS Zona 6: Duri Kosambi	2024-2026		
			Pengendalian Banjir Kali Bekasi	2023-2029	Pembangunan Jalan Tol Bogor Ring Road Seksi III	2022-2024	SPAM Regional Jatiluhur I	2023-2024		
			Pengendalian Banjir Kali Cikarang	2023-2029	Pembangunan Jalan Tol JORR III Kamal-Teluk Naga-Rajeg	2022-2024	SPAM Regional Jatiluhur II	2025-2027		
			Pengendalian Banjir Kali Angke	2023-2029	Pembangunan Jalan Tol Semanan-Rajeg-Balaraja	2022-2024	SPAM Regional Karian-Serpong	2025-2026		
			Restorasi dan Penataan Sungai Ciliwung	2023-2029	Pembangunan Akses Tol	2024-2029	Pemanfaatan TPST Nambo	2025-2026		
			Pengendalian Banjir Kali Pesanggrahan	2023-2029			Penataan Kawasan Sekitar TOD	2025-2026		
			Pengendalian Banjir Cimanceuri	2023-2029						
			Pengendalian Banjir Kali Cisadane	2023-2029						
			Pembangunan Pengaman Pantai Normalisasi Sungai	2023-2029						
		</								

7.2.2 Analisis Keterpaduan Infrastruktur Prioritas

Tabel 7.27 Analisis Keterpaduan Infrastruktur Prioritas

No.	Infrastruktur Prioritas	Fungsi	SDA		Bina Marga		Cipta Karya		Perumahan		Keterpaduan Antar Infrastruktur PUPR	Keterpaduan Antar Infrastruktur Non-PUPR	Keterpaduan Antar Lintas Administrasi Pemerintahan
			Jenis Penanganan	Waktu Operasional	Jenis Penanganan	Waktu Operasional	Jenis Penanganan	Waktu Operasional	Jenis Penanganan	Waktu Operasional			
1	Jalan Tol Jabodetabek	Memurangi waktu tempuh kemacetan Kawasan Jabodetabek			Jalan Cengkareng - Batu Ceper - Kunciran	Tol -	Penataan Kawasan sekitar TOD	2026 -2029	Rusun Daan Mogot	2029	Keterpaduan antara infrastruktur konektivitas dan perumahan yang terintegrasi dengan transportasi umum	Keterpaduan dengan sarana angkutan umum	Konsentrasi perekonomian di Jabodetabek berpusat di Jakarta Pusat dan Selatan untuk sektor jasa, sementara tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi menuntut penyediaan hunian yang terjangkau bagi pekerja dan ditempatkan pada simpul transportasi, kawasan industri wilayahnya berada di kota penyangga Jabodetabek.
			Jalan Serpong Cinere	2023	Tol -				Revitalisasi Rusun Fisik Jalan TOD Lebak Bulus	2029			
			Jalan Tol Depok - Antasari	Fase Konstruksi (43%)	Jalan Tol Depok			2026-2029	Penyediaan Perumahan berbasis TOD Tanjung Priok				
			Jalan Tol Bekasi - Cawang - Kampung Melayu	2023	Jalan Tol Bekasi				Penyediaan Perumahan berbasis TOD Cikarang	2026-2029			
			Jalan Serpong Balaraja	Fase Konstruksi (23,7%)	Tol -				Penyediaan Perumahan berbasis TOD Sukaresmi dan Stasiun Bogor				
			Pembangunan Jalan Tol Sunter - Pulo Gebang (Tol Dalam Kota)	2021	Jalan Tol Sunter				Penyediaan Perumahan berbasis TOD Jatujajar	2026-2029			
			Jalan Jakarta Cikampek II Sisi Selatan	Fase Konstruksi (48,8%)	Tol				Penyediaan Perumahan berbasis TOD Balaraja	2026-2029			
			Jalan Jakarta Cikampek Elevated	2019	Tol				Penyediaan Perumahan berbasis TOD Poris Plawad	2026-2029			
			Jalan Cimanggis-Cibitung	Fase Konstruksi (68,7%)	Tol								
			Jalan Cibitung-Cilincing	2022	Tol								
			Tol Pelabuhan Tanjung Priok Baru (NPEA)	Belum Konstruksi	Akses				Penyediaan Perumahan berbasis TOD Rawa Buntu	2026-2029			

No.	Infrastruktur Prioritas	Fungsi	SDA		Bina Marga		Cipta Karya		Perumahan		Keterpaduan Infrastruktur PUPR	Keterpaduan Infrastruktur Non-PUPR	Keterpaduan Antar Lintas dan Koordinasi Antar Organisasi Pemerintahan
			Jenis Penanganan	Waktu Operasional	Jenis Penanganan	Waktu Operasional	Jenis Penanganan	Waktu Operasional	Jenis Penanganan	Waktu Operasional			
					Jalan Tol Bogor Ring Road	Fase Konstruksi (66%)							
					Jalan Tol Cinere - Jagorawi	2024							
			Pembangunan Pengaman Pantai	2026-2029							Keterpaduan antara infrastruktur pengendali daya rusak air dengan infrastruktur cipta karya yang berfokus pada penanganan limbah baik cair maupun padat	Keterpaduan dengan Kementerian ESDM dalam penanganan permukaan muka tanah	Penanganan masalah banjir DKI Jakarta dan hilangnya wilayah tengah, dan itu, Selain keterbatasan DKI Jakarta atas penyediaan air minum membutuhkan wilayah lain yang berada disekitarnya sebagai supplier
2	Tanggul Pantai (PTPIN)	2. Perlindungan banjir melalui pembangunan tanggul pantai - muara sungai yang adaptif dan integrasi dengan sistem polder 3. Penyediaan air bersih melalui pembangunan SPAM, pengurangan tingkat kehilangan air, rainwater harvesting, water recycle					SPAM Regional Jatiluhur I	2025					
							SPAM Regional Jatiluhur II	2027					
							Pembangunan Offtaker dan SR dari SPAM Jatiluhur II menuju Kota Depok sebesar 1236 lt/dtk	2028-2029					
							SPAM Regional Karan Serpong	2026					
		4. Peningkatan kualitas air melalui Program Jakarta Sewerage Development Project (JSDP), IPAL Komunal dan Sanimas						Jakarta Sewerage System Zona 1	2029				
								Jakarta Sewerage System Zona 6	2029				
								JSS Zona 2: Waduk Muara Angke	2026-2029				

Penanganan bencana banjir harus dilakukan secara terpadu lintas batas administratif yaitu memperhatikan antar wilayah hulu-tengah-dan hilir.

No.	Infrastruktur Prioritas	Fungsi	SDA		Bina Marga		Cipta Karya		Perumahan		Keterpaduan Infrastruktur PUPR	Keterpaduan Infrastruktur Non-PUPR	Keterpaduan Antar Lintas Infrastruktur Pemerintahan
			Jenis Penanganan	Waktu Operasional	Jenis Penanganan	Waktu Operasional	Jenis Penanganan	Waktu Operasional	Jenis Penanganan	Waktu Operasional			
4	Bendungan Cilurey	1) Memberikan layanan irigasi seluas 2.047 ha 2) Penyediaan air baku 0,71 m ³ /s 3) Pengendalian banjir sebesar 231,47 m ³ /s 4) Memberikan supply listrik 1 MW (Sungai Citarum)	Situ Rorotan										
			Peningkatan Kapasitas Lembang	2026-2029									
			Bendungan Cibeet	2025									
			Pengendalian Banjir Kali Bekasi	2026-2029									
			Pengendalian Banjir Kali Cikarang	2026-2029							Penyediaan infrastruktur perumahan pada banjir berkaitan pada penyediaan air minum yang merupakan tusi cipta karya	Keterpaduan dengan KLHK dalam upaya konservasi DAS	Penanganan banjir pada batas lintas terpadu administratif yaitu memperhatikan antar wilayah hulu-tengah- dan hilir.

Sumber: Hasil Analisis, 2023

BAB 8 RENCANA AKSI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR

8.1 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur PUPR

Sebagaimana telah dijelaskan pada bab-bab sebelumnya tentang sektor yang menjadi fokus pembangunan infrastruktur yaitu kawasan perkotaan. Yang mana pembangunannya dilakukan secara berkelanjutan dan menjadi tanggung jawab dari semua pihak terkait, tentunya Kementerian PUPR mempunyai tugas dan tanggung jawab besar dalam mewujudkannya. Selanjutnya pada subbab ini dijelaskan rencana aksi pembangunan infrastruktur yang dilaksanakan oleh keempat Unit Organisasi (UNOR) di lingkup Kementerian PUPR yaitu: Sumber Daya Air (SDA), Bina Marga (BM), Cipta Karya (CK), dan Perumahan (P), yang biasa disebut ABCP.

Dalam tabel rencana aksi infrastruktur bidang PUPR ini dijelaskan tentang program-program (kegiatan) dari masing-masing UNOR, dengan cakupan kerja pada kawasan prioritas dan lokasi spesifik di kabupaten/kota yang dimaksud, dilengkapi dengan justifikasi/tujuan dan deskripsi kegiatan, kesiapan Readiness Criteria (dilihat dari kondisi tahun 2023 ini), asal sumber dana yang dibutuhkan, dan periode rencana tahun pelaksanaan (sejak dimulai sampai dengan selesai) dari masing-masing program di kawasan prioritas.

8.1.1 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Sumber Daya Air

Rencana aksi pembangunan infrastruktur SDA ditujukan untuk mendukung fokus perencanaan sektor kawasan perkotaan. Matriks rencana aksi infrastruktur SDA dilengkapi dengan justifikasi/deskripsi kegiatan, kesiapan RC, sumber dana dan rencana tahun pelaksanaan masing-masing program di kawasan prioritas.

Tabel 8.1 Rencana Aksi Sumber Daya Air

No	Unor	Program/Kegiatan	Cakupan Kerja		Justifikasi/ Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	Kesiapan Readiness Criteria	Keterangan Tambahan Hasil Diskusi dengan Direktorat SS	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
			Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/Satuan	Biaya (Rp)		Mulai	Selesai
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	DJSDA	Pengendalian Banjir Kali Bekasi	Jabodetabek	Kab. Bogor	Mengurangi banjir Kali Bekasi di Kabupaten Bekasi dan Kota Bekasi Q25=746,5 m3/dt. dengan sungai kritis belum ditangani sepanjang 17km	Akan Dilengkapi		2 km	530 M	APBN	2026	2029
2	DJSDA	Pengendalian Banjir Kali Cikarang	Jabodetabek	Kab. Bekasi	Mengurangi banjir Kali Cikarang di Kabupaten Bekasi Q25=356,3 m3/dt.	Akan Dilengkapi		2 km	530 M	APBN	2028	2029
3	DJSDA	Pengendalian Banjir Kali Angke	Jabodetabek	Jakarta Selatan, Jakarta Barat	Mengurangi banjir Kali Angke di Jakarta Selatan & Jakarta Barat Q25=206 m3/dt. Dengan sungai kritis belum ditangani sepanjang 26,4 km	Akan Dilengkapi		2 km	530 M	APBN	2027	2029
4	DJSDA	Pengendalian Banjir Pesanggrahan	Jabodetabek	Jakarta Selatan, Jakarta Barat	Mengurangi banjir Kali Pesanggrahan di Jakarta Selatan & Jakarta Barat Q25=280 m3/dt. Panjang sungai kritis belum ditangani/normalisasi adalah sebesar 19 km.	Akan Dilengkapi		2 km	530 M	APBN	2027	2029
5	DJSDA	Pengendalian Banjir Cimancuri	Jabodetabek	Kab. Tangerang	Mengurangi banjir Kali Cimancuri Q50=344,2 m3/dt.	Akan Dilengkapi		2 km	530 M	APBN	2028	2029
6	DJSDA	Pengendalian Banjir Cisadane	Jabodetabek	Kota Tangsel, Kota Tangerang	Mengurangi banjir Kali Cisadane Q100=1.512 m3/dt.	Akan Dilengkapi		2 km	530 M	APBN	2025	2029
7	DJSDA	Penuntasan Normalisasi Sungai Citarum (Sungai Citarum)	Jabodetabek	Kabupaten Bekasi	Melaksanakan saluran peneliharaan tarum barat secara berkelanjutan sepanjang 14 km (RP-SDA WS Citarum)	Akan Dilengkapi		1 lokasi	100 M	APBN	2025	2029

No	Unor	Program/kegiatan	Cakupan Kerja		Justifikasi / Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	Kesiapan Readiness Criteria	Keterangan Tambahan Hasil Diskusi dengan Direktorat SS	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
			Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/Satuan	Biaya (Rp)		Mulai	Selesai
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
8	DJSDA	Penuntasan Normalisasi Sungai (Sungai Krukut)	Jabodetabek	Jakarta Selatan	Mengurangi banjir Sungai Krukut dengan normalisasi sepanjang 10 km (RPSDA WS Ciliwung Cisadane)	Akan Dilengkapi		1 lokasi	500 M	APBN	2027	2029
9	DJSDA	Penuntasan Normalisasi Sungai (Sungai Sunter)	Jabodetabek	Jakarta Timur	Mengurangi banjir Sungai Sunter dengan normalisasi sepanjang 37,21 km (RPSDA WS Ciliwung Cisadane)	Akan Dilengkapi		1 lokasi	899,5 M	APBN	2027	2029
10	DJSDA	Penuntasan Normalisasi Sungai (Sungai Cirianggon)	Jabodetabek	Kabupaten Tangerang	Mengurangi banjir Sungai Cirianggon dengan normalisasi sepanjang 10,37 km (RPSDA Ciliwung Cisadane)	Akan Dilengkapi		1 lokasi	518 M	APBN	2028	2029
11	DJSDA	Penuntasan Normalisasi Sungai (Sungai Cimauk)	Jabodetabek	Kabupaten Tangerang	Mengurangi banjir Sungai Cimauk dengan normalisasi sepanjang 9,67 km (RPSDA WS Ciliwung Cisadane)	Akan Dilengkapi		1 lokasi	483,5 M	APBN	2028	2029
12	DJSDA	Penuntasan Normalisasi Sungai (Sungai Cirarab)	Jabodetabek	Kabupaten Tangerang	Mengurangi banjir Sungai Cirarab dengan normalisasi 53,7 km (RPSDA Ciliwung Cisadane)	Akan Dilengkapi		1 lokasi	2,685 T	APBN	2027	2028
13	DJSDA	Penuntasan Normalisasi Sungai (Sungai Ciasin)	Jabodetabek	Kabupaten Tangerang	Mengurangi banjir Sungai Ciasin dengan normalisasi sepanjang 17,6 km (RPSDA WS Ciliwung Cisadane)	Akan Dilengkapi		1 lokasi	880,5 M	APBN	2028	2029
14	DJSDA	Penuntasan Normalisasi Sungai (Sungai Cikapadlian)	Jabodetabek	Kabupaten Tangerang	Mengurangi banjir Sungai Cikapadlian dengan normalisasi sepanjang 10,47 km (RPSDA WS Ciliwung Cisadane)	Akan Dilengkapi		1 lokasi	523,5 M	APBN	2028	2029
15	DJSDA	Penuntasan Normalisasi Sungai (Sungai Blencong)	Jabodetabek	Kabupaten Bekasi	Mengurangi banjir Sungai Blencong dengan normalisasi sepanjang 22,4 km (RPSDA Ciliwung Cisadane)	Akan Dilengkapi		1 lokasi	100 M	APBN	2028	2029

No	Unor	Program/kegiatan	Cakupan Kerja		Justifikasi / Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	Kesiapan Readiness Criteria	Keterangan Tambahan Hasil Diskusi dengan Direktorat SS	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
			Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/Satuan	Biaya (Rp)		Mulai	Selesai
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
16	DJSDA	Pembangunan Sistem Polder (Cakung Drain, Cengkareng Drain, Citarang Bekasi Laut)	Jabodetabek	Tersebar di Jabodetabek	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		3 lokasi	2,4 T	APBD	2026	2029
17	DJSDA	Peningkatan Kapasitas Prasarana Air Baku Situ Rawa Gelam, Situ Rawa Ceger, Situ Rawa Apus, Situ Rawa Babon/Kelapa Dua Wetan, Situ Taman Modern, dan Situ Rawa Dongkal)	Jabodetabek	Jakarta Timur	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		7 buah	105 M	APBD	2026	2029
18	DJSDA	Peningkatan Kapasitas Prasarana Air Baku (Situ Babakan, Situ UI, Situ Mangga Bolong, Situ Pancoran, Situ TMP Kalibata, Situ Rawa Minyak, Situ Rawa Lindung, dan Situ Ujungari)	Jabodetabek	Jakarta Selatan	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		8 buah	120 M	APBD	2026	2029
19	DJSDA	Peningkatan Kapasitas Prasarana Air Baku (Situ Rawa Kendal dan Situ Rawa Rorotan)	Jabodetabek	Jakarta Utara	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		2 buah	30 M	APBD	2026	2029
20	DJSDA	Peningkatan Kapasitas Prasarana Air Baku (Situ Lembang)	Jabodetabek	Jakarta Pusat	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		1 buah	15 M	APBD	2026	2029
21	DJSDA	Pengendalian Banjir Sungai Ciliwung	Jabodetabek	Kab. Bogor, Kota Depok, DKI Jakarta	Mengurangi banjir Kali Ciliwung di Kota Bogor, Kota Depok, DKI Jakarta G50=570 m3/dt Panjang sungai yang perlu ditangani/normalisasi adalah sebesar 11 km.	Akan Dilengkapi		9 km	378 M	APBN	2023	2029

No	Unor	Program/kegiatan	Cakupan Kerja		Justifikasi / Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	Kesiapan Readiness Criteria	Keterangan Tambahan Hasil Diskusi dengan Direktorat SS	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
			Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/Satuan	Biaya (Rp)		Mulai	Selesai
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
22	DJSDA	Pembangunan Pengaman Pantai	Jabodetabek	Jakarta Utara	"- Mengurangi Banjir Rob di Utara Jakarta. Belum porsi APBD yang bisa dianggarkan sebesar 22,368 km	Akan Dilengkapi		22,468 km	4,4936 T	Swasta/KPBU	2025	2029
23	DJSDA	Pengembangan Sistem Polder Cakung Drain, Cakung Bekasi Laut)	Jabodetabek	Tersabar di Jabodetabek	Mengurangi banjir sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		3 lokasi	2,4 T	APBD	2026	2029
24	DJSDA	Kapasitas Prasarana Air Baku (Situ Rawa Badung, Situ Rawa Gelam, Situ Rawa Penggilingan, Situ Ceger, Situ Bambu Kuning, Situ Rawa Babon/Kelapa Dua Wetan, Situ Taman Modern, dan Situ Rawa Dongkal)	Jabodetabek	Jakarta Timur	Mengurangi banjir sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		7 buah	105 M	APBD	2026	2029
25	DJSDA	Peningkatan Kapasitas Prasarana Air Baku (Situ Babakan, Situ Ul, Situ Mangga Bolong, Situ Pulo, Situ TMP Kalibata, Situ Rawa Minyak, Situ Rawa Lindung, dan Situ Ulujam)	Jabodetabek	Jakarta Selatan	Mengurangi banjir sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		8 buah	120 M	APBD	2026	2029
26	DJSDA	Peningkatan Kapasitas Prasarana Air Baku (Situ Rawa Kendal dan Situ Rawa Rorotan)	Jabodetabek	Jakarta Utara	Mengurangi banjir sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		2 buah	30 M	APBD	2026	2029
27	DJSDA	Peningkatan Kapasitas Prasarana Air Baku (Situ Lembang)	Jabodetabek	Jakarta Pusat	Mengurangi banjir sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		1 buah	15 M	APBD	2026	2029

No	Unor	Program/kegiatan	Cakupan Kerja		Justifikasi / Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	Kesiapan Readiness Criteria	Keterangan Tambahan Hasil Diskusi dengan Direktorat SS	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
			Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/Satuan	Biaya (Rp)		Mulai	Selesai
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
28	DJSDA	Pembangunan Bendungan Cilurey	Jabodetabek	Cariu, Tanjung Sari, Kab. Bogor	Mengurangi Citarum Hilir di Bekasi sebesar Q20=396 m3/dt.	Akan Dilengkapi		14,15 juta m3	3,715 T	APBN	2025	2028
29	DJSDA	Pembangunan Bendungan Cibeet	Jabodetabek	Cariu, Tanjung Sari, Kab. Bogor	Mengurangi Citarum Hilir di Bekasi sebesar Q20=737 m3/dt.	Akan Dilengkapi		91,03 juta m3	5,5745 T	APBN	2025	2028

Sumber: Hasil Analisis dan Diskusi Antar Unor, 2024

8.1.2 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Jembatan

Rencana aksi pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan ditujukan untuk mendukung fokus perencanaan sektor kawasan perkotaan. Matriks rencana aksi infrastruktur jalan dan jembatan dilengkapi dengan justifikasi/deskripsi kegiatan, kesiapan RC, sumber dana dan rencana tahun pelaksanaan masing-masing program di kawasan prioritas.

Tabel 8.2 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Jembatan

No	Unor	Program/Kegiatan	Cakupan Kerja		Justifikasi/Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	Kesiapan Readiness Criteria	Keterangan Tambahan Hasil Diskusi dengan Direktorat SS	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
			Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/ Satuan	Biaya (Rp)		Mulai	Selesai
1	2		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	DJBM	Pembangunan Jalan Tol Jalan Tol Ir. Wiyoto Wiyono Msc. Section Harbour Road II (Elevated), Ancol Timur - Pluit	Jabodetabek	Ancol, Pluit	Jalan tol ini akan terintegrasi dengan Akses Tanjung Priok (ATP) dan Tol Ir Sedyatmo atau Tol Bandara Soekarno-Hatta. Selain itu, kehadiran Tol HBR II juga akan berkontribusi membentuk lingkar penuh dari jalan tol JORR I dan interkoneksi dengan Tol JUBI.	Akan Dilengkapi		8,97 km	3,69 T	Swasta/KPEU	2025	2029
2	DJBM	Pembangunan Jalan Tol Bogor Ring Road Seksi III	Jabodetabek	Simpang Semplak-Salabenda	Termasuk Proyek Strategis Nasional berdasarkan Perpres Nomor 109 Tahun 2020. Pembangunan jalan tol ini bermanfaat untuk memper lancar arus lalu lintas dan mengurangi kemacetan.	Akan Dilengkapi		1,5 km	25,8 M	Swasta/KPEU	2025	2026
3	DJBM	Pembangunan Jalan Tol JORR II Kamal-Teluk Naga-Raleg	Jabodetabek	Kab. Tangerang	dalam Rencana Induk Transportasi Jabodetabek 2018-2029. Manfaat jalan ini untuk menghubungkan & memper lancar arus lalu lintas wilayah Kab. Tangerang Bagian Utara dengan wilayah lain yang lebih luas.	Akan Dilengkapi		38,6 km	663,9 M	Swasta/KPEU	2026	2029
4	DJBM	Pembangunan Tol Semanan-Raleg-Balaraja	Jabodetabek	Kab. Tangerang	dalam Rencana Induk Transportasi Jabodetabek 2018-2029. Manfaat jalan ini khususnya untuk menghubungkan dan memper lancar arus lalu lintas wilayah Kabupaten Tangerang Bagian Utara	Akan Dilengkapi		1,2 km	20,64 M	Swasta/KPEU	2026	2029

No	Unor	Program/Kegiatan	Cakupan Kerja		Justifikasi/Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	Kesiapan Readiness Criteria	Keterangan Tambahan Hasil Diskusi dengan Direktorat SS	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
			Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/ Satuan	Blaya (Rp)		Mulai	Selesai
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
					dengan wilayah lain yang lebih luas.							
5	DJBM	Pembangunan Tol Pluit-Bandara (Elevated)	Jabodetabek	DKI Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		15,4 km	264,88 M	Swasta/KPBU	2026	2029
6	DJBM	Pembangunan Duri Pulo-Kampung Melayu	Jabodetabek	DKI Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		12,65 km	217,58 M	Swasta/KPBU	2026	2029
7	DJBM	Pembangunan Kemayoran-Kampung Melayu	Jabodetabek	DKI Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		9,6 km	165,12 M	Swasta/KPBU	2026	2029
8	DJBM	Pembangunan Semanan-Grogol	Jabodetabek	DKI Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		10,2 km	175,44 M	Swasta/KPBU	2026	2029
9	DJBM	Pembangunan Grogol-Kepala Gading	Jabodetabek	DKI Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		11,68 km	200,896 M	Swasta/KPBU	2026	2029
10	DJBM	Pembangunan Ulu-Jami-Tanah Abang	Jabodetabek	DKI Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		8,7 km	149,64 M	Swasta/KPBU	2026	2029
11	DJBM	Pembangunan Pasar Minggu-Casablanca	Jabodetabek	DKI Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		9,16 km	157,552 M	Swasta/KPBU	2026	2029

Sumber: Hasil Analisis dan Diskusi Antar Unor, 2024

8.1.3 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Permukiman

Rencana aksi pembangunan infrastruktur permukiman ditujukan untuk mendukung fokus perencanaan sektor kawasan perkotaan. Matriks rencana aksi infrastruktur permukiman dilengkapi dengan justifikasi/deskripsi kegiatan, kesiapan RC, sumber dana dan rencana tahun pelaksanaan masing-masing program di kawasan prioritas.

Tabel 8.3 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Permukiman

No	Unor	Program/Kegiatan	Cakupan Kerja		Justifikasi/Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	Kesiapan Readiness Criteria	Keterangan Tambahan Hasil Diskusi dengan Direktorat SS	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
			Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/Satuan	Biaya (Rp)		Mulai	Selesai
1	2		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	DUCK	JSS Zona 2: Waduk Muara Angke	Jabodetabek	Penjaringan, Tambora	-Dikembangkan untuk memperbaiki kualitas air hingga 80%, serta menjaga ketahanan tanggul PTPIIN sehingga tidak mpukan limbah di Teluk Jakarta - Melayani 123000 SR.	Akan Dilengkapi		1 unit	536.4 T	APBD	2026	2029
2	DUCK	JSS Zona 5: Waduk Sunter Utara	Jabodetabek	Kosambi, Kalideres, Cengkareng	-Dikembangkan untuk memperbaiki kualitas air hingga 80%, serta menjaga ketahanan tanggul PTPIIN sehingga tidak menjadi penumpukan limbah di Teluk Jakarta. - Melayani 123000 SR	Akan Dilengkapi		1 unit	3,9 T	APBD	2026	2029
3	DUCK	JSS Zona 8: Waduk Marunda	Jabodetabek	Kosambi, Kalideres, Cengkareng	-Dikembangkan untuk memperbaiki kualitas air hingga 80%, serta menjaga ketahanan tanggul PTPIIN sehingga tidak menjadi penumpukan limbah di Teluk Jakarta. - Melayani 93841 SR	Akan Dilengkapi		1 unit	5,3 T	Swasta/KPBU	2026	2029
4	DUCK	SPAM Jatiluhur II Regional	Jabodetabek	Kab. Bekasi, Kota Bekasi, Jakarta timur, Jakarta Utara	Pelanaan persiapan di utara <14% dan tinggalnya penggunaan air tanah. Hal tersebut juga menyebabkan penurunan muka tanah s/d 20 cm/tahun. Program ini diharapkan dapat mengurangi ancaman banjir di Kabupaten Bekasi, Jakarta Bagian Utara dan Timur.	Akan Dilengkapi		7000 lt/dt	2.5 T	Swasta/KPBU	2026	2029

No	Unor	Program/Kegiatan	Cakupan Kerja		Justifikasi/Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	Kesiapan Readiness Criteria	Keterangan Tambahan Hasil Diskusi dengan Direktorat SS	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
			Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/Satuan	Biaya (Rp)		Mulai	Selesai
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
5	DJCK	Sistem Penyediaan Air Minum Regional Serpong	Jabodetabek	Kab. Tangerang, Kota Tangerang, Kota Tangsel	Pelayanan perpipaan di utara <14% dan tingginya penggunaan air tanah. Hal tersebut juga menyebabkan penurunan muka tanah S/d 20 cm/tahun. Program ini diharapkan dapat mengurangi kebutuhan air minum Kabupaten Bekasi, Jakarta Bagian Utara dan Timur.	Akan Dilengkapi		4600 lt/dt	1,6 T	Swasta/KPBU	2026	2029
6	DJCK	Pemanfaatan TPST Nambo	Jabodetabek	Klapanunggal, Kab. Bogor	Timbulan sampah Jabodetabek sebesar 8,8 juta ton/tahun sementara kapasitas tampung sebesar 5,8 juta ton/tahun. Sementara itu, DKI Jakarta >98% tetapi untuk wilayah sekitar rendah (Kab. Bekasi < 40%).	Akan Dilengkapi		1 kawasan	1,3 T	Swasta/KPBU	2025	2026
7	DJCK	Penataan Kawasan sekitar TOD	Jabodetabek	Ti. Priok, Balaraja, Sukaresmi, Stasiun Bogor, Jatijajar, Poris Plawad, Rawa Buntu, Cikarang	Berdasarkan ATN 2018 terdapat pergerakan sebesar 4,8 miliar pergerakan per tahun terutama berasal dari kota-kota sekitar tanpa adanya intervensi pengembangan publik, transportasi seluruh ruas jalan utama akan memiliki VCR >0,85 setelah 10 tahun.	Akan Dilengkapi		8 kawasan	80 M	Swasta/KPBU	2026	2029
8	DJCK	Optimalisasi menjadi TPS3R	Jabodetabek	DKI Jakarta	Untuk mengurangi residu sampah yang dibuang ke Bantar Gebang, maka perlu mengoptimalkan TPS3R. Berdasarkan TPS 3R Pesanggrahan terbukti dapat menekan residu hingga 60%, sehingga buangan yang diangkut hanya 60%.	Akan Dilengkapi		24 unit	9,6 T	APBD	2026	2029

No	Unor	Program/Kegiatan	Cakupan Kerja		Justifikasi/Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	Kesiapan Readiness Criteria	Keterangan Tambahan Hasil Diskusi dengan Direktorat SS	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
			Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/Satuan	Biaya (Rp)		Mulai	Selesai
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
9	DJCK	Pembangunan TPS 3R	Jabodetabek	Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Bogor, dan Kota Depok	Ditujukan untuk mengurangi beban buangan ke TPA sekaligus dimanfaatkan untuk meningkatkan ekonomi dari sampah (circular economy)	Akan Dilengkapi		24 unit	4,8 T	APBD	2026	2029
10	DJCK	Pembangunan TPS 3R	Jabodetabek	Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang	Ditujukan untuk mengurangi beban buangan ke TPA sekaligus dimanfaatkan untuk meningkatkan ekonomi dari sampah (circular economy)	Akan Dilengkapi		12 unit	2,4 T	APBD	2026	2029
11	DJCK	Percapatan Pembangunan TPST di Kertamukti	Jabodetabek	Kab Bekasi	TPA Bungkareng telah over capacity. Sementara itu, sudah ada rencana Pemda untuk membangun TPST di Kecamatan Kertamukti, Cibitung.	Akan Dilengkapi		28 Ha	3,5 T	APBD	2026	2029
12	DJCK	Peningkatan Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Jabodetabek	DKI Jakarta	Pemenuhan Akses Aman Air Minum 45%	Akan Dilengkapi		270000 SR	2,16 T	Swasta/KPEU	2026	2029
13	DJCK	Peningkatan Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Jabodetabek	Kota Bekasi	Pemenuhan Akses Aman Air Minum 45%	Akan Dilengkapi		340000 SR	1,6 T	Swasta/KPEU	2026	2029
14	DJCK	Peningkatan Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Jabodetabek	Kab.Bekasi	Pemenuhan Akses Aman Air Minum 45%	Akan Dilengkapi		460000 SR	3,3 T	Swasta/KPEU	2026	2029

No	Unor	Program/Kegiatan	Cakupan Kerja		Justifikasi/Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	Kesiapan Readiness Criteria	Keterangan Tambahan Hasil Diskusi dengan Direktorat SS	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
			Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/Satuan	Biaya (Rp)		Mulai	Selesai
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
15	DJCK	Peningkatan Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Jabodetabek	Kota Tangerang	Pemenuhan Aman Air Minum 45% Akses	Akan Dilengkapi		160000 SR	864 M	Swasta/KPEU	2026	2029
16	DJCK	Peningkatan Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Jabodetabek	Kab. Tangerang	Pemenuhan Aman Air Minum 45% Akses	Akan Dilengkapi		320000 SR	2.941.728.000	Swasta/KPEU	2026	2029
17	DJCK	Peningkatan Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Jabodetabek	Kota Bogor	Pemenuhan Aman Air Minum 45% Akses	Akan Dilengkapi		38000 SR	997 M	Swasta/KPEU	2026	2029
18	DJCK	Peningkatan Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Jabodetabek	Kab.Bogor	Pemenuhan Aman Air Minum 45% Akses	Akan Dilengkapi		600000 SR	2.3 T	Swasta/KPEU	2026	2029
19	DJCK	Peningkatan Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Jabodetabek	Kota Depok	Pemenuhan Aman Air Minum 45% Akses	Akan Dilengkapi		278000 SR	155 M	Swasta/KPEU	2026	2029
20	DJCK	Peningkatan Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Jabodetabek	Kota Tangerang Selatan	Pemenuhan Aman Air Minum 45% Akses	Akan Dilengkapi		130000 SR	748,8 M	Swasta/KPEU	2026	2029

No	Unor	2	3	Cakupan Kerja		Justifikasi/Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	7	8	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
				Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/Satuan	Biaya (Rp)		Mulai	Selesai
1				4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
21	DJCK		Pembangunan SPALD-S Komunal di Kota Depok sebesar 1236 lt/dtk	Jabodetabek	Kota Depok	Berdasarkan pertumbuhan penduduk, Kota Depok akan memiliki tingkat layanan air perkapita 19% pada tahun 2029, sehingga diperlukan peningkatan layanan perkapita dengan kapasitas 1236 lt/dtk.	Akan Dilengkapi		1236 lt/dt	229,5 M	APBD	2028	2029
22	DJCK		Penambahan Sambungan Rumah	Jabodetabek	Kota Tangerang	Berdasarkan pertumbuhan penduduk, Kota Tangerang Selatan akan memiliki tingkat layanan air minum perkapita 42% pada tahun 2029. Sehingga dibutuhkan optimalisasi 5%.	Akan Dilengkapi		16827 SR	134,6 M	APBD	2028	2029
23	DJCK		Penambahan Sambungan Rumah	Jabodetabek	Kota Tangerang Selatan	Berdasarkan pertumbuhan penduduk, Kota Tangerang Selatan akan memiliki tingkat layanan air minum perkapita 31% pada tahun 2029, sehingga dibutuhkan optimalisasi 14%.	Akan Dilengkapi		61002 SR	488 M	APBD	2028	2029
24	DJCK		Pembangunan SPALD-S Komunal di Kota Bekasi	Jabodetabek	Kota Bekasi	Pemenuhan Akses Aman Sanitasi 35%	Akan Dilengkapi		530 Unit	16,9 M	APBD	2026	2029
25	DJCK		Pembangunan SPALD-S Komunal di Kabupaten Bogor	Jabodetabek	Kab.Bogor	Pemenuhan Akses Aman Sanitasi 35%	Akan Dilengkapi		950 Unit	30,4 M	APBD	2026	2029

Sumber: Hasil Analisis dan Diskusi Antar Unor, 2024

8.1.4 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Perumahan

Rencana aksi pembangunan infrastruktur perumahan ditujukan untuk mendukung fokus perencanaan kawasan perkotaan. Matriks rencana aksi infrastruktur perumahan dilengkapi dengan justifikasi/deskripsi kegiatan, kesiapan RC, sumber dana dan rencana tahun pelaksanaan masing-masing program di kawasan prioritas.

Tabel 8.4 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Perumahan

No	Unor	Program/Kegiatan	Cakupan Kerja		Justifikasi/Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	Kesiapan Reditas Criteria	Keterangan Tambahan Hal yang terkait dengan Direktorat SS	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
			Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/satuan	Biaya (Rp)		Mulai	Selesai
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	DJP	Penyediaan Perumahan berbasis TOD Tanjung Priok	Jabodetabek	DKI Jakarta	Pengembangan TOD sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan rumah dan transportasi massal.	Akan Dilengkapi		2000 unit	610 M	Swasta/KPBU	2026	2029
2	DJP	Penyediaan Perumahan berbasis TOD Cikarang	Jabodetabek	Kab.Bekasi	Pengembangan TOD sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan rumah dan transportasi massal.	Akan Dilengkapi		2000 unit	610 M	Swasta/KPBU	2026	2029
3	DJP	Penyediaan Perumahan berbasis TOD Sukaresmi dan Stasiun Bogor	Jabodetabek	Kota Bogor	Pengembangan TOD sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan rumah dan transportasi massal.	Akan Dilengkapi		4000 unit	1,2 T	Swasta/KPBU	2026	2029

No	Unor	Program/Kegiatan	Cakupan Kerja		Justifikasi/ Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	Kesiapan Readiness Criteria	Keterangan Tambahan Hasil Diskusi dengan Direktorat SS	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
			Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/Satuan	Biaya (Rp)		Mulai	Selesai
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
4	DJP	Penyediaan Perumahan berbasis Jatijajar TOD	Jabodetabek	Kota Depok	Pengembangan TOD sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan rumah dan transportasi massal.	Akan Dilengkapi		2000 unit	610 M	Swasta/KPBU	2026	2029
5	DJP	Penyediaan Perumahan berbasis Balaraja TOD	Jabodetabek	Kab. Tangerang	Pengembangan TOD sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan rumah dan transportasi massal.	Akan Dilengkapi		2000 unit	610 M	Swasta/KPBU	2026	2029
6	DJP	Penyediaan Perumahan berbasis TOD Poris Plawad	Jabodetabek	Kota Tangerang	Pengembangan TOD sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan rumah dan transportasi massal.	Akan Dilengkapi		2000 unit	610 M	Swasta/KPBU	2026	2029
7	DJP	Penyediaan Perumahan berbasis Rawa Buntu TOD	Jabodetabek	Kota Tangerang Selatan	Pengembangan TOD sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan rumah dan transportasi massal.	Akan Dilengkapi		2000 unit	610 M	Swasta/KPBU	2026	2029

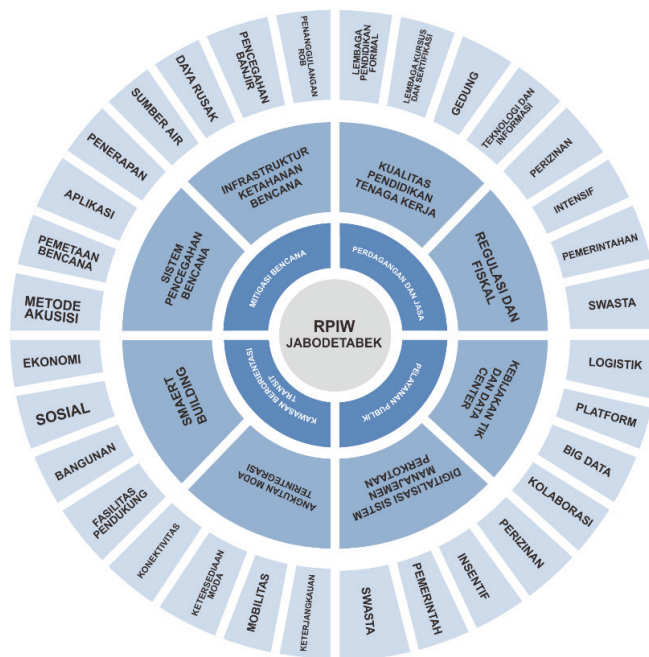
No	Unor	Program/Kegiatan	Cakupan Kerja		Justifikasi/ Tujuan dan Deskripsi Kegiatan	Kesiapan Readiness Criteria	Keterangan Tambahan Hasil Diskusi dengan Direktorat SS	Indikasi Kebutuhan		Sumber Pendanaan	Tahun Rencana	
			Kawasan Prioritas	Lokasi Spesifik				Volume/Satuan	Biaya (Rp)		Mulai	Selesai
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
8	DJP	Revitalisasi Rusun Pasar, Jumat TOD Lebak Bulus	Jabodetabek	Jakarta Selatan	Mengurangi backlog kawasan metropolitan	Akan Dilengkapi		4 1.659 Tower Unit	790 M	Swasta/KPBU	2025	2026
9	DJP	Rusun Daan mogot	Jabodetabek	Jakarta Barat	Mengurangi backlog kawasan metropolitan	Akan Dilengkapi		2 1.600 Tower Unit	710 M	Swasta/KPBU	2026	2026

Sumber: Hasil Analisis dan Diskusi Antar Unor, 2024

8.2 Rencana Aksi Keterpaduan Infrastruktur

Rencana aksi pembangunan infrastruktur yang diturunkan dari grand strategy kedalam program pembangunan infrastruktur. Rencana aksi tersebut merupakan pendetailan dari program yang dalam pelaksanaannya melibatkan berbagai *stakeholder*. Rencana aksi tersebut dilaksanakan dalam kurun waktu hingga 2029. Rencana aksi pembangunan infrastruktur terpadu lintas sektor akan diuraikan pada sub bab 8.1, kemudian dilanjutkan dengan rekapitulasi dan pendetailan secara khusus untuk infrastruktur PUPR pada sub bab 8.2.

Dalam rencana aksi yang telah satu fokus pengembangan yaitu kawasan perkotaan yang dijabarkan dalam 4 *grand strategy*. Dari 4 *grand strategy* tersebut dirinci menjadi 8 program dan 68 rencana aksi (20 sektor PUPR dan 48 non-PUPR). Rencana aksi keterpaduan infrastruktur PUPR dan Non PUPR menunjukkan bahwa dalam pengembangan Provinsi DKI Jakarta diperlukan keterlibatan dan sinkronisasi dengan kementerian/lembaga lain yaitu sebanyak 8 K/L termasuk Pemda di Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya. Secara lengkap, ringkasan rencana aksi keterpaduan infrastruktur dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 8.1 Ringkuman Rencana Aksi Keterpaduan Infrastruktur
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Provinsi DKI Jakarta dan Sekitarnya memiliki fokus pengembangan sebagai kawasan perkotaan, dimana pengembangan wilayahnya dilakukan dengan: (1) Memperkuat sektor perdagangan dan jasa berbasis teknologi melalui peningkatan kemampuan tenaga kerja dalam hal digitalisasi dan pemberian kemudahan regulasi/fiskal, (2) Mengembangkan layanan publik perkotaan berbasis teknologi melalui penguatan kebijakan TIK, pengembangan data center, serta digitalisasi manajemen perkotaan, (3) Mengembangkan kawasan yang berorientasi transit, dan (4) Memperkuat mitigasi bencana terutama banjir dan rob menggunakan sistem inovasi teknologi.

Tabel 8.5 Rencana Aksi Keterpaduan Infrastruktur

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP				
						2025	2026	2027	2028	2029
SI-S2-O1-04-05 Memperkuat sektor perdagangan dan jasa berbasis teknologi melalui peningkatan kemampuan tenaga kerja dalam hal digitalisasi dan pemberian kemudahan regulasi/fiskal	Peningkatan Kualitas Pendidikan Tenaga Kerja di Bidang Sektor Perdagangan Jasa	Edukasi	Lembaga Pendidikan Formal	Penambahan kewirausahaan (ekonomi digital) dalam kurikulum pembelajaran sekolah	KEMENPERIN	X	X	X	X	X
				Pengembangan Lembaga Pendidikan di Perdagangan dan Jasa	KEMENPERIN	X	X	X	X	X
			Lembaga Kursus dan Sertifikasi	Pelatihan kewirausahaan bagi wirausaha baru berbasis ekonomi digital	KEMENPERIN	X	X	X	X	X
				Inkubasi startup	KEMENPERIN	X	X	X	X	X
	Sarana Prasarana Pendukung		Gedung	Pengembangan coworking space, business park, dan center of excellence	PEMDA	X	X	X	X	X
				Pengembangan bangunan MICE (Meeting, Incentive, Convention, and Exhibition)	PEMDA	X	X	X	X	X
			Teknologi dan Informasi	Pengembangan business labs berbasis Industri 4.0	PEMDA	X	X	X	X	X
				Penguatan industri fintech, e commerce, on demand service, dan IOT	PEMDA	X	X	X	X	X
	Kemudahan Regulasi Fiskal dan dalam	Regulasi	Perizinan	Optimalisasi perizinan berusaha satu pintu secara elektronik	PEMDA	X	X	X	X	X

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP												
								Insentif	Pemerintah	Perjanjian Kerjasama	Swasta	Logistik	Kebijakan Pembangunan Data Center untuk Layanan Perkotaan	2025	2026	2027	2028	2029
Pengembangan Sektor Perdagangan dan Jasa	Monitoring perizinan usaha sektor informal (umkm dan pedagang kaki lima)	Penyediaan insentif inovasi dan pengembangan brand	Penyediaan insentif penerapan komersialisasi HKI	Pengadaan kerjasama peningkatan kompetensi pekerja antar negara	Peningkatan efektivitas Preferential Trade Agreement (PTA)/ Free Trade Agreement (FTA)/ Comprehensive Economic Partnership Agreement (CEPA) dan diplomasi ekonomi	Pengadaan program magang bersertifikat untuk calon pekerja	Peningkatan kerja sama program CSR yang edukasi perdagangan dan jasa 4.0	Percepatan digitalisasi di sektor perdagangan dan logistik melalui kebijakan adopsi teknologi digital sektor strategis logistik	Standardisasi kode rantai pasok melalui penyelarasan kode untuk standarisasi proses pengiriman;	Digitalisasi proses distribusi dengan melakukan tracking lokasi secara real-time untuk memantau proses distribusi barang	Pengembangan platform logistik nasional lintas moda untuk mendukung ekosistem logistik berbasis elektronik yang menyelaraskan arus lalu lintas barang	Pengembangan data center sektor ekonomi perdagangan jasa	X	X	X	X	X	

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP				
						2025	2026	2027	2028	2029
				Pengembangan data center layanan perkotaan	KEMENPERIN	X	X	X	X	X
				Penugasan kepada BUMN sebagai Operating Arm Pemerintah untuk Percepatan Pembangunan Industri Digital di Dalam Negeri	BUMN	X	X	X	X	X
				Penguatan inovasi serta penelitian dan pengembangan melalui mekanisme joint venture antara perusahaan teknologi global dengan industri lokal	KEMENPERIN	X	X	X	X	X
				Adopsi teknologi digital sektor strategis kesehatan - Sistem informasi kesehatan nasional	KEMENKES					
S4-O2 Mengembangkan	Digitalisasi Sistem Manajemen Perkotaan	Layanan Kesehatan	Perizinan	Integrasi dan pengembangan sistem aplikasi kesehatan - Layanan medis digital termasuk pelayanan kesehatan jarak jauh (telemedicine), pengiriman obat melalui e-commerce, dan health tracker	KEMENKES	X	X	X	X	X
				Integrasi dan pengembangan sistem data kesehatan - Digital health analytics dalam bentuk storage data berisi riwayat penyakit pasien dan analisis berupa kemungkinan bentuk penyakit	KEMENKES	X	X	X	X	X
			Insentif	Penguatan ekosistem digital kesehatan - Digitalisasi proses operasional pada fasilitas kesehatan termasuk klaim asuransi yang dilakukan secara langsung	KEMENKES	X	X	X	X	X
				Adopsi teknologi digital sektor strategis pendidikan - Pengembangan Aplikasi Umum Bidang Pendidikan	KEMENDIKBUDRI STEK					
		Layanan Pendidikan	Pemerintah	Pengembangan platform Digital Pendidikan Merdeka Belajar	KEMENDIKBUDRI STEK	X	X	X	X	X
				Program Pelatihan Talenta Digital (Digital Talent Scholarship untuk Masyarakat)	KEMENDIKBUDRI STEK	X	X	X	X	X
			Swasta	Pelatihan Digitalisasi untuk Wirausaha Digital Mandiri	KEMENDIKBUDRI STEK	X	X	X	X	X
				Real Time Monitoring Kondisi Traffic antar kawasan TOD	PEMDA	X	X	X	X	X
		Angkutan berbasis Jalan	Keterjangkauan							
	Kemudahan penggunaan									

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP				
						2025	2026	2027	2028	2029
kawasan yang berorientasi transit	angkutan moda terintegrasi			Penggunaan sistem Multi Lane Free Flow	PEMDA	X	X	X	X	X
				Pembangunan Jalan Tol (Elevated) Ancol Timur - Pluit	PUPR					
				Pembangunan Jalan Tol Bogor Ring Road Seksi III	PUPR					
				Pembangunan Jalan Tol JORR II Kamal-Teluk Naga-Rajeg	PUPR					
				Pembangunan Jalan Tol Semanan-Rajeg-Balaraja	PUPR					
				Penyediaan digitalisasi bangunan <i>park and ride</i>	PEMDA	X	X	X	X	X
	angkutan berbasis Rel	Mobilitas		Optimalisasi Sistem Kartu Akses Khusus menuju Terminal Antarmoda	PEMDA	X	X	X	X	X
				Percepatan penggunaan LRT dan Pembangunan MRT Fase 2 dan 3	KEMENHUB	X	X	X	X	X
		Angkutan berbasis Rel		Perbaikan sistem transportasi berdasarkan <i>people flow survey using b/g data</i>	KEMENHUB	X	X	X	X	X
				Penambahan halte transit antar moda	PEMDA	X	X	X	X	X
				Pembuatan jalur khusus dari stasiun ke kawasan perdagangan dan jasa	PEMDA	X	X	X	X	X
		Konektivitas		Pemanfaatan TPST Nambo	PUPR	X				
				Pembangunan infrastruktur <i>micro mobility</i>	PUPR	X				
	Pengembangan Smart Building	Fisik Ruang								

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP				
						2025	2026	2027	2028	2029
S3-01 Memperkuat mitigasi bencana terutama banjir dan rob menggunakan sistem inovasi teknologi	Pengembangan Sistem Pencegahan Bencana		Bangunan	Penyediaan sistem operation & maintenance bangunan berbasis ICT	PUPR	X	X	X	X	X
				Pemanfaatan energi terbarukan dalam mensuplai kebutuhan listrik	PUPR	X	X	X	X	X
		Non Ruang Fisik	Sosial	Penyediaan ruang terbuka hijau skala kawasan (taman dan area bermain anak)	PUPR	X	X	X	X	X
				Pembangunan community center untuk masyarakat	PUPR	X	X	X	X	X
				Pembangunan area bisnis (pasar, swalayan, dan pertokoan)	PUPR	X	X	X	X	X
		Ekonomi		Pembangunan pusat aktivitas ekonomi skala kawasan (perkantoran, co-working space)	PUPR	X	X	X	X	X
				Pemasangan Alat Pemantauan Penurunan Tanah dan Penggunaan Air Tanah	BIG	X				
				Pengembangan Stasiun Pengamatan Permukaan Tanah	BIG	X	X	X	X	
		Database Kebencanaan	Pemetaan Bencana	Pemetaan Potensi Daerah Rawan Land Subsidence	ESDM	X	X	X		
				Penyusunan Peta Risiko dan Rencana Induk Penurunan Tanah	ESDM					
		Sistem Peringatan Dini	Aplikasi	Pengembangan Aplikasi Monitoring yang Terintegrasi	PEMDA	X	X	X	X	X
				Pengembangan Aplikasi Real-Time Monitoring Bencana	PEMDA	X	X	X	X	X
				Sistem Peringatan Dini Daerah Rawan Penurunan Tanah	BIG	X	X	X	X	X

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP				
						2025	2026	2027	2028	2029
						X	X	X	X	X
						X	X	X	X	X
						X	X	X	X	X
						X	X	X	X	X
Pembangunan Infrastruktur Ketahanan Bencana	Pembangunan Perkotaan	Sumber Air	Daya Rusak	Sistem Peringatan Dini Bencana Banjir di Wilayah Sungai Ciliung, Cisadane, Citarum, dan Cidurian	BIG	X	X	X	X	X
				Penyediaan Infrastruktur Air Baku berbasis SPAM Jatiluhur I&II serta Karian-Serpong	PUPR	X	X	X	X	X
				Pemeliharaan Kualitas Air Baku melalui Pembangunan JSS Zona I&6	PUPR	X	X	X	X	X
		Perkotaan	Daya Rusak	Pembangunan Pengendalian Daya Rusak Sungai Jakarta: Sungai Cidurian, Sungai Cimanceuri, Sungai Cisadane, Sungai Angke, Sungai Ciliung, Sungai Bekasi, Sungai Citarum, Sungai Ciliung, dan Sungai Cibareo, Sungai Krukut, Sungai Ciliung, Sungai Sunter, Sungai Cirumpak, Sungai Cipayeun, Sungai Ciranggon, Sungai Gileus, Cimauk, Sungai Cirarab, Sungai Ciasin, dan Sungai Cikapadlian, Sungai Ciasin, Sungai Cakung, Sungai Blencong)	PUPR	X	X	X	X	X
				Pembangunan Kolam Retensi	PUPR	X	X			
				Pengembangan Sistem Polder (Kanal Barat, Kanal Timur, Cakung Drain, Cengkareng Drain, Cikarang Bekasi Laut)	PUPR	X	X	X	X	
				Pengembangan Sistem Drainase Perkotaan	PUPR	X	X	X	X	X
		Pesisir	Pencegahan Banjir	Pembangunan Tanggul Laut di Pesisir Utara Utara	PUPR	X	X	X	X	X
				Revitalisasi Permukiman Nelayan	PUPR	X	X			

BAB 9 PEMANTAUAN DAN EVALUASI PELAKSANAAN RPIW

Pemantauan dan evaluasi pelaksanaan RPIW menjelaskan evaluasi pelaksanaan yaitu terkait mengamati perkembangan pelaksanaan rencana pembangunan serta mengidentifikasi dan mengantisipasi permasalahan yang timbul/akan timbul untuk dapat diambil tindakan sedini mungkin. Hasil pemantauan dan evaluasi pelaksanaan RPIW digunakan sebagai klarifikasi atas pelaksanaan program dari dokumen RPIW dan memberikan rekomendasi bagi keberlanjutan dokumen RPIW selanjutnya.

9.1 Latar Belakang

Berdasarkan Undang-Undang (UU) Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) dan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 39 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan, Pengendalian pelaksanaan rencana pembangunan dimaksudkan untuk menjamin tercapainya tujuan dan sasaran pembangunan, dilakukan melalui kegiatan pemantauan dan evaluasi pelaksanaan rencana pembangunan. Kementerian PUPR dalam menyiapkan dokumen Rencana pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat menggunakan pendekatan berdasarkan pengembangan wilayah dalam hal ini disebut dokumen Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW). Pemantauan dan evaluasi pelaksanaan rencana pembangunan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari proses perencanaan pembangunan infrastruktur dalam hal ini dokumen RPIW.

Pemantauan pelaksanaan RPIW merupakan kegiatan mengamati perkembangan pelaksanaan rencana pembangunan, mengidentifikasi serta mengantisipasi permasalahan yang timbul dan/atau akan timbul untuk dapat diambil tindakan sedini mungkin.

Evaluasi pelaksanaan RPIW dilakukan dalam rangka menilai pencapaian tujuan kebijakan, program, ataupun kegiatan dan menganalisis permasalahan yang terjadi dalam proses implementasi sehingga dapat menjadi umpan balik bagi perbaikan kinerja pembangunan. Pemilihan jenis evaluasi disesuaikan dengan tujuan evaluasi tersebut: 1) Evaluasi Pelaksanaan RPIW, dan 2) Evaluasi Kebijakan Strategis/Program Besar.

Hasil pemantauan dan evaluasi pelaksanaan RPIW sebagai tindakan korektif/akselerasi/klarifikasi atas pelaksanaan program dari dokumen RPIW dan memberikan rekomendasi bagi keberlanjutan dokumen RPIW disesuaikan dengan dinamika perubahan lingkungan strategi yang terus berkembang (*living document*).

9.2 Tujuan

Kegiatan pemantauan bertujuan untuk melihat perkembangan implementasi dokumen RPIW, mengidentifikasi, serta mengantisipasi permasalahan yang timbul dan/atau akan timbul untuk dapat diambil tindakan sedini mungkin. Sementara itu, evaluasi pelaksanaan merupakan tindakan untuk mengetahui pencapaian/implementasi hasil, kemajuan, dan kendala dari dokumen RPIW berdasarkan *output* (infrastruktur terbangun), *outcome* (keberfungsian dari infrastruktur yang terbangun), *benefit* (manfaat dari berfungsinya infrastruktur), *impact* (dampak dari terimplementasikannya dokumen RPIW), dan rekomendasi (keberlanjutan dari dokumen RPIW).

9.3 Jenis Pemantauan dan Evaluasi

Jenis pemantauan pelaksanaan RPIW berupa pemantauan tahunan dan lima (5) tahunan untuk mengamati perkembangan pelaksanaan dari dokumen RPIW pada Bab 8 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur PUPR. Sementara itu, jenis kegiatan evaluasi pelaksanaan RPIW terbagi menjadi menjadi evaluasi tahunan (*output* dan *outcome*) dan evaluasi lima (5) tahunan (*benefit*, *impact*, dan keberlanjutan) untuk mengeluarkan rekomendasi keberlanjutan program pengembangan wilayah.



www.pu.go.id