



KEMENTERIAN  
PEKERJAAN UMUM

Buku XVII  
RPIW Provinsi DK Jakarta



# Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah 2025-2034 DK 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,

*M. Basuki Hadimuljono*

M. BASUKI HADIMULJONO

## SAMBUTAN



**DODY HANGGODO**  
Menteri Pekerjaan Umum

### ***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 PU. 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 PU terbangun.

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

Jakarta, 18 Juli 2025  
Menteri Pekerjaan Umum

**Dody Hanggodo**

## SAMBUTAN



**BOB ARTHUR LOMBOGIA**  
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 PU 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 PU 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 PU. RPIW akan menjadi acuan teknokratis arahan kewilayahan dan arahan kawasan prioritas dalam penyusunan Rencana Strategis PU periode mendatang serta memorandum program infrastruktur PU 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 PU diharapkan dapat melanjutkan kebermanfaatannya infrastruktur PU terbangun serta lebih memberikan manfaat dan nilai tambah tidak hanya bagi pertumbuhan ekonomi, namun juga pemerataan pengembangan wilayah.

Jakarta, 18 Juli 2025  
Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah

**Bob Arthur Lombogia**



**Tim Pengarah:**

Bob Arthur Lombogia  
Yudha Mediawan  
Rachman Arief Dienaputra  
Melva Eryani Marpaung  
Kuswardono  
Airlangga Mardjono

**Tim Penyusun:**

Bernadi Haryawan  
Veranita Hadyanti Utami  
Zulhilmi Bangkit Harwinda  
Dinta Tiara  
Entatarina Simanjuntak  
Raymond Tirtoadi  
Sofyan Husein Lubis  
Bellatrix Indah Pratiwi  
Norma Aji Cemara M  
Dewangga Megaloka Putri

**Tim Peninjau:**

Anggar Lugastama  
Citra Fadhilah Utami



Pusat Pengembangan Infrastruktur PU Wilayah II  
Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah  
Kementerian Pekerjaan Umum  
Gedung G BPIW – Penyediaan Perumahan  
Jl. Pattimura No. 20 Kebayoran Baru, Jakarta Selatan – 12110  
[www.bpiw.pu.go.id](http://www.bpiw.pu.go.id)

# DAFTAR ISI

<b>SAMBUTAN</b> .....	<b>i</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>iv</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR PETA</b> .....	<b>xi</b>
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Kedudukan dalam Kebijakan .....	2
1.3 Urgensi Penyusunan .....	4
1.4 Muatan RPIW .....	4
1.5 Manfaat RPIW .....	5
1.6 Kerangka Pikir Penyusunan RPIW .....	5
<b>BAB 2 ARAH KEBIJAKAN</b> .....	<b>7</b>
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 .....	10
2.2 Kebijakan Sektor .....	11
2.2.1 Visi Indonesia 2045 .....	11
2.2.2 Asta Cita .....	12
2.2.3 RPJMN Tahun 2025-2029 .....	13
2.2.4 Proyek Strategis Nasional .....	15
2.2.5 RIPIN Tahun 2015-2035 .....	16
2.2.6 RIPPARNAS Tahun 2010-2025 .....	16
2.2.7 RPJMD Provinsi DK Jakarta .....	17
2.2.8 Visium PU 2030 .....	17
2.2.9 Rencana Strategis Kementerian PU .....	18
2.2.10 Rencana Induk Transportasi Jabodetabek .....	19
2.3 Agenda Global .....	21
2.4 Arah Kebijakan Pengembangan Wilayah .....	22
2.4.1 Arah Kebijakan Pengembangan Infrastruktur .....	22
2.4.1 Arah Kebijakan Pemanfaatan Infrastruktur PU Prioritas .....	25
<b>BAB 3 PROFIL WILAYAH DAN POTENSI DAERAH AERAH</b> .....	<b>28</b>
3.1 Profil Fisik dan Kebencanaan .....	28
3.1.1 Profil Administrasi .....	28
3.1.2 Profil Topografi .....	29
3.1.3 Profil Geologi .....	30

3.1.4 Profil Klimatologi .....	32
3.1.5 Profil Hidrologi .....	33
3.1.6 Jasa Ekosistem.....	34
3.1.7 Tutupan Lahan .....	35
3.1.8 Kerawanan Bencana .....	37
3.2 Profil Demografi .....	39
3.2.1 Profil Kependudukan .....	40
3.2.2 Penduduk Menurut Jenis Pekerjaan .....	43
3.2.3 Pengangguran .....	44
3.2.4 Indeks Pembangunan Manusia .....	45
3.2.5 Kemiskinan .....	46
3.3 Profil Ekonomi .....	47
3.3.1 Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB).....	47
3.3.2 Pendapatan Perkapita .....	47
3.3.3 Sektor Ekonomi Unggulan .....	49
3.3.4 Perkembangan Investasi.....	53
3.3.5 Kapasitas Fiskal Daerah .....	54
3.4 Profil Sosial Budaya .....	56
3.5 Profil Interaksi Antarkawasan .....	57
<b>BAB 4 PROFIL DAN KINERJA INFRASTRUKTUR.....</b>	<b>60</b>
4.1 Profil dan Kinerja Infrastruktur Sumber Daya Air .....	60
4.1.1 Infrastruktur Penyediaan Air Baku .....	60
4.1.2 Infrastruktur Pengendali Daya Rusak Air.....	64
4.1.3 Infrastruktur Sumber Daya Air Prioritas.....	68
4.2 Profil dan Kinerja Infrastruktur Jalan dan Jembatan.....	71
4.2.1 Infrastruktur Jaringan Jalan .....	71
4.2.2 Infrastruktur Jembatan.....	79
4.2.3 Infrastruktur Jalan dan Jembatan Prioritas .....	80
4.3 Profil dan Kinerja Infrastruktur Permukiman .....	87
4.3.1 Infrastruktur Air Minum .....	87
4.3.2 Infrastruktur Sanitasi.....	88
4.3.3 Infrastruktur Permukiman Prioritas .....	95
4.4 Profil dan Kinerja Infrastruktur Prasarana Strategis .....	102
4.4.1 Infrastruktur Sarana Pendidikan .....	102
4.4.2 Infrastruktur Dukungan Perekonomian .....	103
4.4.3 Infrastruktur Peribadatan, Kesehatan, Olahraga dan Sosial Budaya .....	103
4.5 Profil dan Kinerja Infrastruktur Non PU.....	105
4.5.1 Infrastruktur Perumahan .....	105
4.5.2 Infrastruktur Perhubungan .....	107
4.5.3 Infrastruktur Jaringan Energi .....	109
4.5.4 Infrastruktur Jaringan Telekomunikasi.....	109
<b>BAB 5 PERMASALAHAN DAN ISU STRATEGIS .....</b>	<b>110</b>
<b>BAB 6 SKENARIO PENGEMBANGAN WILAYAH .....</b>	<b>119</b>

6.1	Proyeksi Pertumbuhan.....	119
6.1.1	Proyeksi Demografi .....	119
6.1.2	Proyeksi Ekonomi .....	120
6.1.3	Keberlanjutan Lingkungan .....	122
6.2	Visi dan Strategi .....	123
6.2.1	Perumusan Visi Wilayah .....	123
6.2.2	Penyusunan Strategi Fokus Kawasan Perkotaan .....	123
6.2.3	Penyusunan Strategi Fokus Keberlanjutan Lingkungan .....	130
6.3	Skenario Pengembangan.....	136
6.3.1	Penentuan Kawasan Prioritas .....	136
6.3.2	Tahapan Pengembangan Kawasan Prioritas .....	138
<b>BAB 7 ANALISIS KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR.....</b>		<b>140</b>
7.1	Analisis Kesenjangan Infrastruktur Wilayah.....	140
7.1.1	Analisis Standar Pelayanan Minimum .....	140
7.1.2	Analisis Kebutuhan Infrastruktur Fokus Perkotaan .....	144
7.1.3	Analisis Kebutuhan Infrastruktur Fokus Keberlanjutan Lingkungan.....	165
7.2	Analisis Keterpaduan Infrastruktur.....	175
7.2.1	Analisis Keterpaduan Infrastruktur PU .....	175
7.2.2	Analisis Keterpaduan Infrastruktur Prioritas .....	178
<b>BAB 8 RENCANA AKSI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR .....</b>		<b>181</b>
8.1	Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur PU .....	181
8.1.1	Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Sumber Daya Air .....	182
8.1.2	Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Jembatan .....	188
8.1.3	Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur Permukiman .....	190
8.2	Rencana Aksi Keterpaduan Infrastruktur .....	196
8.2.1	Rencana Aksi Keterpaduan Infrastruktur PU dan Non PU Fokus Perkotaan ..	198
8.2.2	Rencana Aksi Keterpaduan Infrastruktur PU dan Non PU Fokus Keberlanjutan Lingkungan.....	205
<b>BAB 9 PEMANTAUAN DAN EVALUASI PELAKSANAAN RPIW.....</b>		<b>213</b>
9.1	Latar Belakang .....	213
9.2	Tujuan .....	214
9.3	Jenis Pemantauan dan Evaluasi .....	214

# DAFTAR TABEL

TABEL 2.1 DAFTAR DPN, KSPN, DAN KPPN .....	16
TABEL 2.2 TARGET RENSTRA KEMENTERIAN PU .....	18
TABEL 2.3 RENCANA TRANSPORTASI JABODETABEK .....	19
TABEL 2.4 ARAHAN AGENDA GLOBAL .....	21
TABEL 2.5 RUMUSAN ARAHAN KEBIJAKAN KAWASAN AGLOMERASI JAKARTA .....	23
TABEL 2.6 INFRASTRUKTUR PU PRIORITAS PROVINSI DK JAKARTA DAN SEKITARNYA .....	27
TABEL 3.1 JENIS BATUAN DAN FORMASI BATUAN .....	30
TABEL 3.2 INDEKS BAHAYA LONGSOR .....	38
TABEL 3.3 KONDISI KEPENDUDUKAN .....	40
TABEL 3.4 JENIS PEKERJAAN PENDUDUK .....	43
TABEL 3.5 PERSENTASE PENGANGGURAN TERBUKA .....	45
TABEL 3.6 INDEKS PEMBANGUNAN MANUSIA .....	46
TABEL 3.7 JUMLAH PENDUDUK MISKIN .....	46
TABEL 3.8 SEKTOR UNGGULAN BERDASARKAN PDRB .....	47
TABEL 3.9 PROFIL PDRB PERKAPITA .....	48
TABEL 3.10 PDRB 5 TERBESAR SEKTOR INDUSTRI .....	51
TABEL 3.11 RENCANA KAWASAN CBD .....	53
TABEL 3.12 TABEL INDEKS KAPASITAS FISKAL .....	55
TABEL 4.1 CEKUNGAN AIR TANAH .....	62
TABEL 4.2 TAMPUNGAN DANAU, POLDER, WADUK .....	62
TABEL 4.3 PROFIL DAERAH ALIRAN SUNGAI .....	64
TABEL 4.4 LAHAN KRITIS WILAYAH SUNGAI .....	65
TABEL 4.5 PANJANG JALAN BERDASARKAN KEWENANGAN .....	71
TABEL 4.6 KONDISI KERUSAKAN JALAN .....	72
TABEL 4.7 PROYEKSI VCR PER RUAS .....	72
TABEL 4.8 JUMLAH WILAYAH TUJUAN 3 TERTINGGI .....	75
TABEL 4.9 DATA ATTN 2011 .....	77
TABEL 4.10 DATA ATTN 2018 .....	78
TABEL 4.11 INFRASTRUKTUR JEMBATAN KAWASAN AGLOMERASI JAKARTA .....	79
TABEL 4.12 KAPASITAS DAN PRODUKSI AIR MINUM .....	87
TABEL 4.13 SARANA PRASARANA PERSAMPAHAN .....	90
TABEL 4.14 PELAYANAN SANITASI EKSTING .....	92
TABEL 4.15 SARANA PRASARANA LIMBAH .....	93
TABEL 4.16 PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR PRASARANA STRATEGIS .....	104
TABEL 4.17 KETERSEDIAAN RUMAH LAYAK DI PROVINSI DK JAKARTA DAN SEKITARNYA .....	105
TABEL 4.18 BACKLOG RUMAH .....	105
TABEL 5.1 RUMUSAN ISU STRATEGIS FOKUS KAWASAN PERKOTAAN .....	113
TABEL 6.1 PROYEKSI PERTUMBUHAN PENDUDUK .....	119
TABEL 6.2 PROYEKSI KEPADATAN JUMLAH PENDUDUK .....	120
TABEL 6.3 PROYEKSI NILAI PDRB ADHK .....	121
TABEL 6.4 PROYEKSI NILAI PDRB ADHK LAPANGAN USAHA TAHUN 2034 .....	121
TABEL 6.5 PROYEKSI PDRB SEKTOR PERDAGANGAN, JASA, DAN INFORMATIKA .....	122
TABEL 6.6 ANALISIS PESTLE (MAKRO) FOKUS PERKOTAAN .....	124
TABEL 6.7 ANALISIS 5 FORCES (MESO) FOKUS PERKOTAAN .....	125
TABEL 6.8 ANALISIS SWOT FOKUS PERKOTAAN .....	126
TABEL 6.9 SKORING <i>STRENGTHS</i> DAN <i>WEAKNESSES</i> FOKUS PERKOTAAN .....	127
TABEL 6.10 SKORING <i>OPPORTUNITIES</i> DAN <i>THREATS</i> FOKUS PERKOTAAN .....	127
TABEL 6.11 ANALISIS PESTLE (MAKRO) FOKUS KEBERLANJUTAN LINGKUNGAN .....	130
TABEL 6.12 ANALISIS 5 FORCES (MESO) FOKUS KEBERLANJUTAN LINGKUNGAN .....	131
TABEL 6.13 ANALISIS SWOT FOKUS KEBERLANJUTAN LINGKUNGAN .....	132

TABEL 6.14 SKORING STRENGTHS DAN WEAKNESSES FOKUS KEBERLANJUTAN LINGKUNGAN .....	133
TABEL 6.15 SKORING OPPORTUNITIES DAN THREATS FOKUS KEBERLANJUTAN LINGKUNGAN .....	134
TABEL 6.16 PARAMETER PENILAIAN FOKUS PERKOTAAN .....	136
TABEL 6.17 PENILAIAN KAWASAN FOKUS PELAYANAN DASAR.....	136
TABEL 6.18 PARAMETER PENILAIAN FOKUS KEBERLANJUTAN LINGKUNGAN .....	137
TABEL 6.19 PENILAIAN KAWASAN FOKUS PELAYANAN DASAR.....	137
TABEL 7.1 ANALISIS GAP BENDUNGAN KONTRUKSI DAN RENCANA.....	140
TABEL 7.2 WAKTU TEMPUH LINTAS UTAMA PROVINSI DK JAKARTA DAN SEKITARNYA .....	141
TABEL 7.3 WAKTU TEMPUH DI PERKOTAAN .....	141
TABEL 7.4 PROYEKSI LAYANAN AIR MINUM DI PROVINSI DK JAKARTA DAN SEKITARNYA .....	142
TABEL 7.5 PROYEKSI LAYANAN AIR LIMBAH DI PROVINSI DK JAKARTA DAN SEKITARNYA .....	142
TABEL 7.6 LAYANAN PERSAMPAHAN DI PROVINSI DK JAKARTA DAN SEKITARNYA .....	143
TABEL 7.7 POTENSI PEMANFAATAN SITU.....	146
TABEL 7.8 PROYEKSI PEMANFAATAN INFRASTRUKTUR PENYEDIAAN AIR.....	147
TABEL 7.9 RENCANA PROGRAM PEMBANGUNAN BENDUNGAN .....	148
TABEL 7.10 PROGRAM PEMENUHAN SPM .....	149
TABEL 7.11 PROYEKSI VCR DAN LHRT PER RUAS .....	153
TABEL 7.12 PROYEKSI PEMENUHAN AKSES AMAN AIR MINUM .....	155
TABEL 7.13 KEBUTUHAN PROGRAM OPTIMALISASI PEMANFAATAN INFRASTRUKTUR .....	155
TABEL 7.14 PROYEKSI PEMANFAATAN INFRASTRUKTUR PENYEDIAAN AIR.....	156
TABEL 7.15 ANALISIS KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR SANITASI.....	157
TABEL 7.16 PROGRAM INFRASTRUKTUR SANITASI JSS TAHUN 2025-2034 .....	159
TABEL 7.17 KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR SANITASI .....	159
TABEL 7.18 ANALISIS KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR PERSAMPAHAN .....	161
TABEL 7.19 ANALISIS KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR PERSAMPAHAN TEKNOLOGI 3R.....	162
TABEL 7.20 KEBUTUHAN SD, MI, DAN PKBM DI KAWASAN AGLOMERASI JAKARTA .....	163
TABEL 7.21 KEBUTUHAN SEKOLAH TINGKAT MENENGAH PERTAMA DI KAWASAN AGLOMERASI JAKARTA..	164
TABEL 7.22 KEBUTUHAN SEKOLAH TINGKAT MENENGAH ATAS DI KAWASAN AGLOMERASI JAKARTA .....	165
TABEL 7.23 ANALISIS TARGET PEMBANGUNAN PTPIN FASE A.....	167
TABEL 7.24 DISTRIBUSI PEMANFAATAN LAHAN PER ZONA MDP .....	173
TABEL 7.25 PROYEKSI KEBUTUHAN AIR PER ZONA MDP.....	173
TABEL 7.26 PROYEKSI KEBUTUHAN PENGOLAHAN AIR LIMBAH .....	174
TABEL 7.27 PROYEKSI KEBUTUHAN PENGOLAHAN AIR LIMBAH .....	174
TABEL 7.28 ANALISIS KETERPADUAN INFRASTRUKTUR PU .....	177
TABEL 7.29 ANALISIS KETERPADUAN INFRASTRUKTUR PRIORITAS .....	178
TABEL 8.1 RENCANA AKSI SUMBER DAYA AIR.....	182
TABEL 8.2 RENCANA AKSI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN DAN JEMBATAN .....	188
TABEL 8.3 RENCANA AKSI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR PERMUKIMAN .....	190
TABEL 8.4 RENCANA AKSI KETERPADUAN INFRASTRUKTUR FOKUS PERKOTAAN .....	198
TABEL 8.5 RENCANA AKSI KETERPADUAN INFRASTRUKTUR FOKUS KEBERLANJUTAN LINGKUNGAN .....	205

# DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1.1 POSISI RPIW DALAM PERMEN PU 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 PU 2030 .....	18
GAMBAR 3.1 JUMLAH PENDUDUK DAN ANGKATAN KERJA .....	41
GAMBAR 3.2 KEPADATAN PENDUDUK <i>BRUTO</i> DAN <i>NETTO</i> .....	42
GAMBAR 3.3 PIRAMIDA PENDUDUK PROVINSI DK JAKARTA DAN SEKITARNYA .....	43
GAMBAR 3.4 PERSENTASE BIDANG PEKERJAAN MASYARAKAT .....	44
GAMBAR 3.5 TREND PENGANGGURAN TERBUKA .....	45
GAMBAR 3.6 PDRB LAPANGAN USAHA DAN PENDAPATAN PER KAPITA .....	48
GAMBAR 3.7 PROFIL PERTUMBUHAN EKONOMI .....	49
GAMBAR 3.8 PDRB SEKTOR JASA .....	50
GAMBAR 3.9 PDRB SEKTOR INDUSTRI PENGOLAHAN .....	51
GAMBAR 3.10 PDRB SEKTOR PERDAGANGAN .....	52
GAMBAR 3.11 KONDISI PENANAMAN MODAL .....	53
GAMBAR 3.12 PENANAMAN MODAL DALAM NEGERI .....	54
GAMBAR 3.13 PENANAMAN MODAL ASING .....	54
GAMBAR 3.14 RASIO KFD PROVINSI DK JAKARTA DAN SEKITARNYA .....	55
GAMBAR 3.15 SOSIAL DAN BUDAYA .....	57
GAMBAR 3.16 RANTAI PASOK ANTAR KAWASAN .....	58
GAMBAR 3.17 TINGKAT INTERAKSI PROVINSI DK JAKARTA DAN SEKITARNYA .....	59
GAMBAR 4.1 EKSTINGSI PENYEDIAAN AIR BAKU .....	60
GAMBAR 4.2 PENAMPANG CEKUNGAN AIR TANAH JAKARTA .....	61
GAMBAR 4.3 PERUBAHAN TATA GUNA LAHAN .....	65
GAMBAR 4.4 PROGRES PEMBANGUNAN TANGGUL LAUT .....	67
GAMBAR 4.5 KONDISI LALU LINTAS .....	73
GAMBAR 4.6 JARAK TEMPUH AKSESIBILITAS .....	74
GAMBAR 4.7 JUMLAH PERJALANAN .....	75
GAMBAR 4.8 ILUSTRASI BANGKITAN DAN TARIKAN WILAYAH KAWASAN AGLOMERASI JAKARTA .....	76
GAMBAR 4.9 JARINGAN PERPIPAAN PROVINSI DK JAKARTA DAN SEKITARNYA <i>SUMBER: KEMEN-PU, 2025</i> .....	88
GAMBAR 4.10 LAYANAN PERSAMPAHAN .....	89
GAMBAR 4.11 JENIS TEMPAT PEMBUANGAN AKHIR TINJA .....	91
GAMBAR 4.12 LAYANAN SANITASI .....	92
GAMBAR 4.13 JUMLAH PENUMPANG DI BANDARA SOEKARNO HATTA .....	107
GAMBAR 4.14 REALISASI PETI KEMAS .....	107
GAMBAR 5.1 ALUR PERUMUSAN PERMASALAHAN DAN ISU STRATEGIS .....	110
GAMBAR 6.1 HASIL ANALISIS KEMAMPUAN LAHAN .....	123
GAMBAR 6.2 KUADRAN KARTESIUS PENENTUAN STRATEGI KAWASAN PERKOTAAN .....	129
GAMBAR 6.3 KUADRAN KARTESIUS PENENTUAN STRATEGI KAWASAN PERKOTAAN .....	135
GAMBAR 6.4 SKENARIO PENGEMBANGAN .....	139
GAMBAR 7.1 <i>MASTERPLAN</i> PENANGANAN BANJIR .....	144
GAMBAR 7.2 KINERJA INFRASTRUKTUR AIR .....	145
GAMBAR 7.3 ALOKASI PENYEDIAAN AIR BAKU DI PROVINSI DK JAKARTA DAN SEKITARNYA .....	148
GAMBAR 7.4 VCR JALAN NASIONAL DI PROVINSI DK JAKARTA DAN SEKITARNYA .....	150
GAMBAR 7.5 SKENARIO PENGEMBANGAN TRANSPORTASI PUBLIK KAWASAN AGLOMERASI JAKARTA .....	151
GAMBAR 7.6 PROYEKSI KEBUTUHAN AIR MINUM .....	154
GAMBAR 7.7 PROYEKSI TIMBULAN AIR LIMBAH .....	157
GAMBAR 7.8 LOKASI PROYEK JSS .....	158
GAMBAR 7.9 PROYEKSI TIMBULAN SAMPAH .....	160

GAMBAR 7.10 LAYOUT KONSEP DESAIN FASE B NCICD .....	169
GAMBAR 7.11 KAWASAN PRIORITAS PESISIR UTARA DK JAKARTA .....	170
GAMBAR 7.12 PEMBAGIAN ZONA PADA KAWASAN PRIORITAS .....	171
GAMBAR 7.13 LAYOUT DESAIN KAWASAN ZONA PENGEMBANGAN PANTURA JAKARTA .....	172
GAMBAR 8.1 RANGKUMAN RENCANA AKSI KETERPADUAN INFRASTRUKTUR.....	197

# DAFTAR PETA

Peta 2.1 Sintesis Kebijakan Pengembangan Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya.....	25
Peta 3.1 Wilayah Administrasi Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya .....	29
Peta 3.2 Profil Topografi dan Geologi Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya .....	32
Peta 3.3 Profil Hidrologi dan DAS Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya .....	33
Peta 3.4 Profil Jasa Ekosistem Penyediaan Air Bersih .....	34
Peta 3.5 Profil Jasa Ekosistem Tata Air dan Banjir .....	35
Peta 3.6 Tutupan Lahan Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya Tahun 2011 .....	36
Peta 3.7 Tutupan Lahan Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya Tahun 2019 .....	37
Peta 3.8 Kerawanan Bencana Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya.....	39
Peta 4.1 Profil Infrastruktur SDA Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya .....	63
Peta 4.2 Profil Infrastruktur Pengendalian Banjir Provinsi DK Jakarta .....	66
Peta 4.3 Profil Infrastruktur Jalan dan Jembatan .....	79
Peta 4.4 Profil Infrastruktur Permukiman Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya .....	94
Peta 4.5 Profil Infrastruktur Perumahan Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya .....	106
Peta 4.6 Profil Infrastruktur Perhubungan .....	108
Peta 4.7 Profil Infrastruktur Energi dan Telekomunikasi.....	109

# 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

**Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW)** Provinsi DK Jakarta mencakup wilayah DK Jakarta sebagai kota inti serta kabupaten/kota yang terhubung secara fungsional dalam kawasan metropolitan, yaitu Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, Kabupaten Tangerang, Kota Bogor, dan Kabupaten Bogor. Lingkup metropolitan ini ditetapkan melalui Peraturan Presiden Nomor 60 Tahun 2020.

Sistem pusat permukiman kawasan Wilayah Metropolitan (WM) Jakarta menetapkan Provinsi DK Jakarta sebagai kota inti, dikelilingi sebelas kota sekitar, yakni Bekasi, Tangerang, Cinere (Depok), Ciputat, Balaraja, Tigaraksa, Cikarang, Bogor, Cibinong, dan Cileungsi. Berada di Kawasan Barat Indonesia (KBI), perekonomian DK Jakarta dan sekitarnya menjadi yang terbaik di Indonesia, dengan kontribusi sebesar 25% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional. Tiga sektor utama penyumbang PDRB adalah jasa, industri pengolahan, serta perdagangan besar dan eceran (termasuk reparasi mobil dan sepeda motor).

Sebagai magnet ekonomi, laju pertumbuhan penduduk Provinsi DK Jakarta terus melampaui rata-rata nasional. Pada periode 2013–2019 (sebelum pandemi *Covid-19*), rata-rata pertumbuhan penduduk Jakarta dan sekitarnya mencapai 2,50%, atau dua kali lebih tinggi dibandingkan rata-rata nasional yang hanya 1,21%. Tingginya jumlah penduduk menuntut penyediaan layanan dasar secara masif dan merata. Namun, terbatasnya ruang permukiman menimbulkan risiko *urban sprawl* yang berpotensi menggerus lahan konservasi seperti lahan pertanian dan resapan air.

Sebagai metropolitan terbesar di Indonesia, Jakarta menghadapi tantangan serius, mulai dari kemiskinan, kemacetan, keterbatasan pelayanan dasar (air bersih, sanitasi, dan persampahan), hingga tingginya harga hunian yang memperbesar angka *backlog*. Alih fungsi lahan untuk kegiatan komersial dan menurunnya daya dukung lingkungan menyebabkan degradasi lingkungan, yang ditandai dengan meningkatnya frekuensi banjir dan rob, diperburuk oleh perubahan iklim (*climate change*). Kompleksitas permasalahan ini berdampak pada kondisi sosial dan ekonomi masyarakat.

Meskipun Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2022 tentang Ibu Kota Negara menetapkan pemindahan pusat pemerintahan ke Ibu Kota Nusantara di Kalimantan Timur, DK Jakarta tetap akan menjadi pusat perekonomian nasional. Ke depan, Jakarta diarahkan menjadi Kota Global yang berfungsi sebagai pusat bisnis, keuangan, perdagangan, dan jasa di

tingkat regional, nasional, hingga internasional. Untuk mendukung peran tersebut, Jakarta perlu mengoptimalkan kemajuan teknologi, terutama dalam menghadapi era disrupsi industri 4.0, guna mempercepat transformasi dan penyelesaian masalah perkotaan secara efisien.

Dalam menghadapi tantangan dan mengoptimalkan potensi pengembangan, diperlukan perencanaan terintegrasi berbasis program pembangunan lintas sektor. Oleh karena itu, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) menyusun dokumen Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) sebagai landasan integrasi berbagai program pembangunan infrastruktur di wilayah DK Jakarta dan sekitarnya.

## **1.2 Kedudukan dalam Kebijakan**

Sesuai Pasal 6 Ayat (1) dalam Peraturan Menteri PUPR Nomor 6 Tahun 2022 tentang Perencanaan dan Pemrograman Pembangunan Infrastruktur Pekerjaan Umum, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) diberi tugas untuk menyusun dokumen RPIW.

Dokumen RPIW Provinsi DK Jakarta memuat Arah Kebijakan, Profil Wilayah dan Potensi Daerah, Profil dan Kinerja Infrastruktur, Permasalahan dan Isu Strategis, Skenario Pengembangan Wilayah, Analisis Kebutuhan Infrastruktur, serta Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur. Penyusunan dokumen ini melibatkan unsur dari kementerian/lembaga terkait, pemerintah daerah, dan unit organisasi di Kementerian PU. Dengan keterlibatan berbagai pihak, diharapkan dokumen RPIW dapat menjadi masukan bagi penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian PU periode mendatang serta menjadi dasar dalam perumusan memorandum program infrastruktur PU yang akan dibahas dalam Forum Rakorbangwil.

Dokumen RPIW akan dilakukan peninjauan secara berkala dengan mempertimbangkan dinamika kebijakan dan perubahan lingkungan strategis. Selain itu, RPIW berfungsi sebagai input dalam penyusunan Renstra Kementerian PU dan sebagai acuan dalam perumusan memorandum program infrastruktur PU yang dibahas dalam Rapat Koordinasi Pengembangan Wilayah (Rakorbangwil) setiap tahunnya. Memorandum program rakorbangwil tersebut selanjutnya akan dibahas dalam konsultasi regional untuk menghasilkan rancangan program tahunan Kementerian PU.



Selain menjadi acuan pembangunan infrastruktur terpadu, RPIW juga berfungsi sebagai alat untuk memprioritaskan penanganan kawasan dan penyusunan dukungan program infrastruktur wilayah. Langkah ini menjadi penting sebagai bagian dari solusi menghadapi keterbatasan pendanaan pemerintah dalam penyediaan infrastruktur.

### 1.3 Urgensi Penyusunan

Pembangunan infrastruktur PU harus dapat mendorong dan mendukung pemerataan dan pertumbuhan wilayah untuk meningkatkan kesejahteraan. Dukungan ini dapat diwujudkan dengan **pembangunan infrastruktur yang sinergi dan terpadu secara internal PU dan lintas sektor**. Dokumen RPIW merupakan dokumen perencanaan yang memuat strategi dan program pembangunan infrastruktur PU 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. Hal ini penting dilakukan untuk menjadi salah satu solusi dalam menghadapi keterbatasan pendanaan pemerintah dalam penyediaan infrastruktur

### 1.4 Muatan RPIW

Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah Provinsi DK 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 PU 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-PU;
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 PU 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 dalam dokumen terpisah.

## 1.5 Manfaat RPIW

Terdapat 3 manfaat RPIW Provinsi DK 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 DK Jakarta dan sekitarnya;
2. Memadukan proses perencanaan dan pemrograman sebagai acuan dalam menyusun Rencana Kerja Kementerian PU terutama di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya; dan
3. Menjadi masukan dalam penyusunan RPJMN, Renstra Kementerian PU, dan dokumen perencanaan lainnya.

## 1.6 Kerangka Pikir Penyusunan RPIW

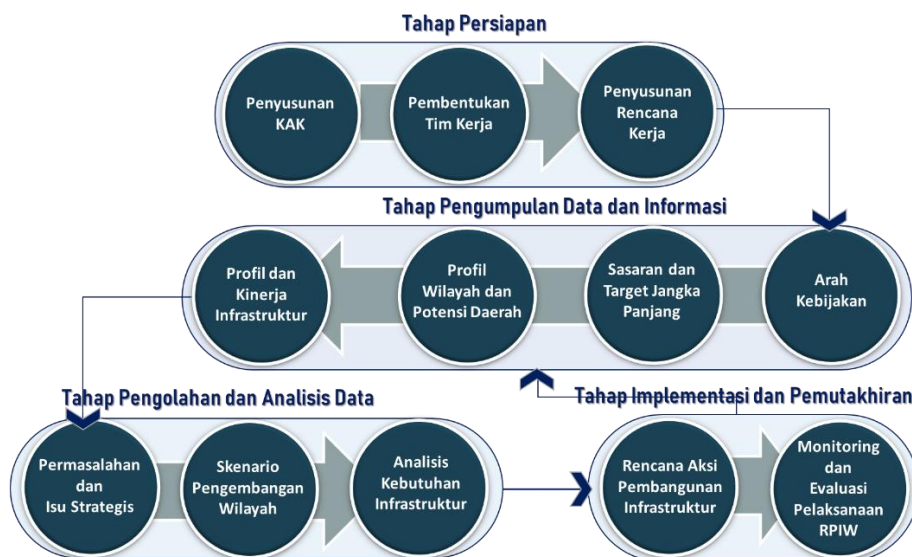
Tahapan utama dalam penyusunan RPIW terdiri atas lima tahap, yaitu persiapan, pengumpulan data dan informasi, pengolahan dan analisis data, perumusan skenario pengembangan, serta penyusunan rencana aksi. Pada tahap persiapan, dilakukan penyusunan kerangka acuan kerja (KAK), pembentukan tim kerja, dan penyusunan rencana kerja.

Tahap pengumpulan data dan informasi diawali dengan perumusan arah kebijakan melalui tinjauan terhadap berbagai dokumen kebijakan nasional dan daerah, baik dari aspek spasial maupun sektoral. Perumusan arah kebijakan ini akan menghasilkan fokus perencanaan dan sasaran jangka panjang pengembangan wilayah. Setelah itu, disusun profil wilayah dan profil infrastruktur yang selaras dengan fokus perencanaan.

Tahap berikutnya adalah pengolahan dan analisis data, yang mencakup perumusan permasalahan dan isu strategis berdasarkan arah kebijakan, kondisi eksisting wilayah, serta potensi pengembangan di masa depan. Selanjutnya, dilakukan penyusunan skenario pengembangan wilayah yang menghasilkan *grand strategy* untuk masing-masing fokus perencanaan, bertujuan menjawab isu strategis dan mencapai sasaran

jangka panjang. Analisis yang digunakan dalam penyusunan *grand strategy* meliputi analisis PESTLE & 5 Forces serta IFAS dan EFAS.

Tahap terakhir adalah penyusunan rencana aksi pembangunan infrastruktur serta mekanisme monitoring dan evaluasi pelaksanaan. *Grand strategy* yang telah disusun akan diturunkan menjadi program-program pembangunan yang memuat rencana aksi terpadu lintas sektor. Monitoring dan evaluasi dilaksanakan untuk memastikan pelaksanaan rencana aksi berjalan efektif dan untuk memperoleh umpan balik yang akan memperkaya proses perencanaan ke depan. Secara sistematis, kerangka pikir penyusunan RPIW disajikan dalam gambar di bawah.



Gambar 1.3 Kerangka Pikir Penyusunan RPIW

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

## **BAB 2 ARAH KEBIJAKAN**

Arah kebijakan merupakan panduan strategis dalam mencapai tujuan pengembangan wilayah. Dalam bab ini, dijelaskan arah kebijakan yang disusun melalui sintesis dari hasil analisis kebijakan serta strategi nasional dan daerah yang mencakup aspek tata ruang, sektoral, serta kawasan prioritas dan strategis. Selain itu, bab ini juga memuat uraian kebijakan spasial dan sektoral di tingkat nasional dan daerah yang menjadi dasar dalam merumuskan sintesis kebijakan pengembangan wilayah. Arah kebijakan ini menjadi fondasi utama dalam perumusan skenario pengembangan wilayah yang dibahas lebih lanjut dalam bab 6.

### **2.1 Kebijakan Penataan Ruang**

Poin-poin strategis dalam kebijakan penataan ruang didasarkan pada berbagai landasan hukum yang menjadi acuan perencanaan wilayah. Di tingkat nasional, acuan utama adalah Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (PP Nomor 13 Tahun 2017) dan Rencana Tata Ruang Pulau Jawa-Bali (Perpres Nomor 28 Tahun 2019). Di tingkat provinsi, mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi DKI Jakarta (Perda Nomor 1 Tahun 2012), Provinsi Jawa Barat (Perda Nomor 22 Tahun 2010), dan Provinsi Banten (Perda Nomor 1 Tahun 2023). Selain itu, penataan ruang kawasan strategis juga merujuk pada Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Jabodetabekpunjur (Perpres Nomor 60 Tahun 2020).

#### **2.1.1 Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional**

Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) memuat arahan strategis yang menjadi acuan utama dalam pengembangan wilayah Provinsi DKI Jakarta dan sekitarnya. Aspek-aspek kunci yang diatur mencakup sistem perkotaan, penguatan konektivitas dan logistik, pengelolaan wilayah sungai, penetapan kawasan lindung, kawasan andalan, serta Kawasan Strategis Nasional (KSN). Sistem perkotaan nasional menetapkan Kawasan Perkotaan Jabodetabek sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN), dengan fokus pada revitalisasi kota-kota yang telah berfungsi sebagai pusat pertumbuhan.

Dalam mendukung konektivitas, RTRWN menetapkan rencana pengembangan jaringan jalan bebas hambatan antar kota dan dalam kota, serta pengembangan simpul transportasi nasional. Simpul transportasi udara difokuskan pada Bandara Soekarno-Hatta sebagai bandara pengumpul primer, sementara pelabuhan utama meliputi Pelabuhan Tanjung Priok, dan pelabuhan pengumpul antara lain Kalibaru, Marunda, dan Sunda Kelapa.

Pengelolaan wilayah sungai dibagi ke dalam tiga Wilayah Sungai (WS), yakni WS Ciliwung-Cisadane, WS Citarum, dan WS Cidanau-Ciujung-Cidurian, yang mengatur pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya air secara terpadu di wilayah DKI Jakarta dan sekitarnya. Kawasan lindung yang tercakup dalam RTRWN antara lain Suaka

Margasatwa Muara Angke dan Pulau Rambut, Cagar Alam Pulau Bokor, Taman Nasional Kepulauan Seribu, Taman Wisata Alam Angke Kapuk, serta kawasan hutan konservasi Gunung Gede-Pangrango dan Gunung Halimun-Salak.

Kawasan Strategis Nasional (KSN) yang menjadi perhatian khusus mencakup Kawasan Perkotaan Jabodetabekpunjur, termasuk Kepulauan Seribu. Selain itu, kawasan teknologi seperti Pusat Teknologi Satelit dan Pusat Teknologi Penerbangan di Rumpin, Jawa Barat, diarahkan untuk rehabilitasi dan pengembangan kawasan dengan nilai strategis nasional di bidang sumber daya alam dan teknologi tinggi. RTRWN juga mengidentifikasi Jakarta sebagai kawasan andalan perkotaan dengan sektor unggulan seperti industri, perdagangan, pariwisata, perikanan, dan jasa.

Dengan demikian, arah kebijakan RTRWN menempatkan Provinsi DK Jakarta sebagai pusat pengembangan kawasan perkotaan nasional yang ditopang oleh sektor-sektor unggulan dan didukung oleh infrastruktur konektivitas serta sistem pengelolaan sumber daya wilayah yang terintegrasi.

### **2.1.2 Rencana Tata Ruang Pulau Jawa-Bali**

Rencana Tata Ruang Pulau Jawa-Bali menetapkan arah penataan ruang untuk menjadikan wilayah ini sebagai lumbung pangan nasional, pusat perkotaan kompak yang tangguh terhadap bencana, pusat industri berdaya saing dan ramah lingkungan, serta wilayah dengan pemanfaatan berkelanjutan atas sumber daya alam, perikanan, kehutanan, dan energi. Selain itu, kawasan ini diarahkan menjadi pusat perdagangan dan jasa berskala internasional, pusat pariwisata berbasis budaya, bahari, ekowisata, dan kegiatan MICE, serta wilayah dengan kapasitas daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup (DDTLH) yang memadai. Penataan juga memperhatikan pengembangan kawasan selatan Pulau Jawa dan utara Pulau Bali dengan menjaga keberadaan kawasan lindung dan kawasan rawan bencana, serta penguatan jaringan transportasi antarmoda yang mendukung daya saing regional.

Sebagai kota inti yang beraglomerasi dengan kawasan sekitarnya, DK Jakarta berada dalam tekanan urbanisasi yang tinggi. Karena itu, RTR Pulau Jawa-Bali menekankan pentingnya pengendalian pengembangan kawasan perkotaan nasional untuk mencegah *urban sprawl*. Langkah konkret dilakukan dengan mengatur pengembangan permukiman, perdagangan, dan industri sesuai kapasitas DDTLH wilayah.

Penguatan peran DK Jakarta sebagai pusat perdagangan dan jasa internasional perlu diarahkan sesuai potensi wilayah dan daya dukung lingkungannya. Untuk itu, pengembangan infrastruktur prasarana dan sarana mutlak dibutuhkan guna meningkatkan keterkaitan wilayah di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya sebagai simpul utama kegiatan ekonomi berskala internasional.

Keterkaitan kawasan perkotaan nasional dan kawasan andalan sektor perdagangan dan jasa diperkuat melalui akses antarmoda, khususnya pelabuhan dan bandar udara. Dalam

hal ini, Kawasan Perkotaan Jabodetabek harus memiliki konektivitas optimal dengan Pelabuhan Tanjung Priok dan Bandara Soekarno-Hatta sebagai simpul logistik dan mobilitas regional.

Dengan demikian, arah kebijakan RTR Pulau Jawa-Bali secara eksplisit memosisikan Kawasan Jabodetabek sebagai pusat perdagangan dan jasa bertaraf internasional yang adaptif terhadap bencana dan berbasis pembangunan berkelanjutan.

### **2.1.3 Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi DKI Jakarta**

Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRWP) DKI Jakarta didasarkan pada Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012. Tujuannya adalah mewujudkan penataan ruang yang mendukung peran Jakarta sebagai kota bisnis berskala global melalui tiga pendekatan utama: *digital oriented development* yang mendorong integrasi hunian dan infrastruktur digital di lingkungan kota, *transit oriented development* yang memperluas jaringan transportasi umum dan penyesuaian ruang, serta *self-sufficient neighborhood* yang mengadopsi konsep *15-minute city*.

Kebijakan pengembangan kawasan pusat kegiatan diarahkan untuk meningkatkan produktivitas dan daya saing kota melalui sektor perdagangan dan jasa, industri kreatif, industri teknologi tinggi, serta pariwisata. Sintesis dari RTRWP DKI Jakarta menunjukkan bahwa pengembangan infrastruktur Kawasan Jabodetabek difokuskan pada penguatan Jakarta sebagai kota jasa berskala regional, nasional, dan internasional yang menjadi pusat pertumbuhan ekonomi berbasis 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 Bodebekpunjur 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 DK 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 penjaralan 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 PU, 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 Asta Cita

Asta Cita merupakan rangkaian program (misi) yang dicanangkan pemerintah sebagai perjuangan untuk mewujudkan visi bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045. Pembangunan infrastruktur PU direncanakan untuk mendukung terwujudnya Asta Cita. Terdapat 8 misi yang disebut Asta Cita diantaranya:

1. Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan hak asasi manusia (HAM);
2. Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi kreatif, ekonomi hijau, dan ekonomi biru;
3. Meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, dan melanjutkan pengembangan infrastruktur;
4. Memperkuat pembangunan sumber daya manusia (SDM), sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda, dan penyandang disabilitas;
5. Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri;
6. Membangun dari desa dan dari bawah untuk pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan;

7. Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba;
8. Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan alam dan budaya, peningkatan toleransi antar umat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

**Rencana pembangunan infrastruktur wilayah**, termasuk di Provinsi DK Jakarta mengacu pada Asta Cita 6 (**pemerataan ekonomi dan pengentasan kemiskinan**).

### 2.2.3 RPJMN Tahun 2025-2029

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025-2029 mencakup beberapa aspek utama yang menjadi acuan dalam pengembangan Wilayah Metropolitan (WM) Jakarta dimana Provinsi DK Jakarta menjadi kota inti. RPJMN 2025–2029 mengamanatkan pembangunan Provinsi DK Jakarta dengan fokus tema kota global hijau yang menjadi simpul ekonomi Asia Tenggara. Target pembangunan Provinsi DK Jakarta pada 2029 adalah target laju pertumbuhan ekonomi sebesar 7,9%, penurunan tingkat kemiskinan 2,08%-3,08%, penurunan gini ratio 0,417-0,421, dan penurunan tingkat pengangguran terbuka menjadi 4,93-5,99%.

RPJMN 2025-2029 mendorong transformasi berbagai pada kawasan pertumbuhan yang terdiri dari *Jakarta-Tangerang International Business Corridor*, *Northern Coast New Economic Hub*, Kawasan Pengembangan Industri Bogor-Bekasi-Karawang-Purwakarta-Subang-Patimban, Kawasan Bogor-Sukabumi dan Kawasan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Unggulan Bogor-Sukabumi-Cianjur, serta Koridor Industri Cilegon-Serang-Tangerang, dan kawasan konservasi/rawan bencana yang terdiri dari Kepulauan Seribu, Gede-Pangrango, Halimun-Salak. RPJMN juga telah menetapkan *highlight* indikasi intervensi yaitu pemantapan dan penataan Kawasan Aglomerasi Jakarta, pengembangan Kawasan Perkotaan Depok (tematik kota pendidikan) sebagai kota satelit dari Kawasan Aglomerasi Jakarta, pengembangan *Great Jakarta Integrated Transit Based Living Area*, peningkatan ketangguhan terhadap banjir periode kala-ulang 25-50 tahunan di Kawasan Aglomerasi Jakarta (termasuk Tangerang Raya, Bekasi Raya, Depok, dan Bogor Raya). *Highlight* tersebut dicapai dengan berbagai intervensi sektoral, termasuk intervensi yang yang berhubungan dengan infrastruktur pekerjaan umum.

Pada Sektor Sumber Daya Air, RPJMN 2025-2029 mengamanatkan beberapa kegiatan diantaranya: (1) Pengelolaan sumber daya air terpadu di DK Jakarta yang meliputi konservasi SDA, pendayagunaan SDA, pengendalian daya rusak SDA, OP SDA yang prima, serta pengembangan SISDA yang andal di Jakarta, (2) Pengurangan risiko banjir secara holistik di Jakarta dan pengendalian daya rusak abrasi dan kenaikan muka laut di Pesisir Utara Jakarta, melalui pembangunan tanggul laut dan tanggul pantai, waduk lepas pantai di Muara Cisadane, serta rekayasa kawasan pesisir.

Pada Sektor Jalan dan Jembatan, RPJMN 2025-2029 mengamanatkan beberapa kegiatan prioritas diantaranya Pembangunan Jalan Tol Sawangan-Salabenda, Jalan Tol Bogor-

Serpong (Via Parung), Jalan Tol JORR *Elevated* Cikunir-Ulujami, Jalan Tol Dalam Kota Ruas Semanan-Grogol-Sunter, Jalan Tol Serpong – Balaraja, Jalan Tol Kamal-Teluk Naga-Rajeg-Balaraja, serta Jalan Tol *Harbour Toll Road II*.

Pada sektor permukiman, RPJMN 2025-2029 mengamanatkan beberapa kegiatan prioritas berupa peningkatan pengelolaan sampah dan limbah domestik perkotaan, termasuk melalui upaya pengurangan sampah di hulu, penuntasan pengolahan sampah organik, implementasi EPR, dan pemanfaatan teknologi pengolahan sampah tepat guna di Kawasan Aglomerasi Jakarta. Selain itu, juga dilakukan pengembangan dan perluasan layanan akses sanitasi aman universal melalui sistem terpusat di Kawasan Aglomerasi Jakarta. Untuk meningkatkan akses air minum, akan dilakukan perluasan akses SPAM perpipaan di seluruh wilayah Jakarta, terutama pada kawasan yang mengalami penurunan tanah cukup parah dan/atau kawasan yang kualitas air tanahnya buruk. Beberapa kegiatan prioritas diantaranya pengembangan SPAM Depok, SPAM Regional Perkotaan Depok, Penyediaan SPAM perpipaan pada kawasan permukiman di sepanjang pesisir utara Kawasan Aglomerasi Jakarta, Pembangunan *Jakarta Sewerage System (JSS)* Zona 2, 5, 6 dan 8, Pengembangan SPAL Regional Perkotaan Tangerang dan Tangerang Selatan, Pembangunan TPST Regional Tangerang Raya, serta Revitalisasi Kota Tua Jakarta dan *Heritage Port* Sunda Kelapa.

Pada sektor prasarana strategis, RPJMN 2025-2029 mengamanatkan pembangunan sarana dan prasana untuk meningkatkan sumber daya manusia (SDM), sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda, dan penyandang disabilitas. Di Kawasan Aglomerasi Jakarta akan dibangun pusat-pusat pendidikan di UI dan KEK BSD.

Pada sektor non PU, RPJMN 2025-2029 mengamanatkan beberapa kegiatan prioritas diantaranya Light Rail Transit (LRT) Jakarta Segmen Velodrome – Manggarai, *Jakarta Mass Rapid Transit (MRT)* North - South (Bundaran HI - Kota - Ancol Barat), *Mass Rapid Transit (MRT)* Jakarta *East - West Phase I*, pengembangan New Priok Container Terminal Tahap 2 dan 3, serta pengembangan Kawasan Ancol.

Untuk meningkatkan perekonomian, di Kawasan Aglomerasi Jakarta juga akan dilakukan pengembangan pariwisata dengan intervensi berupa (1) pengembangan pariwisata bahari, melalui peningkatan 6A (atraksi, aktivitas, aksesibilitas, amenitas, *ancillary*, dan *available package*), terutama di Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu, dan (2) pengembangan destinasi pariwisata perkotaan terintegrasi (*integrated urban tourism*) yang atraktif, berkualitas, dan berkelanjutan, melalui pengembangan *urban heritage tourism* di Kota Tua Jakarta, pengembangan *business tourism* di CBD Jakarta, dan pengembangan *creative socio-cultural tourism* melalui pengembangan potensi ekonomi kreatif populer bertaraf global, *global shopping hub*, dan *global MICE hub*.

Selanjutnya pusat pertumbuhan ekonomi, Kawasan Kawasan Aglomerasi Jakarta perlu didukung dengan infrastruktur jalan, perhubungan, dan transportasi publik yang handal.

Hal ini dibutuhkan karena peran sentral Kawasan Aglomerasi Jakarta selain sebagai pusat pemerintah, namun juga sebagai pusat logistik, perdagangan, dan jasa. Oleh karena itu, perlu disusun intervensi 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 highlight intervensi terkait infrastruktur yang menjadi arahan RPJMN antara lain: Pembangunan ruas jalan tol strategis yang mendukung Kawasan Aglomerasi Jakarta, pengembangan pusat pertumbuhan ekonomi di Pantai Utara Jakarta, pengembangan koridor bisnis, penyelesaian pembangunan Pelabuhan Tanjung Priok Baru, pembangunan transportasi publik dan logistik berbasis kereta dan bus, pengaman pantai pesisir utara, *Jakarta Sewerage Development Project*, serta penyediaan infrastruktur dasar SPAM yang terintegrasi hulu ke hilir.

#### **2.2.4 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.

Berdasarkan RPJMN 2025—2029 yang ditetapkan melalui Perpres Nomor 12 Tahun 2025, terdapat perubahan daftar PSN. Terdapat 5 program berlokasi di Kawasan Aglomerasi Jakarta dari total 77 indikasi Program Prioritas Nasional. 5 indikasi PSN tersebut terdiri dari:

1. Pembangunan Kampus Universitas Internasional Islam Indonesia
2. *Giant Sea Wall* Pantai Utara Jawa
3. Pembangunan Jakarta *Mass Rapid Transit* Koridor Timur – Barat
4. Pembangunan Instalasi Pengolah Sampah menjadi Energi Listrik berbasis Teknologi Ramah Lingkungan
5. *Jakarta Sewerage System*

Sehingga fokus kebijakan PSN terbaru bagi Provinsi DK Jakarta adalah terkait pengembangan kawasan perkotaan melalui pengolahan air limbah; konektivitas (pembangunan jalan tol); dan memperkuat Infrastruktur berkelanjutan dan berketahanan bencana.

### 2.2.5 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.

### 2.2.6 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 DK Jakarta dan sekitarnya terdapat 2 DPN, 4 KSPN, dan 3 KPPN sebagaimana tertera pada tabel 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 Jakarta-Kepulauan Seribu	KSPN Kota Tua – Sunda Kelapa dan sekitarnya KSPN Kep. Seribu dan sekitarnya KPPN CBD Jakarta Kota dan sekitarnya KPPN Cibubur – TMII dan sekitarnya

Sumber: Riparnas, 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.

### **2.2.7 RPJMD Provinsi DK Jakarta**

Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi DK Jakarta, Jakarta di masa depan diharapkan dapat bersaing dengan kota besar lainnya di dunia, yaitu mewujudkan Jakarta sebagai pusat bisnis dan ekonomi berskala global. DK 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 DK Jakarta yaitu mewujudkan Kota Jakarta sebagai pusat bisnis dan ekonomi berskala global yang inklusif dengan mempertimbangkan lingkungan terbangun, ekonomi, kemanusiaan dan tata kelola pemerintah.

### **2.2.8 Visium PU 2030**

Melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 26/PRT/M/2017 tentang Panduan Pembangunan Budaya Integritas di Kementerian Pekerjaan Umum, telah ditetapkan sasaran pembangunan PU berupa Visium Kementerian Pekerjaan Umum 2030, yaitu bendungan multifungsi dengan kapasitas tampung 120 m<sup>3</sup>/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
<b>RENSTRA PUPR</b> 2015 - 2019	Kapasitas Tampung <b>50 m<sup>3</sup>/c/th</b> (baseline 2014) Anggaran <b>Rp.316 T</b>	Jalan Mantap <b>98%</b> Jalan Tol <b>1000 Km</b> Jalan Baru <b>2650 Km</b> Jembatan Baru/ FO <b>29.859 M</b> Anggaran <b>Rp.278 T</b>	<b>100%</b> Air Minum <b>0 ha</b> Kumuh <b>100%</b> Sanitasi Anggaran <b>Rp.128 T</b>	<b>5,4 jt</b> Backlog MBR Pembangunan <b>4,47 juta unit</b> Anggaran <b>Rp.186 T</b>
<b>GAP</b> 2017 - 2019	Kapasitas Tampung <b>57,75 m<sup>3</sup>/c/th</b> Anggaran <b>Rp.306 T</b>	Jalan Mantap <b>94%</b> Jalan Tol <b>824 Km</b> Jalan Baru <b>1.320 Km</b> Jembatan Baru/FO <b>39.000 M</b> Anggaran <b>Rp.183 T</b> Investasi <b>Rp.202 T</b>	<b>78%</b> Air Minum <b>27.000 ha</b> Kumuh <b>75%</b> Sanitasi Anggaran <b>Rp.45 T</b>	<b>5,4 jt</b> Backlog MBR Pembangunan <b>2,76 juta unit</b> Anggaran <b>Rp.414 T</b> 10% APBN/APBD 90% Masyarakat
<b>VISIUM</b> 2020- 2024	Kapasitas Tampung <b>68,11 m<sup>3</sup>/c/th</b> Anggaran <b>Rp.577 T</b>	Jalan Mantap <b>97%</b> Jalan Tol <b>1.500 Km</b> Jalan Baru <b>2.500 Km</b> Jembatan Baru/FO <b>60.000 M</b> Anggaran <b>Rp.330 T</b> Investasi <b>Rp.243 T</b>	<b>88%</b> Air Minum <b>17.000 ha</b> Kumuh <b>85%</b> Sanitasi Anggaran <b>Rp.128 T</b>	<b>5 jt</b> Backlog MBR Pembangunan <b>3,9 juta unit</b> Anggaran <b>Rp.780 T</b> 20%-30% APBN/APBD 70%-80% Swasta/Masyarakat
<b>VISIUM</b> 2030	Kapasitas Tampung <b>120 m<sup>3</sup>/c/th</b> Anggaran <b>Rp.1.423 T</b>	Jalan Mantap <b>99%</b> Jalan Tol <b>2.000 Km</b> Jalan Baru <b>3.000 Km</b> Jembatan Baru/FO <b>70.000 M</b> Anggaran <b>Rp.448 T</b> Investasi <b>Rp.390 T</b>	<b>100%</b> Air Minum <b>0 ha</b> Kumuh <b>100%</b> Sanitasi Anggaran <b>Rp.170 T</b>	<b>3 jt</b> Backlog MBR Pembangunan <b>4,88 juta unit</b> Anggaran <b>Rp.1.220 T</b> 20%-30% APBN/APBD 70%-80% Swasta/Masyarakat

Gambar 2.2 Visium PU 2030

Sumber: Renstra Kementerian PU, 2022

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

### 2.2.9 Rencana Strategis Kementerian PU

Target pengembangan infrastruktur PU hingga tahun 2029 ditetapkan dalam Renstra Kementerian PU Tahun 2025-2029. 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.

Tabel 2.2 Target Renstra Kementerian PU

Infrastruktur Sumber Daya Air	Infrastruktur Bina Marga	Infrastruktur Cipta Karya
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kapasitas tampung infrastruktur SDA 63,54 m<sup>3</sup>/kapita/ tahun</li> <li>- 16 bendungan selesai dibangun</li> <li>- 226 embung</li> <li>- 500.000 ha DI</li> <li>- 2 juta rehabilitasi DI</li> <li>- 93,79 m<sup>3</sup>/dt air baku</li> <li>- 2.222 km pengendali banjir dan pengaman pantai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 5.134 km jalan tol</li> <li>- 30,57 km jalan baru</li> <li>- 4.079,63 m jembatan</li> <li>- 25.638 m FO/UD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 100% air minum layak</li> <li>- 40,2% air minum perpipaan</li> <li>- 90 % sanitasi layak</li> <li>- 30 % sanitasi aman</li> <li>- 10.000 ha penanganan kumuh</li> <li>- 100% hunian dengan akses pengelolaan sampah</li> <li>- 63,92% ketersediaan sarana peribadatan, pendidikan, olahraga</li> </ul>

Sumber: Renstra Kementerian PU, 2025

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

### 2.2.10 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	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Loopline</i> Jabodetabek antara Pondok Jati – Rajawali – Kampung Bandan – Duri – Tanah Abang – Manggarai – Pondok Jati</li> <li>2. Jalur kereta api lingkaran luar Parung Panjang – Citayam – Nambo – Cikarang – Tanjung Priok</li> <li>3. Jalur kereta api lingkaran dalam Kamal Muara - Rawa Buaya - Lebak Bulus – Margonda – Cibubur – Cakung - Pulo Gebang – Tanjung Priok</li> <li>4. Jalur kereta api lintas Batu Ceper - Serpong</li> <li>5. Jalur kereta api Nambo – Cileungsi – Bekasi.</li> <li>6. Jalur kereta api Cileungsi – Jonggol – Cianjur</li> <li>7. Jalur kereta api Pondok Rajeg – Parung Panjang</li> <li>8. Jalur kereta api Jalur Bogor – Rangkasbitung</li> </ol>
2.	<i>Mass Rapid Transit</i> (MRT)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jalur Utara – Selatan (Kampung Bandan - Bundaran HI - Lebak Bulus);</li> <li>2. Jalur Timur - Barat (Cikarang - Ujung Menteng - Kalideres – Balaraja).</li> </ol>
3.	<i>Light Rail Transit</i> (LRT)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. LRT Kelapa Gading – Velodrome-Dukuh Atas</li> <li>2. LRT Kelapa Gading – Stasiun PRJ</li> <li>3. LRT Kebayoran Lama – Kelapa Gading</li> <li>4. LRT Pulomas – Tanah Abang</li> <li>5. LRT Joglo – Tanah Abang</li> <li>6. LRT Puri Kembangan – Tanah Abang</li> <li>7. LRT Pesing – Kelapa Gading</li> <li>8. LRT Pesing – Bandara Soekarno Hatta</li> <li>9. LRT Ancol – Cempaka Putih</li> <li>10. LRT Dukuh Atas – Palmerah – Senayan</li> <li>11. LRT Palmerah – Grogol</li> <li>12. LRT Cawang – Kuningan – Dukuh Atas</li> </ol>

No	Sektor	Program
		<ol style="list-style-type: none"> <li>13. LRT Cawang – Cibubur – Kota Bogor</li> <li>14. LRT dalam Kota Bogor</li> <li>15. LRT Cawang – Bekasi Timur</li> <li>16. LRT Lingkar Tangerang</li> <li>17. LRT Cikarang</li> <li>18. LRT Jakarta - Cibinong</li> <li>19. LRT Batu Ceper – Serpong</li> <li>20. LRT Rawa Buntu – Tangerang – Bandara Soekarno Hatta</li> <li>21. LRT Lebak Bulus – Ciputat - Pamulang – Rawa Buntu</li> <li>22. LRT Lebak Bulus - Ciputat – Bintaro</li> <li>23. LRT Cadas – Tangerang - Rawa Buntu</li> <li>24. LRT Bandara Soekarno H - Cawang</li> </ol>
4.	<i>Transit Oriented Development</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. DK 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)</li> <li>2. Kota Depok (a. TOD Depok Baru, b. Cinere)</li> <li>3. Kota Bekasi (a. TOD Kawasan Stasiun Bekasi Timur, b. Stasiun Bekasi)</li> <li>4. Kabupaten Bekasi (TOD Cikarang Jababeka)</li> <li>5. Kota Bogor (a. TOD Baranang Siang, b. Kawasan Stasiun Bogor – Paledang)</li> <li>6. Kabupaten Bogor (TOD Cibinong)</li> <li>7. Kota Tangerang (TOD Poris Plawad – Tangerang)</li> <li>8. Kabupaten Tangerang (a. TOD Balaraja, b. Tigaraksa)</li> <li>9. Kota Tangerang Selatan (a. TOD Jurangmangu Ciputat, b. Rawa Buntu)</li> </ol>
5.	Jalan Tol	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jalan Tol Cengkareng-Kunciran</li> <li>2. Jalan Tol Cibitung-Cilincing</li> <li>3. Jalan Tol Ciawi – Sukabumi</li> <li>4. Jalan Tol Depok – Antasari</li> <li>5. Jalan Tol JORR II Cimanggis – Cibitung</li> <li>6. Jalan Tol JORR II Cinere - Cimanggis</li> <li>7. Jalan Tol JORR II Serpong Cinere</li> <li>8. Jalan Tol Bekasi-Cawang-Kp Melayu</li> <li>9. Jalan Tol Sunter - Kelapa Gading</li> <li>10. Jalan Tol Jakarta-Cikampek II Selatan</li> <li>11. Jalan Tol Bogor Ring Road</li> <li>12. Jalan Tol Serpong-Balaraja</li> <li>13. Jalan Tol Akses Tanjung Priok</li> <li>14. Jalan Tol Jatiasih – Sadang</li> <li>15. Jalan Tol Kunciran – Serpong</li> <li>16. Jalan Tol Duri Pulo – Kampung Melayu</li> <li>17. Jalan Tol Kemayoran Kampung Melayu</li> <li>18. Jalan Tol Pasar Minggu – Casablanca</li> <li>19. Jalan Tol Ulujami – Tanah Abang</li> <li>20. Jalan Tol Kamal – Rajeg</li> <li>21. Jalan Tol Semanan - Rajeg - Balaraja</li> <li>22. Jalan Tol Bojong Gede – Ciawi</li> </ol>

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.	<i>Paris Agreement</i>	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 di bawah 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: 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>	<p><b>Hasil yang diharapkan:</b> Sampai dengan 15 tahun terdapat pengurangan secara signifikan risiko dan kerugian akibat bencana.</p> <p><b>Tujuan:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mencegah timbulnya dan mengurangi risiko</li> <li>2. Mencegah dan menurunkan keterpaparan dan kerentanan</li> <li>3. Meningkatkan resiliensi melalui peningkatan kesiapsiagaan, tanggapan dan pemulihan</li> </ol> <p><b>Target:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengurangi kematian rata-rata per-100K</li> <li>2. Mengurangi orang terdampak rata-rata per-100K</li> </ol>

No	Kebijakan Global	Arahan
		<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Mengurangi kerugian ekonomi/ GDP (<i>Growth Domestic Product</i>)</li> <li>4. Mengurangi kerusakan infrastruktur kunci</li> <li>5. Meningkatkan jumlah negara dengan strategi dan rencana PRB</li> <li>6. Meningkatkan kerjasama internasional</li> <li>7. Meningkatkan cakupan dan akses terhadap EWS</li> </ol> <p><b>Tindakan Prioritas:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memahami risiko bencana</li> <li>2. Penguatan tata Kelola risiko</li> <li>3. Investasi PRB untuk resiliensi</li> <li>4. Meningkatkan manajemen risiko</li> </ol>

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 PU prioritas.

### 2.4.1 Arah Kebijakan Pengembangan Infrastruktur

Bagian Arah Kebijakan Pengembangan Infrastruktur 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.

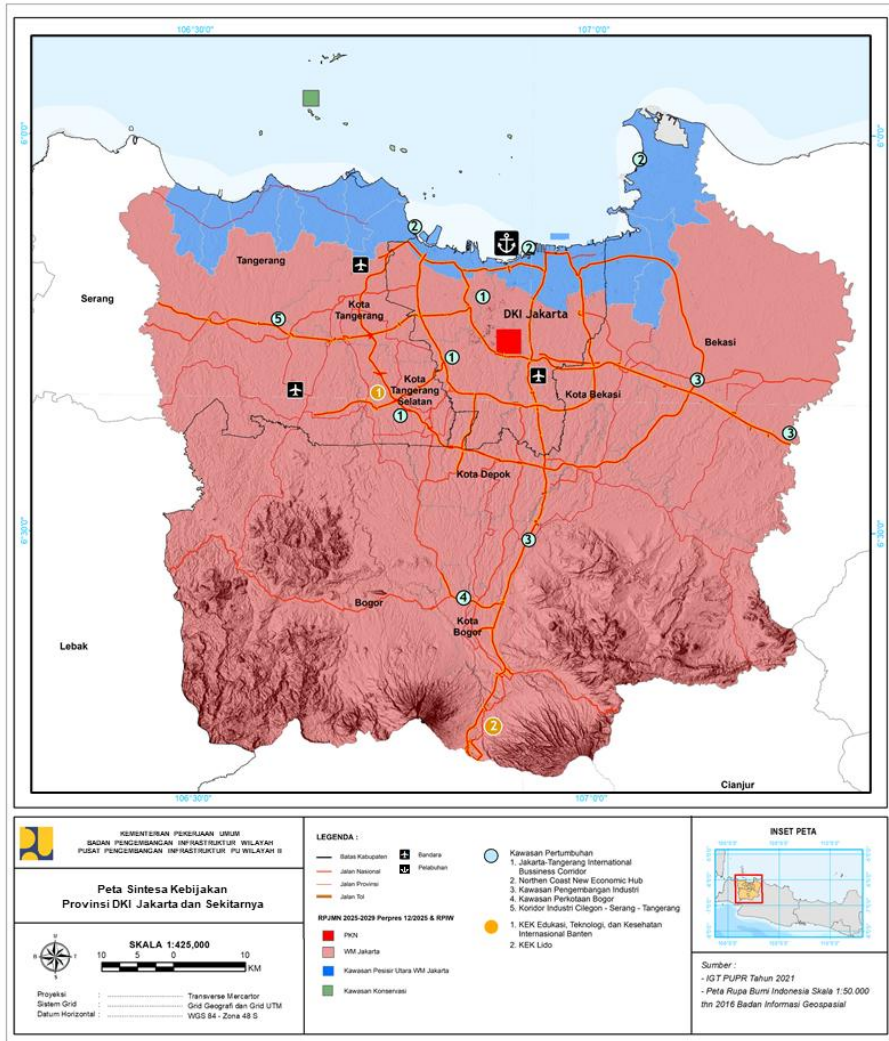
Kebijakan penataan ruang berfokus pada pengembangan perdagangan dan jasa, industri, pelayanan dasar permukiman, serta ketahanan bencana. Kebijakan sektor berfokus pada pelayanan dasar permukiman, ketahanan bencana, perdagangan jasa, industri, dan pariwisata. Sementara itu, agenda global berfokus pada 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 DK Jakarta. Sintesis kebijakan secara lengkap dapat dilihat pada Tabel 2.5 dan peta di bawah.

Tabel 2.5 Rumusan Arahan Kebijakan Kawasan Aglomerasi Jakarta

Kebijakan	Dokumen	Sintesis Kebijakan	Fokus	Sasaran dan Target
Kebijakan Penataan Ruang	RTRW Nasional PP 13/2017	<b>Jabodetabek:</b> Pengembangan kawasan perkotaan nasional yang didukung sektor unggulan perdagangan, jasa, dan industri.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perdagangan dan Jasa</li> <li>• Industri</li> <li>• Pelayanan Dasar Permukiman</li> <li>• Ketahanan Bencana</li> </ul>	<b>Kawasan Perkotaan:</b> <u>RPJMN 2025-2029:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapasitas Tampungan Air/kapita 63,54 m3/kap</li> <li>• Akses air minum jaringan perpipaan 40,2%</li> <li>• Akses air minum aman rumah tangga 43%</li> <li>• Akses sanitasi aman rumah tangga 30%</li> <li>• Mengentaskan perilaku BABS di tempat terbuka 0%</li> <li>• Penanganan sampah perkotaan sebanyak 38 % dan pengurangan sebanyak 20%</li> </ul>
	RTR Jawa-Bali Perpres 28/2012	<b>Jawa-Bali:</b> 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 KSN Jabodetabekpunjur	<b>Jabodetabekpunjur:</b> 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	<b>Provinsi DK Jakarta:</b> 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	<b>Wilayah Pengembangan Bodebekpunjur:</b> Mewujudkan pengembangan kawasan perkotaan melalui peningkatan fasilitas pembangunan dan pengendalian kota dengan pembatasan perkembangan kegiatan budidaya.		
	RTRW Provinsi Banten Perda 5/ 2017	<b>Wilayah Kerja Pembangunan 1 (Kota Tangerang- Kab. Tangerang – Kota Tangerang Selatan):</b> Mewujudkan kota untuk pengembangan kegiatan industri, jasa, perdagangan, pertanian, permukiman atau perumahan, dan pendidikan.		
Kebijakan sektor	Visi Indonesia 2045	<b>Indonesia:</b> Pengembangan infrastruktur mendukung pendidikan, pertumbuhan ekonomi berkelanjutan dan kemudahan investasi, serta pengurangan disparitas Jawa-Luar Jawa dan KBI-KTI.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pelayanan Dasar Permukiman</li> <li>• Ketahanan Bencana</li> <li>• Perdagangan dan Jasa</li> <li>• Industri</li> <li>• Pariwisata</li> </ul>	
	Asta Cita	<b>Kawasan Aglomerasi Jakarta:</b> Asta Cita 3 (melanjutkan pengembangan infrastruktur), Asta Cita 2 (pembangunan SPAM terintegrasi hulu ke hilir), Asta Cita 5 (penguatan <i>backbone</i> logistik mendukung hilirisasi dan industrialisasi), Asta Cita 6 (Pemerataan Ekonomi pada Kawasan Perkotaan)		
	RPJMN 2025-2029	<b>Kawasan Aglomerasi Jakarta:</b> pengembangan Kawasan Perkotaan dan Koridor Inti dengan dukungan peningkatan kualitas infrastruktur dasar, penguatan konektivitas, dan penanganan risiko bencana. Sehingga dengan fokus diharapkan Kawasan Aglomerasi Jakarta dapat menjadi contoh perkembangan megapolis yang unggul, inovatif, inklusif, terintegrasi, dan berkelanjutan.		

Kebijakan	Dokumen	Sintesis Kebijakan	Fokus	Sasaran dan Target
	Proyek Strategis Nasional RPJMN 2025-2029	Percepatan Pembangunan Metropolitan melalui penguatan konektivitas untuk mengatasi kemacetan, penanganan banjir, dan pelayanan dasar.		
	RIPIN 2015-2035 PP 14/2015	<b>Bodetabek:</b> Pengembangan Pusat Pertumbuhan Industri berbasis ekspor dan berdaya saing sebagai pilar penggerak ekonomi nasional.		
	RIPPARNAS 2010-2025 PP 50/2011	Mewujudkan pariwisata perkotaan, alam, dan buatan yang berdaya saing, berkelanjutan, serta mampu mendorong pembangunan daerah dan kesejahteraan rakyat.		
	RPJMD Provinsi DK Jakarta	<b>DK Jakarta:</b> Mewujudkan DK Jakarta sebagai pusat bisnis dan ekonomi berskala global yang inklusif dengan mempertimbangkan aspek keberlanjutan lingkungan, ekonomi, kemanusiaan dan tata kelola pemerintah.		
	RPJMD Provinsi Jawa Barat	<b>Provinsi Jawa Barat:</b> Mewujudkan Jawa Barat sebagai kota yang berdaya saing melalui peningkatan kesejahteraan masyarakat dan pelayanan publik.		
	RPJMD Provinsi Banten	<b>Provinsi Banten:</b> Mewujudkan Banten sebagai kota mandiri, maju, dan sejahtera dengan memperkuat daya saing daerah serta membangun kota secara kolaboratif dan inklusif.		
	Visium PU 2030	<b>Indonesia:</b> Penyediaan infrastruktur tampungan air, peningkatan konektivitas, pemenuhan air minum, pengurangan kawasan kumuh, penanganan sanitasi, penurunan <i>backlog</i> dan penyediaan rumah swadaya.		
	Rencana Strategis Kementerian PU 2020-2024	Fokus pembangunan pada peningkatan ketersediaan dan kemudahan akses air, kelancaran dan pemerataan konektivitas, serta pemenuhan kebutuhan perumahan dan infrastruktur permukiman		
	Rencana Induk Transportasi Jabodetabek	Target pergerakan orang yang menggunakan angkutan umum massal perkotaan mencapai 60%. Target waktu perjalanan dengan angkutan umum rata-rata maksimal 1 jam 30 menit dari tempat asal ke tujuan pada tahun 2029		
Agenda Global	SDGs	<b>Indonesia:</b> Peningkatan kesejahteraan penduduk melalui pembangunan berkelanjutan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ketahanan Bencana</li> <li>• Pelayanan Dasar Permukiman</li> </ul>	
	New Urban Agenda	<b>Indonesia:</b> Optimalisasi pembangunan kota yang berkelanjutan dengan memperhatikan adanya fenomena <i>climate change</i> .		
	Paris Agreement	<b>Indonesia:</b> Penurunan tingkat emisi gas buang.		
	Sendai Framework	<b>Indonesia:</b> Pengurangan secara signifikan risiko dan kerugian akibat bencana.		

Sumber: Berbagai kebijakan diolah BPIW, 2023



Peta 2.1 Sintesis Kebijakan Pengembangan Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya

### 2.4.1 Arah Kebijakan Pemanfaatan Infrastruktur PU Prioritas

Kementerian Pekerjaan Umum memiliki mandat strategis dalam mendukung pencapaian target pembangunan nasional melalui pelaksanaan RPJMN 2024–2029, yang mencakup berbagai Proyek Strategis Nasional (PSN). Infrastruktur yang dibangun mencakup sektor sumber daya air, konektivitas, permukiman dan prasarana strategis, yang difokuskan pada kawasan prioritas seperti Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Kawasan Industri (KI), kawasan metropolitan, *food estate*, kawasan perdesaan, serta daerah tertinggal dan pulau-pulau kecil terluar.

Pembangunan infrastruktur ini bertujuan untuk memenuhi kebutuhan dasar masyarakat, mempercepat pertumbuhan ekonomi wilayah, serta meningkatkan kesejahteraan dan daya saing daerah. Hal ini selaras dengan arahan Presiden untuk membangun infrastruktur yang mampu menghubungkan kawasan produksi dengan pusat distribusi, menciptakan lapangan kerja, dan mendorong nilai tambah ekonomi rakyat secara inklusif dan berkelanjutan. Salah satu tantangan dalam pembangunan infrastruktur PU 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:

- Penurunan kualitas infrastruktur. Infrastruktur yang tidak dimanfaatkan secara optimal lebih cepat rusak, menurunkan fungsinya, serta meningkatkan biaya pemeliharaan dan perbaikan di masa depan.
- Ketimpangan pembangunan wilayah. Pemanfaatan infrastruktur yang tidak merata dapat memperlebar kesenjangan antarwilayah, terutama di daerah terpencil yang akses layanan publiknya terbatas.
- Penurunan daya saing dan produktivitas. Konektivitas yang terhambat akibat infrastruktur yang tidak efektif berdampak pada tingginya biaya logistik dan rendahnya efisiensi sektor ekonomi.
- Dampak terhadap kesehatan dan lingkungan. Infrastruktur yang terbelengalai dapat menyebabkan pencemaran dan meningkatkan risiko bencana, sehingga menurunkan kualitas hidup masyarakat sekitar.

Untuk itu, diperlukan upaya-upaya untuk meningkatkan pemanfaatan infrastruktur PU 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 PU 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 PU prioritas dalam 10 tahun ke depan:

- Meningkatkan integrasi infrastruktur berbasis wilayah untuk menjamin keterpaduan antarkawasan, sehingga pembangunan lebih efisien, sinergis, dan mendukung pengembangan ekonomi lokal.
- Meningkatkan kualitas, aksesibilitas, dan keterjangkauan layanan infrastruktur PU, terutama di wilayah terpencil dan tertinggal, guna menciptakan layanan yang andal, aman, dan merata bagi seluruh masyarakat.

- Mendorong kemandirian masyarakat dalam pengelolaan infrastruktur, melalui penguatan kapasitas, partisipasi aktif, dan pemberdayaan dalam perencanaan, pelaksanaan, hingga pemeliharaan.
- Memperkuat sinergi antara pemerintah, swasta, dan masyarakat, untuk meningkatkan efisiensi penyediaan infrastruktur melalui kemitraan, koordinasi kebijakan, serta mekanisme pendanaan yang inklusif.
- Mendorong inovasi dan adaptasi infrastruktur terhadap perubahan iklim, risiko bencana, perkembangan teknologi, dan tantangan masa depan, termasuk kesiapsiagaan menghadapi krisis dan kondisi darurat.

Infrastruktur PU merupakan salah satu fokus dalam Proyek Strategis Nasional RPJMN 2024-2029, dengan prioritas sesuai dengan tabel 2.6.

Tabel 2.6 Infrastruktur PU Prioritas Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya

No	Sektor	Infrastruktur Prioritas PU	Provinsi	Kab/Kota	Dasar Hukum
1	Sumber Daya Air	<i>Giant Sea Wall</i> Pantai Utara Jawa	Seluruh Jawa	Kawasan Aglomerasi Jakarta	RPJMN
2	Permukiman	<i>Jakarta Sewerage System</i>	DK Jakarta	DK Jakarta	RPJMN
3	Prasarana Strategis	Kawasan edukasi Universitas Islam Internasional Indonesia	Jawa Barat	Bogor	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.

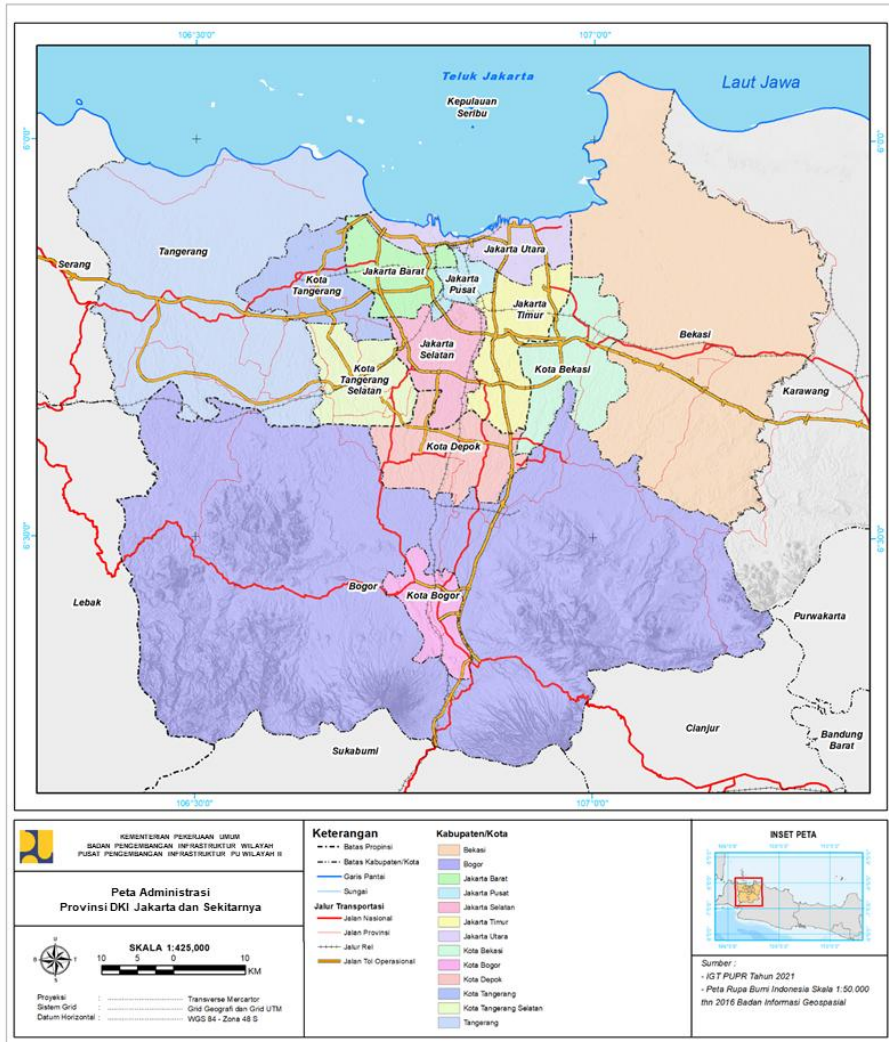
### **3.1 Profil Fisik dan Kebencanaan**

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 DK 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 km<sup>2</sup>. 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 Jakarta meliputi seluruh Wilayah DK 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 di bawah.



Peta 3.1 Wilayah Administrasi Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya

### 3.1.2 Profil Topografi

DK 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 DK 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 di bawah.

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

### 3.1.3 Profil Geologi

Berdasarkan peta geologi regional, Provinsi DK 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 kuarter. 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 satuan batuan seperti pada tabel di bawah.

Tabel 3.1 Jenis Batuan dan Formasi Batuan

No	Susunan Batuan	Keterangan
1	Kelompok Batuan Sedimen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Formasi Rengganis (Tmrs), terdiri dari batu pasir halus sampai kasar, konglomerat, dan batu lempung.</li><li>• Formasi Klapanunggal (Tmk), terdiri dari batuan koral, sisipan batu gamping pasiran, napal, dan batu pasir kuarsa glaukonit.</li><li>• Formasi Jatiluhur (Tmj), terdiri dari napal dan batu lempung dengan sisipan batu pasir gampingan.</li><li>• Formasi Bojongmanik (Tmb), terdiri dari perselingan batu pasir dan batu lempung dengan sisa-sisa tanaman.</li><li>• Formasi Genteng (Tpg), disusun oleh tuf, batuapung, batupasir, breksi andesit, konglomerat, dan sisipan batu lempung.</li><li>• Formasi Serpong (Tpss), disusun oleh perselingan konglomerat, batu pasir, dan batu lempung dengan sisa-sisa tanaman.</li><li>• Satuan batuan koral (Ql), disusun oleh koloni koral, hancuran koral, dan cangkang moluska. Satuan ini dijumpai di sekitar teluk Jakarta.</li></ul>
2	Kelompok Endapan Permukaan	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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.</li></ul>

No	Susunan Batuan	Keterangan
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul>
3	Kelompok Batuan Gunung Api	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Satuan tuf Banten (Qtvb), disusun oleh tuf, tuf batu apung, dan batu pasir.</li> <li>• 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.</li> <li>• Satuan vulkanik Gunung Kencana (Qvk) terdiri dari breksi dengan bongkah andesit dan basalt.</li> <li>• Satuan vulkanik Gunung Salak (Qvsb), terdiri dari lahar, lava, breksi, dan tufa batu apung, dengan bongkah umumnya andesit hingga basalt.</li> <li>• Satuan vulkanik Gunung Pangrango (Qvpo/y), disusun oleh lahar dengan bongkah andesit dan lava, dengan mineral seri plagioklas dan mafik.</li> </ul>
4	Kelompok Batuan Terobosan	Merupakan terobosan Gunung Dago yang bersifat basalt dan andesit porfiritik Gunung Pancar



Peta 3.2 Profil Topografi dan Geologi Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya

### 3.1.4 Profil Klimatologi

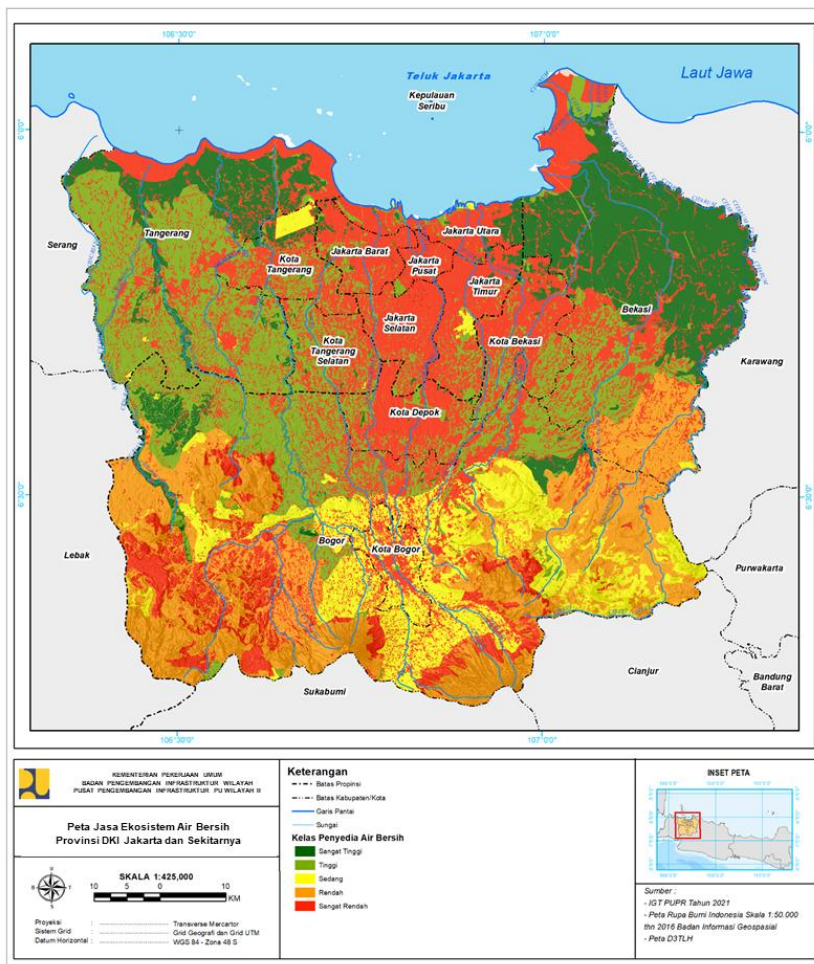
Provinsi DK Jakarta memiliki iklim tropis dengan dua musim (musim hujan dan kemarau). Musim penghujan terjadi di Bulan Oktober hingga Maret dan musim kemarau terjadi di Bulan April hingga September. Berdasarkan Stasiun Pengamatan Kemayoran (2021), curah hujan tertinggi ada di Bulan Februari (604,44 mm) 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 DK 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%, serta rata rata kelembabannya sebesar 77,21%.



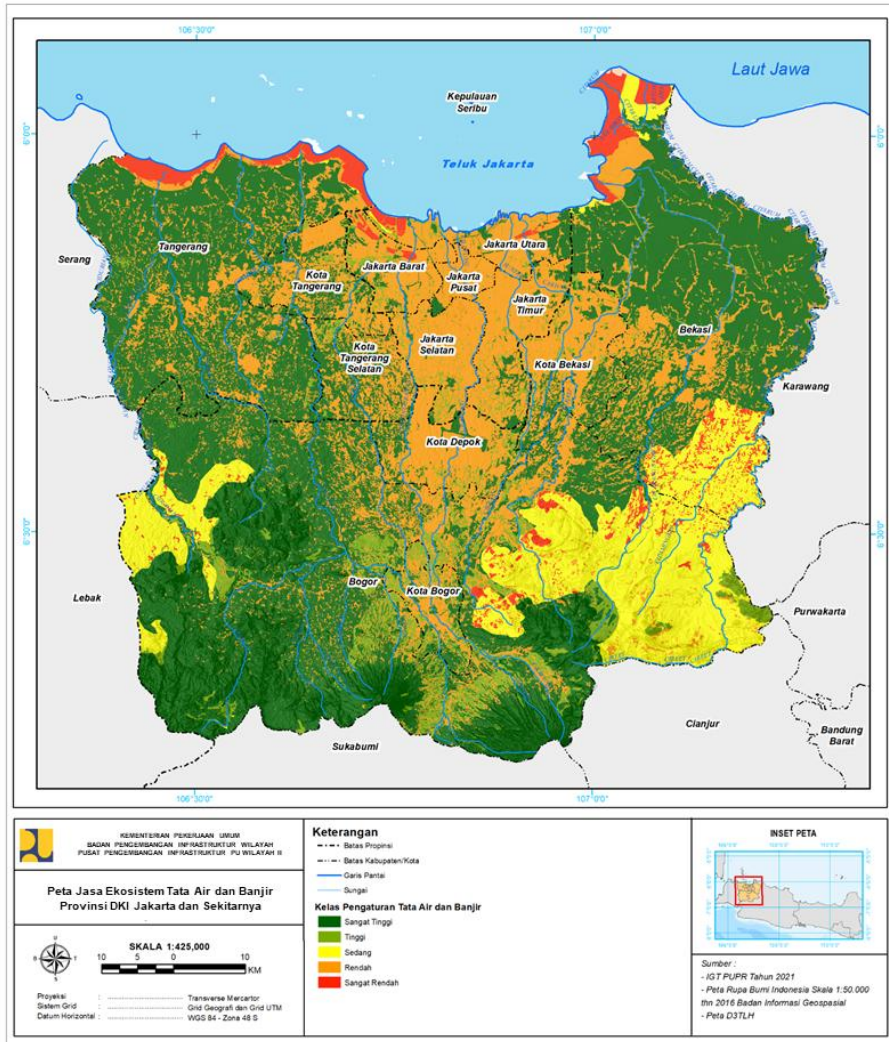
### 3.1.6 Jasa Ekosistem

Provinsi DK 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 DK Jakarta. Peta di bawah ini 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 3.4 Profil Jasa Ekosistem Penyediaan Air Bersih



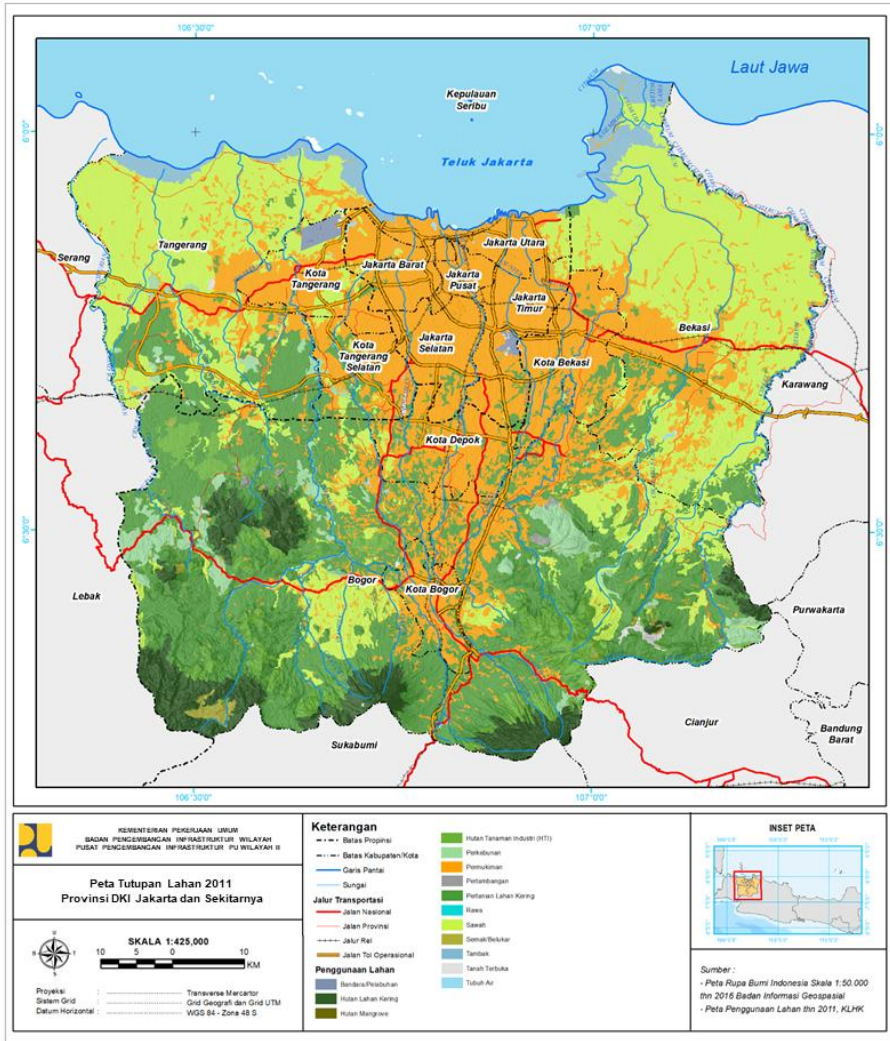
Peta 3.5 Profil Jasa Ekosistem Tata Air dan Banjir

### 3.1.7 Tutupan Lahan

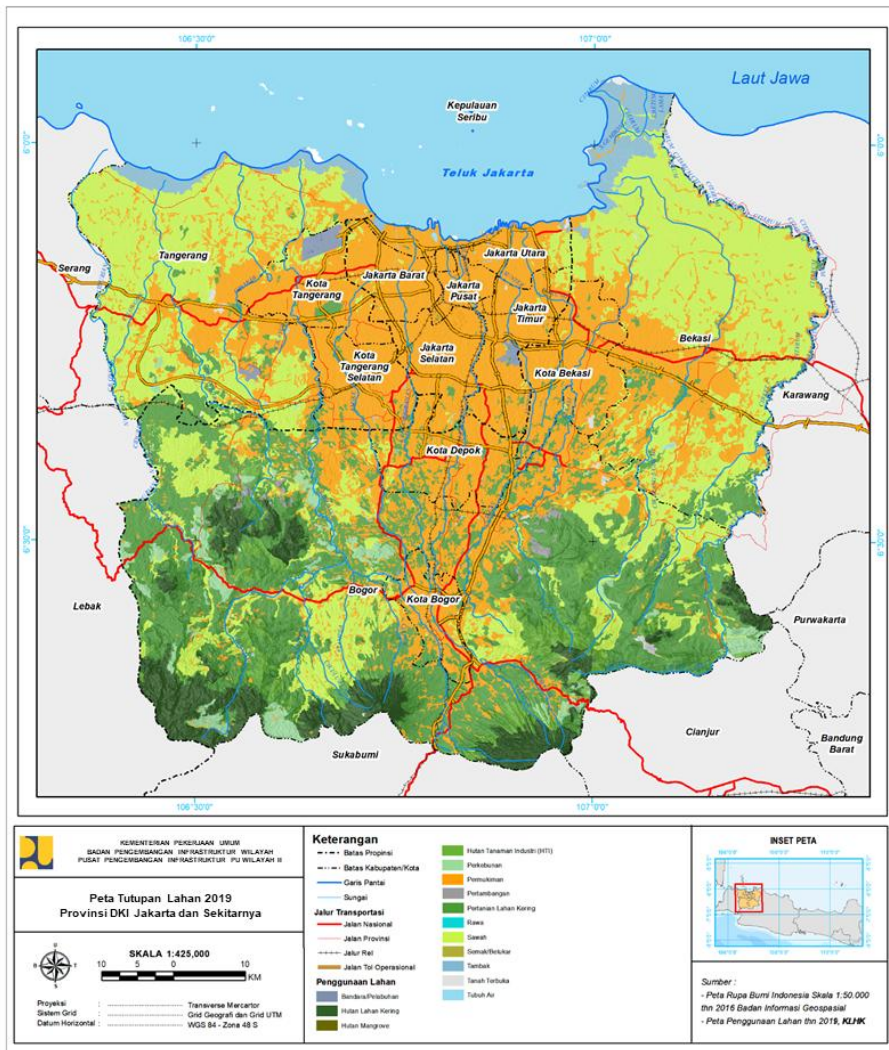
Luasan kawasan permukiman di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya meningkat sebesar 9.800 ha/tahun (2008-2018). Sebagian dari tambahan permukiman terdapat 2.922 ha di rawan erosi dan terdapat 285 ha di lahan kritis, yang berada di Kabupaten Bogor dan Cianjur. Sebaran kawasan permukiman disimbolkan dengan warna merah pada peta di bawah.

Peta 3.6 menggambarkan penggunaan lahan Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya pada tahun 2011, sementara peta di bawah 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 DK Jakarta sebagai kota inti meluas menuju kota satelit yaitu Bodetabek.



Peta 3.6 Tutupan Lahan Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya Tahun 2011



Peta 3.7 Tutupan Lahan Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya Tahun 2019

### 3.1.8 Kerawanan Bencana

Sebagai bagian dari Indonesia yang rawan bencana, Provinsi DK 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 di atas. Sementara tabel di bawah menjelaskan indeks bahaya longsor.

**Tabel 3.2 Indeks Bahaya Longsor**

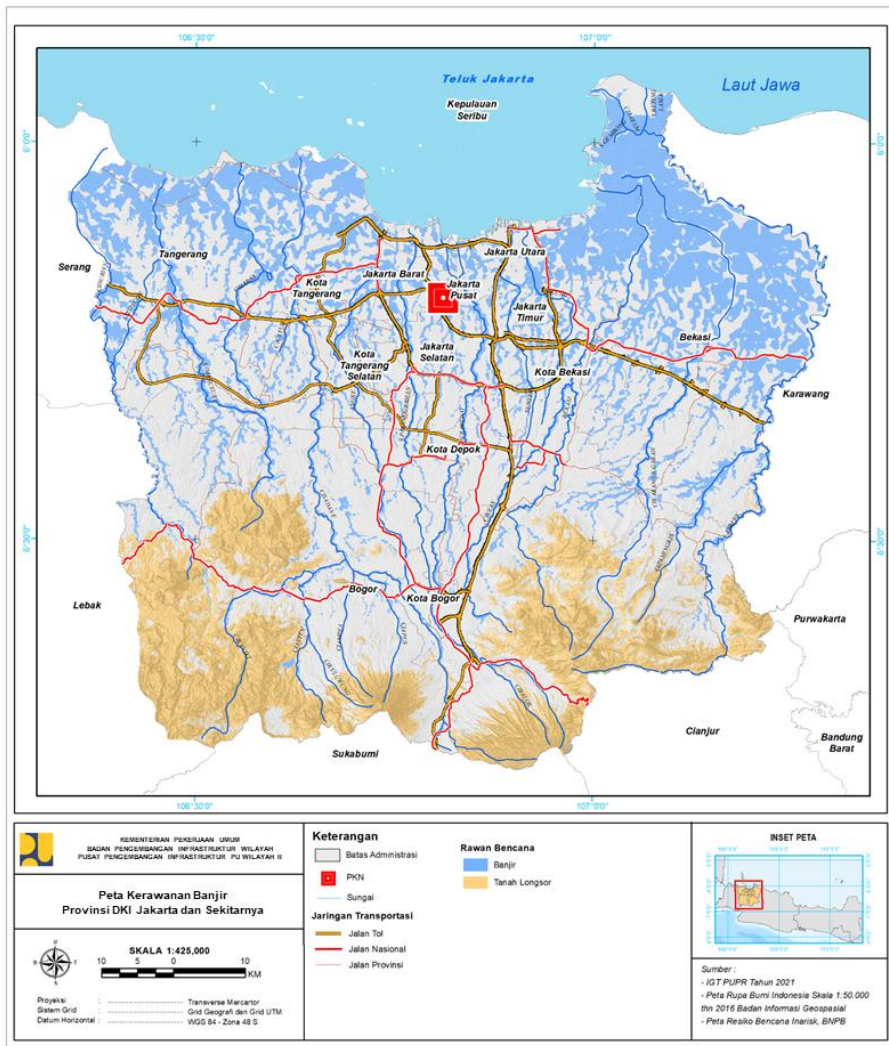
No	Kabupaten/ Kota	Indeks Bahaya Longsor	Luas (ha)
1	Kab Bekasi	Total	24,38
		Sedang	24,38
2	Kab Bogor	Total	92.453,12
		Rendah	510,01
		Sedang Tinggi	87.525,38 4.417,73
3	Kota Bogor	Total	54,30
		Rendah	3,24
		Sedang	51,06
4	Kota Tangerang	Total	10,47
		Rendah	10,47
<b>Total</b>			<b>98.489,07</b>

Sumber: Inarisk diolah BPIW, 2025

#### **b. Bencana Banjir**

Provinsi DK 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 DK Jakarta, banjir merupakan permasalahan tahunan khususnya saat memasuki musim hujan. Secara kuantitas, kejadian banjir di wilayah DK 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 DK 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 PU. 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 DK Jakarta dan Sekitarnya adalah 31.286.414 jiwa. Jumlah penduduk terendah berada di Kabupaten Kepulauan Seribu, sedangkan jumlah penduduk tertinggi yaitu Kabupaten Bogor. Meskipun jumlah penduduk asli Provinsi DK Jakarta adalah kurang lebih sepuluh juta jiwa, namun adanya fenomena komuting dari wilayah satelit sekitarnya menyebabkan penambahan tiga juta penduduk di siang hari. Hal ini menyebabkan jumlah penduduk yang ada di Provinsi DK Jakarta mencapai tiga belas juta pada siang hari.

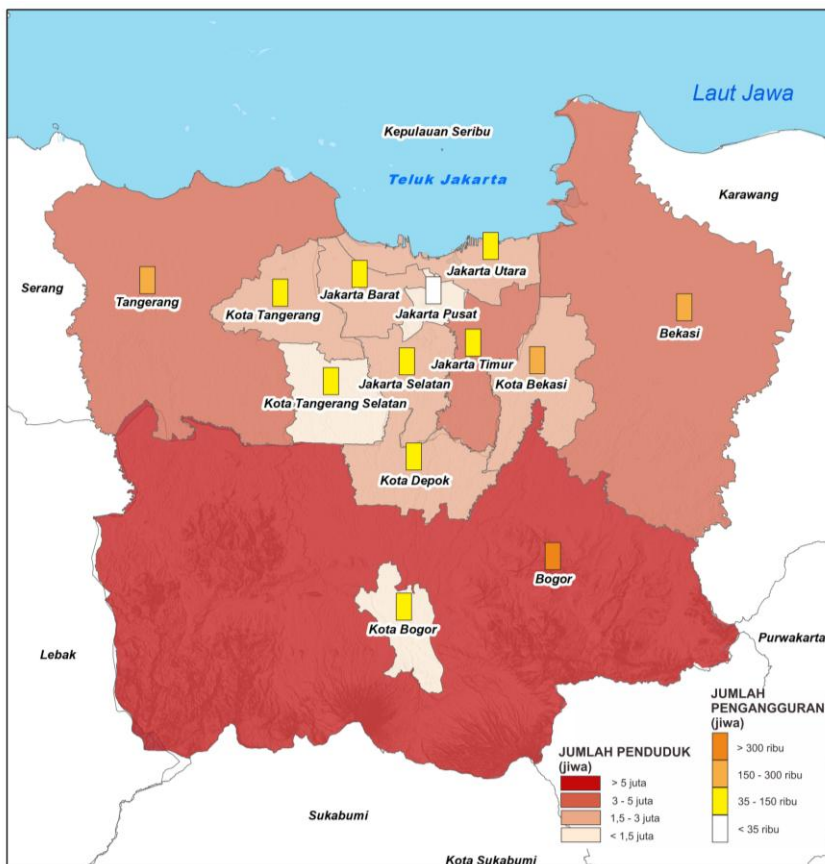
**Tabel 3.3 Kondisi Kependudukan**

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk (2024)	Luas Wilayah (BPS)	Luas Wilayah Kawasan Budidaya (RDTR)	Kepadatan Bruto (jiwa/ha)	Kepadatan Netto (jiwa/ha)	Klasifikasi
Kep Seribu	29.690	10,73	10,73	26,32	26,32	Sedang
Jakarta Selatan	2.283.792	145,25	143,67	153,79	155,49	Tinggi
Jakarta Timur	3.137.422	185,54	181,59	164,72	168,31	Sedang
Jakarta Pusat	1.091.189	47,56	43,37	224,23	245,88	Sedang
Jakarta Barat	2.506.504	125,00	123,49	195,21	197,60	Rendah
Jakarta Utara	1.826.004	147,46	132,68	121,03	134,51	Rendah
Bogor	5.812.161	2.986,20	2.552,89	18,38	21,50	Rendah
Bekasi	3.447.046	1.273,88	1.192,07	24,79	26,49	Rendah
Kota Bogor	1.095.544	118,50	109,85	88,81	95,80	Rendah
Kota Bekasi	2.878.014	210,49	215,89	100,81	98,29	Rendah
Kota Depok	2.262.489	200,29	198,35	104,15	105,16	Rendah
Kab Tangerang	3.552.824	1.027,40	998,49	32,06	32,99	Rendah
Kota Tangerang	2.010.879	182,46	179,39	104,79	106,58	Rendah
Kota Tangerang Selatan	1.459.926	164,85	161,95	82,84	84,33	Rendah
TOTAL	33.383.123	6.825,61	6.244,40	4.890,86	5.346,09	Rendah

Sumber: BPS diolah BPIW, 2025

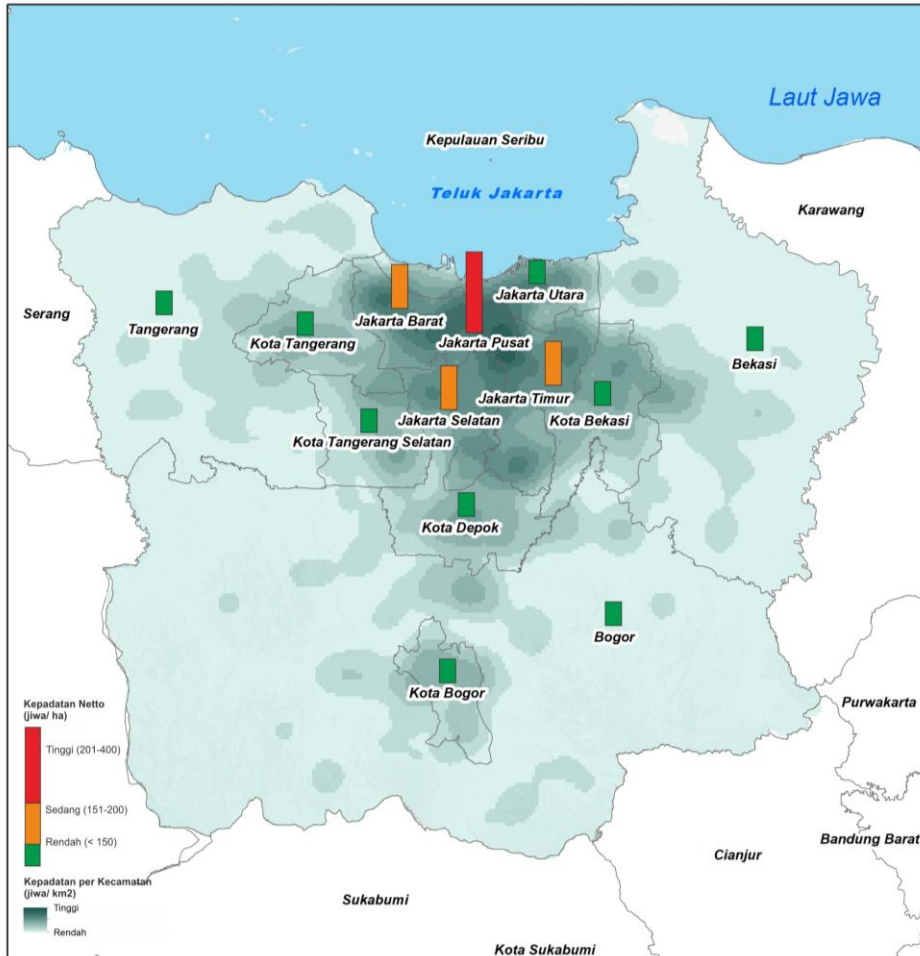
Pada tabel di atas, dijelaskan kepadatan penduduk *gross* dan *netto* di wilayah pengembangan. Kepadatan penduduk *gross* merupakan perbandingan antara jumlah penduduk dengan luas administrasi wilayah, sedangkan kepadatan penduduk *netto* merupakan perbandingan antara jumlah penduduk dengan luas kawasan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

Berdasarkan analisis kependudukan, secara umum Provinsi DK Jakarta memiliki kepadatan yang tinggi sehingga pengembangan kawasan harus mempertimbangkan total kepadatan penduduk dan ruang yang tersedia. Klasifikasi persebaran penduduk dan kepadatan penduduk *netto* dan *gross* dapat dilihat pada gambar di bawah.



Gambar 3.1 Jumlah Penduduk dan Angkatan Kerja

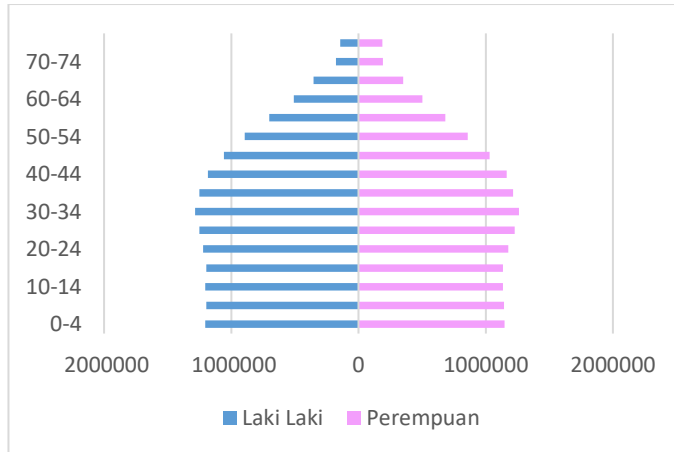
Sumber: BPS diolah BPIW, 2025



Gambar 3.2 Kepadatan Penduduk Bruto dan Netto

Sumber: BPS diolah BPIW, 2025

Berdasarkan analisis piramida penduduk pada gambar di bawah, 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

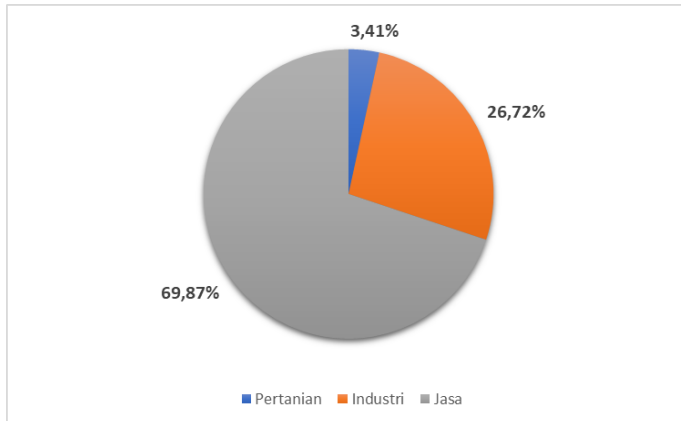
Sumber: BPS diolah BPIW, 2025

### 3.2.2 Penduduk Menurut Jenis Pekerjaan

Di sektor tenaga kerja, bidang pekerjaan yang dominan di kawasan ini adalah jasa, diikuti industri, dan pertanian. Berdasarkan tabel, dapat dilihat bidang pekerjaan lebih didominasi oleh bidang jasa yang mencapai 66%, sedangkan industri 26,88% dan pertanian 7,10%.

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 3.4 Persentase Bidang Pekerjaan Masyarakat  
Sumber: BPS diolah oleh BPIW, 2025

### 3.2.3 Pengangguran

Pengangguran merupakan salah satu isu yang menjadi perhatian pemerintah DK 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 Provinsi DK Jakarta berupaya untuk menurunkan tingkat pengangguran secara bertahap. Pemerintah Provinsi DK 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 DK Jakarta sejak Maret 2020, berdampak pada meningkatnya jumlah pengangguran, dengan tambahan pengangguran sebanyak 291 ribu orang menjadi 573 ribu pengangguran pada tahun 2020.

Tingkat pengangguran terbuka (TPT) di DK Jakarta pada Agustus 2020 mencapai tingkat tertingginya setidaknya sejak enam tahun terakhir, yaitu mencapai 10,84%. Angka ini jauh lebih tinggi dibandingkan dengan angka nasional yang sebesar 7,07%. Hal ini tentunya tidak terlepas dari status DK Jakarta sebagai ibu kota negara dan pusat perekonomian Indonesia yang terdampak langsung pandemi Covid-19. Dampak pandemi Covid-19 terhadap TPT ini bukan hanya terjadi di DK Jakarta saja melainkan di seluruh provinsi di Indonesia, dimana TPT DK 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 berikut.

Tabel 3.5 Persentase Pengangguran Terbuka

Kabupaten/Kota	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kabupaten Kepulauan Seribu	6.24	6.22	7.37	8,58	8,47	8,11	7,93
Kota Jakarta Selatan	5.33	5.44	10.79	7,33	5,63	5,37	5,22
Kota Jakarta Timur	6.31	6.84	9.29	8,23	8,39	7,24	6,95
Kota Jakarta Pusat	6.67	6.15	10.97	7,75	5,88	6,42	6,24
Kota Jakarta Barat	6.64	7.51	12.27	9,06	7,1	6,39	6,18
Kota Jakarta Utara	5.00	5.21	11.79	9,84	8,04	7,05	6,18
Kabupaten Bogor	7.01	6.32	14.29	12,22	10,64	8,47	7,34
Kabupaten Bekasi	9.74	9.00	11.54	10,09	10,31	8,87	8,82
Kota Bogor	9.74	9.16	12.68	11,79	10,78	9,39	8,13
Kota Bekasi	9.14	8.30	10.68	10,88	8,81	7,9	7,82
Kota Depok	6.66	6.12	9.87	9,76	7,82	6,97	6,27
Kabupaten Tangerang	9.63	8.92	13.06	9,06	7,88	6,94	6,06
Kota Tangerang	7.39	7.14	8.63	9,07	7,16	6,76	5,92
Kota Tangerang Selatan	4.67	4.78	8.48	8,6	6,59	5,81	5,09



Gambar 3.5 Trend Pengangguran Terbuka

Sumber: BPS diolah oleh BPIW, 2025

### 3.2.4 Indeks Pembangunan Manusia

Berdasarkan pengolahan data BPS, Indeks Pembangunan Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya mengalami trend yang fluktuatif, dengan rata-rata IPM berada pada rentang 78-80. Pada Tahun 2024, 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. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3.6 Indeks Pembangunan Manusia

Kota / Kabupaten	Indeks Pembangunan Manusia (IPM)					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kabupaten Kepulauan Seribu	71,00	71,63	72,1	72,79	75,9	76,7
Kota Jakarta Selatan	85,00	84,72	84,9	85,21	86,7	87,6
Kota Jakarta Timur	83,00	82,66	82,97	83,45	84,3	84,8
Kota Jakarta Pusat	81,00	81,39	81,56	82,11	83,3	83,8
Kota Jakarta Barat	81,00	81,38	81,76	82,51	83,9	84,4
Kota Jakarta Utara	80,00	80,29	80,51	80,81	81,9	82,1
Kota Tangerang	78,43	78,25	78,5	78,9	79,5	80
Kota Tangerang Selatan	81,48	81,36	81,6	81,95	82,3	82,9
Kabupaten Tangerang	71,93	71,92	72,29	72,97	73,4	74,1
Kota Bogor	76,23	76,11	76,59	77,17	78,4	79
Kabupaten Bogor	70,65	70,4	70,6	71,2	73	73,6
Kota Depok	80,82	80,97	81,37	81,86	82,5	83,1
Kota Bekasi	81,59	81,5	81,95	82,46	83,1	83,6
Kabupaten Bekasi	73,99	74,07	74,45	75,22	76,1	76,8
<b>RATA-RATA</b>	<b>80,17</b>	<b>78,33</b>	<b>78,65</b>	<b>79,19</b>	<b>80,30</b>	<b>80,88</b>

Sumber: BPS diolah oleh BPIW, 2025

### 3.2.5 Kemiskinan

Profil kemiskinan diolah berdasarkan data tren kemiskinan BPS tiap kabupaten dan kota pada tahun 2018-2024. Berdasarkan hasil pengolahan data, diketahui pada tahun 2024 bahwa tingkat kemiskinan terbesar berada di Kabupaten Bogor, sementara Kabupaten Kepulauan Seribu memiliki jumlah penduduk dengan tingkat kemiskinan terendah. Tabel di bawah ini menerangkan persebaran jumlah penduduk miskin di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya.

Tabel 3.7 Jumlah Penduduk Miskin

Wilayah	Jumlah Penduduk Miskin (Ribuan)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kabupaten Kepulauan Seribu	2,88	2,93	3,63	3,86	3,67	3,5866	3,4531
Kota Jakarta Selatan	63,38	61,76	78,09	81,5	81,11	79,267	76,317
Kota Jakarta Timur	91,38	91,61	122,73	125,37	126,63	123,75	119,15
Kota Jakarta Pusat	33,19	34,13	41,92	45,1	44,72	43,704	42,077
Kota Jakarta Barat	86,42	84,02	110,9	113,37	112,18	109,63	105,55
Kota Jakarta Utara	95,86	91,09	123,59	132,73	133,73	130,69	125,83
Kabupaten Bogor	415	395	465,7	491,2	474,7	463,91	446,65
Kabupaten Bekasi	157,2	149,4	186,3	202,7	201,1	196,53	189,22
Kota Bogor	64,9	64	75	80,1	79,2	77,4	74,52
Kota Bekasi	119,8	113,7	134	144,1	137,4	134,28	129,28
Kota Depok	49,4	49,4	60,4	63,9	64,4	62,936	60,595
Kabupaten Tangerang	190,05	193,97	242,16	272,35	270,52	264,37	254,53
Kota Tangerang	103,49	98,37	118,22	134,24	132,88	129,86	125,03
Kota Tangerang Selatan	28,21	29,16	40,99	44,57	44,29	43,283	41,673

Sumber: BPS diolah oleh BPIW, 2025

### 3.3 Profil Ekonomi

Ketidakpastian global yang melanda beberapa tahun lalu, tentunya menjadikan Provinsi DK 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 PU, 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 Dasar Harga Konstan (PDRB ADHK) 2010 Menurut Lapangan Usaha tahun 2024, Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya berkontribusi sebanyak Rp 3.132 triliun atau sekitar 24% terhadap PDB nasional. Tiga sektor utama yang memberikan sumbangan terbesar yaitu sektor jasa, industri pengolahan, dan perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor. Tabel di bawah menunjukkan 3 PDRB sektor lapangan usaha yang memberikan kontribusi terbesar.

Tabel 3.8 Sektor Unggulan berdasarkan PDRB

Sektor PDRB	PDRB (Triliun)	Persentase terhadap Sektor Nasional (%)
Jasa (Jasa Keuangan dan Asuransi, Jasa Perusahaan, Jasa pendidikan, jasa kesehatan dan kegiatan sosial, dan jasa lainnya)	678,2	42,58%
Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	462,9	27,52%
Industri Pengolahan	705,3	26,93%

Sumber: BPS diolah BPIW, 2025

Dari data tersebut, dapat terlihat bahwa sektor utama yang paling berkembang adalah sektor jasa dan perdagangan yang sebagian besar berlokasi di Provinsi DK Jakarta sebagai kota inti. Sedangkan sektor industri pengolahan sebagian besar berkembang di wilayah aglomerasi DK Jakarta, seperti Kabupaten Tangerang dan Kabupaten Bekasi.

#### 3.3.2 Pendapatan Perkapita

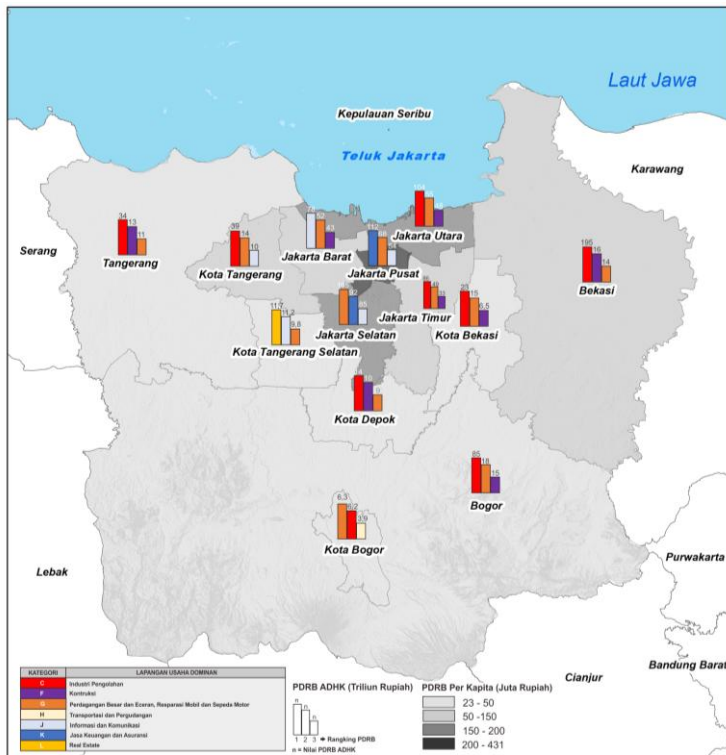
Pendapatan per kapita dapat digunakan untuk menentukan pendapatan rata-rata per orang untuk suatu daerah dan mengevaluasi standar hidup dan kualitas hidup penduduk. Berdasarkan data BPS 2025, kota dengan pendapatan per kapita tertinggi pada tahun 2024 adalah Kota Jakarta Pusat, sedangkan Kota Depok menjadi yang paling rendah. Nilai PDRB per kapita pada masing-masing kabupaten/kota dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 3.9 Profil PDRB Perkapita

Kabupaten/Kota	Pendapatan Per Kapita (Ribu)				
	2020	2021	2022	2023	2024
Kab Kepulauan Seribu	133.563	129.210	124.178	112.780	110.090
Kota Jakarta Selatan	188.277	192.169	201.266	210.150	219.120
Kota Jakarta Timur	98.618	102.679	106.904	111.400	115.400
Kota Jakarta Pusat	425.319	431.356	446.380	466.630	845.740
Kota Jakarta Barat	129.871	134.264	141.155	146.890	152.850
Kota Jakarta Utara	175.438	185.395	195.274	201.590	208.360
Kabupaten Bogor	28.476	29.072	30.173	31.060	31.980
Kabupaten Bekasi	78.345	79.728	82.472	83.880	85.190
Kota Bogor	30.893	31.712	33.153	34.330	35.570
Kota Bekasi	26.629	27.212	28.283	28.290	28.230
Kota Depok	23.497	23.945	24.756	25.190	25.740
Kabupaten Tangerang	28.802	29.716	30.790	31.460	32.090
Kota Tangerang	54.031	55.658	58.418	60.430	62.190
Kota Tangerang Selatan	43.955	45.686	47.895	49.030	50.040

Sumber: BPS diolah BPIW, 2025

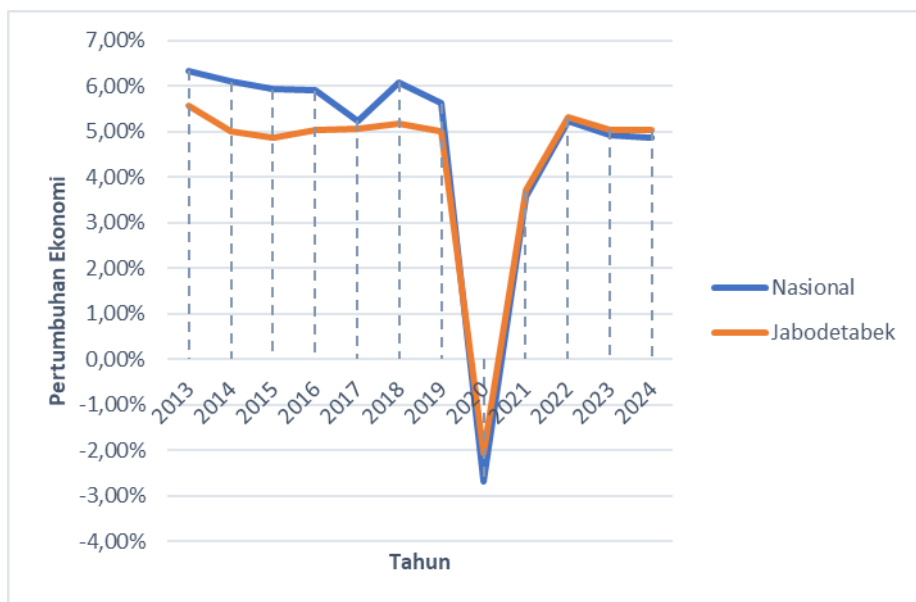
Visualisasi persebaran PDRB dan PDRB per kapita pada masing-masing kabupaten/kota dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 3.6 PDRB Lapangan Usaha dan Pendapatan per Kapita

### 3.3.3 Sektor Ekonomi Unggulan

Pertumbuhan ekonomi Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya sampai tahun 2019 konsisten berada di atas laju pertumbuhan nasional. Namun, tren tersebut terhenti pada tahun 2020. Hal ini terjadi akibat pandemi yang dialami seluruh dunia yang mengakibatkan lumpuhnya perekonomian dunia, termasuk Indonesia. Sehingga pada tahun 2020 terjadi pertumbuhan ekonomi yang negatif. Pada tahun 2021 setelah Covid-19 menurun, aktivitas ekonomi mulai berjalan kembali dan mengalami fluktuasi pada rentang tahun 2022 sampai 2024. Sektor yang menjadi sektor unggulan ekonomi dari Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya adalah sektor jasa, industri pengolahan, dan perdagangan.

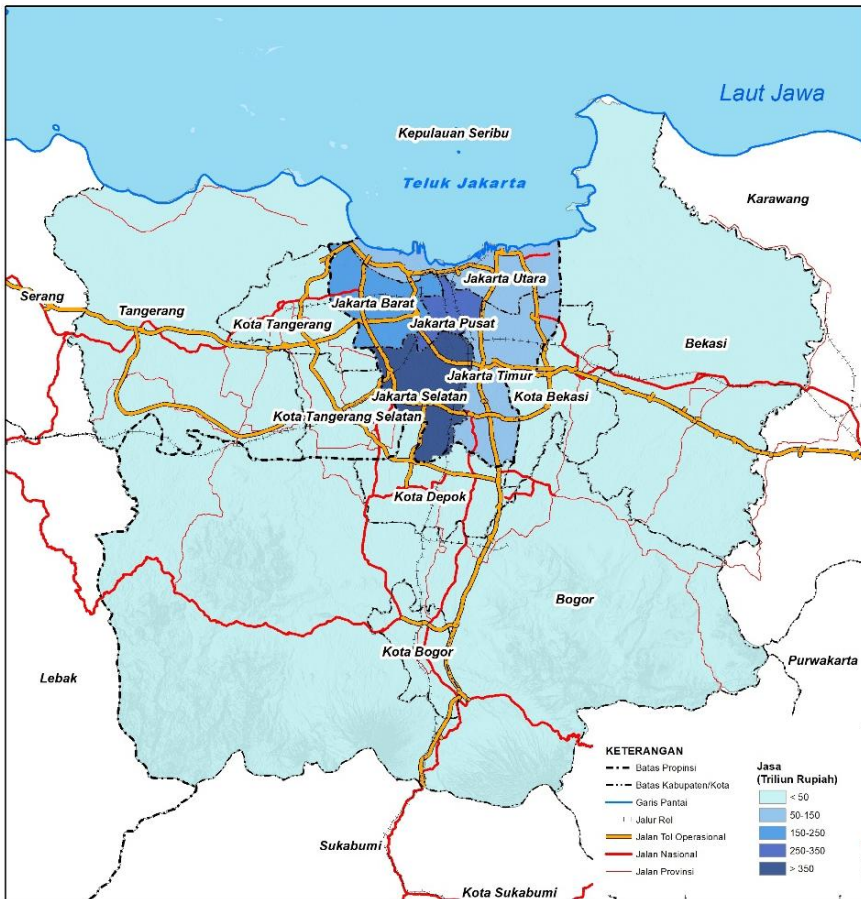


Gambar 3.7 Profil Pertumbuhan Ekonomi

Sumber: BPS diolah BPIW, 2025

#### a. Sektor Jasa

Sektor jasa menjadi sektor dengan kontribusi terbesar di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya, yaitu sebesar 899,29 triliun atau 25,53% dari total PDRB Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya. Sektor jasa juga menjadi sektor dengan kontribusi terbesar terhadap PDRB sektor jasa nasional, yaitu sebesar 56,45%. Wilayah yang memiliki PDRB sektor jasa terbesar adalah Kota Administrasi Jakarta Pusat dan Kota Administrasi Jakarta Selatan dengan nilai 411,6 triliun dan 184,9 triliun. Sedangkan wilayah dengan PDRB sektor jasa terendah adalah Kabupaten Kepulauan Seribu dan Kota Bogor, yaitu sebesar 0,2 triliun dan 6 triliun. Untuk persebaran PDRB sektor jasa pada masing-masing wilayah, dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 3.8 PDRB Sektor Jasa

Sumber: BPS diolah BPIW, 2025

#### b. Sektor Industri Pengolahan

Jumlah industri pengolahan Provinsi DK 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. 229,7 Triliun pada tahun 2024, dengan komoditas ekspor utama berupa komponen kendaraan bermotor dan alas kaki. 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.

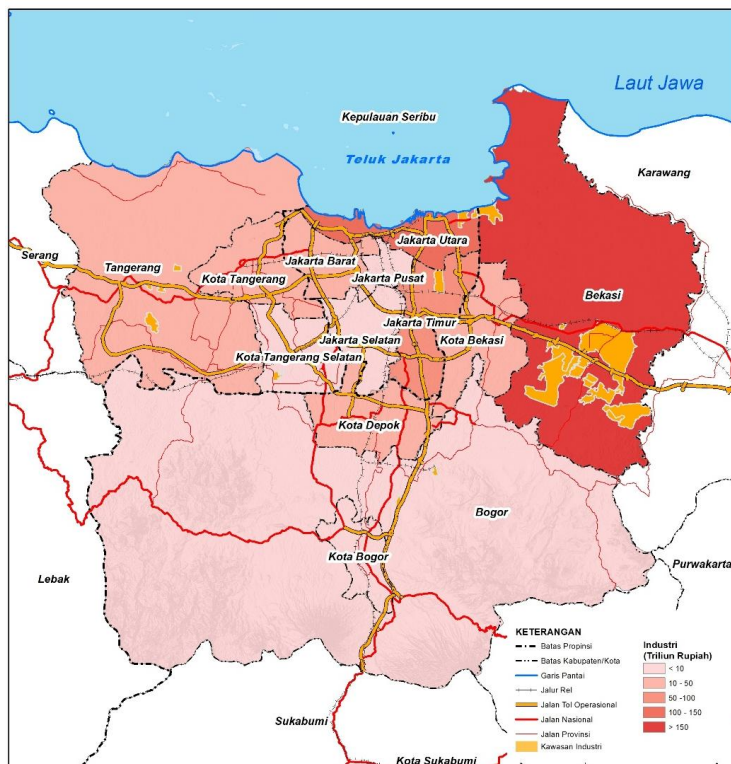
Negara tujuan ekspor elektronika antara lain Jepang, Taiwan, Korea Selatan, China, Malaysia, Hong Kong, Australia, Singapura, Thailand, Vietnam, Eropa, dan AS. Industri yang berstatus Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) berjumlah sebanyak 4.599 perusahaan, Penanaman Modal Asing (PMA) berjumlah 1.643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

Tabel 3.10 PDRB 5 Terbesar Sektor Industri

Kota/Kabupaten	Industri Pengolahan (Triliun)
Kab Bekasi	229,7
Kota Jakarta Utara	114,5
Kab Bogor	97,8
Kota Jakarta Timur	94,58

Sumber: BPS diolah BPIW, 2025

Secara spasial, PDRB sektor industri pengolahan untuk masing-masing wilayah dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

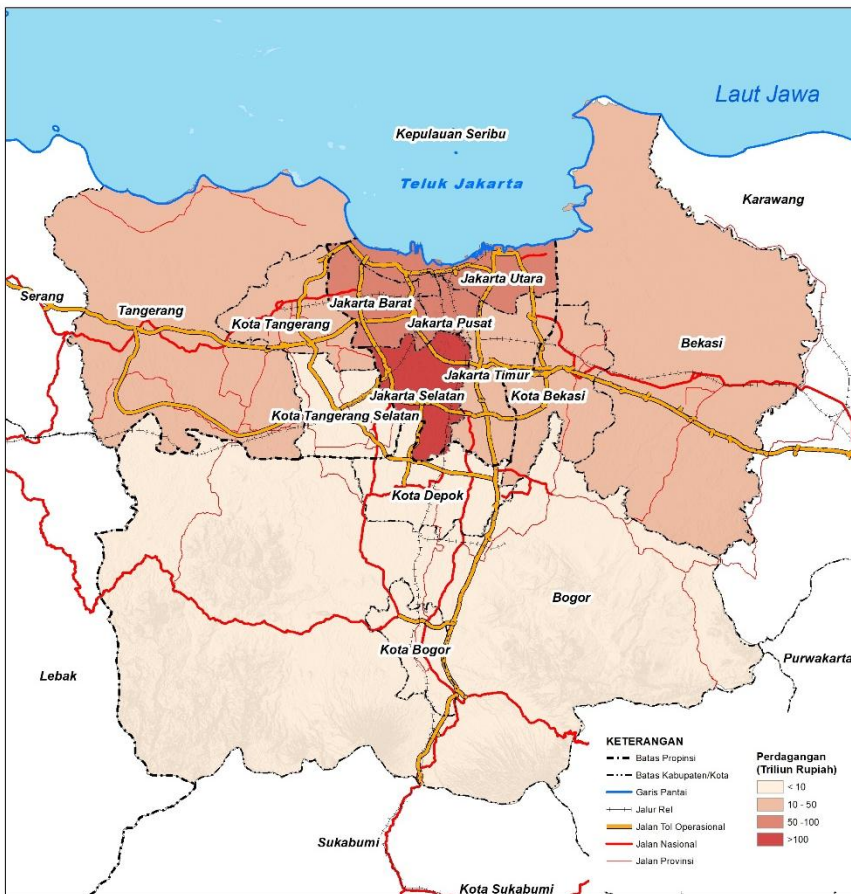


Gambar 3.9 PDRB Sektor Industri Pengolahan

Sumber: BPS diolah BPIW, 2025

c. Sektor Perdagangan

Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya memiliki porsi sektor perdagangan dan jasa terbesar nasional dengan *share* sektor perdagangan terhadap nasional pada tahun 2024 sebesar 32,10% dan sektor jasa terhadap nasional sebesar 56,45%. Sektor perdagangan besar dan eceran memberikan kontribusi PDRB sebesar Rp 539,9 triliun terhadap PDB Nasional. DK Jakarta sebagai kota inti, terutama di 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 di bawah ini.



Gambar 3.10 PDRB Sektor Perdagangan

Sumber: BPS diolah BPIW, 2025

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 DK Jakarta memilih untuk tidak berjualan melalui platform *e-commerce* padahal hal tersebut merupakan hal yang sangat krusial bagi pengembangan. Beberapa CBD yang siap dikembangkan secara rinci dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

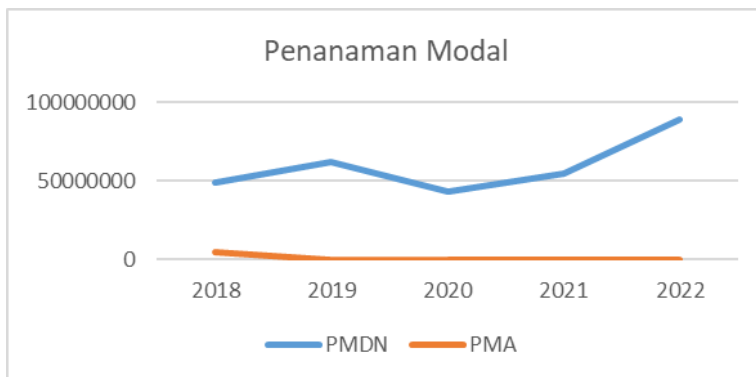
Tabel 3.11 Rencana Kawasan CBD

Wilayah	Kawasan CBD
DK 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, 2023

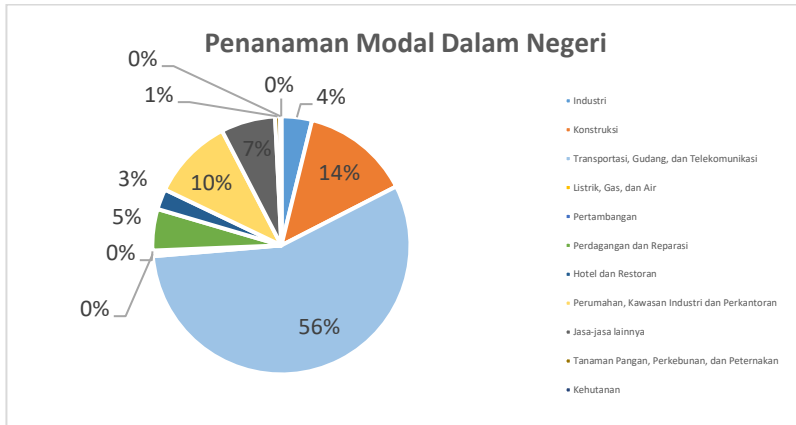
### 3.3.4 Perkembangan Investasi

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 oleh terjadinya pandemi Covid-19 yang melanda. Penanaman modal dalam negeri dan asing menurut bidang usaha di DK Jakarta digambarkan pada gambar di bawah ini.

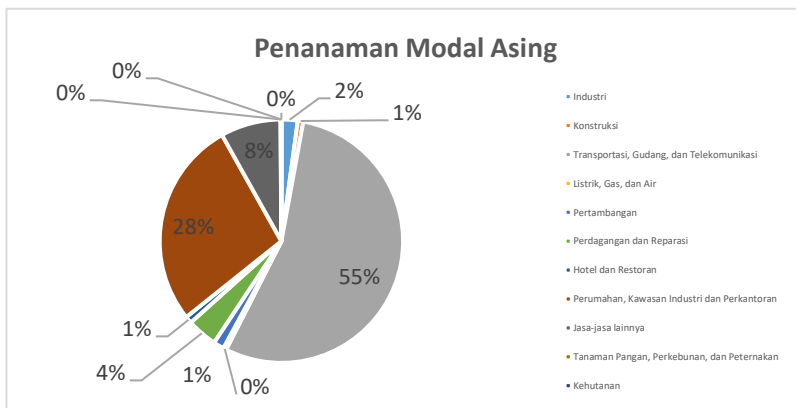


Gambar 3.11 Kondisi Penanaman Modal

Sumber: BPS diolah BPIW, 2023



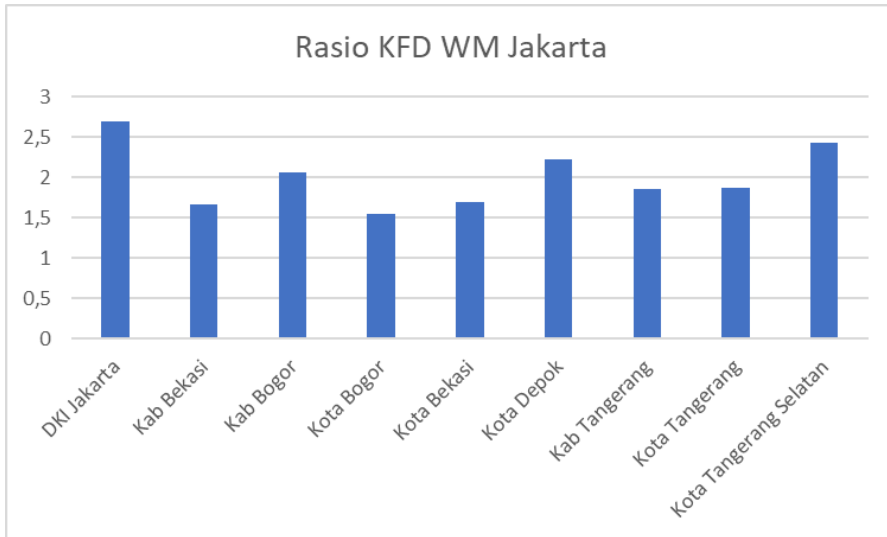
Gambar 3.12 Penanaman Modal Dalam Negeri  
Sumber: BPS diolah BPIW, 2023



Gambar 3.13 Penanaman Modal Asing  
Sumber: BPS diolah BPIW, 2023

### 3.3.5 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 di bawah ini memvisualisasikan rasio KFD di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya.



Gambar 3.14 Rasio KFD Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya

Sumber: Pemenkeu No 65 Tahun 2024 diolah BPIW, 2025

Pada grafik di atas, DK Jakarta unggul dibanding kota lain, dimana memang saat ini memiliki kapasitas fiskal yang tinggi dan APBD yang cukup tinggi dibandingkan daerah lain mengingat DK 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 DK Jakarta dari tahun 2017- 2024 berkategori sangat tinggi, hal ini menandakan bahwa Provinsi DK Jakarta memiliki kemampuan fiskal yang cukup baik untuk membiayai atau melaksanakan kegiatan-kegiatan pembangunan di Provinsi DK Jakarta. Jika dilihat trend kemampuan fiskal dari tahun 2017-2024, Indeks KFD Provinsi DK Jakarta mengalami kenaikan setiap tahunnya. Namun pada tahun 2020, 2021, dan 2024 mengalami penurunan.

Tabel 3.12 Tabel Indeks Kapasitas Fiskal

Kapasitas Fiskal	Indek KFD	Kategori KFD
2024	2,702	Sangat Tinggi
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, 2025

### 3.4 Profil Sosial Budaya

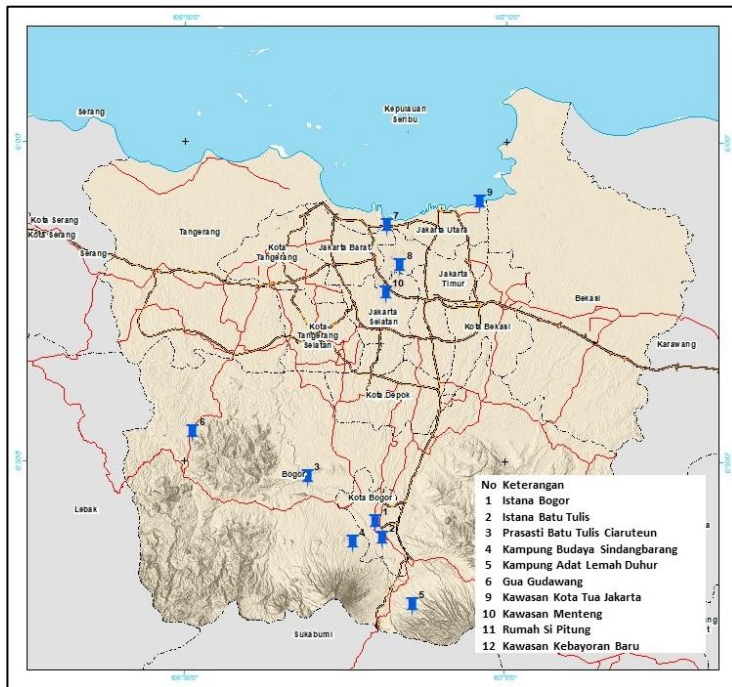
Ragam sosial dan budaya Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya memiliki keunikan tersendiri karena merupakan kota metropolitan. Budaya metropolitan tentunya berbeda dengan budaya daerah asal yang memiliki ciri khas khusus. Budaya metropolitan biasanya merupakan budaya campuran dan turunan dari masyarakat dari etnis yang beragam. Berikut merupakan uraian profil sosial dan budaya:

1. **Kebudayaan DK 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 DK Jakarta dan Sekitarnya digambarkan pada Gambar 3.15. Kawasan pemugaran bangunan dan obyek bersejarah di Provinsi DK 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.

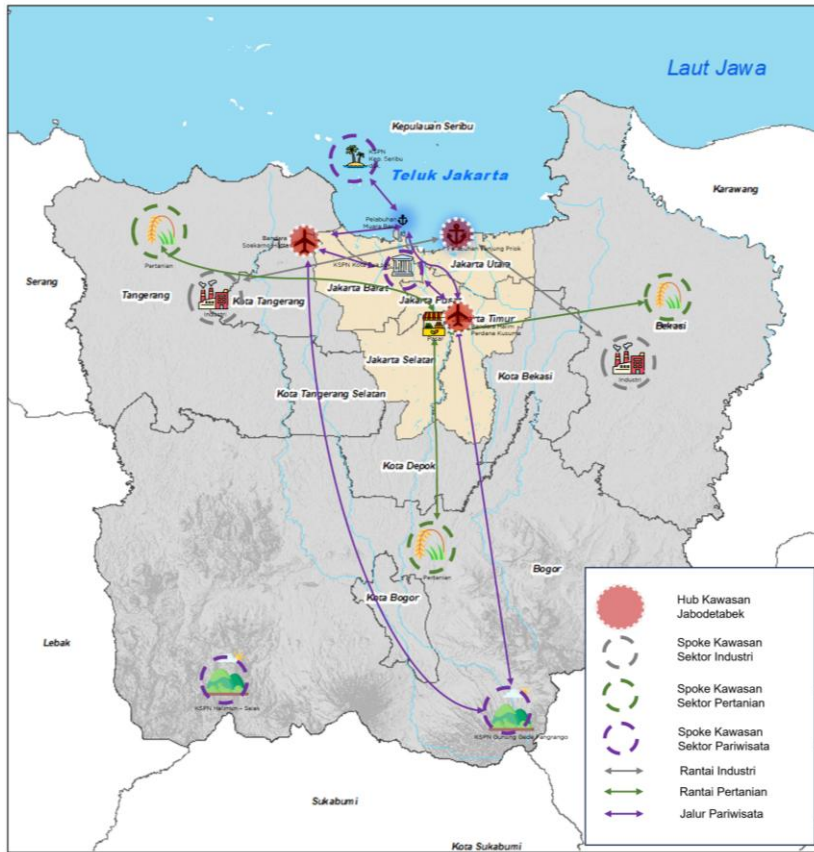
2. Batu Tulis Ciaruteun, Kampung Budaya Sindangbarang, Kampung Adat Lemah Duhur, dan Gua Gudawang, Kabupaten Bogor.



Gambar 3.15 Sosial dan Budaya

### 3.5 Profil Interaksi Antarkawasan

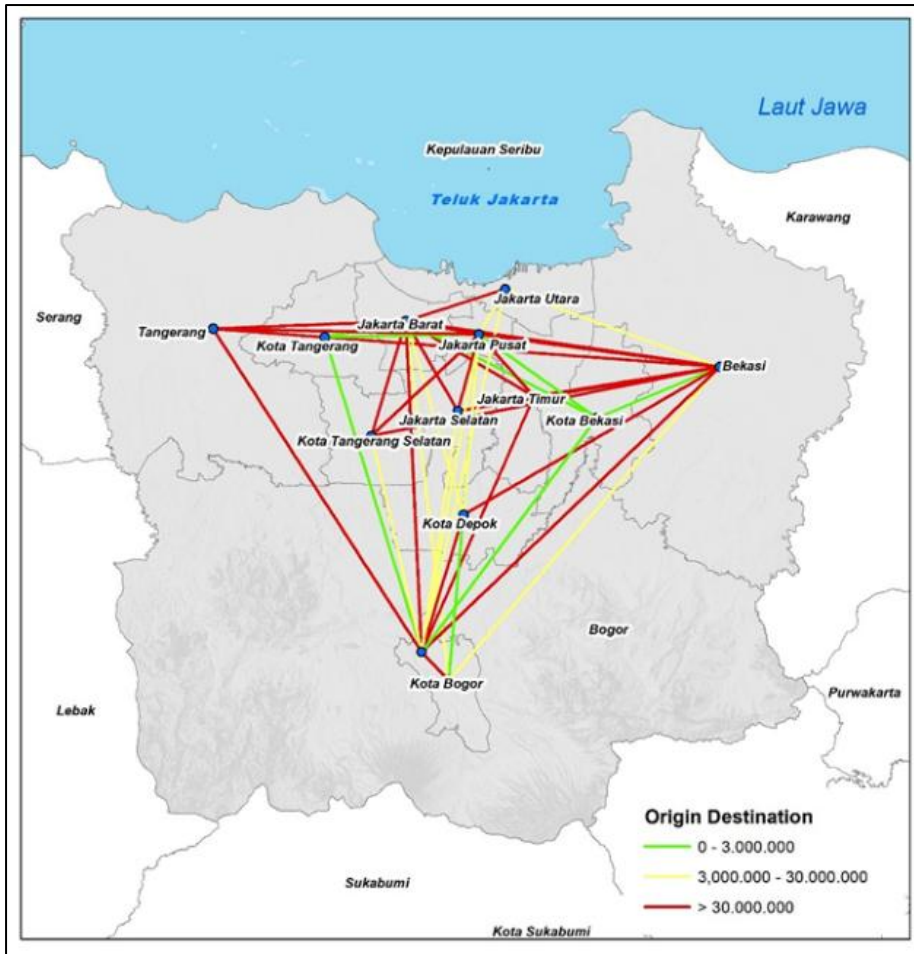
Metropolitan Jakarta merupakan satu kesatuan wilayah yang saling terkait dengan pola pergerakan manusia dan barang dari suatu tempat asal ke tempat tujuan. Provinsi DK Jakarta merupakan pusat pemerintahan Ibu Kota Negara Indonesia, selain itu sebagai pusat perdagangan dan jasa, perkantoran maupun pusat hiburan. Adanya fungsi yang disandang tersebut menjadikan DK 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 di bawah.



Gambar 3.16 Rantai Pasok Antar Kawasan

Sumber: Hasil Analisis, 2025

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*): DK 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 di atas dapat digambarkan pada gambar di bawah.



Gambar 3.17 Tingkat Interaksi Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya

Sumber: Survey ATTN Kementerian Perhubungan, 2025

## 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.

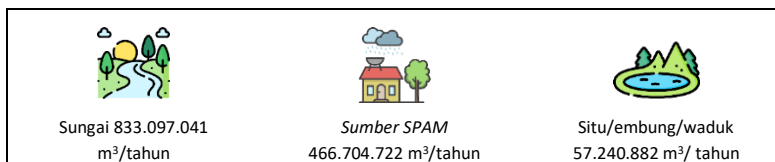
### 4.1 Profil dan Kinerja Infrastruktur Sumber Daya Air

Provinsi DK 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

Sekitar 94% pasokan air baku DK 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 DK Jakarta dapat ditingkatkan sehingga memenuhi baku mutu yang berlaku, maka akan ada pasokan air baku 833.097.041 m<sup>3</sup>/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 m<sup>3</sup>/ tahun.
- Analisis potensi air baku dari sumber SPAM menghasilkan jumlah air sebesar 466.704.722 m<sup>3</sup>/ tahun.



Gambar 4.1 Eksisting Penyediaan Air Baku  
Sumber: Hasil Analisis, 2025

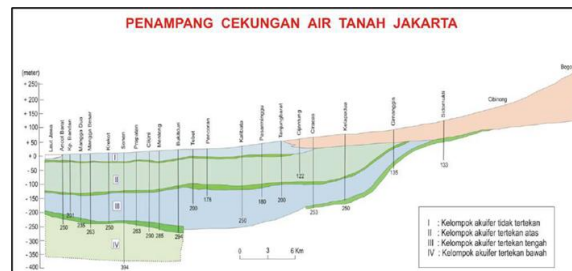
Namun secara potensi air baku, neraca air Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya dalam kondisi surplus. Sementara potensi Air baku sebesar 7.960 juta m<sup>3</sup>/tahun. Sementara

total kebutuhan DMI adalah sebesar 2.870 juta m<sup>3</sup>/tahun. Akan tetapi, sayangnya potensi air baku tersebut belum dimanfaatkan dengan secara baik.

Sistem akuifer CAT Jakarta bersifat 'multi layers' yang dibentuk oleh endapan kuartar dengan ketebalan mencapai sekitar 250 m. Ketebalan akuifer tunggal (*single aquifer layer*) antara 1,0 – 5,0 m, terutama berupa lanau sampai pasir halus. Kelulusan horizontal (*horizontal of permeability, Kh*) antara 0,10 – 40 m/hari, sementara kelulusan vertikalnya (*vertical of permeability, Kv*) berdasarkan hasil simulasi aliran air tanah CAT Jakarta sekitar seperlima ribu Kh ( $Kv/Kh = 1/5000$ ). Keterusan (*transmissivity*) endapan Kuartar sekitar 250 m<sup>2</sup>/hari.

Air tanah pada endapan Kuartar mengalir pada sistem akuifer ruang antar butir. Di daerah dekat pantai, umumnya didominasi oleh air tanah payau/asin yang berada di atas air tanah tawar kecuali di daerah yang disusun oleh endapan sungai lama dan pematang pantai. Akuifer produktif umumnya dijumpai mulai sekitar kedalaman 40 m di bawah muka tanah setempat (bmt) mencapai kedalaman maksimum sekitar 150 m bmt. Pembagian sistem akuifer yang dianut oleh berbagai studi air tanah di CAT Jakarta adalah sebagai berikut:

- Sistem akuifer tidak tertekan (kedalaman 0 – 40 m bmt), disebut sebagai Kelompok Akuifer I;
- Sistem akuifer tertekan atas (kedalaman 40 – 140 m bmt), disebut sebagai Kelompok Akuifer II; dan
- Sistem akuifer tertekan bawah (kedalaman 140 – 250 m bmt), disebut sebagai Kelompok Akuifer III.



Gambar 4.2 Penampang Cekungan Air Tanah Jakarta  
Sumber: KemenPU, 2025

Provinsi DK 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 km<sup>2</sup> tetapi tidak direkomendasikan dimanfaatkan karena terjadi penurunan muka tanah. Detail luas CAT pada Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.1 Cekungan Air Tanah

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

Sumber: KemenPU, 2025

Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya juga memiliki danau, polder, dan embung sebagai infrastruktur penyediaan air baku. Total potensi tampungan air baku secara akumulatif adalah 3.016.105 m<sup>3</sup>. Detail tampungan danau, polder, dan waduk dapat dilihat pada tabel dan peta berikut.

Tabel 4.2 Tampungan Danau, Polder, Waduk

No	Danau/ Situ	Tampungan (ribu m <sup>3</sup> )
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	2.893.000
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 Cibeet (konstruksi)	91.080
31	Bendungan Cijurey (konstruksi)	17.000
<b>Total Tampungan</b>		<b>3.016.105</b>

Sumber: Kemen-PU, 2025

Berdasarkan data di atas, infrastruktur penyediaan air baku masih belum dimanfaatkan secara optimal. Total potensi tampungan air baku secara akumulatif adalah 3.016.105

m<sup>3</sup> dapat dimanfaatkan sebagai suplai air baku untuk menggantikan penyedotan air tanah.



Peta 4.1 Profil Infrastruktur SDA Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya

#### 4.1.2 Infrastruktur Pengendali Daya Rusak Air

DK Jakarta mengandalkan dua kanal banjir utama, yaitu Kanal Banjir Barat dan Timur yang mengalihkan air dari hulu supaya tidak masuk ke dalam DK Jakarta. Pengendalian banjir di DK 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 PU, 6,094 km oleh DK Jakarta, 2,10 km oleh swasta). Rencana dikerjakan sepanjang 33,21 km (10,82 km PU (3,75 km *ongoing* dan 7,07 km rencana), 22,39 km oleh Pemprov DK Jakarta).

Provinsi DK 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 DK Jakarta dan sekitarnya yang dapat dilihat tabel berikut.

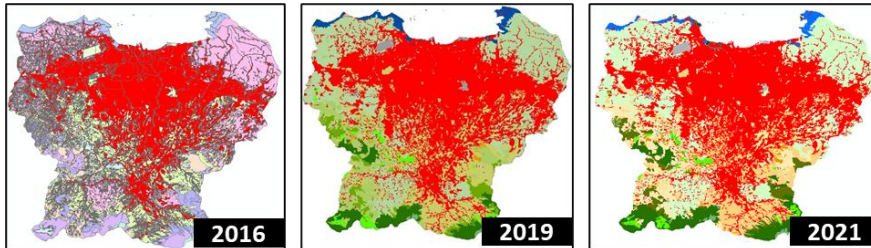
Tabel 4.3 Profil Daerah Aliran Sungai

No	Nama DAS	Luas (km <sup>2</sup> )	Debit Andalan (m <sup>3</sup> /dt)	Debit (Juta m <sup>3</sup> /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

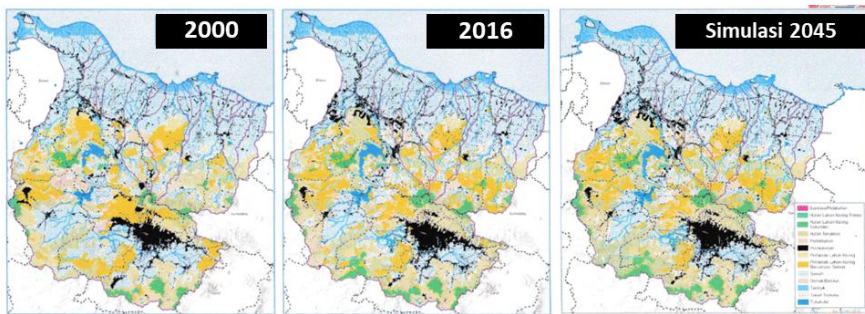
Sumber: KemenPU, 2025

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.

Perubahan Tata Guna Lahan WS Ciliwung Cisadane



Perubahan Tata Guna Lahan WS Citarum



Gambar 4.3 Perubahan Tata Guna Lahan

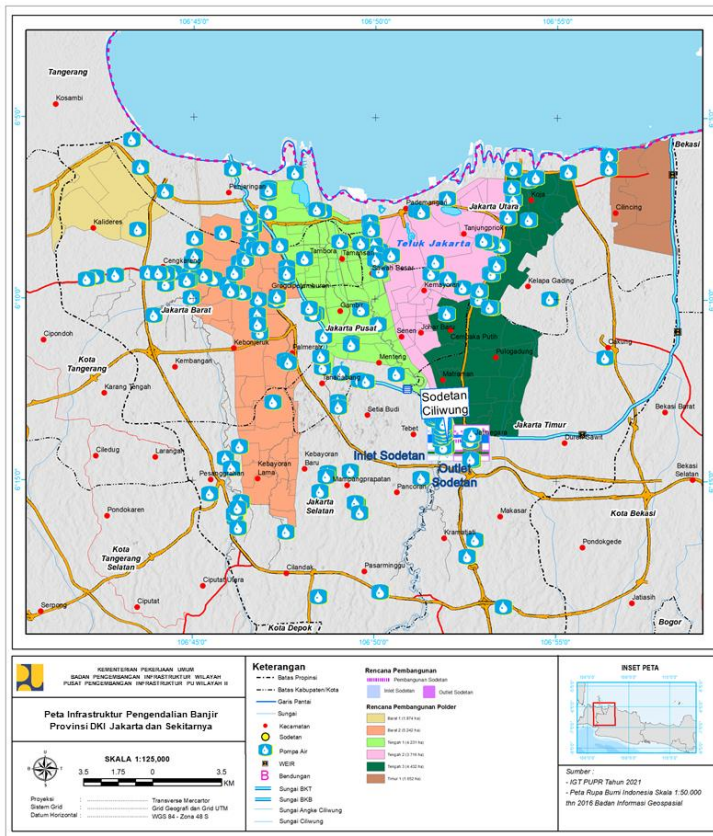
Tabel 4.4 Lahan Kritis Wilayah Sungai

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-PU, 2025

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 di 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 Profil Infrastruktur Pengendalian Banjir Provinsi DKI Jakarta

Selain hal tersebut, terdapat infrastruktur prioritas yang perlu ditangani yaitu Pembangunan Tanggul Laut Pantai Utara Jakarta. Tanggul ini selain berfungsi sebagai pengendalian daya rusak air juga sebagai:

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 penurunan muka tanah dengan penyediaan air bersih perpipaan, pemasangan alat pemantau penurunan muka tanah dan 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.

Saat ini panjang garis pantai dan muara sungai pesisir utara Jakarta adalah 120 km, dimana 46,2 km berada pada kondisi kritis. Berdasarkan MoU Pembagian Tugas, panjang tanggul pantai yang telah dikerjakan adalah 12,66 km, sementara yang belum dikerjakan sepanjang 33,54 km. Untuk mengoptimalkan tanggul sebagai pengendali banjir rob, Kementerian PU hingga tahun 2026 akan menyelesaikan tanggul hingga 15,972 km.

Untuk mengoptimalkan tanggul sebagai pengendali banjir rob masih dibutuhkan pembangunan tanggul yang menjadi kewenangan Pemprov DK Jakarta. Pemprov DK Jakarta perlu mendorong pembangunan tanggul yang menjadi kewenangan pemerintah provinsi.



Gambar 4.4 Progres Pembangunan Tanggul Laut

#### 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 Cibeet	Fase Konstruksi (0% - Tahap Persiapan)	83.280.000 m3	83.280.000 m3	1) Memberikan layanan irigasi seluas 1.037 ha 2) Penyediaan air baku 3,77 m3/s 3) Pengendalian banjir sebesar 300,33 m3/s 4) Memberikan supply listrik 0,25 MW	1) Memberikan layanan irigasi seluas 1.037 ha 2) Penyediaan air baku 3,77 m3/s 3) Pengendalian banjir sebesar 300,33 m3/s 4) Memberikan supply listrik 0,25 MW	Pemanfaatan belum bisa dilakukan karena masih dalam fase konstruksi. Ditargetkan selesai Tahun 2028
2	Bendungan Cijurey	Fase Konstruksi (0% - Tahap Persiapan)	17,070.000 m3	17,070.000 m3	1) Memberikan layanan irigasi seluas 2.047 ha 2) Penyediaan air baku 0,71 m3/s 3) Pengendalian banjir sebesar 291,47 m3/s 4) Memberikan <i>supply</i> listrik 1 MW	1) Memberikan layanan irigasi seluas 2.047 ha 2) Penyediaan air baku 0,71 m3/s 3) Pengendalian banjir sebesar 291,47 m3/s 4) Memberikan <i>supply</i> listrik 1 MW	Pemanfaatan belum bisa dilakukan karena masih dalam fase konstruksi. Ditargetkan selesai Tahun 2028

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
3	Tanggul Pantai (PTPIN)	Fase Konstruksi (23,6%)	Wewenang Kementerian PU: 15,655 km Pemprov DK Jakarta: 28,53 km Swasta: 2,1 km	Realisasi oleh Kementerian PU: 4,83 km Pemprov DK 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, <i>rainwater harvesting, water recycle</i> 3. Pengendalian penurunan muka tanah dengan penyediaan air bersih perpipaan, pemasangan alat pemantau penurunan muka tanah dan penurunan muka air tanah 4. Peningkatan kualitas air melalui Program <i>Jakarta Sewerage Development Project (JSDP)</i> , IPAL Komunal	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, <i>rainwater harvesting, water recycle</i> 3. Pengendalian penurunan muka tanah dengan penyediaan air bersih perpipaan, pemasangan alat pemantau penurunan muka tanah dan penurunan muka air tanah 4. Peningkatan kualitas air melalui Program <i>Jakarta Sewerage Development Project (JSDP)</i> , IPAL Komunal	Kewenangan pembangunan tanggul Kementerian PU 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 Ancol Hilir Sisi Selatan)

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					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	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	

## 4.2 Profil dan Kinerja Infrastruktur Jalan dan Jembatan

Keterhubungan suatu daerah tak pernah lepas dengan daerah lainnya, maka 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 berikut.

Tabel 4.5 Panjang Jalan Berdasarkan Kewenangan

No	Kabupaten/Kota	Jalan Nasional	Jalan Provinsi	Jumlah (km)
<b>A. Provinsi DK Jakarta</b>				
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			
<b>Total Lokasi DK Jakarta</b>		<b>71</b>	<b>6.297</b>	<b>6.367</b>
<b>B. Provinsi Banten</b>				
1	Kabupaten Tangerang	28	108	136
2	Kota Tangerang	18	32	50
3	Kota Tangerang Selatan	10	52	61
<b>Total Lokasi Banten</b>		<b>56</b>	<b>192</b>	<b>248</b>
<b>C. Provinsi Jawa Barat</b>				
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
<b>Total Lokasi Jawa Barat</b>		<b>235</b>	<b>183</b>	<b>418</b>

Sumber: Kompilasi data diolah BPIW, 2025

Panjang jalan wewenang nasional di kota inti DK Jakarta adalah 71 km, sedangkan jalan provinsi sepanjang 6.297 km. Jalan nasional pada Metropolitan Jakarta merupakan ruas-ruas yang menghubungkan DK Jakarta dengan kota sekitarnya yang berada di Provinsi Banten dan Jawa Barat. Kondisi pelayanan infrastruktur jaringan jalan di Provinsi DK

Jakarta dan Sekitarnya dilihat berdasarkan kondisi pelayanan jalan dan jarak tempuh, serta jumlah tarikan dan bangkitan antar wilayah sekitar.

Panjang jalan di Provinsi DK 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 berikut.

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-PU, 2025

Tabel 4.7 Proyeksi VCR Per Ruas

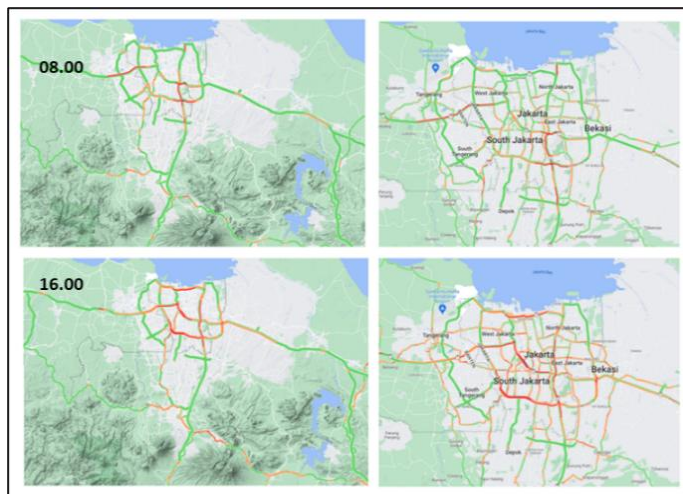
No	Ruas Jalan	Panjang	Lebar	VCR
1.	BTS.DKI/BANTEN - GANDARIA/BTS.DEPOK/TANGERANG (CIPUTAT - BOGOR)	9,01	12,4	2,24
2.	JLN. LETDA NATSIR (CIKEAS)	2,61	7,09	1,24
3.	JLN. IR. H. JUANDA (DEPOK)	3,96	14,14	1,76
4.	JLN. MARGONDA RAYA (DEPOK)	1,64	12,21	2,29
5.	JLN. ARIF RAHMAN HAKIM (DEPOK)	0,97	14,96	1,57
6.	JLN. TERATAI RAYA (DEPOK)	0,31	11,2	1,58
7.	JLN. NUSANTARA (DEPOK)	1,14	8,82	2,37
8.	JLN. RAYA SAWANGAN (DEPOK)	4,76	7,1	1,83
9.	JLN. MUCHTAR RAYA (DEPOK)	2,32	6,25	3,24
10.	JLN. SAWANGAN RAYA (DEPOK)	2,08	8,18	1,40
11.	JLN. RAYA CIAWI (BOGOR)	2,4	12,2	1,27
12.	JLN. SULTAN AGUNG (BEKASI)	3,5	15,6	1,69
13.	JLN. SUDIRMAN (BEKASI)	2,5	13,07	1,92
14.	JLN. CUT MUTIA (BEKASI)	3,0	15,55	1,34
15.	JLN. HASANUDIN (TAMBUN)	1,9	12,13	1,62
16.	JLN. FATAHILLAH (CIKARANG)	1,5	20,46	1,63
17.	JLN. HOS. COKROAMINOTO (CIKARANG)	0,8	8,79	1,50
18.	JLN. YOS SUDARSO (CIKARANG)	1,6	11,36	1,81
19.	BOGOR - CIAWI (JLN. RAYA TAJUR)	5,4	9,33	2,27
20.	JLN. RAYA KEDUNGHALANG (BOGOR)	3,142	13,1	1,73
21.	JLN. RAYA LEUWILIANG (LEUWILIANG)	1,25	7,3	1,59

No	Ruas Jalan	Panjang	Lebar	VCR
22.	BTS. KOTA LEUWILIANG - BTS. KOTA BOGOR	12,707	7,37	2,12
23.	JLN. RAYA DRAMAGA (BOGOR)	1,84	7,4	2,06
24.	JLN. DRAMAGA II (BOGOR)	0,96	10,56	1,50
25.	JLN. RAYA SERANG (TANGERANG)	8,8	14,76	1,64
26.	GANDARIA/BTS.DEPOK/TANGERANG - BTS.DEPOK/ BOGOR (CIPUTAT-BOGOR)	6,989	13,34	1,27
27.	GANDARIA - CILODONG/BTS. DEPOK	8,2	13,16	1,42
28.	CILODONG/BTS. DEPOK - BTS. KOTA BOGOR	15,4	13,94	1,29
29.	JLN. DAAN MOGOT (TANGERANG - BTS. DKI)	7,671	15,41	1,55

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Sebagian besar kondisi pelayanan jalan dilihat dari VCR di Provinsi DK 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.

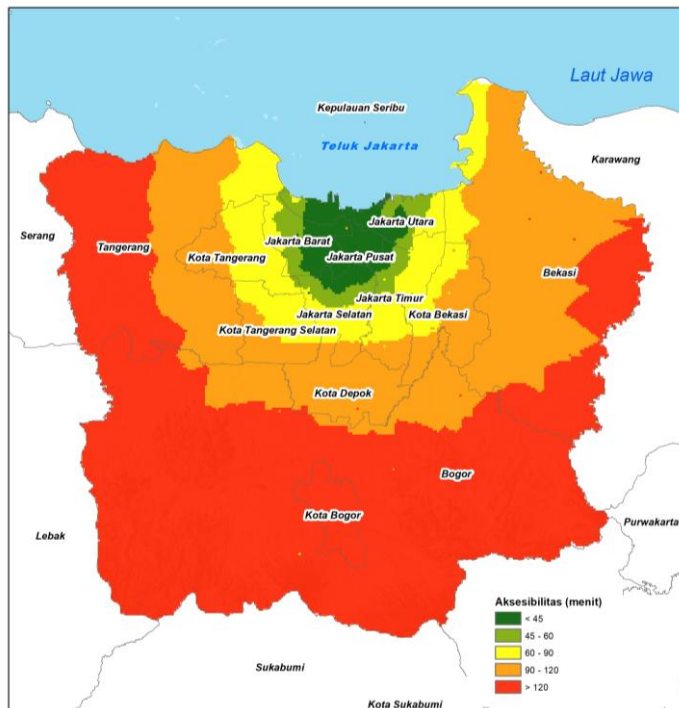
Analisis spasial menunjukkan tingkat kepadatan arus lalu lintas di DK Jakarta menggunakan *usual traffic condition*. Ruas jalan yang berwarna merah menunjukkan bahwa jalan pada ruas tersebut memiliki tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi sehingga menyebabkan kemacetan khususnya di ruas-ruas strategis DK Jakarta. Kemacetan di DK 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 DK Jakarta pada jam masuk kerja, dan ruas-ruas menuju keluar kota inti pada sore hari.



Gambar 4.5 Kondisi Lalu Lintas

Sumber: Diolah dari Google Earth menggunakan *usual traffic condition* hari Senin (diakses 23 Februari 2025)

Kota Bekasi yang menjadi kota satelit atau wilayah pendukung DK 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 DK 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 DK Jakarta sehingga masyarakat lebih memilih tinggal di luar Kota Jakarta. Kondisi lalu lintas serta kemacetan jalan dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4.6 Jarak Tempuh Aksesibilitas

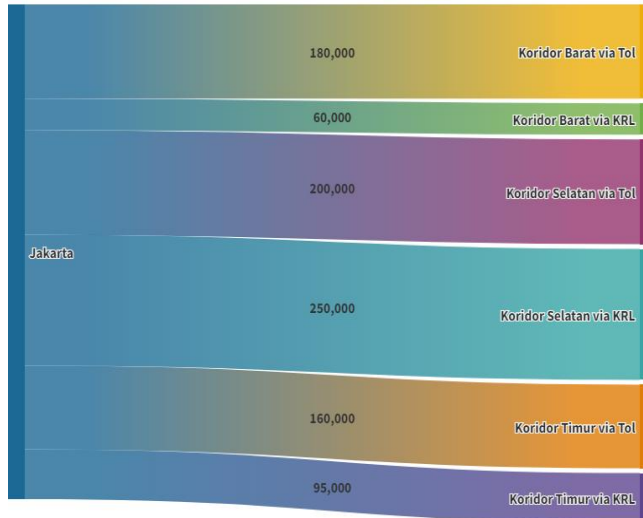
Rata-rata penduduk yang bermukim di wilayah DK Jakarta untuk menuju pusat kegiatan di kota inti adalah 60 menit, rata-rata penduduk di wilayah sekitar yang berbatasan langsung dengan DK Jakarta untuk menuju pusat kegiatan di kota inti dalam 90 menit. Sedangkan rata-rata penduduk di wilayah sekitar yang tidak berbatasan langsung dengan DK Jakarta untuk menuju pusat kegiatan di kota inti adalah 90 menit.

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.



Gambar 4.7 Jumlah Perjalanan  
Sumber: Kemen-PU, 2025

Berdasarkan data OD (2018), 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

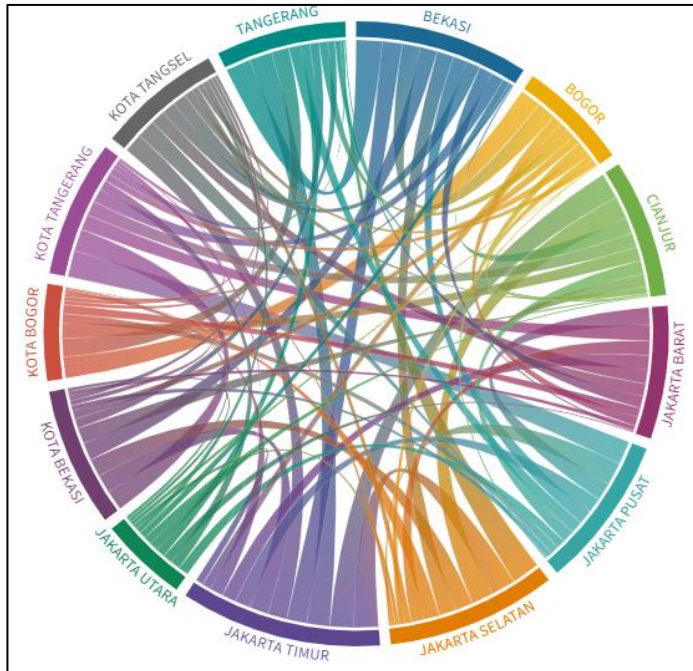
Tabel 4.8 Jumlah Wilayah Tujuan 3 Tertinggi

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

Sumber: Kemen-PU, 2025

Tujuan utama terbesar berdasarkan bangkitan dan tarikan adalah Jakarta Timur dengan total perjalanan 1,1 Miliar pada tahun 2018. Sebagian besar perjalanan masih menggunakan kendaraan pribadi. Meskipun kondisi transportasi publik massal sudah

membalik, sebagian besar penduduk masih belum ingin beralih ke transportasi publik. Berdasarkan hasil survei sebanyak 2,1 juta (92%) responden komuter Kawasan Aglomerasi Jakarta tidak ingin beralih menggunakan transportasi umum. Alasan tidak ingin beralih, karena waktu tempuh lama dan tidak praktis.



Gambar 4.8 Ilustrasi Bangkitan dan Tarikan Wilayah Kawasan Aglomerasi Jakarta

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan analisis di atas, 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 (DK 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) Kawasan Aglomerasi Jakarta tahun 2011 dan 2018 ditunjukkan pada dua tabel berikut.

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-PU, 2025

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-PU, 2025

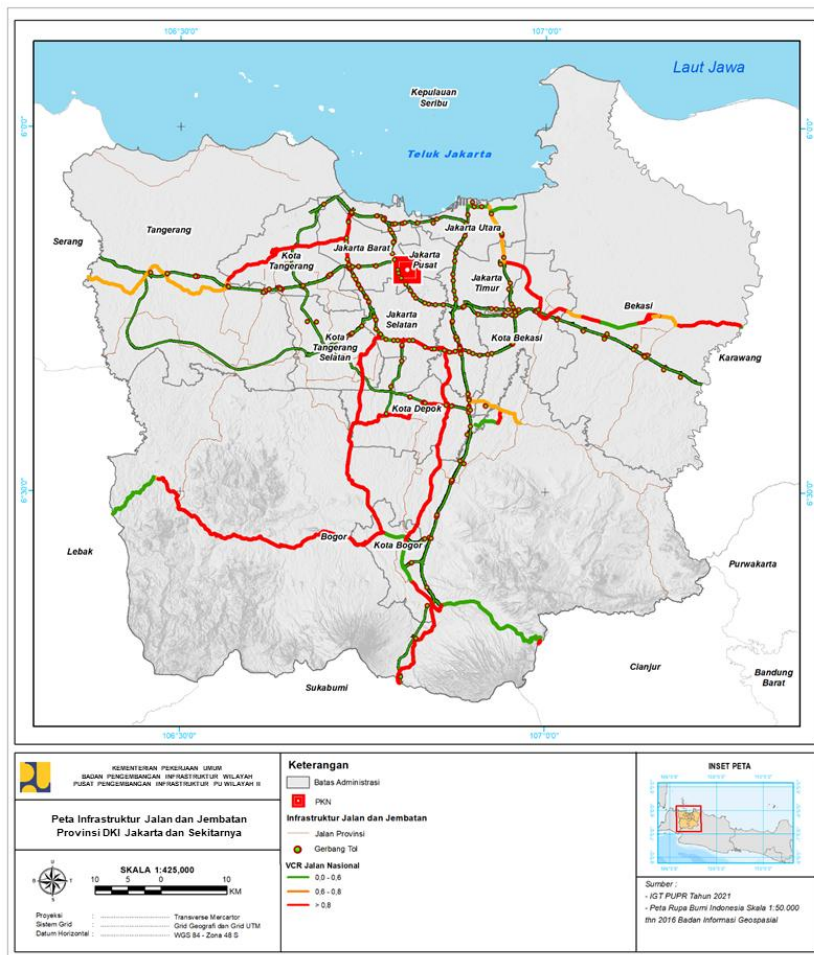
### 4.2.2 Infrastruktur Jembatan

Terdapat empat klasifikasi jembatan di Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya terdiri dari jembatan gantung, jembatan nasional, jembatan khusus dan jembatan tol. Tabel di bawah merupakan infrastruktur jembatan yang telah terpetakan, sementara peta menerangkan profil infrastruktur jalan dan jembatan di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya.

Tabel 4.11 Infrastruktur Jembatan Kawasan Aglomerasi Jakarta

No	Jembatan	Jumlah	Lokasi
1	Jembatan Gantung	2	Tangerang
2	Jembatan Khusus	0	
3	Jembatan Nasional	155	Tersebar
4	Jembatan Tol	45	Tersebar

Sumber: [sigi.pu.go.id](http://sigi.pu.go.id), 2025



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	
1	Jalan Tol 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 termanfaatkan dengan baik sehingga pengguna jalan dari Pamulang, Serpong, dan sekitarnya dapat mengakses Bandara secara langsung
2	Jalan Tol Serpong - Cinere	Operasi (2024)	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 PU. Izin Operasi juga menunggu hasil Uji Laik Fungsi Jalan
3	Jalan Tol Cinere - Jagorawi	Operasi (2023)	14,89 Km	12,7 Km	Mempercepat pergerakan kendaraan umum dan pribadi dari Terminal Depok menuju Bandara Soekarno-Hatta tanpa harus melewati Jalan	Mempercepat pergerakan kendaraan umum dan pribadi dari Terminal Depok menuju Bandara Soekarno-Hatta tanpa harus melewati Jalan	Masih belum termanfaatkan secara optimal karena Seksi 3B: Krukut - Limo belum selesai fase konstruksi.

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					Tol JORR 1 maupun Jalan Tol dalam Kota.	Tol JORR 1 maupun Jalan Tol dalam Kota.	
4	Jalan Tol Depok - Antasari	Operasi (2021)	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 termanfaatkan secara optimal karena Seksi 3: Sawangan Bojonggede serta Seksi 4: Bojonggede-Salabenda belum selesai fase konstruksi
5	Jalan Tol 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 termanfaatkan dengan baik. BUJT perlu menjaga pelayanan serta kondisi jalan.
6	Jalan Tol Bogor Ring Road	Fase Konstruksi (80%)	3,2 Km	2,85 Km	Jalan Tol bermanfaat sebagai: 1. Jalur alternatif bagi pengguna jalan tol selain jalur nasional/arteri menuju wilayah Kota dan Kabupaten Bogor	Jalan Tol bermanfaat sebagai: 1. Jalur alternatif bagi pengguna jalan tol selain jalur nasional/arteri menuju wilayah Kota dan Kabupaten Bogor	Masih belum termanfaatkan secara optimal karena Seksi 3B: Kayu Manis - Salabenda belum selesai fase konstruksi.

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					2. Akses kawasan wisata di sekitar Kota Bogor yaitu diantaranya kawasan puncak Ciawi dan Kebun Raya Bogor.	2. Akses kawasan wisata di sekitar Kota Bogor yaitu diantaranya kawasan puncak Ciawi dan Kebun Raya Bogor.	
7	Jalan Tol Serpong - Balaraja	Fase Konstruksi (50%)	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.
8	Pembangunan Jalan Tol 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	
9	Jalan Tol Jakarta Cikampek II Sisi Selatan	Fase Konstruksi (60%)	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 ( <i>one way</i> ) 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 ( <i>one way</i> ) 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 termanfaatkan karena Ruas Paket 1: Jatiasih- Setu, Paket 2: Setu - Sukaragam, dan Paket 2B: Sukaragam - Sukabungah masih fase konstruksi. Target selesai kontruksi pada Q4 2024.
10	Jalan Tol Jakarta - Cikampek II Elevated	Operasi (2019)	36,84 Km	36,84 Km	Pemanfaatan Jalan Tol ini untuk mengurangi beban lalu lintas Jakarta-Cikampek sehingga bisa memangkas waktu tempuh perjalanan dari	Pemanfaatan Jalan Tol ini untuk mengurangi beban lalu lintas Jakarta-Cikampek sehingga bisa memangkas waktu tempuh perjalanan dari	Adanya korupsi sebesar 1,5 Triliun dalam pembangunan Jalan Tol Jakarta - Cikampek II (Elevated)

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					Jakarta ke Bandung atau sebaliknya.	Jakarta ke Bandung atau sebaliknya.	
11	Jalan Tol Cimanggis-Cibitung	Operasi (2020)	26,47 Km	6,67 Km	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pembangunan jalan Tol ini dimaksudkan untuk mengurangi kemacetan di Kawasan Cibubur-Jonggol atau Koridor Transyogi, serta mengurangi beban dari Jalan Tol Jagorawi.</li> <li>- 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 lokasi di Kabupaten Bekasi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pembangunan jalan Tol ini dimaksudkan untuk mengurangi kemacetan di Kawasan Cibubur-Jonggol atau Koridor Transyogi, serta mengurangi beban dari Jalan Tol Jagorawi.</li> <li>- 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 lokasi di Kabupaten Bekasi.</li> </ul>	Masih belum termanfaatkan 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	
12	Jalan Tol Cibitung-Cilincing	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 DK Jakarta, yaitu dari Cibitung, Kabupaten Bekasi dengan Cilincing, Jakarta Utara. Diharapkan jalan tol ini dapat mengurangi waktu tempuh kawasan menuju Jakarta.	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 DK Jakarta, yaitu dari Cibitung, Kabupaten Bekasi dengan Cilincing, Jakarta Utara. Diharapkan jalan tol ini dapat mengurangi waktu tempuh kawasan menuju Jakarta.	Jalan Tol sudah termanfaatkan dengan baik. BUJT perlu menjaga pelayanan serta kondisi jalan.
13	Tol Akses Pelabuhan Tanjung Priok Timur 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	1. Mengurangi risiko kongesti di jalan eksisting, sehingga dapat memberikan layanan logistik yang efisien 2. Meningkatkan konektivitas pelabuhan	Belum dilakukan konstruksi fisik. Adapun yang telah selesai adalah pelaksanaan kajian komersial dan konsep umum perencanaan Jalan

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					dan arean hinterland. Pelabuhan Tanjung Priok akan terhubung langsung dengan Jalan Tol Cibitung Cilincing, sehingga meningkatkan konektivitas antara pelabuhan Tanjung Priok dan Kawasan Industri.	dan arean hinterland. Pelabuhan Tanjung Priok akan terhubung langsung dengan Jalan Tol Cibitung Cilincing, sehingga meningkatkan konektivitas antara pelabuhan Tanjung Priok dan Kawasan Industri.	Akses Timur Kalibaru (NPEA) serta direksi telah menyepakati PT API untuk bertindak menjadi pemrakarsa NPEA mewakili IPC dari Tahap Prakonstruksi, Kontruksi, 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 DK Jakarta dan Sekitarnya telah terlayani oleh layanan air minum perpipaan, pengolahan sanitasi, dan pengelolaan persampahan. Penyelenggaraan infrastruktur permukiman juga termasuk berupa penuntasan kawasan kumuh.

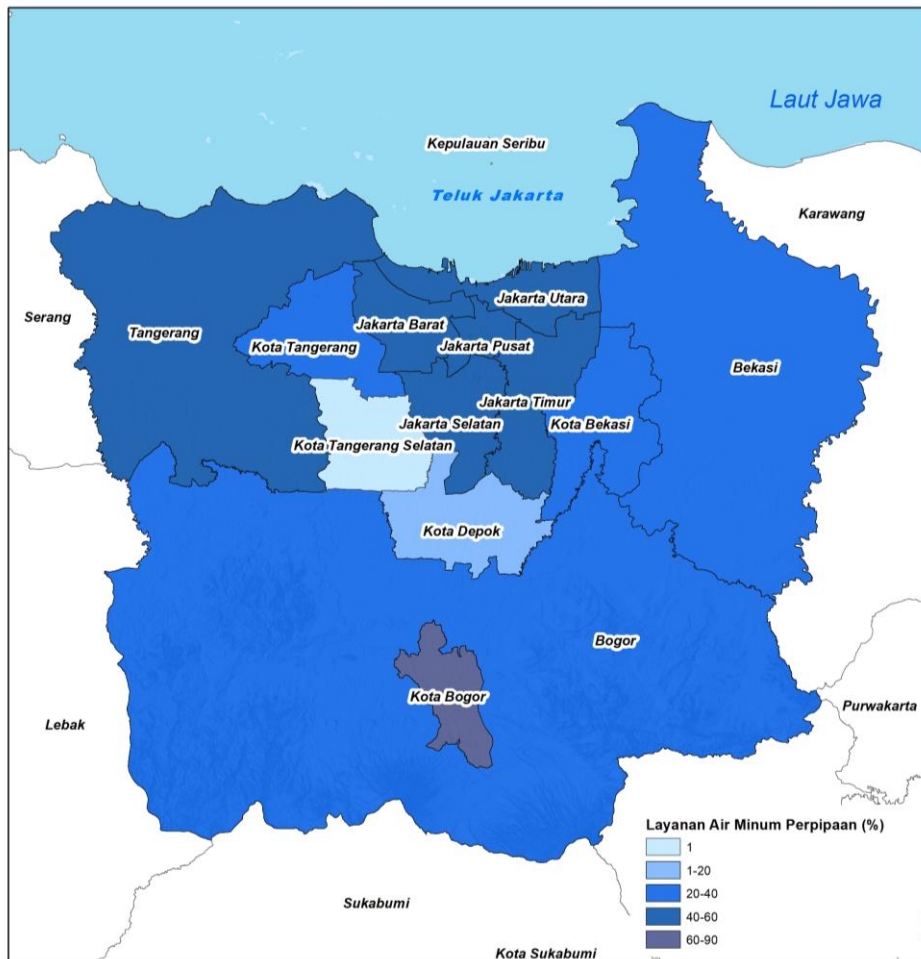
#### 4.3.1 Infrastruktur Air Minum

Kapasitas air minum terpasang paling banyak berada di DK Jakarta dengan 20.238 lpd, sementara yang terkecil ada Kota Bekasi sebesar 550 lpd. Produksi air minum 2020 yang terbesar DK Jakarta 17.522 lpd dan terkecil Kota Bekasi 427 lpd. Wilayah dengan layanan perpipaan tertinggi ada di Kabupaten Bogor dengan persentase mencapai 90%. DK 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 dan gambar berikut.

Tabel 4.12 Kapasitas dan Produksi Air Minum

No	Perusahaan Air Minum	Kabupaten/Kota/ Provinsi	Penduduk Terlayani (jiwa)
1	PAM JAYA	DK 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	2.856.458
6	PDAM Tirta Pakuan	Kota Bogor	1.004.000
7	PDAM Tirta Kahuripan	Kabupaten Bogor	800.000
8	PDAM Tirta Asasta	Kota Depok	360.722
	Total Pelayanan	Jiwa	14.662.641
		Sambungan Rumah	3.665.660
		m3/ tahun	482.609.638

Sumber: Buku Kinerja BUMD dan SIM SPM, 2025

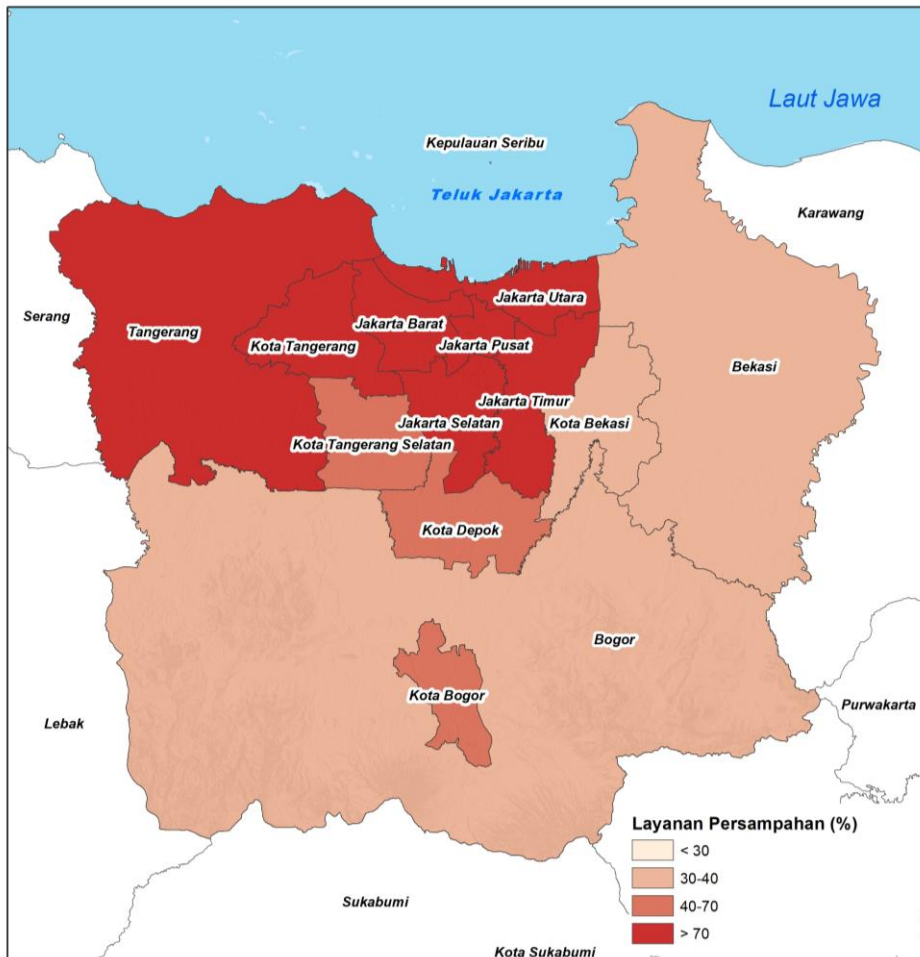


Gambar 4.9 Jaringan Perpipaan Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya  
Sumber: Kemen-PU, 2025

### 4.3.2 Infrastruktur Sanitasi

#### a. Layanan Persampahan

DK Jakarta memberikan kontribusi timbulan sampah tertinggi sebesar 7.425 ton/ hari. Provinsi DK Jakarta telah terlayani layanan persampahan sebesar 85% dengan kata lain 26 juta masyarakatnya telah terlayani layanan persampahan. Kabupaten Tangerang yang merupakan wilayah satelit dari DK 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 berikut.



Gambar 4.10 Layanan Persampahan

Sumber: Kemen-PU, 2025

Untuk mendukung layanan persampahan di Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya diperlukan sarana dan prasarana persampahan. Terdapat 4 TPA dan 1 TSPT yang beroperasi di Provinsi DK 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 berikut.

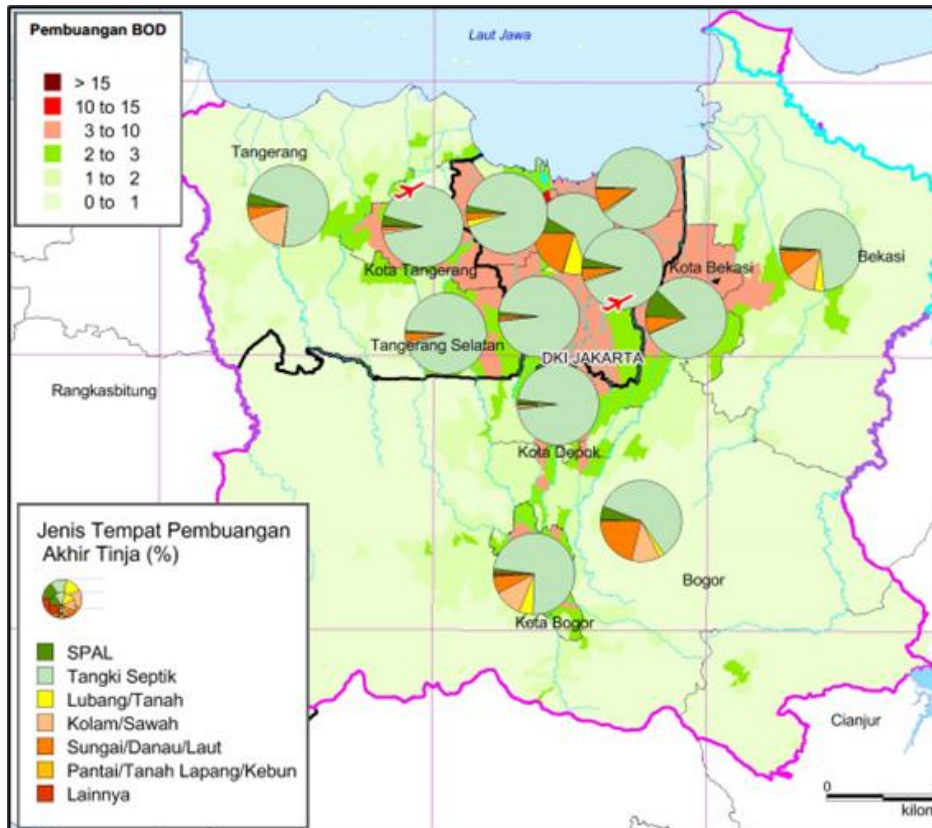
Tabel 4.13 Sarana Prasarana Persampahan

No	Wilayah	Timbulan Sampah (ton/hari)	Timbulan Sampah Terlayani (Ton/hari)	% Layanan	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				
1	DK Jakarta	8.527	6.225	73%	10	122	TPST Bantar Gebang	8.000	113	Sanitary Landfill	Baik					
2	Kota Bekasi	1.831	989	54%	-	-	TPST Bantar Gebang					4.000	20	Open Dumping	Baik	Berbasis Aplikasi
3	Kabupaten Bekasi	2.250	608	27%	-	-										
4	Kota Tangerang	1.382	815	59%	12	13	TPA Rawa Kucing	600	2.5	Open Dumping	Baik					Komputerisasi (Excel)
5	Kabupaten Tangerang	2.305	2.029	88%	11	33										
6	Kota Tangerang Selatan	744	536	72%	8	20	TPA Cipeucang					1.000	4.5	Open Dumping	Baik	
7	Kota Depok	1.314	1.051	80%			TPA Cipayung									
8	Kota Bogor	973	739	76%	10	5	TPA Galuga	1.200	13	Open Dumping	Baik	Komputerisasi (Excel)				
9	Kab. Bogor	8.527	6.225	73%			TPPAS Lulut Nambo						2.300	55	RDF & Komposting	Baik

Sumber: Kemen-PU, 2025

**b. Layanan Sanitasi**

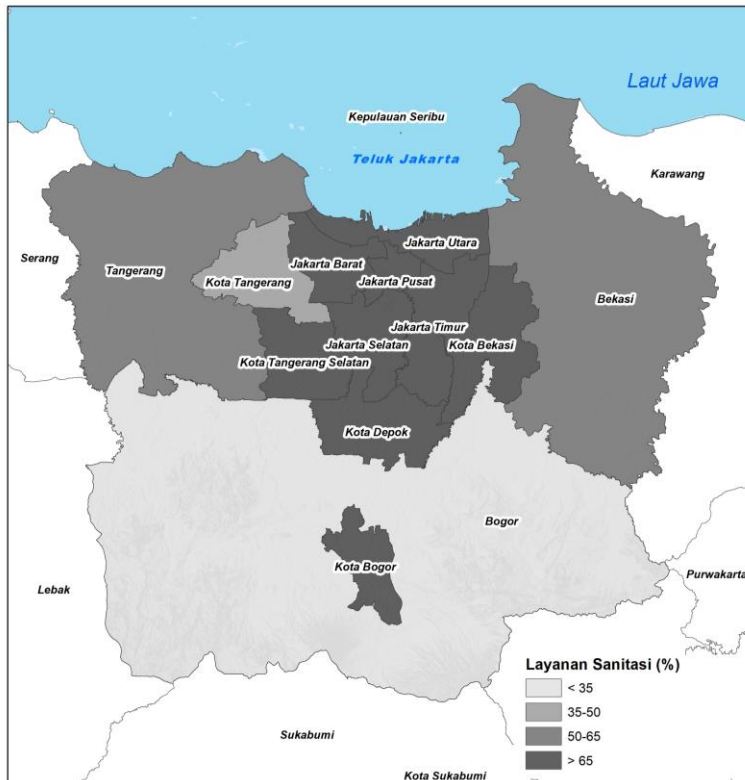
Akses sanitasi aman didefinisikan sebagai pengguna fasilitas sanitasi merupakan rumah tangga sendiri, bangunan atas berupa kloset yang menggunakan leher angsa dan bangunan bawah berupa tangki septic yang pernah disedot setidaknya sekali dalam 5 tahun terakhir atau telah menggunakan Sistem Pengolahan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



Gambar 4.11 Jenis Tempat Pembuangan Akhir Tinja

Sumber: Kemen-PU, 2025

Akses sanitasi aman yang tertinggi terdapat di DK 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 4.12 Layanan Sanitasi  
Sumber: Kemen-PU, 2025

Tabel 4.14 Pelayanan Sanitasi Eksisting

Lokasi	Pelayanan Eksisting	
	Akses Aman (%)	Layanan (Ltr/dtk)
	b	c
DK 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 DK 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 PU dan DK Jakarta antara lain adalah pembangunan 72 lokasi sanimas, penyusunan 9 DED IPAL komunal, dan pembangunan 2 IPAL skala kawasan. Sementara keterangan lebih lanjut terkait sarana prasarana air limbah diperinci pada tabel di bawah.

Tabel 4.15 Sarana Prasarana Limbah

No	Lokasi	IPLT/IPAL	Luas (Ha)	Kapasitas/ Daya Tampung m <sup>3</sup> /hari	Debit Masuk m <sup>3</sup> /hari	Cakupan Pelayanan KK	Kondisi
1	DK 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 Kota Tangerang Kab. Tangerang	IPLT Cibodas	1	80	110	1.500	Belum optimal dalam pengoperasian unit, dikarenakan kurangnya biaya <i>maintenance</i> .
4							
5							
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 Gandhi	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 <sup>3</sup> / hari di kawasan Duta harapan Bekasi target 18750 kk.

Sumber: Kemen-PU, 2025

### c. Kawasan Kumuh

Luas kawasan kumuh di Provinsi DK 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	Operasi (2024)	4.750 Liter/detik	4.750 Liter/detik	Melayani: PAM Jaya DK Jakarta : 4.000 L/detik PDAM Tirta Patriot Kota Bekasi : 300 L/detik PDAM Tirta Bhagasasi Kab. Bekasi : 100 L/detik PDAM Tirta Tarum Kab. Karawang: 350 L/detik	Melayani: PAM Jaya DK Jakarta : 4.000 L/detik PDAM Tirta Patriot Kota Bekasi : 300 L/detik PDAM Tirta Bhagasasi Kab. Bekasi : 100 L/detik PDAM Tirta Tarum Kab. Karawang: 350 L/detik	1. Terdapat perubahan desain drainase di IPA Bekasi karena harus mengakomodir kapasitas drainase dari Warga Margahayu dan Permukiman Komplek PU (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 deskripsi rekomtek yang diterbitkan Dinas Bina Marga

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
							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
2	SPAM Regional Jatiluhur II	Proses Penandatanganan Kerjasama KPBU oleh DJPI	6500 Liter/detik	6500 Liter/detik	Melayani DK Jakarta: 2054 lt/det, Kab Bekasi :1371 lt/det, Kota Bekasi :1051 lt/det Kab Bogor:2012 lt/det	Melayani DK Jakarta: 2054 lt/det, Kab Bekasi :1371 lt/det, Kota Bekasi :1051 lt/det Kab Bogor:2012 lt/det	Masih belum termanfaatkan karena saat ini masih dalam tahap penandatanganan KPBU oleh DJPI.

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
3	SPAM Regional Karian-Serpong	Fase Konstruksi (0% - Dimulai Tahun 2025)	4.600 Liter/detik	4.600 Liter/detik	Melayani: DK Jakarta (PAM Jaya) : 3.200 L/detik PDAM Kota Tangerang : 750 L/detik PT PITS (Kota Tangsel) : 650 L/detik	Melayani: DK 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 pengenaan kompensasi finansial kepada PJKP atas penerapan Deemed Commercial Operation Date (COD). Kajian mitigasi risiko terhadap Rancangan Amandemen III Perjanjian KPBU dalam rangka Kelancaran Pembangunan proyek baru dimulai pada pertengahan September 2023 dan opini keluar 1 bulan kemudian. 2. Apabila penandatanganan

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
							<p>Amandemen Ketiga Perjanjian KPBU tanpa menunggu reuiu/opini BPKP, diusulkan untuk adanya Berita Acara yang telah disepakati oleh seluruh pimpinan tingkat Eselon 1 (Inspektorat Jenderal, Dirjen PI, Dirjen SDA).</p> <p>3. Kajian risiko dan perhitungan <i>recurring fee</i> dari PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII) atas pengenaan kompensasi finansial Deemed COD untuk selanjutnya apabila disetujui maka nilai <i>recurring fee</i> akan dimasukkan dalam Financial Model yang akan menjadi</p>

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
							lampiran pada Amandemen Ketiga Perjanjian KPBU.
4	Jakarta Sewerage System (JSS)	Fase Kontruksi (30%)	JSS Zona 1 Area: 4.901 Ha Panjang Perpipaan : 758.239 m  JSS Zona 6 Area: 5.874 Ha Panjang Perpipaan: 1.008.080 m Stasiun Pompa: 1	JSS Zona 1: 2,9% (fisik)  JSS Zona 6: 0% (fisik)	1) JSS Zona 1 : Untuk meningkatkan kualitas lingkungan perairan dan akses sanitasi di DK Jakarta. Kegiatan ini terdaftar dalam Buku Biru 2015–2019 sebagai proyek prioritas pembangunan nasional di Indonesia, serta termasuk dalam daftar Proyek Strategis Nasional sesuai Perpres 109/2020. Dengan luas lahan IPAL sebesar 3,9 Ha, kapasitas IPAL	1) JSS Zona 1 : Untuk meningkatkan kualitas lingkungan perairan dan akses sanitasi di DK Jakarta. Kegiatan ini terdaftar dalam Buku Biru 2015–2019 sebagai proyek prioritas pembangunan nasional di Indonesia, serta termasuk dalam daftar Proyek Strategis Nasional sesuai Perpres 109/2020. Dengan luas lahan IPAL sebesar 3,9 Ha,	Pada zona 1 JSS, Kementerian PU 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 monev PHLN PU per November 2022, pembangunan JSS

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					<p>direncanakan sebesar 240.000m3/hari ditargetkan akan melayani penduduk sebanyak 989.389 jiwa atau 220.000 SR.</p> <p>2) JSS Zona 2: Untuk meningkatkan kualitas lingkungan perairan dan akses sanitasi di DK Jakarta. Lokasi IPAL Zona 6 akan berada di Duri Kosambi, Jakarta Barat dengan kapasitas IPAL 47.000 m3/hari dan luas lahan 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</p>	<p>kapasitas IPAL direncanakan sebesar 240.000m3/hari ditargetkan akan melayani penduduk sebanyak 989.389 jiwa atau 220.000 SR.</p> <p>2) JSS Zona 2: Untuk meningkatkan kualitas lingkungan perairan dan akses sanitasi di DK Jakarta. Lokasi IPAL Zona 6 akan berada di Duri Kosambi, Jakarta Barat dengan kapasitas IPAL 47.000 m3/hari dan luas lahan 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</p>	<p>Zona 1 Paket 2 dan 3 sedang dalam proses lelang fisik yang masih dalam pembahasan Tim Penetapan Menteri PU Ditjen Bina Kontruksi karena adanya ketidaksesuaian harga penawaran.</p>

No	Program/ Kegiatan	Status	Volume		Fungsi		Permasalahan
			Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	
					terlayani sebanyak 176.400 jiwa.	jumlah penduduk terlayani sebanyak 176.400 jiwa.	

## 4.4 Profil dan Kinerja Infrastruktur Prasarana Strategis

Prasarana strategis merupakan infrastruktur vital yang secara langsung mendukung peningkatan kualitas hidup masyarakat. Melalui pembangunan sekolah, madrasah, rumah sakit, dan sarana olahraga, pemerintah berkomitmen untuk menyediakan akses yang merata dan berkelanjutan terhadap pendidikan, layanan kesehatan, serta pengembangan potensi generasi muda.

Selain itu, pembangunan prasarana strategis juga mencakup dukungan bagi aktivitas perekonomian, peribadatan, olahraga, sosial, dan budaya, yang secara terpadu memperkuat ketahanan sosial-ekonomi masyarakat di wilayah perkotaan maupun pinggiran.

### 4.4.1 Infrastruktur Sarana Pendidikan

Pembangunan sarana pendidikan dilakukan secara masif dan merata baik di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya. Beberapa lembaga pendidikan tinggi, madrasah, serta sekolah dasar dan menengah telah dibangun dan dioperasikan untuk memperluas akses pendidikan masyarakat.

Di Provinsi Jawa Barat, beberapa perguruan tinggi negeri (PTN) dan perguruan tinggi keagamaan Islam negeri (PTKIN) telah dibangun di Kota Depok, antara lain :

1. Universitas Islam Internasional Indonesia (UIII) (2019, 2020)
2. Universitas Indonesia (2020)
3. Politeknik Negeri Jakarta (2020)
4. Politeknik Negeri Media Kreatif (2020)

Sementara itu, pembangunan madrasah di Provinsi DK Jakarta terus diperluas pada berbagai jenjang, meliputi MI (Madrasah Ibtidaiyah), MTs (Madrasah Tsanawiyah), dan MA (Madrasah Aliyah). Total terdapat puluhan unit madrasah baru yang tersebar di Jakarta Barat, Jakarta Selatan, Jakarta Timur, Jakarta Utara, Jakarta Pusat, dan Kepulauan Seribu, dengan pembangunan signifikan berlangsung pada tahun 2019 dan 2020.

Untuk pendidikan umum, pembangunan sekolah dasar dan menengah juga dilakukan di wilayah Jawa Barat dan Banten. Beberapa sekolah baru di wilayah ini antara lain:

1. SD Negeri Sirnajati 02 dan SMP Negeri 1 Muara Gembong (Bekasi, Jawa Barat - 2019)
2. SD Negeri Tegal, SD Negeri Kiansantang Jaya, SD Negeri 3 Sindangsono, SD Negeri 4 Warna Kerta, SD Negeri Kapukjaya, SD Negeri 3 Jatigintung, SD Negeri Margahayu, dan SD Negeri Gadog (Tangerang, Banten - 2021).

Adapun jumlah sekolah SD, SMP, dan SMA di Kawasan Aglomerasi Jakarta adalah . Beberapa sekolah baru di wilayah ini antara lain:

#### 4.4.2 Infrastruktur Dukungan Perekonomian

Pembangunan infrastruktur yang mendukung sektor perekonomian terus diupayakan secara terpadu, meskipun pada data ini tidak terdapat rincian langsung mengenai fasilitas ekonomi. Namun demikian, kehadiran sarana pendidikan, olahraga, serta fasilitas sosial-budaya tetap memberikan *multiplier effect* bagi aktivitas perekonomian lokal, baik dari sisi peningkatan kapasitas sumber daya manusia maupun pergerakan ekonomi kawasan. Untuk saat ini Kementerian PU belum membangun infrastruktur pasar di Kawasan Aglomerasi Jakarta

#### 4.4.3 Infrastruktur Peribadatan, Kesehatan, Olahraga dan Sosial Budaya

Selain pendidikan, pembangunan infrastruktur olahraga sebagai bagian dari pengembangan potensi generasi muda juga terus dilaksanakan. Beberapa fasilitas olahraga yang telah dibangun antara lain:

1. Stadion Madya, Lapangan Softball Pintu I, dan Lapangan Baseball di Jakarta Pusat (2019)
2. Indoor Lapangan Bola Basket di Jakarta Pusat (2020)
3. Lapangan Jati Padjajaran (UNPAD), Stadion Sidolik, serta Gedung Pusat Pelatihan dan Asrama Olahraga Dayung di Bandung, Jawa Barat (2020).

Kehadiran sarana olahraga ini diharapkan mampu mendorong peningkatan prestasi olahraga nasional serta menjadi pusat pengembangan aktivitas fisik dan pembinaan atlet di tingkat regional.

Tabel 4.16 Pembangunan Infrastruktur Prasarana Strategis

No	Jenis	Provinsi	Lokasi	Kab/Kota	Tahun
1	PTKIN	Jawa Barat	Universitas Islam Internasional Indonesia (UIII)	Kota Depok	2019
2	PTN	Jawa Barat	Politeknik Negeri Jakarta	Kota Depok	2020
3	PTN	Jawa Barat	Politeknik Negeri Media Kreatif	Kota Depok	2020
4	PTN	Jawa Barat	Universitas Indonesia	Kota Depok	2020
5	PTN	Jawa Barat	Universitas Islam Internasional Indonesia (UIII)	Kota Depok	2020
6	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 10 Jakarta	Kota Jakarta Barat	2019
7	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 35 Jakarta	Kota Jakarta Barat	2019
8	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 19 Jakarta	Kota Jakarta Selatan	2019
9	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 2 Jakarta	Kota Jakarta Selatan	2019
10	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 1 Jakarta	Kota Jakarta Selatan	2019
11	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 23 Jakarta	Kota Jakarta Selatan	2019
12	Madrasah	DK Jakarta	MI Negeri 15 Jakarta	Kota Jakarta Selatan	2019
13	Madrasah	DK Jakarta	MI Negeri 7 Jakarta	Kota Jakarta Barat	2019
14	Madrasah	DK Jakarta	MA Negeri 1 Jakarta	Kota Jakarta Barat	2019
15	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 28 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
16	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 24 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
17	Madrasah	DK Jakarta	MI Negeri 21 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
18	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 5 Jakarta	Kota Jakarta Utara	2020
19	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 25 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
20	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 16 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
21	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 17 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
22	Madrasah	DK Jakarta	MI Negeri 12 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
23	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 21 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
24	Madrasah	DK Jakarta	MI Negeri 10 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
25	Madrasah	DK Jakarta	MA Negeri 6 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
26	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 18 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
27	Madrasah	DK Jakarta	MI Negeri 18 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
28	Madrasah	DK Jakarta	MI Negeri 16 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
29	Madrasah	DK Jakarta	MI Negeri 3 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
30	Madrasah	DK Jakarta	MI Negeri 11 Jakarta	Kota Jakarta Barat	2020
31	Madrasah	DK Jakarta	MI Negeri 8 Jakarta	Kota Jakarta Selatan	2020
32	Madrasah	DK Jakarta	MI Negeri 17 Jakarta	Kab. Kepulauan Seribu	2020
33	Madrasah	DK Jakarta	MTs Negeri 6 Jakarta	Kota Jakarta Timur	2020
34	Sekolah	Jawa Barat	SD Negeri Sirnajati 02	Bekasi	2019
35	Sekolah	Jawa Barat	SMP Negeri 1 Muara Gembong	Bekasi	2019
36	Sekolah	Banten	SD Negeri Tegal	Tangerang	2021
37	Sekolah	Banten	SD Negeri Kiansantang Jaya	Tangerang	2021
38	Sekolah	Banten	SD Negeri 3 Sindangsono	Tangerang	2021
39	Sekolah	Banten	SD Negeri 4 Warna Kerta	Tangerang	2021
40	Sekolah	Banten	SD Negeri Kapukjaya	Tangerang	2021
41	Sekolah	Banten	SD Negeri 3 Jatigintung	Tangerang	2021
42	Sekolah	Banten	SD Negeri Margahayu	Tangerang	2021
43	Sekolah	Banten	SD Negeri Gadog	Tangerang	2021
44	Olahraga	DK Jakarta	Stadion Madya, Lapangan Softball Pintu I, Lapangan Baseball	Kota Jakarta Pusat	2019
45	Olahraga	DK Jakarta	Indoor Lapangan Bola Basket	Kota Jakarta Pusat	2020
46	Olahraga	Jawa Barat	Lapangan Jati Padjajaran (UNPAD)	Bandung	2020
47	Olahraga	Jawa Barat	Stadion Sidolik	Bandung	2020
48	Olahraga	Jawa Barat	Gedung Pusat Pelatihan dan Asrama Olahraga Dayung	Bandung	2020
49	Peribadatan	DK Jakarta	Masjid Istiqlal	Kota Jakarta Pusat	2021

## 4.5 Profil dan Kinerja Infrastruktur Non PU

### 4.5.1 Infrastruktur Perumahan

Rumah tidak layak huni (RTLH) tersebar hampir merata diseluruh wilayah Provinsi DK 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 4.17 Ketersediaan Rumah Layak di Provinsi DK 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

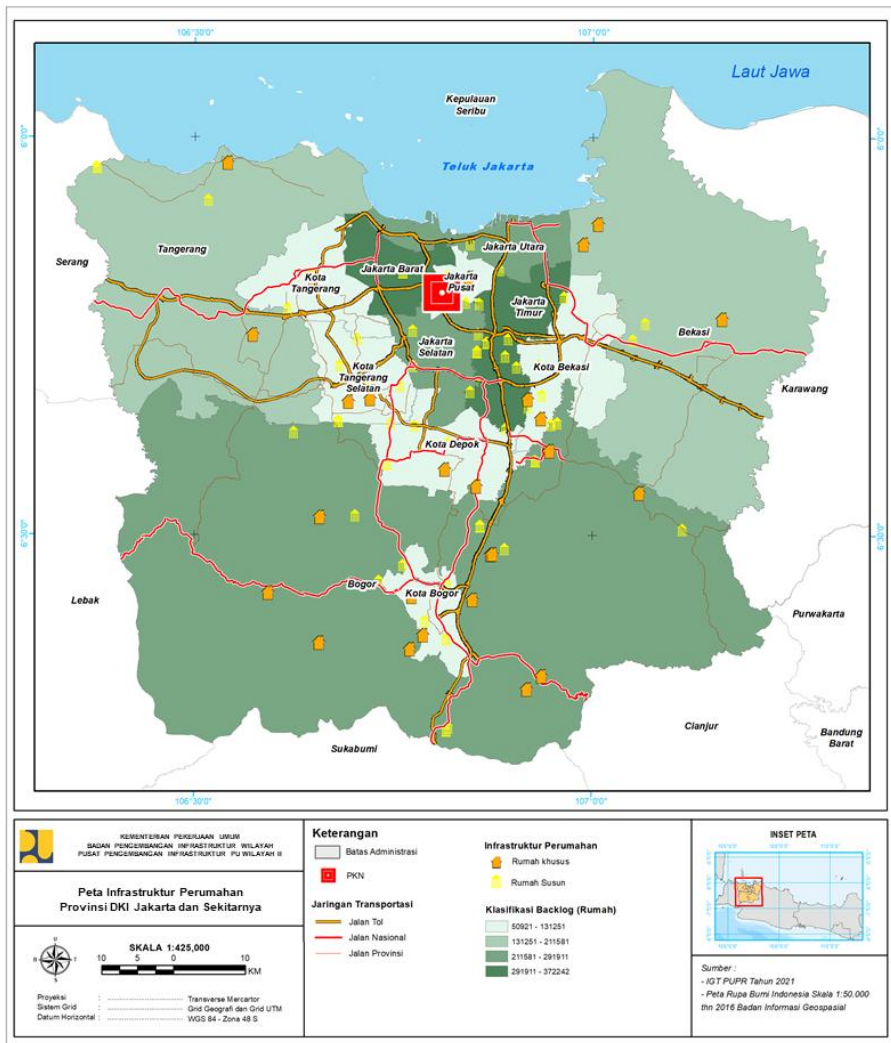
Sementara untuk *Backlog* rumah di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya telah mencapai target SPM cenderung berada di wilayah kabupaten. Jumlah rumah milik pada tahun 2022 sebanyak 2.679.608 unit dengan jumlah *backlog* terbanyak di Kota Jakarta Timur. Berikut merupakan detail kondisi eksisting *backlog*.

Tabel 4.18 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

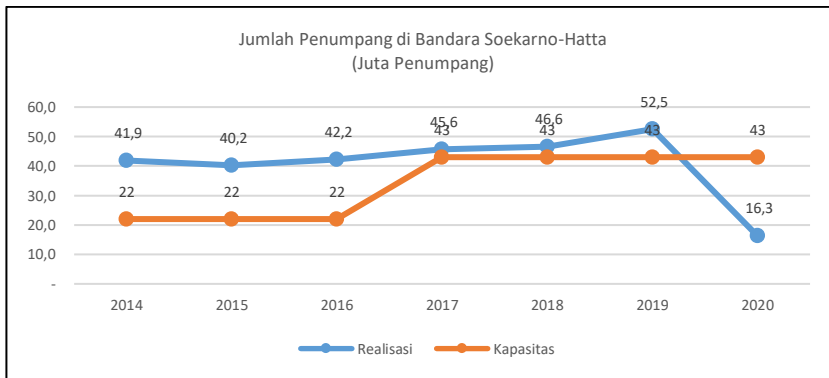
Selanjutnya, untuk menangani *backlog* telah dibangun rumah khusus dan rumah susun di Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya. Pembangunan tersebut tidak hanya berfungsi untuk pemenuhan *backlog*, tetapi juga untuk menghubungkan kawasan hunian beserta transportasi publik. Profil penanganan yang telah dilakukan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



Peta 4.5 Profil Infrastruktur Perumahan Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya

#### 4.5.2 Infrastruktur Perhubungan

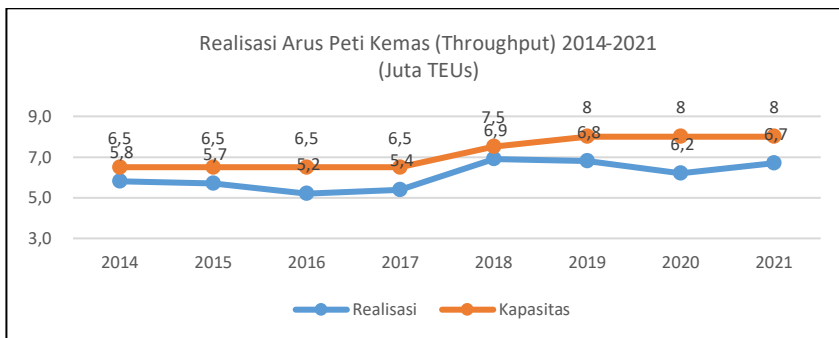
Dua gerbang utama Indonesia untuk penumpang dan barang adalah Bandara Soekarno-Hatta dan Pelabuhan Tanjung Priok. Bandara Soekarno Hatta melayani angkutan kargo terbesar secara nasional, dimana 91% kargo ekspor melalui bandara ini. Bandara Soekarno Hatta merupakan bandar udara tersibuk di Indonesia dengan 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 4.13 Jumlah Penumpang di Bandara Soekarno Hatta

Sumber: BPS diolah BPIW, 2025

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 4.14 Realisasi Peti Kemas

Sumber: BPS diolah BPIW, 2025

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

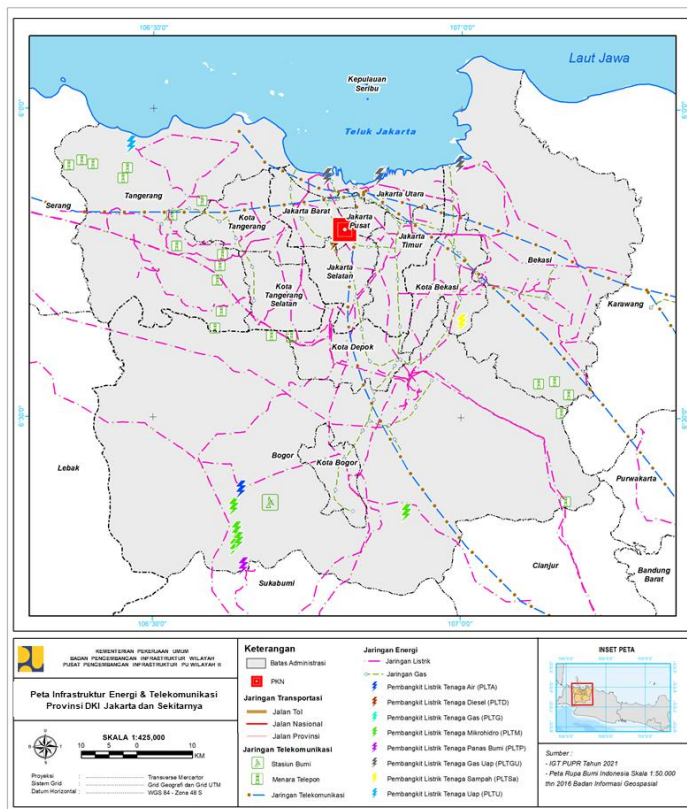
Peta di atas selaras dengan Dokumen RITJ. Secara eksisting, layanan transportasi publik di DK Jakarta telah mencapai 88%, namun penggunaan moda publik masih berkisar 28%. Selanjutnya, rerata waktu tempuh masih relatif lama, dimana kecepatan dari kota sekitar menuju kota inti sebesar 25 km/jam. Oleh karena 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.

### 4.5.3 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.

### 4.5.4 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.



Peta 4.7 Profil Infrastruktur Energi dan Telekomunikasi

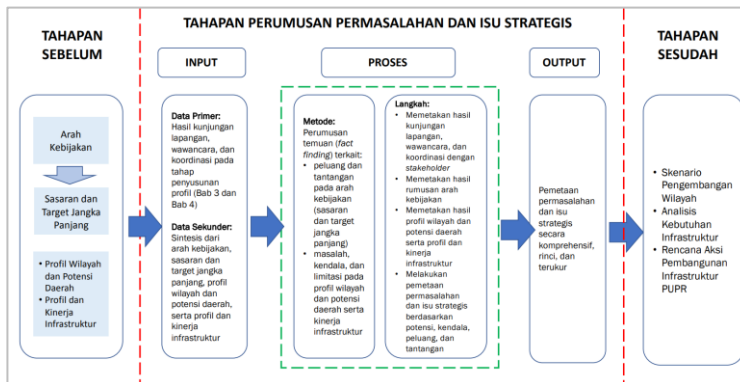
## BAB 5 PERMASALAHAN DAN ISU STRATEGIS

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 DK 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 PU, 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).

#### **A. Masih Kurangnya Integrasi Layanan Berbasis Digital Mendukung Kawasan Aglomerasi Jakarta dan Sekitarnya sebagai Kota Global**

Provinsi DK 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). Keberadaan Pelabuhan Tanjung Priok dan Bandara Internasional Soekarno Hatta sebagai hub logistik nasional dan internasional juga menjadi poin penting dalam pengembangan kegiatan ekonomi. 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 DK Jakarta dan sekitarnya sebagai pusat kegiatan ekonomi internasional juga didukung dengan keberadaan 17 CBD (*Central Business District*) yang berada di DK 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 serta tingkat penetrasi internet di Jakarta mencapai 83,64% (tertinggi di Indonesia), sehingga pengembangan sektor perdagangan dan jasa berbasis digital memiliki potensi yang besar untuk dikembangkan.

Dalam RPJMN 2024-2029, pengembangan dan penguatan ekonomi digital menjadi prioritas dan termasuk ke dalam Prioritas Nasional (PN) 2 dan 3, dengan target capaian peringkat *index* daya saing *digital global* naik dari 45 menjadi 40 di tahun 2029. Sementara target capaian akselerasi transformasi digital dan layanan kota berbasis teknologi di DK Jakarta tahun 2030 sebesar 2,2 (tahun 2024 sebesar 4,46).

Pengembangan sektor perdagangan dan jasa berbasis digital di Provinsi DK 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 DK 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 ( $VCR > 0,85$ ).

Oleh karena itu, pengembangan Provinsi DK 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.

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 EKSISTING	FOKUS KEBIJAKAN	KAWASAN PRIORITAS	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 skala internasional yang adaptif bencana dan berkelanjutan	1. Jakarta International Corridor dan Jakarta Global City Urban Tourism (Central-South 2. Kawasan Aglomerasi DK Jakarta/Kawasan Aglomerasi Jakarta	Pemertahanan pusat perdagangan dan jasa skala internasional	Perubahan konstelasi ekonomi global khususnya perdagangan dan jasa		
		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	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.	Masih perlunya perkuatan sistem digitalisasi dalam mewujudkan pusat perdagangan jasa internasional	
		Bandara Soekarno Hatta melayani angkutan kargo terbesar secara nasional, dimana 91% kargo ekspor melalui bandara ini.						
		Cakupan layanan telekomunikasi merupakan tertinggi nasional dengan cakupan sudah mencapai 100%	Percepatan ekonomi berbasis teknologi 4.0		Aktivitas ekonomi berbasis digital	Sektor ekonomi berbasis digital masih didominasi oleh perusahaan global		
Sistem Kota (Jejaring dan Hierarki)	kota metropolitan terbesar di Indonesia	Penetapan Kawasan Jabodetabek sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dengan fungsi		Perkuatan Metropolitan Jabodetabek sebagai <i>core</i> dalam jejaring	Kuatnya jejaring antar kota secara nasional menyebabkan ketergantungan			

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)
			utama sebagai pusat perdagangan dan jasa		sistem perkotaan nasional	terhadap Kawasan Metropolitan
Meso (Jawa)	Konektivitas (Jalan tol dan jalur kereta api)	Tingginya dukungan infrastruktur jalan melalui tol trans Jawa yang menghubungkan Provinsi DK Jakarta dengan provinsi lain di Pulau Jawa Tingginya dukungan infrastruktur berbasis rel melalui keberadaan jalur <i>double track</i> dan kereta api cepat yang menghubungkan Provinsi DK Jakarta dengan wilayah perkotaan lainnya.	Pengembangan konektivitas di Pulau Jawa melalui pengembangan jalan trans Jawa, jalur kereta api <i>double track</i> , dan kereta cepat Jakarta-Bandung-Semarang-Surabaya	Pemertahanan peran sebagai pusat aglomerasi super koridor Jawa bagian utara yang terhubung dengan WM lainnya di Pulau Jawa	Peningkatan konektivitas berimplikasi pada <i>urban sprawl</i> sepanjang jaringan transportasi yang dapat memicu alih fungsi lahan terutama pada kawasan pertanian yang tersebar di utara wilayah Pulau Jawa	
Mikro (Provinsi DK Jakarta)	Keterkaitan antar pusat (pengembangan kegiatan utama di kota inti dan kegiatan pendukung di kota sekitar)	Pemusatan kegiatan di kota inti DK 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.	Penguatan konektivitas melalui pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan yang terkoneksi dengan pusat aktivitas ekonomi dan permukiman	Penggunaan transportasi publik sebagai moda utama sebesar 60% dari total pergerakan dan peningkatan perkembangan 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	

KONTEKS PERENCANAAN		BASELINE		SKENARIO			
LOKUS	UNSUR/ PERTIMBANGAN	KONDISI EKSISTING	FOKUS KEBIJAKAN	KAWASAN PRIORITAS	OPSI MASA DEPAN	MASALAH UTAMA	ISU STRATEGIS
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)	(6)	(7)
	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	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	
		Sebesar 58,77% pelaku usaha di DK Jakarta memilih untuk tidak berjualan melalui <i>platform e commerce</i> , salah satunya karena kurangnya kapasitas pengetahuan/keahlian.	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 perdagangan dan jasa berbasis telekomunikasi.	

Sumber: Analisis, 2025

## **B. Belum Efektifnya Pelaksanaan Program Lintas Sektor Mendukung Keberlanjutan Lingkungan Kawasan Aglomerasi Jakarta dan Sekitarnya**

Provinsi DK 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. 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.

Total panjang pantai dan muara sungai yang kritis yaitu 46,2 km. 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.

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.

Saat ini DK Jakarta memiliki dua kanal banjir utama, yaitu Kanal Banjir Barat dan Timur yang mengalihkan air dari hulu supaya tidak masuk ke dalam DK Jakarta.

Untuk mengatasi bencana banjir dan kenaikan muka air laut di sepanjang pantai dan muara sungai kritis, telah dilakukan program NCICD. Total telah dikerjakan sepanjang 12,99 km (4,38 km oleh PU, 6.094 km oleh DK Jakarta, 2,10 km oleh swasta). Rencana dikerjakan sepanjang 33,21 km (10,82 km PU (3,75 km *ongoing* dan 7,07 km rencana), 22,39 km oleh Perangkat Daerah DK Jakarta).

Selain penanganan kebencanaan, keberlanjutan lingkungan juga perlu memperhatikan emisi gas rumah kaca. Penurunan emisi gas rumah kaca saat ini menjadi isu yang menjadi perhatian global, serta telah menjadi sasaran utama visi Indonesia Emas 2045. Target penurunan intensitas emisi GRK pada 2045 sebesar 93,5%, dengan pentahapan penurunan sebesar 45,17% pada tahun 2029. Sementara untuk Provinsi DK Jakarta, presentase penurunan intensitas emisi GRK pada tahun 2029 ditargetkan sebesar 22,01%.

Rumusan isu strategis fokus keberlanjutan lingkungan dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5.2 Rumusan Isu Strategis Fokus Keberlanjutan Lingkungan

KONTEKS PERENCANAAN		BASELINE		SKENARIO			
LOKUS	UNSUR/ PERTIMBANGAN	KONDISI EKSISTING	FOKUS KEBIJAKAN	Kawasan Prioritas	OPSI MASA DEPAN	MASALAH UTAMA	ISU STRATEGIS
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)	(6)	(7)
Makro (nasional)	Ancaman perubahan iklim	Terjadinya banjir rob akibat kenaikan muka air laut sekitar 4,5 mm/tahun	Penguatan profil wilayah pesisir yang rentan agar bisa merancang strategi mitigasi dan adaptasi yang tepat	Northern Coast New Economic Hub dan Jakarta Global City Urban Tourism (North)	Perancangan strategi mitigasi	Perubahan iklim sulit dikendalikan secara regional, perlu kerjasama global	
	Tingginya karbon	emisi	Belum tercapainya target pengurangan emisi karbon (30% mandiri dan 50% dengan dukungan)		Penguatan kebijakan untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi	Peningkatan jumlah pengguna angkutan umum	Masih lemahnya integrasi kebijakan
Meso (Jawa)	Kebencanaan (Wilayah Sungai)	Hilir 6 sungai besar yang hulunya di Provinsi Jawa Barat dan Banten.	Penanganan Banjir dan Rob di kawasan perkotaan 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	

KONTEKS PERENCANAAN		BASELINE		Kawasan Prioritas	SKENARIO		ISU STRATEGIS
LOKUS	UNSUR/ PERTIMBANGAN	KONDISI EKSTING	FOKUS KEBIJAKAN		OPSI MASA DEPAN	MASALAH UTAMA	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	
Mikro (Provinsi DK Jakarta)	Kondisi Fisik Wilayah (Karakteristik Bencana dan Keberlanjutan Lingkungan)	Berdasarkan kondisi topografi, 40% wilayah DK Jakarta merupakan dataran dengan elevasi 1 – 1,5 m di bawah muka laut pasang	Pengamanan pesisir 5 perkotaan Pantura Jawa untuk mengatasi bencana banjir rob	Peningkatan infrastruktur pengamanan pantai dan kanal	Sulitnya pengendalian masyarakat yang tinggal di pesisir Jakarta karena rendahnya <i>social awareness</i>		
	Moda Transportasi Perkotaan	Tingginya aktivitas ekonomi yang mengeksploitasi air tanah menyebabkan terjadinya penurunan muka tanah ( <i>land subsidence</i> ) sebesar 20 cm/tahun di kawasan Teluk Jakarta	Percepatan pengembangan angkutan umum perkotaan	Penguatan kebijakan pembatasan penggunaan air tanah	Belum ada kepastian ketersediaan <i>supply</i> air bersih yang memadai		
		Moda transportasi masih didominasi kendaraan pribadi yang menyebabkan kemacetan dan inefisiensi energi		Penguatan kebijakan integrasi antarmoda	Kurangnya integrasi, kuantitas, dan kualitas transportasi publik		

Sumber: Analisis, 2025

## 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

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 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 DK Jakarta dan sekitarnya dilakukan pada tiap kabupaten dan kota pada wilayah pengembangan. Berdasarkan hasil proyeksi yang dilakukan, diketahui terjadi penambahan penduduk.

Pertumbuhan penduduk di Provinsi DK 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 berikut.

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
<b>Total</b>	<b>33.383.457</b>	<b>34.177.188</b>	<b>37.551.211</b>	<b>42.412.799</b>

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Pertambahan jumlah penduduk juga mempengaruhi kepadatan penduduk pada Provinsi DK Jakarta. Hasil proyeksi kepadatan penduduk pada tabel di bawah menunjukkan kepadatan penduduk mengalami peningkatan tiap tahun sementara gambar berikut menunjukkan hasil analisis spasial kepadatan penduduk per kecamatan.

Tabel 6.2 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, 2025

### 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 DK Jakarta dan Sekitarnya terus meningkat tiap tahunnya. Puncaknya pada

Tahun 2034, total PDRB mencapai 3.468 triliun rupiah. Tabel 6.3 menunjukkan tren kenaikan PDRB berdasarkan hasil proyeksi.

Tabel 6.3 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, 2025

Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya pada tahun 2034, Provinsi DK 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 6.4 menunjukkan persebaran kontribusi sektor lapangan kerja.

Tabel 6.4 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%
<b>Jumlah</b>		<b>3.468.947.591</b>	<b>100%</b>

Sumber: Hasil Analisis, 2025

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

Tabel 6.5 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, 2025

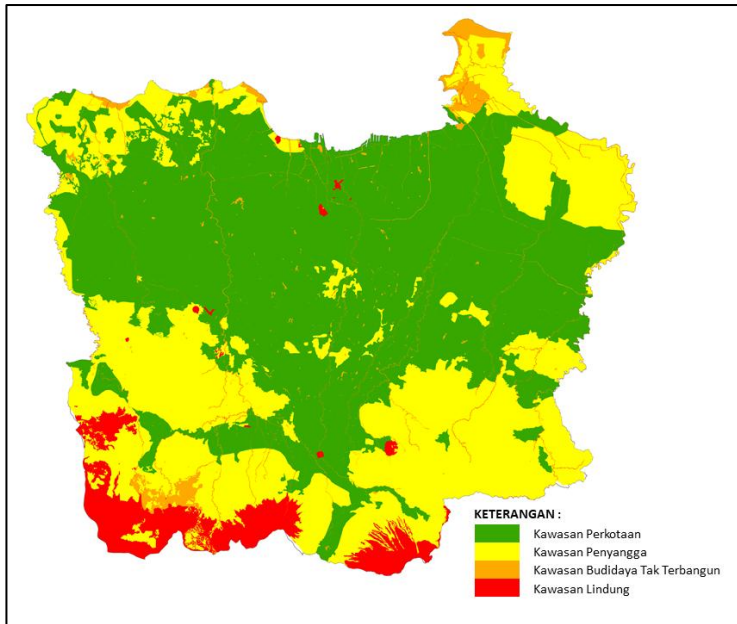
Berdasarkan proyeksi PDRB sektor unggulan perdagangan, jasa, serta informasi dan komunikasi menunjukkan kenaikan PDRB pada tiap tahun. Kenaikan PDRB tiap tahun menunjukkan bahwa Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya dapat dikembangkan sebagai Pusat Perdagangan dan Jasa Internasional berbasis Teknologi Informatika.

### 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 km<sup>2</sup>), kawasan penyangga sebagai perdesaan mencapai 36,8% (2502 km<sup>2</sup>), kawasan budidaya tak terbangun mencapai 2,6% (175 km<sup>2</sup>), dan kawasan lindung mencapai 5,8% (392 km<sup>2</sup>).

Selanjutnya berdasarkan proyeksi penduduk, Provinsi DK Jakarta pada Metropolitan Jakarta 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 DK Jakarta dan Sekitarnya adalah kawasan perkotaan. Visi pengembangan infrastruktur wilayah pada kawasan perencanaan adalah **“Mewujudkan Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya sebagai Kota Berskala Global yang 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 6.6 Analisis PESTLE (Makro) Fokus Perkotaan

Parameter	Opportunities	Threats	Bobot
<i>POLITICAL</i>	Terdapat penundaan perpindahan ibu kota negara dari DK Jakarta ke IKN	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 DK 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 Jakarta	7%
<i>ENVIRONMENT</i>	Posisi Provinsi DK 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, 2025

## 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 6.7 Analisis 5 FORCES (Meso) Fokus Perkotaan

PARAMETER	OPPORTUNITIES	THREAT
<b>RIVALRY AMONG EXISTING COMPETITOR</b>		
Kualitas yang Diinginkan	Cakupan layanan telekomunikasi tertinggi nasional dengan cakupan sudah mencapai 100%	Pangsa pasar pengembang aplikasi di Indonesia masih didominasi oleh perusahaan global
<b>BARGAINING POWER OF CUSTOMERS</b>		
<i>Trend Eksisting</i>	Tingginya dukungan infrastruktur jalan melalui tol trans jawa yang menghubungkan Provinsi DK 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
<b>BARGAINING POWER OF SUPPLIERS</b>		
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.
<b>THREAT OF NEW ENTRANTS</b>		
Strategi untuk Memenangkan Kompetisi	Hampir 50% pelaku usaha telah menggunakan platform <i>e commerce</i> untuk transaksi perdagangan nasional dan global	Masih banyak sektor perdagangan dan jasa yang belum terstandarisasi secara nasional dan global
<b>THREAT OF SUBSTITUTES</b>		
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, 2025

## 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, kelemahan, peluang dan ancaman pada setiap fokus pengembangan di Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya.

Tabel 6.8 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 <i>online</i> )	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 <i>idle</i> 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 ( <i>land subsidence</i> ) 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 DK 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 <i>outlet</i> 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 <i>dwelling time</i> dan proses administrasi kepelabuhan.
4	Hampir 50% pelaku usaha telah menggunakan platform <i>e commerce</i> 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 <i>digital competitiveness index</i> 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, 2025

Hasil analisis SWOT pada masing-masing komponen kemudian dilakukan pembobotan dan rating untuk menghasilkan skor. Tabel di bawah menerangkan *skoring* faktor internal dan *skoring* faktor eksternal pada kawasan pengembangan.

Tabel 6.9 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 <i>online</i> )	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 DK 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 ( <i>land subsidence</i> ) 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
<b>TOTAL SKOR FAKTOR INTERNAL</b>					<b>0,42</b>

Sumber: Hasil Analisis, 2025

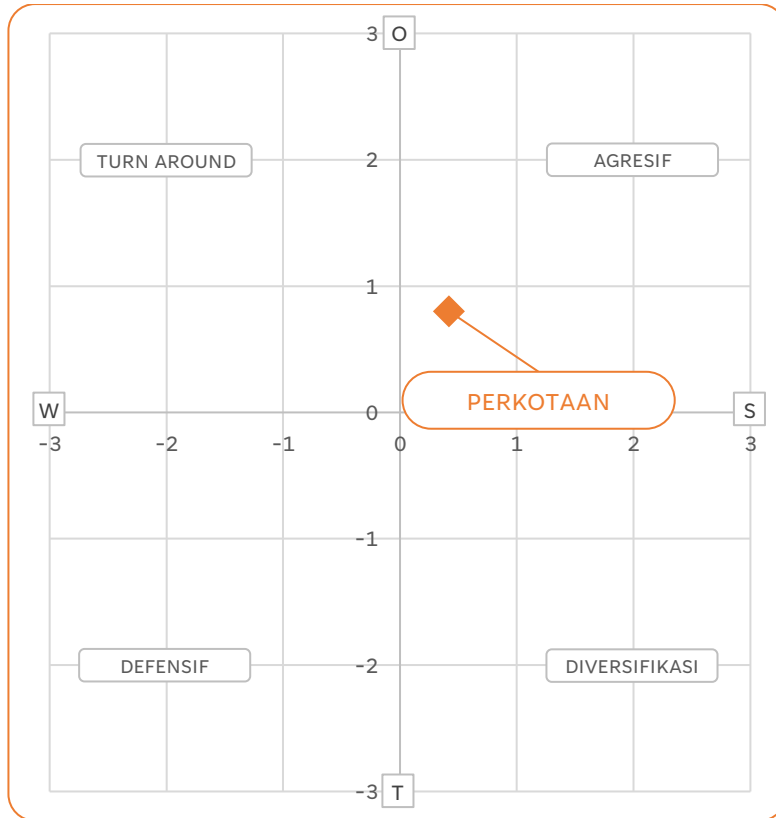
Tabel 6.10 Skoring *Opportunities* dan *Threats* Fokus Perkotaan

		Faktor Eksternal	Bobot	Rating	Skor
OPPORTUNITIES	1	Cakupan layanan telekomunikasi Provinsi DK 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 DK 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 <i>outlet export</i> 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 <i>e commerce</i> untuk transaksi perdagangan nasional dan global	0,20	2	0,40
	5	Kuatnya inovasi Teknologi, Informasi dan Komunikasi ( <i>nilai digital competitiveness index</i> 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

Faktor Eksternal		Bobot	Rating	Skor	
THREAT	1	Pangsa pasar pengembang aplikasi di Indonesia masih didominasi oleh perusahaan global	0,20	-2	-0,40
	2	Peningkatan konektivitas berimplikasi pada <i>urban sprawl</i> 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 <i>dwelling time</i> 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, 2025

Hasil pembobotan kemudian digunakan untuk menentukan strategi pengembang. Strategi pengembangan untuk pengembangan Provinsi DK 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, 2024*

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

1. Memperkuat mitigasi bencana terutama banjir dan rob menggunakan sistem inovasi teknologi (S3-O1).
2. Memperkuat sektor perdagangan dan jasa berbasis teknologi melalui peningkatan penggunaan layanan digital dan pemberian kemudahan regulasi (S1-O4-O5).
3. Meningkatkan kapasitas SDM melalui pengembangan pusat pendidikan dan teknologi (S2-O1-O5).
4. Mengembangkan layanan publik perkotaan berbasis teknologi melalui penguatan kebijakan TIK, pengembangan *data center*, serta digitalisasi manajemen perkotaan (S2-O1-O4).
5. Memperkuat kelembagaan pengelolaan perkotaan (S3-O5).

### 6.2.3 Penyusunan Strategi Fokus Keberlanjutan Lingkungan

Strategi keberlanjutan lingkungan disusun melalui analisis PESTLE dan 5 Forces untuk mengidentifikasi faktor eksternal dan regional yang memengaruhi kondisi lingkungan. Hasil analisis dibobotkan dan dijadikan dasar penyusunan IFAS–EFAS serta pemetaan SWOT, yang kemudian diproyeksikan ke dalam koordinat kartesius guna menentukan arah strategi yang adaptif dan berbasis konservasi.

#### 1) Analisis PESTLE

Analisis PESTLE pada fokus keberlanjutan lingkungan menunjukkan bahwa parameter lingkungan dan sosial menjadi faktor yang paling dominan memengaruhi arah strategi. Tingginya tekanan terhadap daya dukung lahan dan kualitas lingkungan hidup di kawasan pesisir, diperparah oleh arus urbanisasi dan konsentrasi penduduk di wilayah perkotaan, menjadikan aspek sosial–lingkungan sebagai prioritas utama dalam perencanaan keberlanjutan. Rincian hasil analisis PESTLE terhadap fokus keberlanjutan lingkungan disajikan pada tabel berikut.

Tabel 6.11 Analisis PESTLE (Makro) Fokus Keberlanjutan Lingkungan

Parameter	<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>	Bobot
<i>POLITICAL</i>	DK Jakarta, sebagai ibu kota negara, menjadi pusat layanan perkotaan nasional berskala global sehingga keberlanjutannya menjadi sorotan dan perhatian global	Sebagai pusat layanan global dengan berbagai aktivitas mengancam degradasi lingkungan	25%
<i>ECONOMIC</i>	Banyaknya <i>loan</i> dan hibah dari organisasi donor dunia untuk penanganan bencana	Syarat dan ketentuan lembaga donor dapat menjadi kendala terhadap pertumbuhan ekonomi	13%
<i>SOCIOLOGICAL</i>	Memiliki penduduk dengan IPM dan pendapatan per kapita tertinggi nasional yang sudah paham terhadap isu lingkungan	<i>Maturity</i> masyarakat di bidang penanganan bencana belum cukup baik	15%
<i>TECHNOLOGICAL</i>	Majunya teknologi di bidang <i>early warning system</i> dan konstruksi tahan bencana	Teknologi yang tersedia masih mahal dan terbatas	7%
<i>LEGAL</i>	Penanganan bencana di DK Jakarta diakomodasi dalam RPJMN 2024-2029	Terjadinya tumpang tindih kebijakan terkait penanganan kebencanaan	7%
<i>ENVIRONMENT</i>	Posisi Provinsi DK 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	33%

Sumber: Hasil Analisis, 2025

## 2) Analisis 5 FORCES

Dalam Analisis 5 FORCES fokus penanganan terhadap bencana. Secara rinci Analisis 5 FORCES fokus penanganan terhadap bencana dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 6.12 Analisis 5 FORCES (Meso) Fokus Keberlanjutan Lingkungan

PARAMETER	OPPORTUNITIES	THREAT
<b>RIVALRY AMONG EXISTING COMPETITOR</b>		
Konversi Threat Menjadi Opportunity	DK Jakarta sebagai ibu kota negara, menjadi pusat layanan perkotaan nasional berskala global sehingga keberlanjutannya menjadi sorotan dan perhatian global	Sebagai pusat layanan global dengan berbagai aktivitas mengancam degradasi lingkungan
<b>BARGAINING POWER OF CUSTOMERS</b>		
Trend Eksisting	Memiliki penduduk dengan IPM dan pendapatan per kapita tertinggi nasional yang sudah paham terhadap isu lingkungan	Maturity masyarakat di bidang penanganan bencana belum cukup baik
<b>BARGAINING POWER OF SUPPLIERS</b>		
Ketergantungan Saat ini	Insentif untuk program atau usaha yang menerapkan <i>less emission</i> dan ekonomi hijau	Terdapat kendala mahalnya teknologi yang digunakan dalam menerapkan program ekonomi hijau
<b>THREAT OF NEW ENTRANTS</b>		
Strategi Untuk Memenangkan Kompetisi	Majunya teknologi di bidang <i>early warning system</i> dan konstruksi tahan bencana	Teknologi yang tersedia masih mahal dan terbatas
<b>THREAT OF SUBSTITUTES</b>		
Trend Analisis PESTLE	Posisi Provinsi DK 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

Sumber: Hasil Analisis, 2025

## 3) Analisis SWOT (IFAS EFAS)

*Grand strategy* yang telah dirumuskan kemudian diturunkan ke dalam strategi yang lebih operasional melalui analisis SWOT untuk fokus keberlanjutan lingkungan. Analisis ini dilakukan dengan meninjau faktor kekuatan (*strength*), kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunity*), dan ancaman (*threat*) yang secara spesifik memengaruhi upaya pelestarian lingkungan di wilayah pesisir DK Jakarta dan sekitarnya. Matriks SWOT disusun berdasarkan hasil identifikasi faktor internal (IFAS) dan eksternal (EFAS), guna menentukan kombinasi strategi yang paling sesuai untuk mendorong pengelolaan lingkungan yang adaptif, berkelanjutan, dan berbasis daya dukung ekosistem.

Tabel 6.13 Analisis SWOT Fokus Keberlanjutan Lingkungan

STRENGTH		WEAKNESS	
1	Penerapan ekonomi hijau sudah mulai dilakukan dan diterapkan di berbagai bidang	1	Isu keberlanjutan lingkungan masih menjadi permasalahan utama perkotaan, seperti frekuensi kejadian banjir relatif tinggi, dengan wilayah rentan banjir mencapai 12.896 ha, dan emisi karena kemacetan mencapai 53% emisi langsung dari sektor transportasi
2	Sudah terdapat program terkait keberlanjutan lingkungan oleh pemerintah, diantaranya tanggul pantai, penggunaan energi terbarukan, dan <i>green infrastructure</i>	2	Masih lemahnya monitoring dan integrasi program penerapan ekonomi hijau
3	Adanya kesepakatan bersama antarpemerintah dalam penanggulangan bencana, misalnya kesepakatan penanganan banjir Ciliwung dan transportasi publik Jabodetabek	3	Kerugian langsung per tahun akibat banjir di Jakarta Rp. 723 M (US\$ 186 Juta), dan diprediksi pada 2030, kerugian banjir secara langsung meningkat menjadi Rp. 6,2 T (US\$ 421 Juta) akibat dari penurunan muka tanah dan kenaikan muka air laut. Sedangkan potensi kerugian akibat kemacetan mencapai 65 T per tahun (data Kementerian Perhubungan, 2023)
4	Sudah dan sedang disusunnya perencanaan terintegrasi mendukung keberlanjutan lingkungan, misalnya <i>Master Plan</i> Penanganan Banjir dan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek	4	Adanya penurunan muka tanah ( <i>land subsidence</i> ) sebesar 20 cm/tahun di kawasan Teluk Jakarta dan emisi yang dihasilkan dari sektor transportasi sebesar 15 juta ton CO2 pada tahun 2020
5	Terdapat agenda prioritas nasional mendukung keberlanjutan lingkungan, seperti <i>National Capital Integrated Coastal Development (NCICD)</i> dan <i>Jabodetabek Urban Transportation Policy Integration (JUTPI)</i>	5	Lahan kritis di hulu WS Ciliwung-Cisadane sebesar 5,2% (18.021 ha) dan di WS Citarum sebesar 16,1% (142.425 Ha). Sedangkan jumlah mobilitas di Jabodetabek mencapai 3,6 juta orang per hari yang berakibat pada bangkitan lalu lintas yang besar

OPPORTUNITIES		THREATS	
1	DK Jakarta sebagai ibu kota negara, menjadi pusat layanan perkotaan nasional berskala global sehingga keberlanjutannya menjadi sorotan dan perhatian global	1	Sebagai pusat layanan global dengan berbagai aktivitas mengancam degradasi lingkungan
2	Memiliki penduduk dengan IPM dan pendapatan per kapita tertinggi nasional yang sudah paham terhadap isu lingkungan	2	<i>Maturity</i> masyarakat di bidang penanganan bencana belum cukup baik
3	Insentif untuk program atau usaha yang menerapkan <i>less emission</i> dan ekonomi hijau	3	Terdapat kendala mahal teknologi yang digunakan dalam menerapkan program ekonomi hijau
4	Majunya teknologi di bidang <i>early warning system</i> dan konstruksi tahan bencana	4	Teknologi yang tersedia masih mahal dan terbatas
5	Posisi Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya yang berada di utara Pulau Jawa relatif aman terhadap ancaman bencana geologis	5	Adanya perubahan iklim global berakibat menyebabkan tingginya risiko bencana banjir rob, mengingat berada pada kawasan pesisir

Sumber: Hasil Analisis, 2025

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

Tabel 6.14 Skoring Strengths dan Weaknesses Fokus Keberlanjutan Lingkungan

Faktor Internal			Bobot	Rating	Skor
STRENGTH	1	Penerapan ekonomi hijau sudah mulai dilakukan dan diterapkan di berbagai bidang	0,21	3	0,64
	2	Sudah terdapat program terkait keberlanjutan lingkungan oleh pemerintah, diantaranya tanggul pantai, penggunaan energi terbarukan, dan <i>green infrastructure</i>	0,21	3	0,64
	3	Adanya kesepakatan bersama antarpemerintah dalam penanggulangan bencana, misalnya kesepakatan penanganan banjir Ciliwung dan transportasi publik Jabodetabek	0,14	2	0,29
	4	Sudah dan sedang disusunnya perencanaan terintegrasi mendukung keberlanjutan lingkungan, misalnya Master Plan Penanganan Banjir dan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek	0,21	3	0,64
	5	Terdapat agenda prioritas nasional mendukung keberlanjutan lingkungan, seperti <i>National Capital Integrated Coastal Development (NCICD)</i> dan <i>Jabodetabek Urban Transportation Policy Integration (JUTPI)</i>	0,21	3	0,64
SUB TOTAL			1,00		2,86
WEAKNESS	1	Total panjang pantai dan muara sungai yang kritis yaitu 46,2 km	0,30	-2	-0,60
	2	Tingginya penyedotan air tanah untuk memasok industri dan rumah tangga	0,30	-2	-0,60

3	Kerugian langsung per tahun akibat banjir di Jakarta Rp. 723 M (US\$ 186 Juta), dan diprediksi pada 2030, kerugian banjir secara langsung meningkat menjadi Rp. 6,2 T (US\$ 421 Juta) akibat dari penurunan muka tanah dan kenaikan muka air laut.	0,10	-2	-0,20
4	Adanya penurunan muka tanah ( <i>land subsidence</i> ) sebesar 20 cm/tahun di kawasan Teluk Jakarta	0,20	-3	-0,60
5	Lahan kritis di hulu WS Ciliwung-Cisadane sebesar 5,2% (18.021 ha) dan di WS Citarum sebesar 16,1% (142.425 Ha).	0,10	-2	-0,20
SUB TOTAL		1,00		-2,22
<b>TOTAL SKOR FAKTOR INTERNAL</b>		<b>0,66</b>		

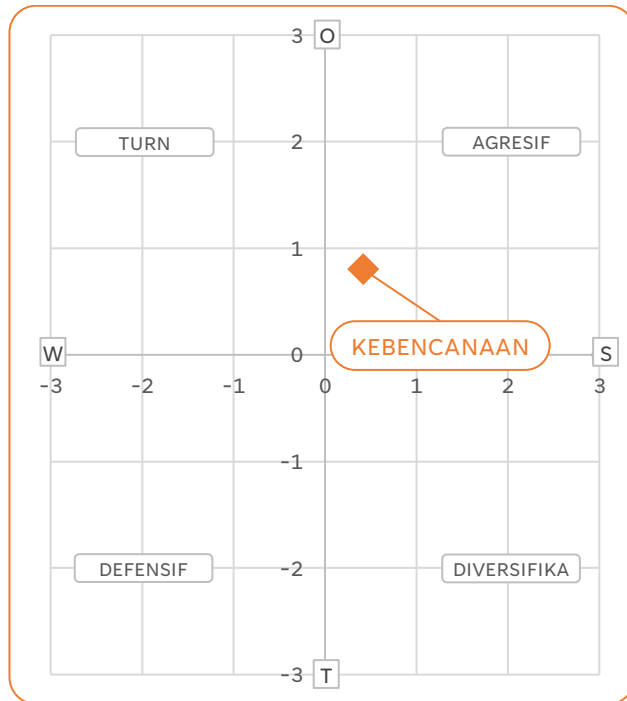
Sumber: Hasil Analisis, 2025

Tabel 6.15 Skoring Opportunities dan Threats Fokus Keberlanjutan Lingkungan

		Faktor Eksternal	Bobot	Rating	Skor
OPPORTUNITIES	1	DK Jakarta sebagai ibu kota negara, menjadi pusat layanan perkotaan nasional berskala global sehingga keberlanjutannya menjadi sorotan dan perhatian global	0,20	3	0,60
	2	Memiliki penduduk dengan IPM dan pendapatan per kapita tertinggi nasional yang sudah paham terhadap isu lingkungan	0,20	3	0,60
	3	Insentif untuk program atau usaha yang menerapkan <i>less emission</i> dan ekonomi hijau	0,20	2	0,40
	4	Majunya teknologi di bidang <i>early warning system</i> dan konstruksi tahan bencana	0,20	2	0,40
	5	Posisi Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya yang berada di utara Pulau Jawa relatif aman terhadap ancaman bencana geologis	0,20	3	0,60
SUB TOTAL			1,00	SUB TOTAL	2,60
THREAT	1	Sebagai pusat layanan global dengan berbagai aktivitas mengancam degradasi lingkungan	0,20	-2	-0,40
	2	<i>Maturity</i> masyarakat di bidang penanganan bencana belum cukup baik	0,30	-2	-0,60
	3	Terdapat kendala mahalnya teknologi yang digunakan dalam menerapkan program ekonomi hijau	0,20	-2	-0,40
	4	Teknologi yang tersedia masih mahal dan terbatas	0,10	-2	-0,20
	5	Adanya perubahan iklim global berakibat menyebabkan tingginya risiko bencana banjir rob, mengingat berada pada kawasan pesisir	0,20	-2	-0,40
SUB TOTAL			1,00		-2,00
<b>TOTAL SKOR FAKTOR EKSTERNAL</b>			<b>0,60</b>		

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Hasil pembobotan kemudian digunakan untuk menentukan strategi pengembangan. Strategi pengembangan untuk fokus keberlanjutan lingkungan berada pada kuadran *agresif* yang berarti bahwa strategi pengembangan dilakukan dengan memperkuat faktor peluang (*opportunities*) dan kekuatan (*strengths*).



Gambar 6.3 Kuadran Kartesius Penentuan Strategi Kawasan Perkotaan  
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Strategi agresif untuk penanganan kebencanaan di Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya dijabarkan menjadi:

1. Pemantapan kebijakan/ regulasi yang mendukung percepatan implementasi ekonomi hijau (S2-S3-S4-S5-O3)
2. Memperkuat pemulihan lingkungan perkotaan Jabodetabek dengan memanfaatkan sistem inovasi teknologi (S4-O4).
3. Penguatan kapasitas komunitas untuk dapat terlibat aktif dalam mendukung keberlanjutan lingkungan (S1-O2).
4. Penguatan kelembagaan dan kerja sama antar wilayah untuk penanganan kebencanaan (S3-S4-O1-O5).

### 6.3 Skenario Pengembangan

Skenario perumusan kawasan prioritas meliputi penentuan kawasan prioritas dan tahapan pengembangannya.

#### 6.3.1 Penentuan Kawasan Prioritas

Penentuan kawasan prioritas pengembangan didasarkan pada hasil analisis spasial, *multicriteria analysis*, SWOT, serta integrasi antara isu strategis dan arah kebijakan pembangunan wilayah.

##### A. Penentuan Kawasan Prioritas Fokus Perkotaan

Parameter penilaian untuk fokus perkotaan adalah sebagai berikut:

Tabel 6.16 Parameter Penilaian Fokus Perkotaan

Kode	Parameter	Penilaian		
		0	1	2
A	Keterkaitan dengan RPJMN	Tidak Tercantum	Terkait Tidak Langsung	Tercantum secara eksplisit
B	Kepadatan penduduk	< 10 jiwa/Ha	10-20 jiwa/Ha	> 20 jiwa/Ha
C	Mendukung konektivitas transportasi publik	Didukung oleh 1 jenis transportasi umum	Didukung lebih dari 1 jenis transportasi umum	Didukung lebih dari 1 jenis transportasi umum dan kawasan berbasis transit
D	Akses air minum perpipaan	< 15%	15-30%	> 30%
E	Akses sanitasi layak	< 60%	60-90%	> 90%
F	Mendukung ketersediaan RTH	< 5%	5% - 15%	>5%
G	Indeks kemacetan lalu lintas	LOS A-C	LOS D-E	LOS F

Parameter tersebut kemudian digunakan untuk menilai lokasi kawasan pelayanan dasar yang hasilnya dapat dilihat pada Tabel 6.32. **Error! Reference source not found.**

Tabel 6.17 Penilaian Kawasan Fokus Pelayanan Dasar

No	Lokasi Spesifik	Kawasan Prioritas	Parameter							Total
			A	B	C	D	E	F	G	
1	Kawasan Penyangga Jabodetabek Tangguh Banjir	Kawasan Aglomerasi DK Jakarta	2	2	0	0	2	2	2	10
2	Pengembangan Kawasan Perkotaan Depok	Kawasan Aglomerasi DK Jakarta	2	1	0	1	2	2	2	10
3	KEK Edukasi BSD	Jakarta Tangerang International Business Corridor	1	1	1	1	2	1	2	8
4	TOD Blok M dan Sisingamangaraja	Jakarta Tangerang International Business Corridor	2	2	2	1	1	1	2	11
5	TOD Dukuh Atas	Jakarta Tangerang International Business Corridor	2	2	2	1	1	1	2	11
6	TOD Lebak Bulus	Jakarta Tangerang International Business Corridor	2	2	2	1	1	1	2	11
7	TOD Istora dan Senayan	Jakarta Tangerang International Business Corridor	2	2	2	1	1	1	2	11
8	TOD Fatmawati	Jakarta Tangerang International Business Corridor	2	2	2	1	1	1	2	11
9	Kawasan University Town Grogol-Tomang-Tanjung Duren	Jakarta Tangerang International Business Corridor	2	1	2	1	1	1	2	11

No	Lokasi Spesifik	Kawasan Prioritas	Parameter							Total
			A	B	C	D	E	F	G	
10	Teluk Jakarta (NCICD)	Northern Coast New Economic Hub dan Jakarta Global City Urban Tourism (North)	2	1	2	1	1	0	2	9
11	New Priok Container Terminal Phase II	Northern Coast New Economic Hub	2	1	2	1	1	0	2	9
12	Kawasan Ancol	Northern Coast New Economic Hub	2	1	2	1	1	0	2	9
13	Kawasan Kota Tua Jakarta	Northern Coast New Economic Hub	2	1	2	1	1	0	2	9

## B. Penentuan Kawasan Prioritas Fokus Keberlanjutan Lingkungan

Parameter penilaian untuk fokus perkotaan adalah sebagai berikut:

Tabel 6.18 Parameter Penilaian Fokus Keberlanjutan Lingkungan

Kode	Parameter	Penilaian		
		0	1	2
A	Keterkaitan dengan RPJMN	Tidak Tercantum	Terkait Tidak Langsung	Tercantum secara eksplisit
B	Risiko banjir/rob	<10% area tergenang	10-30% area tergenang	>30% area tergenang
C	Akses air minum perpipaan	< 15%	15-30%	> 30%
D	Akses sanitasi layak	< 60%	60-90%	> 90%
E	Tingkat subsidensi tanah	<1 cm/tahun	1-4 cm/tahun	>4 cm/tahun
F	Daya dukung lingkungan/neraca air	Sumber terjaga	Rentang fluktuasi	Degradasi ekosistem
G	Indeks <i>Urban Heat Island</i>	Selisih suhu < 2°C	Selisih suhu 2–4°C	Selisih suhu > 4°C

Parameter tersebut kemudian digunakan untuk menilai lokasi kawasan pelayanan dasar yang hasilnya dapat dilihat pada Tabel 6.19. **Error! Reference source not found.**

Tabel 6.19 Penilaian Kawasan Fokus Pelayanan Dasar

No	Lokasi Spesifik	Kawasan Prioritas	Parameter							Total
			A	B	C	D	E	F	G	
1	Kawasan Penyangga Jabodetabek Tangguh Banjir	Kawasan Aglomerasi DK Jakarta	2	0	0	2	2	2	2	10
2	Pengembangan Kawasan Perkotaan Depok	Kawasan Aglomerasi DK Jakarta	1	1	0	0	2	0	2	6
3	KEK Edukasi BSD	Jakarta Tangerang International Business Corridor	1	1	1	0	1	0	2	6
4	TOD Blok M dan Sisingamangaraja	Jakarta Tangerang International Business Corridor	1	2	2	0	0	2	2	9
5	TOD Dukuh Atas	Jakarta Tangerang International Business Corridor	1	2	2	0	0	2	2	9
6	TOD Lebak Bulus	Jakarta Tangerang International Business Corridor	1	2	2	0	0	2	2	9
7	TOD Istora dan Senayan	Jakarta Tangerang International Business Corridor	1	2	2	0	0	2	2	9
8	TOD Fatmawati	Jakarta Tangerang International Business Corridor	1	2	2	0	0	2	2	9

No	Lokasi Spesifik	Kawasan Prioritas	Parameter							Total
			A	B	C	D	E	F	G	
9	Kawasan University Town Grogol-Tomang-Tanjung Duren	Jakarta Tangerang International Business Corridor	1	1	2	0	0	2	2	8
10	Teluk Jakarta (NCICD)	Northern Coast New Economic Hub	2	1	2	2	2	2	2	11
11	New Priok Container Terminal Phase II	Northern Coast New Economic Hub	2	1	2	2	2	2	2	11
12	Kawasan Ancol	Northern Coast New Economic Hub	2	1	2	2	2	2	2	11
13	Kawasan Kota Tua Jakarta	Northern Coast New Economic Hub	1	1	2	2	0	2	2	10

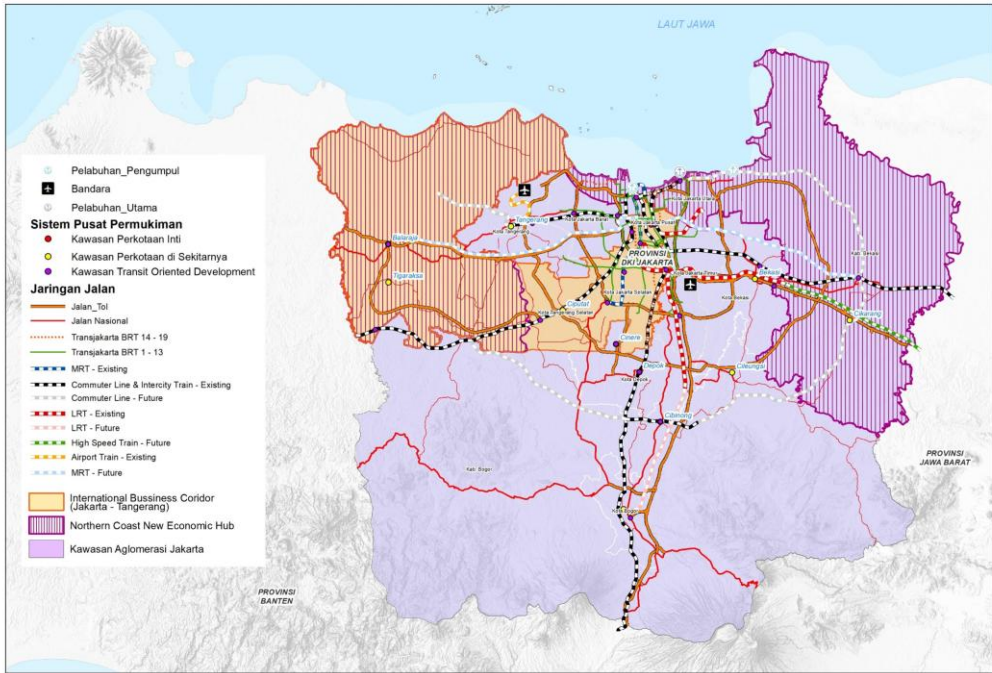
Berdasarkan hasil analisis, Jakarta Tangerang International Business Corridor dan Kawasan Aglomerasi DK Jakarta merupakan kawasan prioritas yang perlu dikembangkan dengan berfokus pada pengembangan kawasan perkotaan dan Northern Coast New Economic Hub diarahkan sebagai kawasan prioritas dengan fokus keberlanjutan lingkungan.

### 6.3.2 Tahapan Pengembangan Kawasan Prioritas

Setelah kawasan prioritas ditetapkan, tahapan pengembangan dirancang secara bertahap dan bertingkat, mencakup intervensi teknis, sosial, dan kelembagaan. Rencana ini berlaku untuk periode 2025–2034, dengan rumusan skenario pengembangan sebagai berikut:

1. Pemerataan infrastruktur dasar, ditujukan untuk infrastruktur air minum, sanitasi, persampahan, telekomunikasi (internet), dan energi yang merata dan menjangkau setiap permukiman yang ada di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya.
2. Penyediaan hunian terjangkau yang terintegrasi dengan hub transit sesuai titik TOD.
3. Penguatan konektivitas regional melalui pengembangan jalan tol dan non tol serta transportasi massal berbasis rel (LRT, MRT, KRL) pada koridor utara-selatan dan barat-timur.
4. Penanganan kebencanaan lintas sektor dan wilayah administrasi. Penanganan dilakukan di Hulu - Tengah- Hilir, ditujukan utamanya untuk mengurangi intensitas bencana banjir dan rob yang dipicu oleh struktur hidrologi dan erat kaitannya dengan ketinggian wilayah. Pada wilayah hulu sungai, 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.
5. Pembangunan berkelanjutan dengan fokus keberlanjutan lingkungan dan keterlibatan masyarakat pada semua sektor pembangunan.

Gambar di bawah menunjukkan skenario pengembangan kawasan metropolitan di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya.



Gambar 6.4 Skenario Pengembangan

Sumber: Hasil Analisis, 2025

## 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 DK 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 DK Jakarta dan Sekitarnya adalah sebesar 57.240.882 m<sup>3</sup>/tahun. Sementara pasokan air baku sumber SPAM mencapai 833.097.041 m<sup>3</sup>/tahun. Pasokan ini juga ditambah dari pasokan air baku sumber sungai yang mencapai 466.704.722 m<sup>3</sup>/tahun. Sehingga secara total kapasitas tampungan sumber daya air eksisting sebesar 1.357.042.646 m<sup>3</sup>/tahun dengan capaian SPM 42 m<sup>3</sup>/cap/tahun di tahun 2022.

Tabel 7.1 Analisis Gap Bendungan Kontruksi dan Rencana

Pasokan	Kota/Kabupaten	Volume Tampungan (m <sup>3</sup> /tahun)
<b>Eksisting Infrastruktur</b>		
Bendungan, Situ, Polder Eksisting	Kawasan Aglomerasi Jakarta/Kawasan Aglomerasi Jakarta	57.240.882
Penyediaan Sumber SPAM	Kawasan Aglomerasi Jakarta/Kawasan Aglomerasi Jakarta	466.704.722
Penyediaan Air Baku Sumber Sungai	Kawasan Aglomerasi Jakarta/Kawasan Aglomerasi Jakarta	833.097.041
<b>Total</b>		<b>1.357.042.646</b>
<b>Rencana Bendungan</b>		
Cibeet	Kabupaten Bogor	118.890.720
Cijurey	Kabupaten Bogor	22.390.560
Cipamingkis	Kabupaten Bogor	3.153.600
		<b>144.434.880</b>
<b>Total Tampungan Infrastruktur Eksisting dan Rencana Bendungan</b>		
<b>Total (m<sup>3</sup>)</b>		<b>1.501.477.526</b>

<b>GAP 2022 – 2029 (m<sup>3</sup>/cap/tahun)</b>	Total: 39,985 Target: 70	-30
<b>GAP 2022 – 2034 (m<sup>3</sup>/cap/tahun)</b>	Total: 35,402 Target: 115	-79,6

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Untuk memenuhi SPM Kapasitas tampungan 87 m<sup>3</sup>/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 m<sup>3</sup> setara dengan 40 m<sup>3</sup>/cap/tahun. Namun demikian, masih terdapat gap yang besar yaitu 30 m<sup>3</sup>/cap/tahun pada Tahun 2029 dan 79,6 30 m<sup>3</sup>/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 DK 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 DK 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, 2025

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

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

Sumber: Hasil Analisis, 2025

### 3) Infrastruktur Permukiman

#### A. Air Minum

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

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

Kabupaten/Kota	Kebutuhan	Layanan						Gap	
		Baseline		Target 2029		Target 2034		2022-2029	2022-2034
		l/det	l/det	%	l/det	%	l/det	%	l/det
DK 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, 2025

#### B. Air Limbah

Secara menyeluruh, sebenarnya cakupan layanan air limbah di Provinsi DK 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 DK Jakarta dan Sekitarnya

Kabupaten/Kota	Kebutuhan	Layanan						Gap	
		Baseline		Target 2029		Target 2034		2022-2029	2022-2034
		l/det	l/det	%	l/det	%	l/det	%	l/det
DK 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

Kabupaten/ Kota	Kebutuhan	Layanan						Gap	
		Baseline		Target 2029		Target 2034		2022- 2029	2022- 2034
		l/det	l/det	%	l/det	%	l/det	%	l/det
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, 2025

### C. Persampahan

Berdasarkan Sistem Informasi Pengelolaan Sampah Nasional (SIPSN), diketahui timbulan sampah dan persentase penanganannya. Hampir seluruh kabupaten kota di Provinsi DK 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 DK Jakarta dan Sekitarnya

Kabupaten/ Kota	Kebutuhan	Layanan						Gap	
		Baseline		Target 2029		Target 2034		2022- 2029	2022- 2034
		ton/ hari	ton/ hari	%	ton/ hari	%	ton/ hari	%	ton/ hari
DK 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

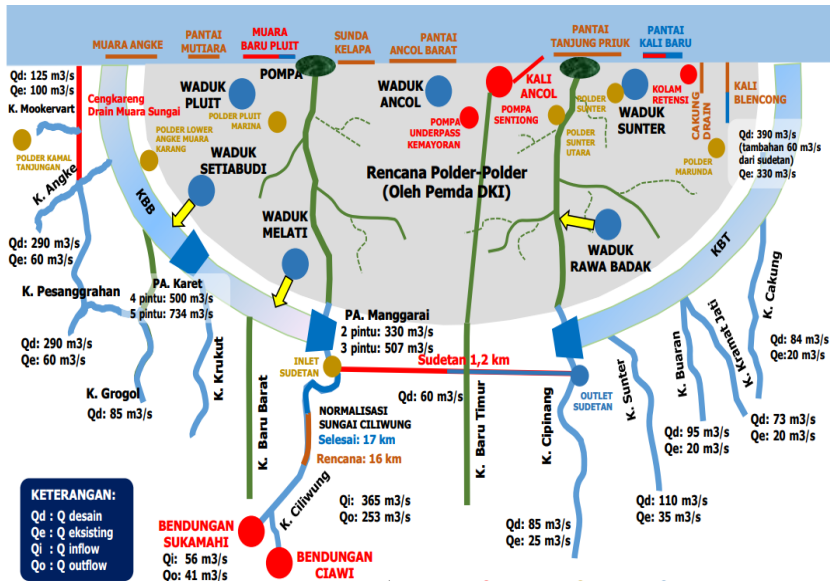
Sumber: Hasil Analisis, 2025

## 7.1.2 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Fokus Perkotaan

### 7.1.2.1 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Sumber Daya Air

#### A. Penanganan Banjir

Terletak di wilayah hulu dengan topografi yang rendah, DK Jakarta sebagai kota inti atas kota penyangganya Bodetabek memiliki kerentanan yang tinggi terhadap ancaman bencana banjir. Sejak Tahun 1920, pemerintah kolonial Belanda telah melakukan upaya penanganan bencana banjir di Kawasan Aglomerasi Jakarta/Kawasan Aglomerasi Jakarta dan Jakarta Tangerang International Business Corridor. Hingga sekarang, telah disusun empat *masterplan* dalam mengendalikan banjir, meliputi: 1) *Master Plan of Jakarta Flood Control* 1918, 2) *Masterplan of Jakarta Flood Control* 1973 oleh NEDCO, 3) *Masterplan of Jakarta Flood Control* 1997 oleh Nikken (JICA), dan 4) *Masterplan of Jakarta Flood Control* 2007 oleh Witteven (JFIMP). Dalam masterplan tersebut digambarkan bahwa penanganan banjir Jakarta perlu dilakukan sesuai dengan pertimbangan ketinggian kawasan, yaitu secara hulu-tengah-hilir.



Gambar 7.1 Masterplan Penanganan Banjir

Di wilayah hulu, pengendalian banjir dilakukan dengan membangun Bendungan Sukamahi dan Bendungan Ciawi di Kabupaten Bogor. Keduanya merupakan bendungan kering (*dry dam*).

- Bendungan Sukamahi memiliki kapasitas tampung 1,68 juta  $m^3$  dan mampu mereduksi debit banjir sebesar 15,47  $m^3$ /detik.
- Bendungan Ciawi berkapasitas 6,05 juta  $m^3$ , dengan efektivitas pengurangan debit banjir sebesar 111,75  $m^3$ /detik.

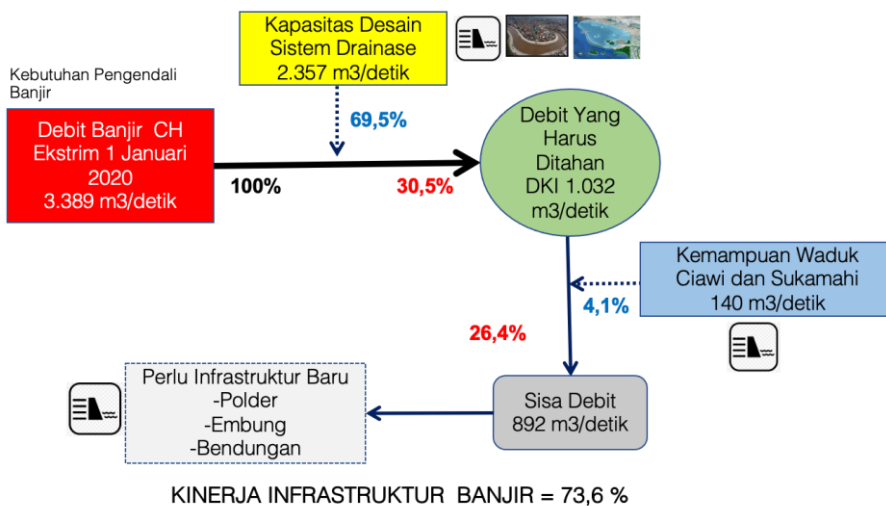
Di wilayah tengah, dilakukan normalisasi sungai yang mengalir ke Jakarta, seperti Ciliwung, Pesanggrahan, Angke, Krukut, Sunter, dan Cakung. Kegiatan ini mencakup pelebaran sungai, perkuatan tebing, pembangunan tanggul, serta penataan bantaran dan sempadan, terutama di Kali Ciliwung.

Di wilayah hilir, penanganan banjir dilakukan melalui pembangunan kanal, *floodway*, sudetan, dan sistem polder. Dua *floodway* utama adalah Cengkareng Drain (barat) dan Cakung Drain (timur). Selain itu, dibangun Sudetan Ciliwung–KBT sepanjang 1,2 km, yang mengalirkan sebagian debit banjir sebesar 60 m<sup>3</sup>/detik ke Kanal Banjir Timur.

Jakarta juga memiliki dua kanal utama:

- Kanal Banjir Barat (KBB) dibangun sejak era kolonial Belanda
- Kanal Banjir Timur (KBT) rampung tahun 2010

Keduanya dirancang untuk mengalihkan debit air dari wilayah hulu menuju laut melalui sistem pintu air, guna melindungi pusat kota dari banjir. Namun, saat hujan ekstrem 1 Januari 2020, debit banjir mencapai 3.389 m<sup>3</sup>/detik, sedangkan kapasitas infrastruktur hanya mampu menampung sebagian, menyisakan 892 m<sup>3</sup>/detik yang tidak tertangani.



Gambar 7.2 Kinerja Infrastruktur Air  
Sumber: Hasil Analisis, 2025

Berdasarkan kondisi eksisting 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;
- Pembangunan Tanggul Laut di Pantai Utara Jawa
- Peningkatan kapasitas situ;

## B. 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 m<sup>3</sup>/tahun. Kapasitas ini dimanfaatkan untuk seluruh Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya. Sementara masih terdapat situ ataupun embung yang belum termanfaatkan dengan baik seperti yang telah tercantum di RPSDA Ciliwung Cisadane berikut.

Tabel 7.7 Potensi Pemanfaatan Situ

No	Nama Situ	Volume Tampungan (m <sup>3</sup> /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
<b>Total</b>		<b>80.740.675</b>

Sumber: Hasil Analisis, 2025

## C. Bendungan

Sistem penyediaan air di kawasan DK Jakarta dan sekitarnya umumnya dipasok dari luar wilayah pengembangan. Saat ini, direncanakan pemanfaatan Waduk Jatiluhur dengan kapasitas hingga 11.750 liter/detik dan Bendungan Karian sebesar 4.600 liter/detik.

Waduk Jatiluhur dimanfaatkan melalui pembangunan SPAM Regional Jatiluhur I dan II:

- SPAM Jatiluhur I (4.750 liter/detik): melayani DK Jakarta (4.000), Kota Bekasi (300), Kabupaten Bekasi (100), dan Kabupaten Karawang (350).
- SPAM Jatiluhur II (7.000 liter/detik): melayani DK Jakarta (2.054), Kota Bekasi (1.051), Kabupaten Bekasi (1.371), dan Kabupaten Bogor (2.012).

Selain pemanfaatan Waduk Jatiluhur, Bendungan Karian juga dapat dimanfaatkan sebagai pemasok kebutuhan air dengan pembangunan SPAM Karian – Serpong. Bendungan Karian dimanfaatkan melalui pembangunan SPAM Karian–Serpong (4.600 liter/detik), melayani DK Jakarta (3.200), Kota Tangerang (750), dan Kota Tangerang Selatan (650). Secara keseluruhan, Waduk Jatiluhur dan Bendungan Karian menjadi sumber utama pasokan air untuk DK Jakarta dan sekitarnya. Rincian lebih lanjut disajikan pada Tabel 7.8.

Berdasarkan analisis kebutuhan, total pemanfaatan dari PDAM, Waduk Jatiluhur, dan Bendungan Karian dapat memenuhi sekitar 35% SPM akses air minum aman di wilayah DK Jakarta, Kabupaten Bekasi, Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang, Kota Bogor, dan Kabupaten Bogor.

Namun, beberapa wilayah seperti Kota Bekasi, Kota Depok, dan Kota Tangerang Selatan belum memenuhi target. Untuk itu, direkomendasikan beberapa program prioritas:

- Pembangunan *offtaker* dan sambungan rumah (SR) dari SPAM Jatiluhur II ke Kota Depok sebesar 1.236 liter/detik
- Penambahan SR sebesar 117 liter/detik di Kota Tangerang
- Penambahan SR sebesar 424 liter/detik di Kota Tangerang Selatan

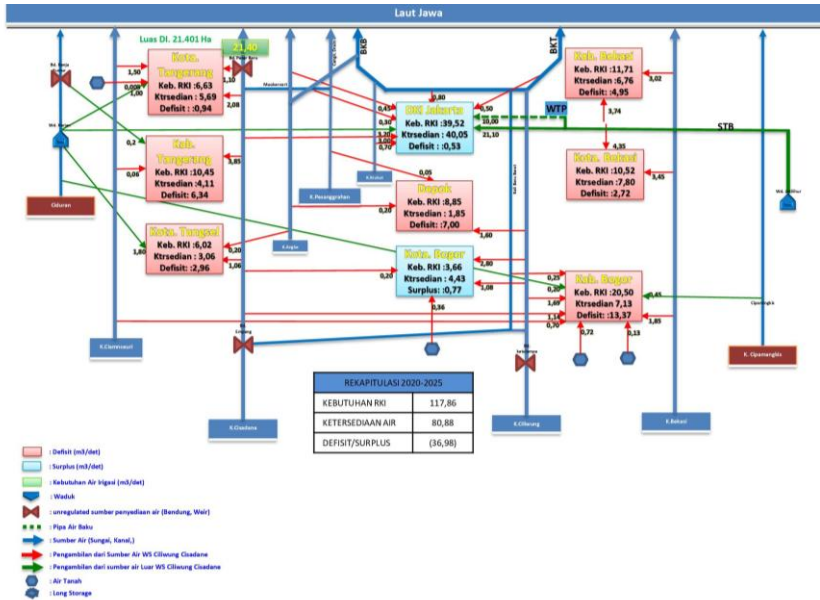
Tabel 7.8 Proyeksi Pemanfaatan Infrastruktur Penyediaan Air

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	Akses Aman (%)	
	a	b	c	d	e	f	g (f-a)	h (g/a)	
DK 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%	Penambahan SR 117 lt/dtk
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%	Pembangunan <i>offtaker</i> dan SR dari SPAM Jatiluhur II menuju Kota Depok sebesar 1236 lt/dtk
Kota Tangerang Selatan	2.988	271			650	921	2.067	31%	Penambahan SR 424 lt/dtk

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Selain pasokan eksternal, sistem penyediaan air juga memanfaatkan sungai eksisting. Total suplai air baku dari sungai diperkirakan mencapai 466,7 juta m<sup>3</sup>/tahun, namun belum dimanfaatkan secara optimal. Potensi optimalisasi dapat mencapai 1,14 miliar m<sup>3</sup>/tahun. Prioritas lokasi ditunjukkan pada Gambar 7.3.

Sistem jaringan penyediaan air baku di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya belum dimanfaatkan secara optimal. Potensi program optimalisasi penyediaan air baku dari sumber sungai dapat dimanfaatkan dengan potensi mencapai 1.142.801.568 m<sup>3</sup> per tahun sesuai gambar berikut.



Gambar 7.3 Alokasi Penyediaan Air Baku di Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya

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 m<sup>3</sup>/tahun. Dengan pembangunan bendungan tersebut diharapkan kebutuhan air baku dapat tertangani.

Tabel 7.9 Rencana Program Pembangunan Bendungan

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

Sumber: Hasil Analisis, 2025

#### D. 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 m<sup>3</sup> setara dengan 40 m<sup>3</sup>/cap/tahun. Namun demikian, masih terdapat gap yang besar yaitu 30 m<sup>3</sup>/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 m<sup>3</sup>/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 7.10 Program Pemenuhan SPM

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

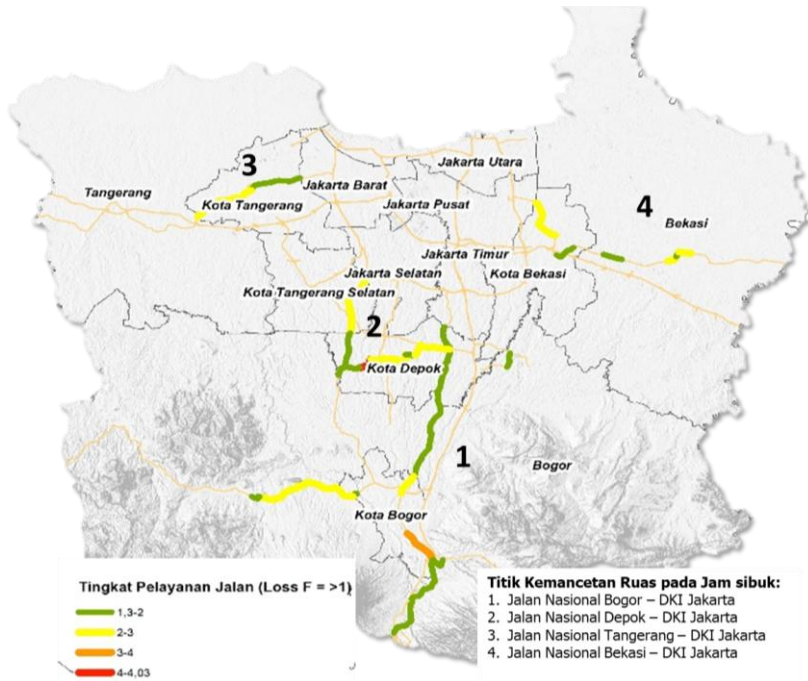
Sumber: Hasil Analisis, 2025

### 7.1.2.2 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Jalan dan Jembatan

Transportasi merupakan tulang punggung kawasan perkotaan, terutama yang berbasis pada aktivitas perdagangan dan jasa. Konektivitas yang baik memegang peranan penting dalam mendukung pergerakan orang maupun barang. Dalam konteks Jakarta, tingginya harga hunian mendorong sebagian besar pekerja untuk bermukim di wilayah Kawasan Aglomerasi Jakarta/Kawasan Aglomerasi Jakarta dan Jakarta Tangerang International Business Coridor. Kondisi ini memicu tingginya pergerakan *commuting* harian antara kota inti dan kawasan penyangga.

Berdasarkan proyeksi pada jaringan jalan nasional di Bodetabek, dari 29 ruas yang ada, sebagian besar menunjukkan tingkat pelayanan rendah (VCR > 0,85) baik pada tahun 2025 maupun 2029. Selain itu, proyeksi Lalu Lintas Harian Rata-rata Tahunan (LHRT) di kawasan transisi antara Jakarta dan kota-kota penyangga diperkirakan mencapai lebih dari 150–180 ribu satuan mobil penumpang (smp) pada periode tersebut.

Kemacetan serupa juga terjadi di ruas utama lain seperti Jalan Margonda Raya (Depok) dengan proyeksi LHRT mencapai 130–160 ribu smp pada 2025 hingga 2029. Kepadatan lalu lintas ini umumnya terjadi pada jam-jam sibuk, yakni pukul 07.00–09.00 WIB dan 16.00–18.00 WIB, khususnya pada ruas-ruas penghubung antara Bodetabek dan DK Jakarta.



Gambar 7.4 VCR Jalan Nasional di Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya

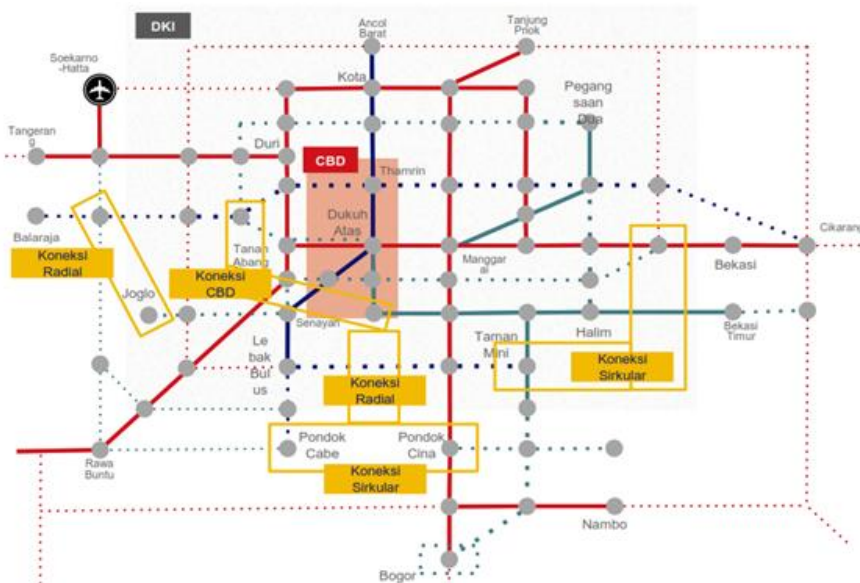
Berdasarkan peta tingkat pelayanan di atas, maka dapat diketahui bahwa tingginya VCR di ruas jalan nasional disebabkan karena bertumpuknya kendaraan dari Kawasan Aglomerasi Jakarta/Kawasan Aglomerasi Jakarta dan Jakarta Tangerang International Business Corridor. Sehingga, yang dapat dilakukan adalah 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).

Permasalahan utama transportasi di Kawasan Aglomerasi Jakarta/Kawasan Aglomerasi Jakarta disebabkan oleh tingginya mobilitas *commuter* dari wilayah penyangga (Bodetabek) menuju kota inti (DK Jakarta). Bertumpuknya kendaraan pribadi di ruas-ruas jalan nasional mengakibatkan tingginya nilai VCR (*Volume to Capacity Ratio*), yang mengindikasikan penurunan tingkat pelayanan jalan. Untuk menjaga kemantapan jalan nasional, diperlukan upaya preservasi jalan secara berkala.

Selain itu, pengalihan moda transportasi (*modal shifting*) dari kendaraan pribadi ke angkutan umum menjadi langkah kunci dalam menekan pertumbuhan volume kendaraan. Saat ini, cakupan layanan transportasi publik di DK Jakarta telah mencapai 88%, namun tingkat penggunaannya masih sekitar 28%, jauh dari target 60% sebagaimana ditetapkan dalam Rencana Induk Transportasi Jakarta (RITJ).

Transportasi publik juga berperan penting dalam meningkatkan aksesibilitas wilayah. Saat ini, kecepatan tempuh rata-rata dari wilayah penyangga ke Jakarta masih berada pada 25 km/jam, di bawah target RITJ sebesar 30 km/jam. Hal ini dipengaruhi oleh masih terpusatnya aktivitas ekonomi di kota inti Jakarta.

Berbagai jenis moda transportasi publik telah tersedia, seperti: Kereta Commuter Indonesia (KCI), MRT, LRT, BRT, kereta bandara, serta angkutan *feeder* (mikrotrans dan angkot). Selain itu, sejumlah proyek pengembangan transportasi publik telah direncanakan dalam *committed program*, di antaranya: 1) MRT Jakarta Jalur Utara-Selatan Fase 2A (Bundaran HI – Kota); 2) MRT Jakarta Jalur Utara-Selatan Fase 2B (Kota – Ancol Barat); 3) MRT Jakarta Jalur Timur-Barat (Kembangan – Ujung Menteng); 4) MRT Jakarta Fase 4 (Fatmawati – TMII); 5) LRT Jakarta Fase 1B (Velodrome – Pegangsaan Dua); 6) LRT Jakarta Fase 2A (Pegangsaan Dua – JIS); 7) LRT Jakarta Fase 2B (Velodrome – Klender); 8) LRT Jakarta Fase 3A (JIS – Rajawali); 9) LRT Jakarta Fase 3B (Klender – Halim); dan 10) LRT Joglo (Joglo – Pulo Gebang)



Gambar 7.5 Skenario Pengembangan Transportasi Publik Kawasan Aglomerasi Jakarta  
Sumber: Kajian Transportasi Publik JUTPI 3, 2023

Berdasarkan hasil proyeksi VCR pada tabel di bawah, apabila penggunaan transportasi publik dapat ditingkatkan hingga 60%, maka diproyeksikan akan terjadi penurunan signifikan nilai VCR pada tahun 2029 dan 2034. Penurunan VCR tersebut menunjukkan peningkatan tingkat pelayanan jalan, berkurangnya volume kendaraan pribadi, dan berkurangnya kemacetan.

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 koneksi radial di wilayah yang belum terlayani oleh angkutan umum :
  - Joglo – Alam Sutera (MRT East-West)
  - Kuningan Barat – Ragunan
  - Ragunan – Pondok Cina (Depok) via Tol Depok–Antasari
2. Melengkapi ketidaktersediaan kondisi sirkular 2 dan 3
  - Jaringan sirkular kedua di sepanjang *Jakarta Outer Ring Road* (JORR) untuk mengalihkan lalu lintas dari pusat kota serta memperluas cakupan jaringan transportasi.
  - Jaringan sirkular ketiga untuk menghubungkan pusat-pusat kegiatan di Kota Tangerang, Tangerang Selatan, Depok, dan Bekasi.
3. Meningkatkan koneksi angkutan umum di pusat kota: Penambahan koneksi timur barat sepanjang JIRR/ *Jakarta Inner Ring Road*.
4. Integrasi jalan tol lingkaran luar yang dapat dimanfaatkan sebagai koridor BRT lintas kawasan (seperti Royal Trans), yang berpotensi menurunkan waktu tempuh dan meningkatkan pelayanan jaringan jalan.

Dengan demikian, program-program yang direkomendasikan untuk mendukung peningkatan aksesibilitas dan mobilitas kawasan Jabodetabek meliputi:

1. Pembangunan jalan tol di wilayah pinggiran DK Jakarta untuk memperlancar mobilitas penduduk Bodetabek menuju pusat kota.
2. Preservasi jalan nasional untuk menjaga kemantapan jalan.
3. Penambahan jaringan transportasi umum terintegrasi.
4. Pengembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) yang terkoneksi langsung dengan sistem transportasi publik.

Tabel 7.11 Proyeksi VCR dan LHRT Per Ruas

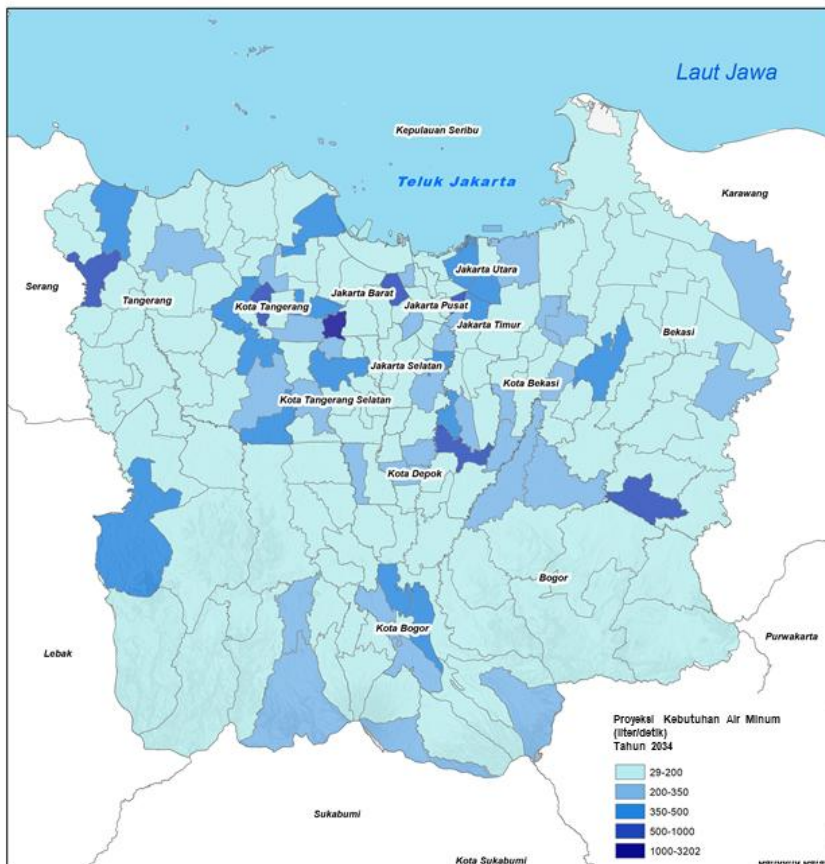
No	Ruas Jalan	Panjang	Lebar	LHRT (smp)			VCR		
				2025	2029	2034	2025	2029	2034
1	BTS.DKI/BANTEN - GANDARIA/BTS.DEPOK/TANGERANG (CIPUTAT - BOGOR)	9,01	12,4	152.216	119.349	88.869	2,30	1,81	1,35
2	JLN. LETDA NATSIR (CIKEAS)	2,61	7,09	26.901	21.093	15.706	1,27	0,99	0,74
3	JLN. IR. H. JUANDA (DEPOK)	3,96	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)	6,989	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, 2025

### 7.1.2.3 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Permukiman

#### A. Air Minum

Kebutuhan air minum merupakan kebutuhan dasar dalam kehidupan manusia, termasuk dalam pengembangan kawasan perkotaan. Pemenuhan kebutuhan air minum biasanya disuplai melalui Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) yang dikelola oleh Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM). Oleh karena itu, Gambar berikut menerangkan proyeksi kebutuhan air minum diperlukan sebagai dasar perencanaan penyediaan infrastruktur air minum di wilayah yang akan dikembangkan.



Gambar 7.6 Proyeksi Kebutuhan Air Minum

Pada Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya, kinerja PDAM belum sepenuhnya optimal. Berdasarkan proyeksi kebutuhan infrastruktur air minum, tanpa adanya intervensi pembangunan infrastruktur tambahan, diperkirakan hingga tahun 2029 masih terdapat beberapa kota/kabupaten yang belum mampu memenuhi target akses aman air minum minimal 51,36%. Rincian proyeksi pemenuhan akses aman tersebut disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 7.12 Proyeksi Pemenuhan Akses Aman Air Minum

Kota/Kab	Baseline		Target (Lt/dtk)	
	Akses Aman	2025	2029	2034
DK 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, 2025

Kurangnya pemenuhan akses aman air minum ini memerlukan inovasi dan penguatan sistem penyediaan air minum yang andal. Saat ini, pemenuhan kebutuhan air di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya masih sangat bergantung pada ekstraksi air tanah, yang tercatat mencapai 496.356.297 m<sup>3</sup>/tahun. Ketergantungan pada air tanah ini turut memicu terjadinya penurunan muka tanah (*land subsidence*), yang berisiko bagi keberlanjutan lingkungan kawasan.

Untuk menanggulangi kebutuhan air dan mencegah ekstraksi air tanah, Kementerian PU merencanakan pembangunan SPAM Jatiluhur I, SPAM Jatiluhur II, dan SPAM Karian – Serpong. Selain pengembangan SPAM baru, optimalisasi kapasitas dan kinerja PDAM eksisting juga diperlukan agar dapat memaksimalkan suplai air minum ke kawasan berdasarkan analisis pada tabel berikut:

Tabel 7.13 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
DK 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, 2025

Meskipun telah direncanakan berbagai upaya penguatan infrastruktur, berdasarkan hasil perhitungan, program optimalisasi pemanfaatan infrastruktur air minum yang direncanakan untuk periode 2025–2034 ini masih belum sepenuhnya mampu memenuhi kebutuhan air minum perpipaan secara optimal, khususnya di Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, dan beberapa kota/kabupaten lainnya.

Tabel 7.14 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
DK 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, 2025

B. Sanitasi dan Air Limbah

Berdasarkan hasil analisis pelayanan infrastruktur sanitasi, seluruh kota/kabupaten di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya telah mencapai target akses aman minimal 30% pada tahun 2023. Namun, hasil analisis kesenjangan kebutuhan (*gap analysis*) menunjukkan bahwa masih diperlukan tambahan kapasitas infrastruktur sanitasi untuk mencapai target akses aman di tahun 2034. Proyeksi kebutuhan infrastruktur sanitasi hingga tahun 2034 disajikan pada gambar dan tabel di bawah.



Gambar 7.7 Proyeksi Timbulan Air Limbah

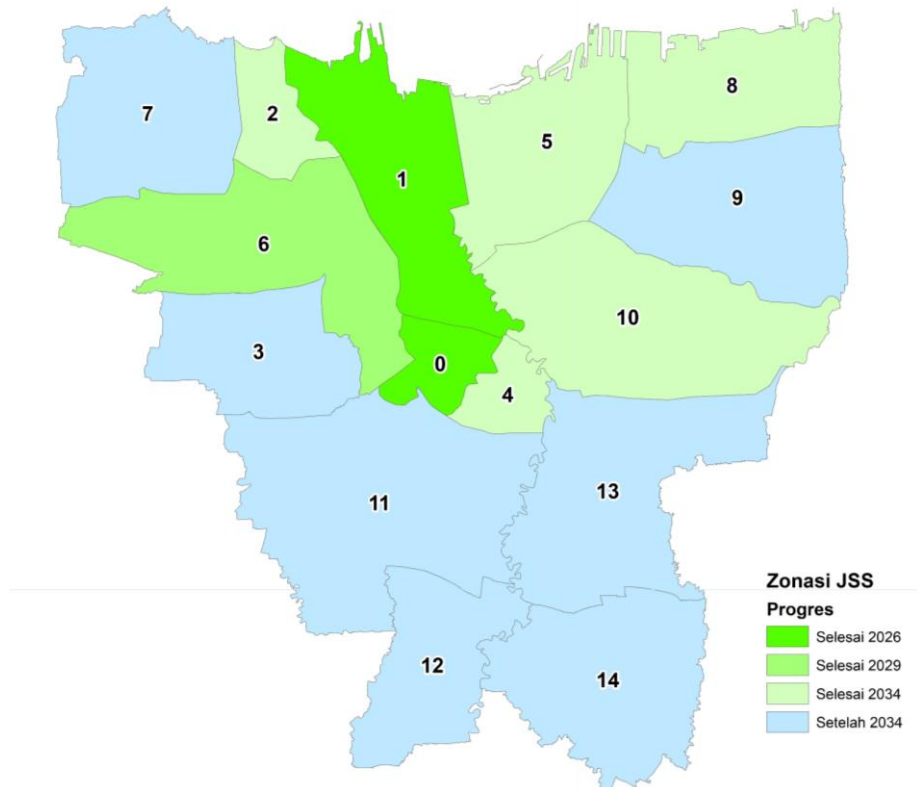
Tabel 7.15 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Sanitasi

Lokasi	Baseline 2025		Target SPM (Lt/dtk)		GAP (Lt/dtk)	
	Akses Aman (%)	Layanan (Ltr/dtk)	2029	2034	2029	2034
DK 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, 2025

Tabel diatas menunjukkan bahwa beberapa wilayah, khususnya di kota-kota sekitar DK Jakarta, masih mengalami kekurangan kapasitas pelayanan sanitasi untuk memenuhi target layanan pada 2029 dan 2034. Kesenjangan terbesar terdapat di Kabupaten Bogor, Kabupaten Bekasi, dan Kota Bekasi.

Untuk mendukung pemenuhan target akses aman sanitasi, Kementerian PU akan melaksanakan pembangunan infrastruktur sanitasi terpusat melalui *committed program Jakarta Sewerage System (JSS)*. Pembangunan JSS ini diharapkan mampu meningkatkan cakupan pelayanan sanitasi pada periode 2029–2034. Lokasi pembangunan serta potensi pelayanan infrastruktur sanitasi JSS ditunjukkan pada gambar berikut.



Gambar 7.8 Lokasi Proyek JSS

Berdasarkan analisis kapasitas terpasang *committed program JSS*, kontribusi pelayanan infrastruktur sanitasi yang dapat dihasilkan mencapai 10.133 liter/detik. Rincian kapasitas masing-masing zona JSS disajikan dalam tabel berikut.

Tabel 7.16 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	
	<b>TOTAL</b>	<b>23.643</b>	<b>10.133</b>

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Selain JSS, perhitungan kebutuhan infrastruktur sanitasi juga mempertimbangkan rencana pembangunan IPAL baru di wilayah sekitar, antara lain: Pembangunan IPAL berkapasitas 294 liter/detik di Kota Bekasi, dan Pembangunan IPAL berkapasitas 527 liter/detik di Kabupaten Bogor.

Tabel 7.17 Kebutuhan Infrastruktur Sanitasi

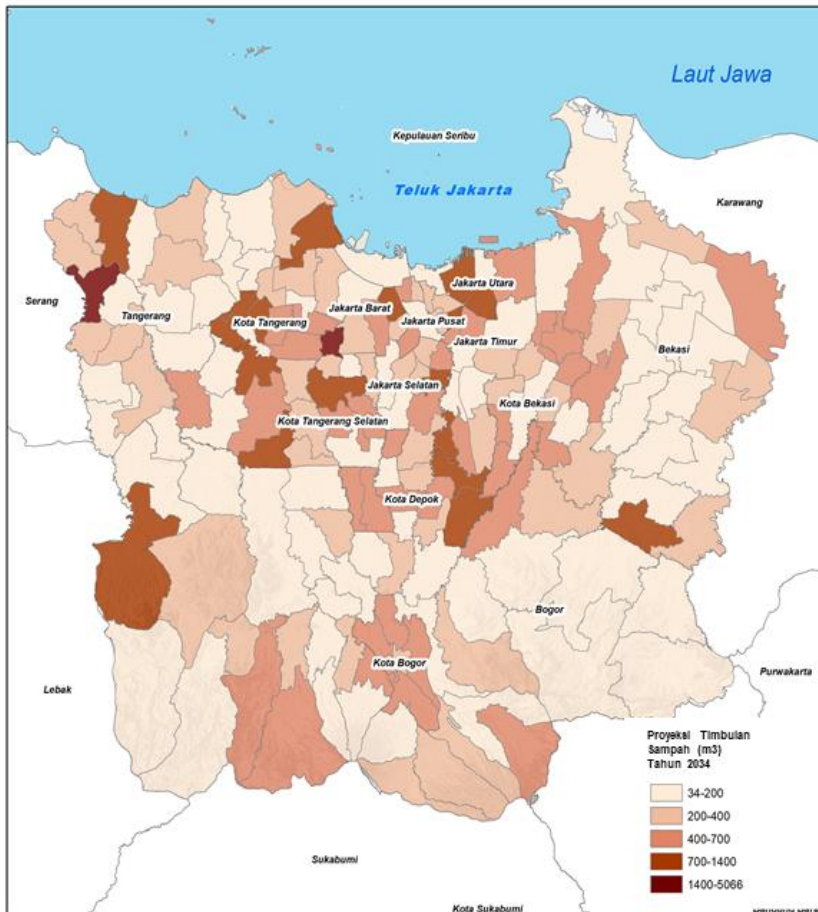
Lokasi	Baseline (Ltr/dtk)	Rencana Program 2025-2034			Target (Lt/dtk)		GAP (Lt/dtk)	
	2025	Program JSS	Pembangunan IPAL	Total	2029	2034	2029	2034
DK Jakarta	9.873	10.133	0	20.006	4.841	9.287	15.165	10.719
Kota Bekasi	1.565	0	294	1.859	1.594	3.802	265	-1.943
Kab.Bekasi	2.686	0	0	2.686	1.746	3.811	940	-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, 2025

Berdasarkan hasil analisis pada tabel diatas, meskipun pembangunan JSS dan IPAL tambahan telah dilaksanakan, kesenjangan kebutuhan infrastruktur sanitasi masih terdapat di sebagian besar wilayah, khususnya di Kota/Kabupaten Bekasi dan Bogor. Oleh karena itu, diperlukan program lanjutan secara bertahap untuk memenuhi target akses aman sanitasi tahun 2034 di Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya.

### C. Persampahan

Peningkatan jumlah penduduk yang selaras dengan perkembangan kota akan berimplikasi pada tingginya timbulan sampah. Berdasarkan analisis yang dilakukan, total timbulan sampah di Provinsi DK Jakarta dan Sekitarnya pada Tahun 2029 mencapai 21.480 ton per harinya. Dimana, sebaran proyeksi timbulan pada tiap kecamatan divisualisasikan pada Gambar 7.9.



Gambar 7.9 Proyeksi Timbulan Sampah

Saat ini, kapasitas pengolahan sampah eksisting belum mampu mengimbangi volume timbulan yang terus meningkat. Beberapa TPA telah mengalami kelebihan kapasitas (*over capacity*), seperti TPA Burangkeng (Kabupaten Bekasi) dan TPA Galuga (Kabupaten Bogor dan Kota Bogor). Untuk mengatasi hal tersebut, sejumlah upaya peningkatan kapasitas dilakukan, baik melalui pembangunan TPA baru maupun pengembangan teknologi pengolahan sampah.

Pemerintah Jawa Barat tengah membangun TPPAS Lulut Nambo yang direncanakan melayani Kabupaten Bogor (600 ton/hari), Kota Bogor (500 ton/hari), Kota Depok (700 ton/hari), dan Kota Tangerang Selatan (500 ton/hari). Sementara itu, Pemerintah DK Jakarta mengembangkan teknologi pengolahan sampah di TPST Bantar Gebang dengan menerapkan *mechanical treatment* melalui RDF Plant, Landfill Mining, dan PLTSa. Teknologi ini mampu mereduksi 1.000 ton sampah baru, 1.000 ton sampah lama, serta mengolah 100 ton sampah menjadi energi listrik sebesar 700 kW. Output RDF yang dihasilkan sebesar 700 ton per hari, dipasarkan ke 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 timbulan sampah, diketahui gap pada tiap kabupaten kota sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut.

Tabel 7.18 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Persampahan

Provinsi/Kab/ Kota	% Layanan	Nama	Baseline (ton/hari)	Timbulan Sampah (ton/hari)		Gap (ton/hari)	
			2025	2029	2034	2029	2034
DK 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, 2025

Berdasarkan analisis ketersediaan kapasitas dan proyeksi timbulan, masih terdapat kesenjangan pelayanan di beberapa wilayah. Oleh karena itu, pengelolaan sampah perkotaan ke depan memerlukan pendekatan komprehensif dari hulu hingga hilir. Paradigma pengelolaan sampah perlu bergeser dari model kumpul–angkut–buang menjadi kurangi–pilah–olah.

Secara komposisi, sampah perkotaan didominasi oleh sisa makanan ( $\pm 50\%$ ), disusul plastik dan kertas. Pengurangan timbulan sampah dari sumber (hulu) berperan penting, yang dapat didukung oleh kebijakan dan program edukasi masyarakat maupun individu. Pada tahap tengah, pengelolaan dilakukan melalui pengembangan TPS 3R (*Reduce-Reuse-Recycle*) pada skala kawasan, dengan pelibatan masyarakat sebagai pengelola dan pemerintah sebagai penyedia infrastruktur. Di TPS 3R, sampah anorganik dipilah dan didaur ulang, sedangkan sampah organik diolah menggunakan biokonversi maggot.

Sebagai contoh, TPS 3R Pesanggrahan di DK Jakarta berhasil mengurangi residu sampah hingga 40% dari total timbulan sebelum masuk ke TPST Bantar Gebang. Optimalisasi TPS eksisting menjadi TPS 3R maupun pembangunan TPS 3R baru secara signifikan dapat menekan volume residu yang dibuang ke Tempat Pemrosesan Akhir.

Pada tahap hilir, pengolahan dilakukan dengan konsep waste to energy. Sampah yang tidak bernilai ekonomis diolah menjadi keripik sampah pengganti batu bara melalui teknologi *Refused Derived Fuel* (RDF) maupun menjadi energi listrik melalui insinerasi. Penerapan teknologi RDF di fasilitas pengolahan akhir secara signifikan mengurangi residu yang masuk ke *sanitary landfill*, sehingga kapasitas TPA tetap terjaga dari risiko kelebihan kapasitas.

Tabel 7.19 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
DK 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, 2025

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 DK Jakarta
- Penerapan Teknologi 3R di Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Tangerang, dan Kabupaten Bogor.

#### 7.1.2.4 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Prasarana Strategis

Infrastruktur prasarana strategis untuk menunjang pendidikan di Kawasan Aglomerasi Jakarta yang dibutuhkan diantaranya adalah sekolah dasar (SD), sekolah menengah pertama (SMP), sekolah menengah atas (SMA), Madrasah Ibtidaiyah (MI), Madrasah Tsanawiyah (MTs), dan Madrasah Aliyah (MA). Kebutuhan infrastruktur ini didasarkan dari proyeksi penduduk dalam lima dan sepuluh tahun ke depan, yaitu di tahun 2029 dan 2034.

- i. Sekolah Dasar (SD), Madrasah Ibtidaiyah (MI), dan Pusat Kegiatan Belajar Masyarakat (PKBM)

Berdasarkan proyeksi penduduk usia 5–9 tahun, kebutuhan SD, MI, dan PKBM di Kawasan Aglomerasi Jakarta pada tahun 2029 diperkirakan mencapai 15.760 unit, meningkat menjadi 17.839 unit pada 2034. Sementara itu, jumlah satuan pendidikan yang tersedia per 2024 baru mencapai 11.595 unit. Dengan demikian, masih terdapat kekurangan sebanyak 4.165 unit pada tahun 2029 dan meningkat menjadi 6.244 unit pada tahun 2034.

Kabupaten Kepulauan Seribu merupakan satu-satunya wilayah yang telah memenuhi kebutuhan satuan pendidikan dasar hingga 2034, tanpa mengalami kekurangan unit sekolah. Sebaliknya, Kota Depok dan Kota Bekasi menunjukkan angka kekurangan paling tinggi. Kota Depok mencatat gap sebesar 419 unit pada 2029 dan meningkat menjadi 604 unit pada 2034, sedangkan Kota Bekasi mengalami kekurangan 782 unit pada 2029 dan mencapai 1.272 unit pada 2034. Dengan kondisi ini, Kota Depok dan Kota Bekasi perlu menjadi prioritas utama dalam program pembangunan SD, MI, dan PKBM di wilayah metropolitan.

Tabel 7.20 Kebutuhan SD, MI, dan PKBM di Kawasan Aglomerasi Jakarta

Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jumlah Penduduk Usia 5-9 (2024)	Proyeksi Penduduk (2029)	Proyeksi Penduduk (2034)	Jumlah SD, MI, PKBM (2024)	Kapasitas SD, MI, PKBM	Kebutuhan 2029	Kebutuhan 2034	Gap 2029	Gap 2034
Kab. Kepulauan Seribu	2.234	2.384	2.545	15	2.880	12	13	-	-
Kota Jakarta Selatan	171.817	179.411	187.340	641	123.072	934	976	293	335
Kota Jakarta Timur	236.038	246.416	257.251	818	157.056	1.283	1.340	465	522
Kota Jakarta Pusat	82.093	84.237	86.437	295	56.640	439	450	144	155
Kota Jakarta Barat	188.572	199.842	211.786	746	143.232	1.041	1.103	295	357
Kota Jakarta Utara	137.376	143.675	150.263	461	88.512	748	783	287	322
Kab. Bogor	486.653	542.053	603.760	2.791	535.872	2.823	3.145	32	354
Kab. Bekasi	282.489	336.308	400.380	1.387	266.304	1.752	2.085	365	698
Kota Bogor	85.265	91.831	98.902	390	74.880	478	515	88	125
Kota Bekasi	239.641	311.842	405.797	842	161.664	1.624	2.114	782	1.272
Kota Depok	176.584	206.949	242.535	659	126.528	1.078	1.263	419	604
Kab. Tangerang	311.650	360.320	416.591	1.464	281.088	1.877	2.170	413	706

Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jumlah Penduduk Usia 5-9 (2024)	Proyeksi Penduduk (2029)	Proyeksi Penduduk (2034)	Jumlah SD, MI, PKBM (2024)	Kapasitas SD, MI, PKBM	Kebutuhan 2029	Kebutuhan 2034	Gap 2029	Gap 2034
Kota Tangerang	165.949	183.753	203.467	584	112.128	957	1.060	373	476
Kota Tangerang Selatan	118.597	136.903	158.034	502	96.384	713	823	211	321
<b>Total</b>	2.684.958	3.025.924	3.425.088	11.595	2.226.240	15.760	17.839	4.165	6.244

Sumber: Hasil Analisis, 2025

ii. Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Madrasah Tsanawiyah (MTs)

Kebutuhan SMP dan MTs untuk menampung penduduk usia 10–14 tahun diperkirakan mencapai 9.312 unit pada 2029 dan 10.535 unit pada 2034. Dengan jumlah sekolah yang tersedia sebanyak 5.209 unit pada 2024, masih terdapat gap sebesar 4.103 unit pada 2029 dan meningkat menjadi 5.326 unit pada 2034.

Kabupaten Kepulauan Seribu kembali menunjukkan kecukupan kapasitas hingga 2034, sementara Kota Bekasi mengalami kekurangan paling signifikan dengan gap sebesar 563 unit pada 2029 dan 851 unit pada 2034. Kota Depok dan Kabupaten Bogor juga menunjukkan angka kekurangan yang besar. Oleh karena itu, wilayah-wilayah dengan kekurangan di atas 500 unit perlu menjadi fokus prioritas pengembangan kapasitas pendidikan menengah pertama.

Tabel 7.21 Kebutuhan Sekolah Tingkat Menengah Pertama di Kawasan Aglomerasi Jakarta

Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jumlah Penduduk Usia 10-14 (2024)	Proyeksi Penduduk (2029)	Proyeksi Penduduk (2034)	Jumlah SMP, MTS (2024)	Kapasitas SMP, MTS	Kebutuhan 2029	Kebutuhan 2034	Gap 2029	Gap 2034
Kab. Kepulauan Seribu	2.268	2.421	2.585	8	2.592	7	8	-	-
Kota Jakarta Selatan	174.482	182.194	190.247	286	92.664	562	587	276	301
Kota Jakarta Timur	239.700	250.239	261.242	360	116.640	772	806	412	446
Kota Jakarta Pusat	83.367	85.544	87.778	120	38.880	264	271	144	151
Kota Jakarta Barat	191.498	202.943	215.072	329	106.596	626	664	297	335
Kota Jakarta Utara	139.507	145.904	152.594	230	74.520	450	471	220	241
Kab. Bogor	484.313	539.446	600.856	1.142	370.008	1.665	1.854	523	712
Kab. Bekasi	282.655	336.505	400.616	581	188.244	1.039	1.236	458	655
Kota Bogor	89.485	96.376	103.797	183	59.292	297	320	114	137
Kota Bekasi	237.756	309.389	402.605	392	127.008	955	1.243	563	851
Kota Depok	188.213	220.578	258.508	346	112.104	681	798	335	452
Kab. Tangerang	289.116	334.267	386.469	702	227.448	1.032	1.193	330	491
Kota Tangerang	158.693	175.718	194.570	263	85.212	542	601	279	338
Kota Tangerang Selatan	117.484	135.617	156.549	267	86.508	419	483	152	216
<b>Total</b>	2.678.537	3.017.143	3.413.487	5.209	1.687.716	9.312	10.535	4.103	5.326

Sumber: Hasil Analisis, 2025

iii. Sekolah Menengah Atas (SMA), Madrasah Aliyah (MA), dan Sekolah Menengah Kejuruan (SMK)

Jumlah satuan pendidikan yang dibutuhkan untuk menampung penduduk usia 15–19 tahun diproyeksikan mencapai 6.878 unit pada 2029 dan meningkat menjadi 7.758 unit pada 2034. Sementara itu, jumlah sekolah yang tersedia baru mencapai 3.911 unit pada 2024. Ini menunjukkan adanya kekurangan sebesar 2.967 unit pada 2029 dan kekurangan ini meningkat menjadi 3.847 unit pada 2034.

Meskipun Kota Bogor memiliki kekurangan relatif lebih kecil dibanding wilayah lain (gap 45 unit pada 2029 dan 62 unit pada 2034), tetap dibutuhkan penambahan unit sekolah. Di sisi lain, Kota Bekasi menjadi wilayah dengan kekurangan terbesar, yaitu 349 unit pada 2029 dan 543 unit pada 2034. Oleh karena itu, Kota Bekasi perlu menjadi prioritas utama dalam peningkatan kapasitas pendidikan tingkat menengah atas di Kawasan Aglomerasi Jakarta.

Tabel 7.22 Kebutuhan Sekolah Tingkat Menengah Atas di Kawasan Aglomerasi Jakarta

Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jumlah Penduduk Usia 10-14 (2024)	Proyeksi Penduduk (2029)	Proyeksi Penduduk (2034)	Jumlah SMA, MA (2024)	Kapasitas SMA, MA	Kebutuhan 2029	Kebutuhan 2034	Gap 2029	Gap 2034
Kab. Kepulauan Seribu	2.329	2.486	2.653	3	1.296	6	6	-	-
Kota Jakarta Selatan	179.113	187.029	195.296	258	111.456	433	452	175	194
Kota Jakarta Timur	246.062	256.881	268.175	342	147.744	595	621	253	279
Kota Jakarta Pusat	85.580	87.815	90.108	121	52.272	203	209	82	88
Kota Jakarta Barat	196.580	208.329	220.780	263	113.616	482	511	219	248
Kota Jakarta Utara	143.210	149.776	156.644	184	79.488	347	363	163	179
Kab. Bogor	500.041	556.965	620.369	741	320.112	1.289	1.436	548	695
Kab. Bekasi	256.434	305.289	363.452	377	162.864	707	841	330	464
Kota Bogor	90.128	97.068	104.542	180	77.760	225	242	45	62
Kota Bekasi	213.180	277.409	360.989	293	126.576	642	836	349	543
Kota Depok	180.533	211.577	247.959	238	102.816	490	574	252	336
Kab. Tangerang	286.804	331.594	383.378	475	205.200	768	887	293	412
Kota Tangerang	152.375	168.723	186.824	237	102.384	391	432	154	195
Kota Tangerang Selatan	112.903	130.329	150.445	199	85.968	302	348	103	149
<b>Total</b>	<b>2.645.270</b>	<b>2.971.268</b>	<b>3.351.615</b>	<b>3.911</b>	<b>1.689.552</b>	<b>6.878</b>	<b>7.758</b>	<b>2.967</b>	<b>3.847</b>

Sumber: Hasil Analisis, 2025

### 7.1.3 Analisis Kebutuhan Infrastruktur Fokus Keberlanjutan Lingkungan

Pengembangan kawasan pesisir terdiri dari 3 infrastruktur dasar, utamanya pada penanganan banjir rob, pemanfaatan tanggul pantai dan tanggul laut, serta penataan kawasan prioritas. Berikut merupakan analisis kebutuhan infrastruktur di Northern Coast New Economic Hub.

### 1) Infrastruktur Penanganan Banjir Rob di Teluk Jakarta

Wilayah hilir DK Jakarta berlokasi di Kawasan Northern Coast New Economic Hub memiliki topografi landai, dengan sekitar 40% berada di bawah permukaan laut akibat penurunan muka tanah. Selain banjir fluvial (banjir sungai) dan pluvial (banjir air permukaan), wilayah pantai utara juga rentan akan ancaman banjir rob akibat penurunan muka tanah dan kenaikan muka air laut akibat perubahan iklim. Kondisi ini menyebabkan aliran air sungai ke laut tidak dapat mengandalkan gravitasi saja dikarenakan sering terjadi rob pada kawasan hilir. Penanganan banjir pada kawasan ini dikombinasikan menggunakan sistem polder yang dilengkapi pompa air dan kolam retensi.

Pada Provinsi DK 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). Secara akumulatif sistem ini memiliki kapasitas tampung  $1.141 \text{ m}^3/\text{detik}$ . Kapasitas ini masih  $1.032 \text{ m}^3/\text{detik}$  di bawah debit masuk ( $3.389 \text{ m}^3/\text{detik}$ ), sehingga diperlukan diversifikasi metode penanganan di Kawasan Pantai Utara Jakarta.

Selain hal tersebut seluruh kecamatan di pesisir utara DK Jakarta termasuk dalam kawasan dengan risiko banjir tinggi, dengan total sebanyak 428 RW terdampak banjir. Banjir yang terjadi disebabkan oleh luapan sungai ataupun naiknya air laut ke daratan (rob). Untuk penanganan rob di DK Jakarta perlu adanya tanggul laut untuk membendung airnya air laut ke daratan. Dengan terbangunnya tanggul laut secara menyeluruh, diperkirakan dapat mengatasi permasalahan banjir rob (tidak ada RW terdampak banjir).

Oleh karena itu pembangunan tanggul laut dalam program Penataan Terpadu Pesisir Ibu Kota (PTPIN) atau NCICD (*National Capital Integrated Coastal Development*) yang direncanakan oleh pemerintah dapat menjadi solusi. Pembangunan tersebut terbagi dalam tiga fase:

- Fase A: Pembangunan tanggul di muara sungai dan garis pantai (total 37 km, 11 km menjadi tanggung jawab pemerintah pusat). Hingga tahun 2023, Kementerian PU telah menyelesaikan 3,75 km dari target ini.
- Fase B: Pembangunan tanggul laut luar bagian barat (*West Outer Sea Dike*). Pembangunan ini direncanakan dimulai pada Tahun 2033 – 2050. Jika detail desain dan pembangunan telah dilaksanakan pada tahun 2022.
- Fase C: Pembangunan tanggul laut bagian timur (*East Outer Sea Dike*), yang dirancang sebagai perlindungan jangka panjang terhadap banjir pesisir akan dibangun setelah pembangunan Fase B telah dilaksanakan

Berdasarkan hasil analisis gap, Pembangunan Tanggul Pantai Fase A di wilayah pesisir DK Jakarta menunjukkan progres signifikan dengan total panjang yang telah selesai dibangun mencapai 18,953 km dari keseluruhan target. Namun, masih terdapat 27,247 km segmen yang belum dikerjakan dan menjadi target penyelesaian hingga tahun 2029. Beberapa segmen penting yang masuk dalam rencana pembangunan ke depan meliputi kawasan kritis seperti Tanjung Priok, Sunda Kelapa, Kali Belong Hilir Kanan, dan Ancol Barat. Detail progres, panjang, dan *baseline* masing-masing segmen dapat dilihat pada tabel di bawah.

Tabel 7.23 Analisis Target Pembangunan PTPIN Fase A

No	Proyek	Kewenangan	Progres	Panjang (km)	Baseline (km)	Target 2029
<b>Fase A: Tanggul Pantai</b>						
1	Pantai Kamal Muara	Kemen PU	Selesai	1,449	1,449	0
2	Pantai Muara Angke	Pemprov DK Jakarta	Rencana Selesai 2027	2,041	0	2,041
3	PLTU Muara Karang	Swasta	Selesai	1,650	1,650	0
4	Pantai Mutiara Sisi Timur	Pemprov DK Jakarta	Rencana Selesai 2027	0,450	0	0,450
5	Pantai Mutiara Sisi Barat	Pemprov DK Jakarta	Rencana Selesai 2027	1,057	0	1,057
6	Sisi Barat Nizam Zachman	Kemen PU	Selesai	2,037	2,037	0
7	Pantai Timur Muara Baru	Kemen PU	Selesai	0,338	0,338	0
8	Pantai Timur Muara Baru	Pemprov DK Jakarta	Selesai	4,008	4,008	0
9	Kawasan RIP Sunda Kelapa	Pemprov DK Jakarta	Rencana Selesai 2028	2,805	0	2,805
10	Kawasan Ancol Barat	Pemprov DK Jakarta	Rencana Selesai 2025	2,070	0	2,070
11	Kali Dadap	Kemen PU	Selesai	4,511	4,511	0
12	Kali Kamal Muara	Pemprov DK Jakarta	Selesai	0,765	0,765	0
13	S. Cengkareng Drain	Kemen PU	Selesai	1,835	1,835	0
14	Kali Adem	Pemprov DK Jakarta	Rencana Selesai 2028	3,224	0	3,224
15	Kali Ancol	Kemen PU	Rencana Selesai 2026	1,295	0	1,295
16	Kalibaru + Cakung Drain	Kemen PU	Selesai	1,910	1,910	0
17	Kali Belong Hilir Kanan	Pemprov DK Jakarta	Rencana Selesai 2027	4,556	0	4,556
18	Kali Muara Karang	Swasta	Selesai	0,450	0,450	0
19	Garis Kritis (Tanjung Priok)	Pemprov DK Jakarta	Rencana Selesai 2029	7,330	0	7,330
20	Garis Kritis (Sunda Kelapa)	Pemprov DK Jakarta	Rencana Selesai 2029	2,419	0	2,419
<b>TOTAL</b>					<b>18,953</b>	<b>27,247</b>

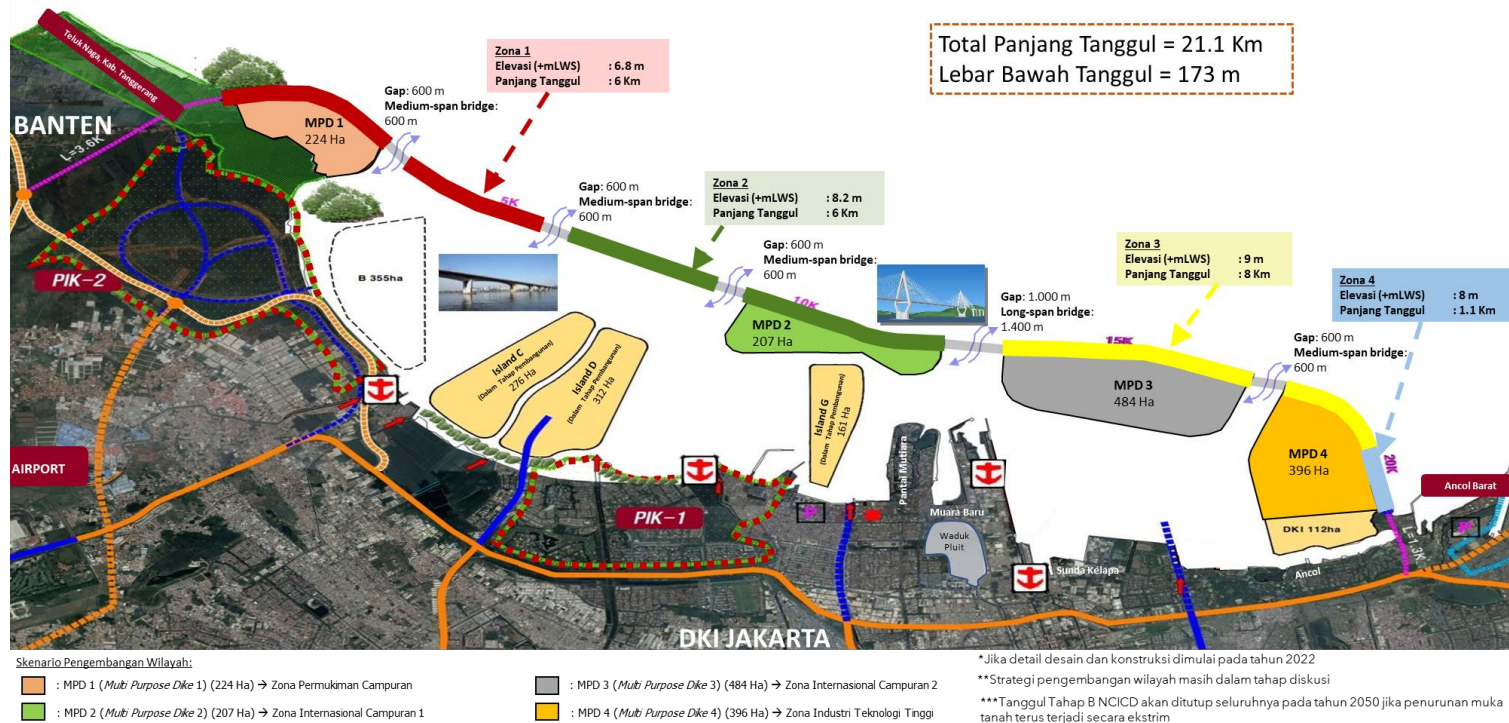
Sumber: Ditjen SDA, diolah BPIW, 2025

Setelah penyelesaian Pembangunan Tanggul Pantai Fase A, pembangunan Fase B akan dilanjutkan dan ditargetkan dimulai tahun 2033 – 2050. Sehingga pada rentang tahun 2029 – 2034, pembangunan Fase B merupakan prioritas yang perlu dikawal oleh Kementerian PU. Tanggul Laut yang akan dibangun pada fase ini memiliki panjang 21,1 km dengan lebar bawah tanggul 173 m. Selain pembangunan tanggul pada tahap ini juga terdapat 4 strategi pengembangan wilayah (gambar di bawah) yaitu:

- MPD 1 (*Multi Purpose Dike 1*) seluas 224 Ha untuk Zona Permukiman Campuran.
- MPD 2 (*Multi Purpose Dike 2*) seluas 207 Ha untuk Zona Internasional Campuran 1.

- MPD 3 (*Multi Purpose Dike 3*) seluas 484 Ha untuk Zona Internasional Campuran 2.
- MPD 4 (*Multi Purpose Dike 4*) seluas 396 Ha untuk Zona Industri Teknologi Tinggi.

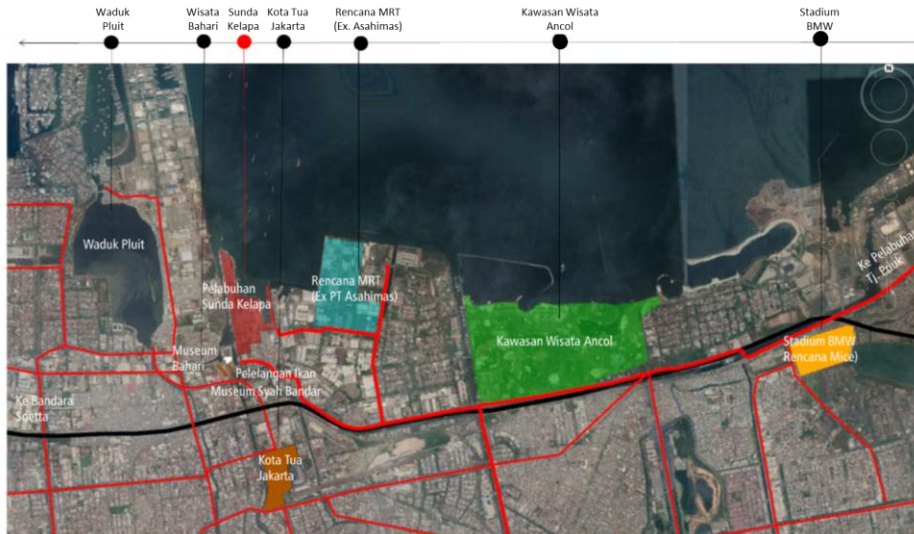
Berikut merupakan konsep desain NCICD Fase B Pembangunan Tanggul Laut Barat yang menjadi target pembangunan pada tahun 2033-2050. Gambar di bawah menunjukkan detail konsep NCICD Fase B.



Gambar 7.10 Layout Konsep Desain Fase B NCICD  
Sumber: Hasil Analisis, 2025

## 2) Penataan Teluk Jakarta

Berdasarkan kondisi eksisting, telah teridentifikasi kawasan-kawasan prioritas yang memerlukan penanganan infrastruktur secara terarah. Salah satu koridor utama yang diprioritaskan berada di wilayah pesisir utara Jakarta, membentang dari Pluit hingga Stadion BMW di bagian timur.

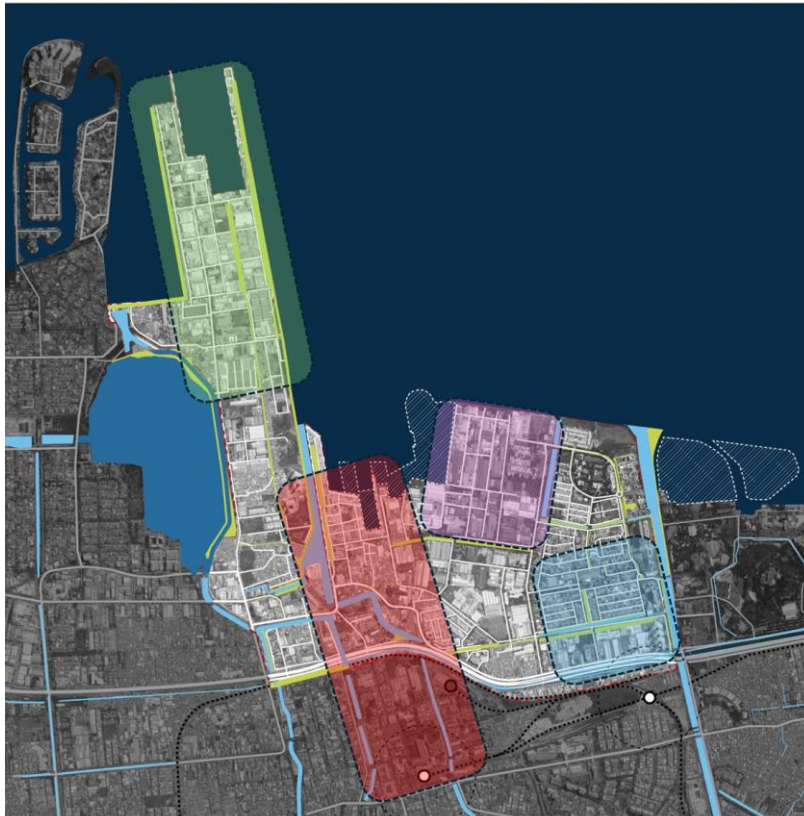


Gambar 7.11 Kawasan Prioritas Pesisir Utara DK Jakarta

Sumber: Ditjen SDA, 2025

Kawasan ini dipilih sebagai prioritas penanganan untuk mendorong pengembangan Sunda Kelapa sebagai kawasan *waterfront* Kota Jakarta. Kawasan ini juga didukung oleh pembangunan MRT Fase II (TOR) dan merupakan bagian dari koridor Pluit – Sunda Kelapa – Ancol – Stadion BMW yang dirancang sebagai pusat wisata dan perdagangan.

Koridor pesisir utara tersebut selanjutnya dibagi menjadi beberapa zona tematik pengembangan yang akan menentukan jenis penanganan infrastruktur yang dibutuhkan. Pembagian zona pada gambar berikut.



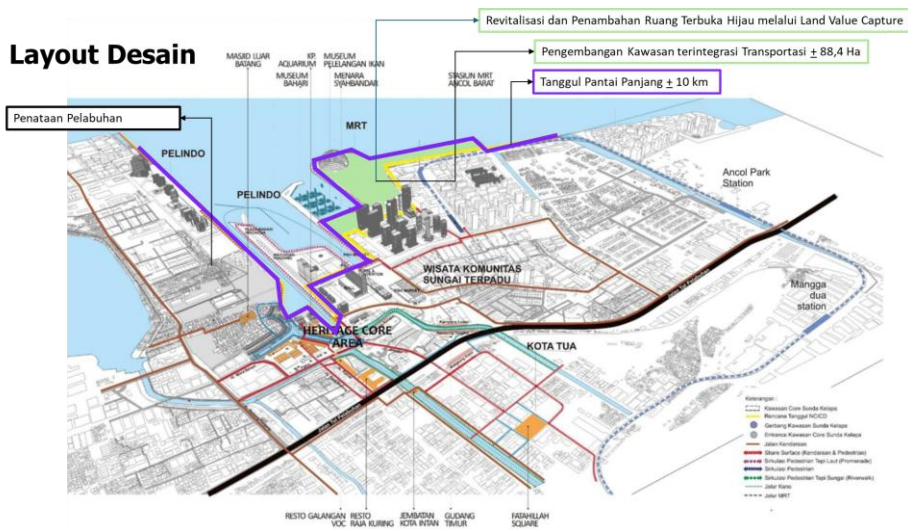
Gambar 7.12 Pembagian Zona pada Kawasan Prioritas  
Sumber: Ditjen SDA, 2025

Pembagian zona pada Kawasan Teluk Jakarta meliputi:

1. Zona Pariwisata (Merah):  
Difokuskan pada pengembangan wisata bahari dan wisata pusaka, didukung oleh keberadaan Pelabuhan Sunda Kelapa dan Kota Tua Jakarta.
2. Zona Komersial/TOD (Biru):  
Dikembangkan sebagai kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) dengan dukungan rencana Stasiun MRT Ancol, serta diarahkan menjadi pusat ekonomi, perdagangan, dan jasa berskala internasional.
3. Zona Pengembangan Perkotaan (Ungu):  
Difokuskan pada *rezoning* dari kawasan hunian berkepadatan rendah (rumah tinggal tunggal) menjadi kawasan campuran dengan kepadatan tinggi (*mixed-use* dan komersial).
4. Zona Industri Perikanan (Hijau):  
Diperuntukkan bagi pengembangan Pelabuhan Perikanan Samudra Nizam Zachman sebagai pusat industri pengolahan hasil perikanan berbasis ekspor.

Setiap zona yang telah direncanakan peruntukannya telah memiliki gambaran awal mengenai kebutuhan infrastruktur yang akan dibangun untuk mendukung aktivitas di dalamnya, sebagaimana ditunjukkan pada gambar berikut. Infrastruktur prioritas yang dibutuhkan meliputi:

1. Penataan pelabuhan untuk Zona Industri Perikanan.
2. Revitalisasi dan penambahan ruang terbuka hijau melalui skema *land value capture* untuk Zona Pengembangan Perkotaan.
3. Pengembangan kawasan terintegrasi transportasi seluas  $\pm 88,4$  hektare untuk Zona Komersial/TOD.
4. Pembangunan tanggul pantai sepanjang  $\pm 10$  km di sepanjang zona perencanaan.



Gambar 7.13 Layout Desain Kawasan Zona Pengembangan Pantura Jakarta  
Sumber: Hasil Analisis, 2025

### 3) Analisis Kebutuhan Infrastruktur Zona Pengembangan Tanggul Laut

Pengembangan infrastruktur kawasan pesisir dalam kerangka NCICD Fase B tidak hanya difokuskan pada perlindungan fisik terhadap banjir rob dan kenaikan muka air laut, tetapi juga diarahkan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah serta transformasi struktur ruang pesisir yang lebih adaptif dan produktif. Salah satu strategi utama dalam pengembangan ini adalah pembentukan zona *Multi Purpose Dike* (MPD), yang merepresentasikan pendekatan terpadu dan berorientasi jangka panjang terhadap pemanfaatan ruang.

Setiap zona MPD dirancang dengan karakteristik peruntukan yang berbeda. MDP 1 difokuskan untuk permukiman campuran yang mengakomodasi fungsi hunian dan fasilitas umum. MDP 2 dan MDP 3 merupakan zona internasional campuran yang ditujukan bagi pengembangan komersial, bisnis, dan ruang publik berskala

metropolitan. Sementara itu, MDP 4 dikembangkan sebagai kawasan industri teknologi tinggi yang diarahkan untuk menampung kegiatan produksi berbasis inovasi dan riset.

Distribusi pemanfaatan lahan di setiap zona disusun berdasarkan ketentuan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) sesuai dengan Permen ATR/BPN No. 11 Tahun 2021 tentang penyusunan dan peninjauan RTRW, serta Permen ATR/BPN No. 14 Tahun 2021 tentang penyajian data dan peta tata ruang. Untuk zona industri, pengaturannya mengacu pada Permenperin No. 30 Tahun 2020 tentang kriteria teknis kawasan peruntukan industri. Selain itu, sistem pelaporan dan pengelolaan data kawasan dilaksanakan melalui SIINas, rincian proporsi pemanfaatan lahan masing-masing zona disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 7.24 Distribusi Pemanfaatan Lahan per Zona MDP

Lokasi	Zona	Luas (Ha)	Permukiman (Ha)	Usaha (Ha)	Jalan & Utilitas (Ha)	Fasos/Fasum (Ha)	RTH (Ha)	Industri (Ha)
MDP 1	Permukiman Campuran	224	89,6	0	33,6	33,6	67,2	0
MDP 2	Internasional Campuran	207	10,35	62,1	41,4	31,05	62,1	0
MDP 3	Internasional Campuran	484	24,2	145,2	96,8	72,6	145,2	0
MDP 4	Industri Teknologi Tinggi	396	0	0	59,4	59,4	79,2	198

Sumber: PT.PIK, diolah oleh BPIW, 2025

#### A. Proyeksi Kebutuhan Air

Ketersediaan air bersih menjadi kebutuhan vital dalam mendukung kelayakan hidup, aktivitas ekonomi, dan produktivitas kawasan. Dalam perencanaan ini, proyeksi kebutuhan air dibedakan menjadi dua kategori utama: air minum (untuk penghuni dan pekerja) dan air baku (untuk keperluan industri di MDP 4). Kebutuhan air minum dihitung berdasarkan standar 150 liter/orang/hari untuk penghuni rumah tangga dan 100 liter/orang/hari untuk pekerja, yang dikonversi ke satuan liter/detik. Untuk selengkapnya, dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 7.25 Proyeksi Kebutuhan Air per Zona MDP

Lokasi	Luas (Ha)	Permukiman		Usaha dan Industri		Total Penduduk	Domestik	Industri
		Jumlah	Penghuni	Jumlah Usaha	Karyawan		Air Minum (ltr/dtk)	Air Baku (ltr/dtk/Ha)
MDP 1	224	4.267	42.667	-	-	42.667	45,39	-
MDP 2	207	493	4.929	104	25.875	30.804	32,77	-
MDP 3	484	1.152	11.524	242	60.500	72.024	76,62	-
MDP 4	396	-	-	-	-	15.840	16,85	108,90

Sumber: Hasil Analisis, 2025

MDP 3 tercatat sebagai zona dengan kebutuhan air minum tertinggi, mencapai 76,62 liter/detik, sejalan dengan populasi penghuni dan pekerja yang paling padat. Sedangkan MDP 4 memerlukan sistem air baku terpisah dengan kebutuhan mencapai 108,9 liter/detik/Ha lahan industri. Hal ini menunjukkan perlunya sistem jaringan distribusi air teknis (*non-potable*) yang terintegrasi dengan kawasan industri dan dapat memenuhi standar industri ramah lingkungan.

## B. Proyeksi Kebutuhan Pengolahan Air Limbah

Pertumbuhan kegiatan permukiman, komersial, dan industri di kawasan MDP akan menghasilkan beban air limbah yang signifikan. Pengelolaan air limbah harus dilakukan dengan pendekatan terintegrasi, mengingat karakteristik limbah yang berbeda antara kawasan domestik dan industri. Perhitungan limbah domestik mengacu pada estimasi sebesar 80% dari total kebutuhan air minum, sedangkan limbah industri dihitung sebesar 80% dari air baku industri.

Sebagaimana ditunjukkan dalam tabel di bawah, MDP 3 menghasilkan beban limbah domestik terbesar, yakni 61,30 liter/detik. Sementara MDP 4 memerlukan kapasitas pengolahan limbah industri hingga 87,12 liter/detik. Hal ini mengindikasikan perlunya sistem IPAL yang dibedakan menurut klasifikasi limbah, dengan desain dan teknologi yang mampu memenuhi baku mutu sesuai peraturan lingkungan hidup.

Tabel 7.26 Proyeksi Kebutuhan Pengolahan Air Limbah

Lokasi	Air Minum (ltr/dtk)	Air Baku (ltr/dtk/Ha)	Limbah Domestik (ltr/dtk)	Limbah Industri (ltr/dtk)
MDP 1	45,39	-	36,31	-
MDP 2	32,77	-	26,22	-
MDP 3	76,62	-	61,30	-
MDP 4	16,85	108,90	13,48	87,12

Sumber: Hasil Analisis, 2025

## C. Proyeksi Kebutuhan Pengolahan Air Limbah

Timbulan sampah padat dalam kawasan MPD diproyeksikan berdasarkan jumlah total penghuni dan pekerja, dengan asumsi 2,3 kg/orang/hari atau 0,0023 ton/orang/hari. Model pengelolaan sampah di kawasan ini harus mengacu pada prinsip ekonomi sirkular dan pengurangan timbulan di sumbernya. Di samping itu, dibutuhkan sistem persampahan yang mencakup pengumpulan, pengangkutan, TPS 3R, dan pemrosesan akhir yang terintegrasi.

MDP 3 menghasilkan timbulan sampah terbesar, yaitu 57,62 ton/hari. Hal ini perlu diantisipasi dengan rencana pengembangan *waste management facility* skala kawasan, serta evaluasi potensi pengolahan RDF atau *composting massal*. Sementara itu, MDP 4 menunjukkan timbulan sampah yang lebih rendah meskipun merupakan kawasan industri, menunjukkan bahwa limbah padat industri kemungkinan telah ditangani melalui proses internal atau didominasi oleh limbah cair.

Tabel 7.27 Proyeksi Kebutuhan Pengolahan Air Limbah

Lokasi	Total Penduduk	Timbulan Sampah (ton/hari)
MDP 1	42.667	34,13
MDP 2	30.804	24,64
MDP 3	72.024	57,62
MDP 4	15.840	12,67

Sumber: Hasil Analisis, 2025

#### D. Rekomendasi Program

Berdasarkan hasil analisis pada masing-masing aspek kebutuhan infrastruktur, disusun rekomendasi pengembangan sistem layanan dasar yang mendukung fungsi dan kapasitas kawasan sebagai berikut:

##### a. Jaringan Air

- Pengembangan sistem distribusi air minum skala kawasan untuk MDP 1–3.
- Pembangunan sistem air baku dan reservoir industri untuk MDP 4, yang terpisah dari sistem air minum, guna melayani kebutuhan teknis proses produksi industri.

##### b. IPAL Kawasan

- Pembangunan IPAL Domestik Terpadu di MDP 1–3.
- IPAL Industri skala kawasan di MDP 4 sesuai standar industri.

##### c. Pengelolaan Sampah

- Pengembangan TPS 3R pada setiap zona, dengan pengangkutan harian berbasis zona logistik yang terintegrasi dengan sistem transfer station.
- Pengolahan RDF atau sistem landfill control khusus untuk MDP 3 sebagai kawasan dengan timbulan sampah tertinggi.

##### d. Koordinasi Lintas Sektor

- Sinkronisasi rencana investasi infrastruktur antara pemerintah daerah, pengembang, dan lembaga penyedia layanan teknis seperti PDAM, Dinas Lingkungan Hidup, dan BUMD air/limbah.
- Perlu dibentuk task force atau project implementation unit (PIU) khusus yang menangani integrasi perencanaan dan operasional infrastruktur dasar kawasan MDP secara berkelanjutan.

## 7.2 Analisis Keterpaduan Infrastruktur

### 7.2.1 Analisis Keterpaduan Infrastruktur PU

Analisis keterpaduan infrastruktur merumuskan sinergi pembangunan infrastruktur dalam satu kawasan untuk menyelesaikan permasalahan dan isu strategis, dengan memperhatikan urutan fungsi infrastruktur sebagai suatu sistem. Di Provinsi DK Jakarta, keterpaduan infrastruktur dapat dikelompokkan menjadi dua fungsi utama.

Pertama, keterpaduan infrastruktur pengendalian banjir dan penurunan muka tanah, yang terintegrasi dengan penyediaan air baku dan pelayanan dasar permukiman. Penanganan di bidang sumber daya air (SDA), seperti pengendalian banjir dan pembangunan tanggul, perlu didukung oleh sektor cipta karya (CK) melalui pembangunan *Jakarta Sewerage System*, pengembangan SPAM untuk mengurangi penggunaan air tanah, pemanfaatan TPST untuk mengurangi limbah perairan, serta dukungan Prasarana Strategis seperti sekolah, madrasah, pasar, dan sarana olahraga.

Kedua, keterpaduan infrastruktur konektivitas untuk mendukung mobilitas masyarakat di DK Jakarta dan sekitarnya, antara lain melalui pembangunan jalan tol serta penataan kawasan berbasis TOD. Dengan keterpaduan ini, diharapkan tercipta sistem transportasi terpadu yang mampu mempercepat pertumbuhan ekonomi di kawasan tersebut.

Selain itu, keterpaduan infrastruktur pekerjaan umum (PU) juga harus terintegrasi dengan infrastruktur non-PU, seperti pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi (TIK) sebagai pendorong pengembangan *smart city*. Dalam upaya mengendalikan ancaman tenggelamnya Jakarta, dilakukan pula pengendalian eksploitasi air tanah sebagai bagian dari keterpaduan non-PU.

Tabel 7.28 Analisis Keterpaduan Infrastruktur PU

Kawasan	Tema	Fungsi	SDA		BM		CK		PS		Padu antar PU	Padu Non PU
			Penanganan	Thn	Penanganan	Thn	Penanganan	Thn	Penanganan	Thn		
Kawasan Aglomerasi Jakarta	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			Keterpaduan Infrastruktur Air Baku dan Penanganan Banjir; Konektivitas; Infrastruktur Dasar; dan Penyediaan Perumahan	Pemanfaatan Teknologi, Informasi, dan Komunikasi (TIK)
			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 Kali Cimanceuri	2023-2029								
			Pengendalian Banjir Kali Cisadane	2023-2029								
			Pembangunan Pengaman Pantai Normalisasi 19 Sungai	2023-2029								

Sumber: Hasil Analisis, 2025

## 7.2.2 Analisis Keterpaduan Infrastruktur Prioritas

Tabel 7.29 Analisis Keterpaduan Infrastruktur Prioritas

No.	Infrastruktur Prioritas	Fungsi	SDA		Bina Marga		Cipta Karya		Jenis Penanganan	Waktu Operasional	Keterpaduan Antar Infrastruktur	Keterpaduan Antar Infrastruktur	Keterpaduan Antar Lintas Administrasi Pemerintahan
			Jenis Penanganan	Waktu Operasional	Jenis Penanganan	Waktu Operasional	Jenis Penanganan	Waktu Operasional					
1	Jalan Tol Jabodetabek	Mengurangi waktu tempuh dan kemacetan di Kawasan Jabodetabek			Jalan Tol Cengkareng - Batu Ceper - Kunciran	2021	Penataan Kawasan sekitar TOD	2026 -2029			Keterpaduan antara infrastruktur konektivitas dan penyediaan hunian 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 komuting tinggi dari sisi pekerja, menuntut penyediaan hunian yang terjangkau bagi pekerja dan ditempatkan pada dekat simpul transportasi, meskipun wilayahnya berada di kota penyangga Jabodetabek.
					Jalan Tol Serpong - Cinere	2023							
					Jalan Tol Depok - Antasari	Fase Konstruksi (43%)							
					Jalan Tol Bekasi - Cawang - Kampung Melayu	2023							
					Jalan Tol Serpong - Balaraja	Fase Konstruksi (23,7%)							
					Pembangunan Jalan Tol Sunter - Pulo Gebang (Tol Dalam Kota)	2021							
					Jalan Tol Jakarta Cikampek II Sisi Selatan	Fase Konstruksi (48,8%)							
					Jalan Tol Jakarta - Cikampek II Elevated	2019							
					Jalan Tol Cimanggis- Cibitung	Fase Konstruksi (68,7%)							
					Jalan Tol Cibitung- Cilincing	2022							
					Tol Akses Pelabuhan Tanjung Priok Timur Baru (NPEA)	Belum Konstruksi							
					Jalan Tol Bogor Ring Road	Fase Konstruksi (66%)							
					Jalan Tol Cinere - Jagorawi	2024							

2	Tanggul Pantai (PTPIN)		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 memantau penurunan muka tanah	Penanganan masalah hilir DK Jakarta ditentukan oleh wilayah hulu dan tengah. Selain itu, keterbatasan DK Jakarta atas penyediaan air minum membutuhkan wilayah lain yang berada disekitarnya sebagai supplier
			Pengembangan Sistem Polder (Cakung Drain, Cikarang Bekasi Laut)	2026-2029									
		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 Karian - Serpong	2026					
		4. Peningkatan kualitas air melalui Program Jakarta Sewerage Development Project (JSDP), IPAL Komunal dan Sanimas					Jakarta Sewerage System (JSS): Zona 1	2029					
							Jakarta Sewerage System (JSS): Zona 6	2029					
							JSS Zona 2: Waduk Muara Angke	2026-2029					
							JSS Zona 5: Waduk Sunter Utara	2026-2029					
							JSS Zona 8: Waduk Marunda	2026-2029					
							Pemanfaatan TPST Nambo	2025 - 2026					
							Optimalisasi TPS menjadi TP53R	2026-2029					
							Pembangunan TPS 3R	2026-2029					

RPIW Provinsi DK Jakarta  
Tahun 2025-2034

							Percepatan Pembangunan TPST di Kertamukti	2026-2029						
3	Bendungan Ciawi	Memberikan layanan penanganan banjir pada Kawasan Metropolitan Jakarta (12 kelurahan) dengan reduksi banjir mencapai 111,74 m <sup>3</sup> /detik dan pergeseran puncak banjir selama 4 jam (Sungai Ciliwung)	Bendungan Sukamahi	2022								Keterpaduan antar infrastruktur sumber daya air yang dibangun harus didukung dengan sumber daya air lainnya agar berfungsi secara optimal.	Keterpaduan dengan KLHK dalam upaya konservasi DAS	Penanganan bencana banjir harus dilakukan secara terpadu lintas batas administratif yaitu memperhatikan antar wilayah hulu-tengah- dan hilir.
			Pengendalian Banjir Kali Angke	2026-2029										
			Restorasi dan Penataan Sungai Ciliwung	2026-2029										
			Pengendalian Banjir Kali Pesanggrahan	2026-2029										
			Pengendalian Banjir Kali Cimanceuri	2026-2029										
			Pengendalian Banjir Kali Cisadane	2026-2029										
			Peningkatan Kapasitas Situ Babakan, Situ Ul, Situ Mangga Bolong, Situ Pancoran, Situ TMP Kalibata, Situ Rawa Minyak, Situ Rawa Lindung, dan Situ Ulujami	2026-2029										
			Peningkatan Kapasitas Situ Rawa Kendal dan Situ Rawa Rorotan	2026-2029										
			Peningkatan Kapasitas Situ Lembang	2026-2029										
4	Bendungan Cijurey	1)Memberikan layanan irigasi seluas 2.047 ha 2)Penyediaan air baku 0,71 m <sup>3</sup> /s 3)Pengendalian banjir sebesar 291,47 m <sup>3</sup> /s 4)Memberikan supply listrik 1 MW (Sungai Citarum)	Bendungan Cibeeet	2025							Penyediaan infrastruktur penanganan bencana banjir berkaitan pada penyediaan air minum yang merupakan tuisi cipta karya	Keterpaduan dengan KLHK dalam upaya konservasi DAS	Penanganan bencana banjir harus dilakukan secara terpadu administratif yaitu memperhatikan antar wilayah hulu-tengah- dan hilir.	
			Pengendalian Banjir Kali Bekasi	2026-2029										
			Pengendalian Banjir Kali Cikarang	2026-2029										

Sumber: Hasil Analisis, 2025

## **BAB 8 RENCANA AKSI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR**

### **8.1 Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur PU**

Sebagaimana dijelaskan pada bab sebelumnya, pembangunan infrastruktur difokuskan pada kawasan perkotaan dan dilaksanakan secara berkelanjutan dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan. Dalam hal ini, Kementerian Pekerjaan Umum memegang peran strategis dan tanggung jawab utama dalam pelaksanaannya.

Subbab ini memuat Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur yang dilaksanakan oleh empat Unit Organisasi (UNOR) di lingkungan Kementerian PU, yaitu: Sumber Daya Air (SDA), Bina Marga (BM), Cipta Karya (CK), dan Prasarana Strategis (PS).

Rencana aksi ditampilkan dalam bentuk tabel yang mencakup program/kegiatan dari masing-masing UNOR, beserta cakupan wilayah prioritas, lokasi kabupaten/kota, justifikasi atau tujuan, deskripsi kegiatan, status kesiapan (*readiness criteria*) berdasarkan kondisi tahun 2024, sumber pendanaan, serta periode pelaksanaan program.

### 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	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kota Bekasi	Mengurangi banjir Kali Bekasi di Kabupaten Bekasi dan Kota Bekasi Q25=746,5 m <sup>3</sup> /dt, dengan sungai kritis belum ditangani sepanjang 17km. Lokasi ini merupakan pertemuan antara 3 sungai yaitu Kali Bekasi, Sungai Cikeas, dan Sungai Cileungsi di Kelurahan Bojongkulur, Kecamatan Gunung Putri, Kabupaten Bogor. Termasuk Highlight Intervensi Peningkatan ketangguhan terhadap banjir. Merupakan program Engineering Services dengan pendanaan LOAN.	Akan Dilengkapi		5,73 km	554 M	APBN	2027	2030
2	DJSDA	Pengendalian Banjir Kali Cikeas	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kota Bekasi	Mengurangi banjir Kali Cikeas di Kabupaten Bekasi QKejadian=334,8 m <sup>3</sup> /dt, dengan sungai kritis belum ditangani sepanjang 11,5 km. Untuk mengurangi volume banjir Kali Bekasi. Termasuk Highlight Intervensi Peningkatan ketangguhan terhadap banjir. Merupakan program Engineering Services dengan pendanaan LOAN.	Akan Dilengkapi		11,7 km	2,32 T	APBN	2027	2030

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
3	DJSDA	Pengendalian Banjir Kali Cileungsi	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kabupaten Bekasi	Mengurangi banjir Kali Cileungsi di Kabupaten Bekasi Q. Kejadian= 484 m <sup>3</sup> /dt, dengan sungai kritis belum ditangani sepanjang 6,7 km. Untuk mengurangi volume banjir Kali Bekasi. Termasuk Highlight Intervensi Peningkatan ketangguhan terhadap banjir. Merupakan program Engineering Services dengan pendanaan LOAN.	Akan Dilengkapi		6,9 km	1,18 T	APBN	2027	2030
4	DJSDA	Pengendalian Banjir Sungai Ciliwung	Kawasan Aglomerasi Jakarta	DK Jakarta	Mengurangi banjir Kali Ciliwung di Kab. Bogor, Kota Depok, DK Jakarta Q50=570 m <sup>3</sup> /dt. Panjang sungai yang perlu ditangani/normalisasi adalah sebesar 9 km. Masih terdapat kendala pembebasan lahan oleh Pemprov DK Jakarta. Untuk prioritas Kel. Rawajati, Cawang, Ciliitan, dan Pengadegan. Termasuk Highlight Intervensi Peningkatan ketangguhan terhadap banjir	Akan Dilengkapi		9,2 km	756 M	APBN	2026	2029
5	DJSDA	Pengendalian Banjir Kali Cikarang	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kab. Bekasi	Mengurangi banjir Kali Cikarang di Kabupaten Bekasi Q25=356,3 m <sup>3</sup> /dt,	Akan Dilengkapi		2 km	530 M	APBN	2028	2029
6	DJSDA	Pengendalian Banjir Kali Angke	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jakarta Selatan, Jakarta Barat	Mengurangi banjir Kali Angke di Jakarta Selatan & Jakarta Barat Q25=206 m <sup>3</sup> /dt. Dengan sungai kritis belum ditangani sepanjang 26,4 km. Lahan masih terokupasi oleh warga. Untuk Kewenangan Kementerian PU sudah selesai. Sisa yang harus dikerjakan Pemprov Banten 7,8 km, Pemprov DK Jakarta 4,6 km. Termasuk Highlight Intervensi	Akan Dilengkapi		2 km	168 M	APBN	2027	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
					Peningkatan ketangguhan terhadap banjir							
7	DJSDA	Pengendalian Banjir Kali Pesanggrahan	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jakarta Selatan, Jakarta Barat	Mengurangi banjir Kali Pesanggrahan di Jakarta Selatan & Jakarta Barat Q25=260 m3/dt. Panjang sungai yang perlu ditangani/normalisasi adalah sebesar 19 km. Lahan masih terokupasi oleh warga. Termasuk Highlight Intervensi Peningkatan ketangguhan terhadap banjir. Bagian dari Integrated Urban Flood Management dengan total anggaran 15,11 triliun. Signing loan agreement di September 2026.	Akan Dilengkapi		2 km	168 M	APBN	2029	2032
8	DJSDA	Pengendalian Banjir Kali Cimanceuri	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kab. Tangerang	Mengurangi banjir Kali Cimanceuri Q50=344,2 m3/dt.	Akan Dilengkapi		2 km	530 M	APBN	2028	2029
9	DJSDA	Pengendalian Banjir Kali Cisadane	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kota Tangsel, Kota Tangerang	Mengurangi banjir Kali Cisadane Q100=1.512 m3/dt.	Akan Dilengkapi		2 km	530 M	APBN	2025	2029
10	DJSDA	Penuntasan Normalisasi 19 Sungai (Sungai Citarum)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kabupaten Bekasi	Melaksanakan pemeliharaan saluran tarum barat secara berkelanjutan sepanjang 54 km (RPSDA WS Citarum). Termasuk Highlight Intervensi Peningkatan ketangguhan terhadap banjir	Akan Dilengkapi		2 km	168 M	APBN	2027	2029
11	DJSDA	Penuntasan Normalisasi 19 Sungai (Sungai Krukut)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jakarta Selatan	Mengurangi banjir Sungai Krukut dengan normalisasi sepanjang 10 km (RPSDA WS Ciliwung Cisadane). Intervensi Peningkatan ketangguhan terhadap banjir	Akan Dilengkapi		4 km	336 M	APBN	2027	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
12	DJSDA	Penuntasan Normalisasi 19 Sungai (Sungai Sunter)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jakarta Timur	Mengurangi banjir Sungai Sunter dengan normalisasi sepanjang 37,21 km (RPSDA WS Ciliwung Cisadane)	Akan Dilengkapi		9 km	756 M	APBN	2027	2029
13	DJSDA	Penuntasan Normalisasi 19 Sungai (Sungai Ciranggon)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kabupaten Tangerang	Mengurangi banjir Sungai Ciranggon dengan normalisasi sepanjang 10,37 km (RPSDA Ciliwung Cisadane)	Akan Dilengkapi		9 km	756 M	APBN	2028	2029
14	DJSDA	Penuntasan Normalisasi 19 Sungai (Sungai Cimauk)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kabupaten Tangerang	Mengurangi banjir Sungai Cimauk dengan normalisasi sepanjang 9,67 km (RPSDA WS Ciliwung Cisadane)	Akan Dilengkapi		9 km	756 M	APBN	2028	2029
15	DJSDA	Penuntasan Normalisasi 19 Sungai (Sungai Cirarab)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kabupaten Tangerang	Mengurangi banjir Sungai Cirarap dengan normalisasi 53,7 km (RPSDA Ciliwung Cisadane). Termasuk <i>Highlight</i> Intervensi. Peningkatan ketangguhan terhadap banjir	Akan Dilengkapi		9 km	2,68 T	APBN	2027	2028
16	DJSDA	Penuntasan Normalisasi 19 Sungai (Sungai Ciasin)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kabupaten Tangerang	Mengurangi banjir Sungai Ciasin dengan normalisasi sepanjang 17,61 km (RPSDA WS Ciliwung Cisadane)	Akan Dilengkapi		9 km	756 M	APBN	2028	2029
17	DJSDA	Penuntasan Normalisasi 19 Sungai (Sungai Cikapadlian)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kabupaten Tangerang	Mengurangi banjir Sungai Cikapadlian dengan normalisasi sepanjang 10,47 km (RPSDA WS Ciliwung Cisadane)	Akan Dilengkapi		9 km	756 M	APBN	2028	2029
18	DJSDA	Penuntasan Normalisasi 19 Sungai (Sungai Blencong)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kabupaten Bekasi	Mengurangi banjir Sungai Blencong dengan normalisasi sepanjang 22,4 km (RPSDA Ciliwung Cisadane)	Akan Dilengkapi		9 km	756 M	APBN	2028	2029
19	DJSDA	Pengembangan Sistem Polder (Cakung Drain, Cengkareng Drain, Cikarang Bekasi Laut)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Tersebar di Jabodetabek	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		3 lokasi	2,4 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
20	DJSDA	Peningkatan Kapasitas Prasarana Air Baku (Situ Rawa Badung, Situ Rawa Gelam, Situ Rawa Penggilingan, Situ Ceger Bambu Apus, Situ Rawa Babon/Kelapa Dua Wetan, Situ Taman Modern, dan Situ Rawa Dongkal)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jakarta Timur	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		7 buah	105 M	APBD	2026	2029
21	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 Ulujami)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jakarta Selatan	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		8 buah	120 M	APBD	2026	2029
22	DJSDA	Peningkatan Kapasitas Prasarana Air Baku (Situ Rawa Kendal dan Situ Rawa Rorotan)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jakarta Utara	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		2 buah	30 M	APBD	2026	2029
23	DJSDA	Peningkatan Kapasitas Prasarana Air Baku (Situ Lembang)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jakarta Pusat	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		1 buah	15 M	APBD	2026	2029
24	DJSDA	Pembangunan Pengaman Pantai	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jakarta Utara	"- Mengurangi Banjir Rob di Utara Jakarta. - Belum porsi APBD yang belum dibangun sebesar 22,368 km"	Akan Dilengkapi		22,468 km	4,4936 T	Swasta/KPBU	2025	2029
25	DJSDA	Pengembangan Sistem Polder (Cakung Drain, Cengkareng Drain, Cikarang Bekasi Laut)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Tersebar di Jabodetabek	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		3 lokasi	2,4 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
26	DJSDA	Peningkatan Kapasitas Prasarana Air Baku (Situ Rawa Badung, Situ Rawa Gelam, Situ Rawa Penggilingan, Situ Ceger Bambu Apus, Situ Rawa Babon/Kelapa Dua Wetan, Situ Taman Modern, dan Situ Rawa Dongkal)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jakarta Timur	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		7 buah	105 M	APBD	2026	2029
27	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 Ulujami)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jakarta Selatan	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		8 buah	120 M	APBD	2026	2029
28	DJSDA	Peningkatan Kapasitas Prasarana Air Baku (Situ Rawa Kendal dan Situ Rawa Rorotan)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jakarta Utara	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		2 buah	30 M	APBD	2026	2029
29	DJSDA	Peningkatan Kapasitas Prasarana Air Baku (Situ Lembang)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jakarta Pusat	Mengurangi banjir dengan sistem pengendalian banjir	Akan Dilengkapi		1 buah	15 M	APBD	2026	2029
30	DJSDA	Pembangunan Bendungan Cijurey	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Cariu, Tanjung Sari, Kab. Bogor	Mengurangi banjir Citarum Hilir di Bekasi sebesar Q20=396 m <sup>3</sup> /dt.	Akan Dilengkapi		14,15 juta m <sup>3</sup>	3,715 T	APBN	2025	2028
31	DJSDA	Pembangunan Bendungan Cibeet	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Cariu, Tanjung Sari, Kab. Bogor	Mengurangi banjir Citarum Hilir di Kabupaten Bekasi Q20=737 m <sup>3</sup> /dt.	Akan Dilengkapi		91,03 juta m <sup>3</sup>	5,5745 T	APBN	2025	2028

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
32	DJSDA	Pembangunan Tanggul Laut Jakarta Fase II	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jakarta Utara	Pengamanan Pantai Utara Jakarta	Akan Dilengkapi		21,1 km	168 T	KPBU	2030	2050

Sumber: Hasil Analisis dan Diskusi Antar Unor, 2025

### 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	3	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	Northern Coast New Economic Hub	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 lingkaran penuh dari jalan tol JORR 1 dan interkoneksi dengan Tol JIUT.	Akan Dilengkapi		8,97 km	3,69 T	Swasta/KPBU	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
2	DJBM	Pembangunan Jalan Tol Bogor Ring Road Seksi III	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Simpang Semplak-Salabenda	Pembangunan jalan tol ini bermanfaat untuk memperlancar arus lalu lintas dan mengurangi kemacetan pada Kawasan Aglomerasi Jakarta	Akan Dilengkapi		1,5 km	25,8 M	Swasta/KPBU	2025	2026
3	DJBM	Pembangunan Jalan Tol JORR II Kamal-Teluk Naga-Rajeg	Jakarta-Tangerang International Business Corridor	Kab. Tangerang	Ditetapkan dalam Rencana Induk Transportasi Jabodetabek 2018-2029. Manfaat jalan ini untuk menghubungkan & memperlancar arus lalu lintas wilayah Kab. Tangerang Bagian Utara dengan wilayah lain yang lebih luas.	Akan Dilengkapi		38,6 km	663,9 M	Swasta/KPBU	2026	2029
4	DJBM	Pembangunan Jalan Tol Semanan-Rajeg-Balaraja	Jakarta-Tangerang International Business Corridor	Kab. Tangerang	Ditetapkan dalam Rencana Induk Transportasi Jabodetabek 2018-2029. Manfaat jalan ini khususnya untuk menghubungkan dan memperlancar arus lalu lintas wilayah Kabupaten Tangerang Bagian Utara dengan wilayah lain yang lebih luas.	Akan Dilengkapi		1,2 km	20,64 M	Swasta/KPBU	2026	2029
5	DJBM	Pembangunan Tol Pluit-Bandara (Elevated)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	DK Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		15,3 km	15,85 T	Swasta/KPBU	2027	2029
6	DJBM	Pembangunan Duri Pulo-Kampung Melayu	Kawasan Aglomerasi Jakarta	DK Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		12,60 km	5,9 T	Swasta/KPBU	2027	2029
7	DJBM	Pembangunan Kemayoran-Kampung Melayu	Kawasan Aglomerasi Jakarta	DK Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		9,6 km	6,95 T	Swasta/KPBU	2027	2029
8	DJBM	Pembangunan Semanan-Grogol-Kelapa Gading	Jakarta-Tangerang International Business Corridor	DK Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		12,6 km	9,76 T	Swasta/KPBU	2027	2029
10	DJBM	Pembangunan Ulujami-Tanah Abang	Kawasan Aglomerasi Jakarta	DK Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		8,7 km	4,25 T	Swasta/KPBU	2027	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
11	DIBM	Pembangunan Pasar Minggu-Casablanca	Kawasan Aglomerasi Jakarta	DK Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		9,15 km	5,71 T	Swasta/KPBU	2027	2029
12	DIBM	Pembangunan Jalan Sentul Puncak	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Jonggol-Cikao-Ciranjang	Tingginya kepadatan jalan puncak dengan kemacetan hingga 12 jam ketika hari libur.	Akan Dilengkapi		48,7 Km	837,64 M	APBN	2027	2029
13	DIBM	Pembangunan Jalan Tol Depok - Antasari	Kawasan Aglomerasi Jakarta	DK Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		15,9 Km	5,06 T	Swasta/KPBU	2026	2027
14	DIBM	Pembangunan Jalan Tol JORR Elevated (Cikunir-Ulujam)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	DK Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		21,6 Km	21,266 T	Swasta/KPBU	2028	2031
15	DIBM	Pembangunan Jalan Tol Bogor - Serpong Via Parung	Kawasan Aglomerasi Jakarta	DK Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		31,12 Km	12,352T	Swasta/KPBU	2027	2032
16	DIBM	Pembangunan Jalan Tol Bogor - Serpong Via Parung	Kawasan Aglomerasi Jakarta	DK Jakarta	Meningkatkan kapasitas jalan perkotaan	Akan Dilengkapi		31,12 Km	12,352T	Swasta/KPBU	2027	2032

Sumber: Hasil Analisis dan Diskusi Antar Unor, 2025

### 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	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	DJCK	JSS Zona 1: Waduk Pluit	Northern Coast New Economic Hub	Penjaringan, Tambora	Dikembangkan untuk memperbaiki kualitas air hingga 80%, serta menjaga ketahanan tanggul PTPIN sehingga tidak menjadi penumpukan limbah di Teluk Jakarta. Untuk Melayani 220.000 SR atau 2777 lt/dtk atau 240.000m3/hari.	Akan Dilengkapi		220.000 SR	5,19 T	PHLN	2024	2027
2	DJCK	JSS Zona 6: Duri Kosambi	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kosambi, Kalideres, Cengkareng	Dikembangkan untuk memperbaiki kualitas air hingga 80%, serta menjaga ketahanan tanggul PTPIN sehingga tidak menjadi penumpukan limbah di Teluk Jakarta. Untuk Melayani 44.100 SR atau 3263 lt/dtk atau 47.000 m3/hari	Akan Dilengkapi		44.100 SR	5,96 T	PHLN	2026	2029
3	DJCK	JSS Zona 8: Waduk Marunda	Northern Coast New Economic Hub	Marunda, Cilincing, Jakarta Utara	Dikembangkan untuk memperbaiki kualitas air hingga 80%, serta menjaga ketahanan tanggul PTPIN sehingga tidak menjadi penumpukan limbah di Teluk Jakarta. Untuk Melayani 27500 SR atau 2034 lt/dtk	Akan Dilengkapi		27.500 SR	5,3 T	Swasta/KPBU	2027	2029
4	DJCK	Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Regional Karian-Serpong	Jakarta-Tangerang International Business Corridor	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 melayani kebutuhan air minum Kabupaten Bekasi, Jakarta Bagian Utara dan Timur.	Akan Dilengkapi		4600 lt/dt	2,43 T	Swasta/KPBU	2026	2029
5	DJCK	JSS Zona 2: Waduk Muara Angke	Northern Coast New Economic Hub	Muara Angke	Dikembangkan untuk memperbaiki kualitas air hingga 80%, serta menjaga ketahanan tanggul PTPIN sehingga tidak menjadi penumpukan limbah di Teluk Jakarta.	Akan Dilengkapi		1 unit	5,364 T	APBD	2028	2029
6	DJCK	JSS Zona 5: Waduk Sunter Utara	Jakarta-Tangerang International Business Corridor	Kosambi, Kalideres, Cengkareng	- Mendukung Ketahanan Iklim Pantura Jakarta - Dikembangkan untuk memperbaiki kualitas air hingga 80%, serta menjaga ketahanan tanggul PTPIN sehingga tidak menjadi penumpukan limbah di Teluk Jakarta. - Melayani 123000 SR	Akan Dilengkapi		1 unit	3,9 T	APBD	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
7	DJCK	SPAM Regional Jatiluhur II	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kab. Bekasi, Kota Bekasi, Jakarta timur, Jakarta Utara	- Mendukung Perkotaan Kawasan Aglomerasi Jakarta - 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 melayani kebutuhan air minum Kabupaten Bekasi, Jakarta Bagian Utara dan Timur.	Akan Dilengkapi		7000 lt/dt	2,5 T	Swasta/KPBU	2028	2034
8	DJCK	Pemanfaatan TPST Nambo	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Klapanunggal, Kab. Bogor	Timbulan sampah Jabodetabek sebesar 8,8 juta ton/tahun sementara kapasitas tampung sebesar 5,8 juta/tahun. Sementara sampah terkelola DK Jakarta >98%, tetapi untuk wilayah sekitar rendah (Kab. Bekasi < 40%).	Akan Dilengkapi		1 kawasan	1,3 T	Swasta/KPBU	2027	2029
9	DJCK	Penataan Kawasan sekitar TOD	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Tj. Priok, Balaraja, Sukaresmi, Stasiun Bogor, Jatijajar, Poris Plawad, Rawa Buntu, Cikarang	Berdasarkan ATTN 2018 terdapat pergerakan sebesar 4,8 miliar pergerakan per tahun terutama berasal dari kota sekitar. Tanpa adanya intervensi pengembangan transportasi publik, seluruh ruas jalan utama akan memiliki VCR >0,85 setelah 10 tahun.	Akan Dilengkapi		8 kawasan	80 M	Swasta/KPBU	2027	2029
10	DJCK	Optimalisasi TPS menjadi TPS3R	Kawasan Aglomerasi Jakarta	DK Jakarta	Untuk mengurangi residu sampah yang dibuang ke Bantar Gebang, maka perlu mengoptimalkan TPS yang ada menjadi TPS 3R. Berdasarkan TPS 3R percontohan di Pesanggrahan terbukti dapat menekan residu hingga 60%, sehingga buangan yang diangkut hanya 60%.	Akan Dilengkapi		24 unit	9,6 T	APBD	2026	2029
11	DJCK	Pembangunan TPS 3R	Kawasan Aglomerasi Jakarta	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
12	DJCK	Pembangunan TPS 3R	Jakarta-Tangerang International Business Coridor	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

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
13	DJCK	Percapatan Pembangunan TPST di Kertamukti	Kawasan Aglomerasi Jakarta	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
14	DJCK	Peningkatan SPAM Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	DK Jakarta	Pemenuhan Akses Aman Air Minum 45%	Akan Dilengkapi		270000 SR	2,16 T	Swasta/KPBU	2026	2029
15	DJCK	Peningkatan SPAM Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kota Bekasi	Pemenuhan Akses Aman Air Minum 45%	Akan Dilengkapi		340000 SR	1,6 T	Swasta/KPBU	2026	2029
16	DJCK	Peningkatan SPAM Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kab. Bekasi	Pemenuhan Akses Aman Air Minum 45%	Akan Dilengkapi		460000 SR	3,3 T	Swasta/KPBU	2026	2029
17	DJCK	Peningkatan SPAM Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kota Tangerang	Pemenuhan Akses Aman Air Minum 45%	Akan Dilengkapi		160000 SR	864 M	Swasta/KPBU	2026	2029
18	DJCK	Peningkatan SPAM Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kab. Tangerang	Pemenuhan Akses Aman Air Minum 45%	Akan Dilengkapi		320000 SR	2.941.728.000	Swasta/KPBU	2026	2029

RPIW Provinsi DK Jakarta  
Tahun 2025-2034

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
19	DJCK	Peningkatan SPAM Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kota Bogor	Pemenuhan Akses Aman Air Minum 45%	Akan Dilengkapi		38000 SR	997 M	Swasta/KPBU	2026	2029
20	DJCK	Peningkatan SPAM Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kab.Bogor	Pemenuhan Akses Aman Air Minum 45%	Akan Dilengkapi		600000 SR	2,3 T	Swasta/KPBU	2026	2029
21	DJCK	Peningkatan SPAM Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kota Depok	Pemenuhan Akses Aman Air Minum 45%	Akan Dilengkapi		278000 SR	155 M	Swasta/KPBU	2026	2029
22	DJCK	Peningkatan SPAM Kabupaten/Kota (Optimalisasi Sambungan Rumah)	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kota Tangerang Selatan	Pemenuhan Akses Aman Air Minum 45%	Akan Dilengkapi		130000 SR	748,8 M	Swasta/KPBU	2026	2029
23	DJCK	Pembangunan Offtaker dan SR dari SPAM Jatiluhur II menuju Kota Depok sebesar 1236 lt/dtk	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kota Depok	Berdasarkan tingkat pertumbuhan penduduk, Kota Depok akan memiliki tingkat layanan air minum perpipaan 19% pada tahun 2029. sehingga diperlukan peningkatan layanan jaringan perpipaan dengan kapasitas 1236 lt/dtk	Akan Dilengkapi		1236 lt/dt	229,5 M	APBD	2028	2029
24	DJCK	Penambahan Sambungan Rumah	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kota Tangerang	Berdasarkan tingkat pertumbuhan penduduk, Kota Tangerang Selatan akan memiliki tingkat layanan air minum perpipaan 42% pada tahun 2029. Sehingga dibutuhkan optimalisasi 3%	Akan Dilengkapi		16827 SR	134,6 M	APBD	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
25	DJCK	Penambahan Sambungan Rumah	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kota Tangerang Selatan	Berdasarkan tingkat pertumbuhan penduduk, Kota Tangerang Selatan akan memiliki tingkat layanan air minum perpipaan 31% pada tahun 2029. sehingga dibuthkan optimalisasi 14%	Akan Dilengkapi		61002 SR	488 M	APBD	2028	2029
26	DJCK	Pembangunan SPALD-S Komunal di Kota Bekasi	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kota Bekasi	Pemenuhan Akses Aman Sanitasi 35%	Akan Dilengkapi		530 Unit	16,9 M	APBD	2026	2029
27	DJCK	Pembangunan SPALD-S Komunal di Kabupaten Bogor	Kawasan Aglomerasi Jakarta	Kab.Bogor	Pemenuhan Akses Aman Sanitasi 35%	Akan Dilengkapi		950 Unit	30,4 M	APBD	2026	2029

Sumber: Hasil Analisis dan Diskusi Antar Unor, 2025

## 8.2 Rencana Aksi Keterpaduan Infrastruktur

Dalam rencana aksi yang telah dirumuskan, terdapat 2 fokus pengembangan yaitu perkotaan dan keberlanjutan lingkungan, yang dijabarkan dalam 8 *grand strategy* (fokus perkotaan 4 *grand strategy* dan fokus keberlanjutan lingkungan 4 *grand strategy*). Dari 8 *grand strategy* tersebut dirinci menjadi 19 program dan 152 rencana aksi (33 sektor PU dan 119 non PU). Ringkasan mengenai *grand strategy*, program, dan rencana aksi masing-masing fokus adalah sebagai berikut:

1. Fokus perkotaan, terdiri dari 4 *grand strategy*, 10 program dan 72 rencana aksi (12 kegiatan sektor PU dan 60 non PU);
2. Fokus keberlanjutan lingkungan, terdiri dari 4 *grand strategy*, 9 program, dan 80 rencana aksi (21 kegiatan sektor PU dan 59 non PU);

Rencana aksi keterpaduan infrastruktur PU dan Non PU menunjukkan bahwa dalam pengembangan wilayah Provinsi DK Jakarta (perkotaan dan keberlanjutan lingkungan) diperlukan keterlibatan dan sinkronisasi dengan kementerian/lembaga lain yaitu sebanyak 14 K/L termasuk pemda di wilayah Provinsi DK Jakarta. Secara lengkap, ringkasan rencana aksi keterpaduan infrastruktur dapat dilihat pada gambar berikut.



### 8.2.1 Rencana Aksi Keterpaduan Infrastruktur PU dan Non PU Fokus Perkotaan

Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya memiliki fokus pengembangan sebagai kawasan perkotaan, dimana pengembangan wilayahnya dilakukan dengan: (1) Memperkuat sektor perdagangan dan jasa berbasis teknologi melalui peningkatan penggunaan layanan digital dan pemberian kemudahan regulasi; (2) Meningkatkan kapasitas SDM melalui pengembangan pusat pendidikan dan teknologi; (3) Mengembangkan layanan publik perkotaan berbasis teknologi melalui penguatan kebijakan TIK, pengembangan *data center*, serta digitalisasi manajemen perkotaan; (4) Memperkuat kelembagaan pengelolaan perkotaan.

Tabel 8.4 Rencana Aksi Keterpaduan Infrastruktur Fokus Perkotaan

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP				
						2025	2026	2027	2028	2029
S1-04-05 Memperkuat sektor perdagangan dan jasa berbasis teknologi melalui peningkatan penggunaan layanan digital dan pemberian kemudahan regulasi	Peningkatan jumlah pengguna layanan digital	Sosialisasi dan Pendampingan	Sosialisasi	Iklan Layanan Masyarakat	PEMDA	X	X	X	X	X
				Broadcast Informasi dalam berbagai media	PEMDA	X	X	X	X	X
			Pendampingan	Penguahan kader teknologi di masing-masing RT	PEMDA	X	X	X	X	X
				Sharing session teknologi	PEMDA	X	X	X	X	X
		Infrastruktur teknologi, informasi, dan komunikasi	Jaringan	Peningkatan kecepatan layanan internet	KEMKOMDIGI/ SWASTA	X	X	X	X	X
				Penyediaan jaringan internet publik/ wifi di masing-masing RT	PEMDA	X	X	X	X	X
			Layanan Digital	Optimalisasi platform digital JAKI, TRANSJAKARTA, MRT/LRT, dll	PEMDA	X	X	X	X	X
				Peningkatan cyber security	KEMKOMDIGI/ SWASTA	X	X	X	X	X

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP					
						2025	2026	2027	2028	2029	
	Kemudahan Regulasi dan Fiskal dalam Pengembangan Sektor Perdagangan dan Jasa	Regulasi	Perizinan	Optimalisasi perizinan berusaha satu pintu secara elektronik	PEMDA	X	X	X	X	X	
				Monitoring perizinan usaha sektor informal (umkm dan pedagang kaki lima)	PEMDA	X	X	X	X	X	
			Insentif	Penyediaan insentif inovasi dan pengembangan brand	PEMDA	X	X	X	X	X	
				Penyediaan insentif penerapan komersialisasi HKI	PEMDA	X	X	X	X	X	
		Perjanjian Kerjasama	Pemerintah	Pengadaan kerjasama peningkatan kompetensi pekerja antar negara	PEMDA	X	X	X	X	X	
				Peningkatan efektivitas <i>Preferential Trade Agreement (PTA)/ Free Trade Agreement (FTA)/ Comprehensive Economic Partnership Agreement (CEPA)</i> dan diplomasi ekonomi	PEMDA	X	X	X	X	X	
			Swasta	Pengadaan program magang bersertifikat untuk calon pekerja	PEMDA	X	X	X	X	X	
				Peningkatan kerja sama program CSR yang edukasi perdagangan dan jasa 4.0	PEMDA	X	X	X	X	X	
		S2-O1-O5	Peningkatan Kualitas Pendidikan SDM	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 <i>startup</i> dan Lemba			KEMENPERIN	X	X	X	X	X		

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP				
						2025	2026	2027	2028	2029
	Peningkatan kualitas sarana dan prasara pendukung pengembangan SDM	Sarana Prasarana Pendukung	Gedung	Pengembangann <i>coworking space, business park, dan center of excellence</i>	PEMDA	X	X	X	X	X
				Pengembangan bangunan MICE ( <i>Meeting, Incentive, Convention, and Exhibition</i> )	PEMDA	X	X	X	X	X
			Teknologi dan Informasi	Pengembangan <i>business labs</i> 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
S2-01-04 Mengembangkan layanan publik perkotaan berbasis teknologi melalui penguatan kebijakan TIK, pengembangan <i>data center</i> , serta digitalisasi manajemen perkotaan	Penguatan Kebijakan TIK dan Pembangunan <i>Data Center</i> untuk Layanan Perkotaan	Kebijakan	Logistik	Percepatan digitalisasi di sektor perdagangan dan logistik melalui kebijakan adopsi teknologi digital sektor strategis logistik	KEMKOMDIGI	X	X	X	X	X
				Standarisasi kode rantai pasok melalui penyalarsan kode untuk standarisasi proses pengiriman;	KEMENPERIN	X	X	X	X	X
			Platform	Digitalisasi proses distribusi dengan melakukan tracking lokasi secara real-time untuk memantau proses distribusi barang	KEMENPERIN	X	X	X	X	X
				Pengembangan platform logistik nasional lintas moda untuk mendukung ekosistem logistik berbasis elektronik yang menyalarskan arus lalu lintas barang	KEMENPERIN	X	X	X	X	X
		Data Center	Big Data	Pengembangan <i>data center</i> sektor ekonomi perdagangan jasa	KEMENPERIN	X	X	X	X	X
				Pengembangan <i>data center</i> layanan perkotaan	KEMENPERIN	X	X	X	X	X
		Kolaborasi	Penugasan kepada BUMN sebagai Operating Arm Pemerintah untuk Percepatan Pembangunan Industri Digital di Dalam Negeri	BUMN	X	X	X	X	X	

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP				
						2025	2026	2027	2028	2029
				Penguatan inovasi serta penelitian dan pengembangan melalui mekanisme joint venture antara perusahaan teknologi global dengan industri lokal	KEMENPERIN	X	X	X	X	X
Digitalisasi Sistem Manajemen Perkotaan	Layanan Kesehatan	Perizinan	Adopsi teknologi digital sektor strategis kesehatan - Sistem informasi kesehatan nasional	KEMENKES	X	X	X	X	X	
			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	
		Insentif	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	
			Penguatan ekosistem digital kesehatan - Digitalisasi proses operasional pada fasilitas kesehatan termasuk klaim asuransi yang dilakukan secara langsung	KEMENKES	X	X	X	X	X	
	Layanan Pendidikan	Pemerintah	Adopsi teknologi digital sektor strategis pendidikan – Pengembangan Aplikasi Umum Bidang Pendidikan	KEMENDIKDASMEN	X	X	X	X	X	
			Pengembangan platform Digital Pendidikan Merdeka Belajar	KEMENDIKDASMEN	X	X	X	X	X	
		Swasta	Program Pelatihan Talenta Digital (Digital Talent Scholarship untuk Masyarakat)	KEMENDIKTISAINTEK	X	X	X	X	X	
			Pelatihan Digitalisasi untuk Wirausaha Digital Mandiri	KEMENDIKTISAINTEK	X	X	X	X	X	
	Kemudahan penggunaan		Keterjangkauan	Real Time Monitoring Kondisi Traffic antar kawasan TOD	PEMDA	X	X	X	X	X

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

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP						
						2025	2026	2027	2028	2029		
		Non Fisik Ruang	Bangunan	Penyediaan sistem operation & maintenance bangunan berbasis ICT	PU	X	X	X	X	X		
				Pemanfaatan energi terbarukan dalam mensuplai kebutuhan listrik	PU	X	X	X	X	X		
			Sosial	Penyediaan ruang terbuka hijau skala kawasan (taman dan area bermain anak)	PU	X	X	X	X	X		
				Pembangunan <i>community center</i> untuk masyarakat	PU	X	X	X	X	X		
			Ekonomi	Pembangunan area bisnis (pasar, swalayan, dan pertokoan)	PU	X	X	X	X	X		
				Pembangunan pusat aktivitas ekonomi skala kawasan (perkantoran, co-working space)	PU	X	X	X	X	X		
		S3-05 Memperkuat kelembagaan pengelolaan perkotaan	Penguatan Kelembagaan	Peningkatan kerja sama antar daerah dan internasional	Antardaerah	Pembentukan/peningkatan peran Badan Aglomerasi Jabodetabek	KEMENDAGRI	X	X	X	X	X
						Penguatan forum koordinasi lintas wilayah (provinsi dan kabupaten/kota) melalui regulasi kelembagaan terpadu	KEMENDAGRI	X	X	X	X	X
					Internasional	Fasilitas kemitraan strategis dengan organisasi global	KEMENLU	X	X	X	X	X
						Peningkatan forum koordinasi internasional seperti MICE yang diselenggarakan di kawasan Agloemerasi Jakarta	KEMENLU	X	X	X	X	X
Penguatan Pembiayaan	<i>Green financing</i>		Kawasan Perkotaan	Penyusunan rencana investasi kawasan prioritas perkotaan berbasis green financing (transportasi publik, air bersih, pengelolaan limbah)	BAPPENAS/KEMENKE U	X	X	X	X	X		
				Penguatan kapasitas pemda dalam menyusun dokumen readiness criteria, studi kelayakan, dan perencanaan proyek hijau	BAPPENAS/KEMENKE U	X	X	X	X	X		

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP				
						2025	2026	2027	2028	2029
			Kawasan Konservasi	Penyusunan pipeline proyek dan dokumen readiness criteria untuk pengajuan green bond atau blended finance untuk kawasan Pantura Jakarta	KEMENKEU/OJK	X	X	X	X	X
				Identifikasi potensi proyek hijau (kawasan konservasi di perairan, wilayah pesisir) untuk didanai skema hijau	KEMENKEU/OJK	X	X	X	X	X
		Monitoring dan evaluasi pendanaan perkotaan	Monitoring	Pengembangan dashboard monitoring realisasi belanja perkotaan yang transparan dan akuntabel	BAPPENAS/KEMENKEU	X	X	X	X	X
				Pengembangan sistem monitoring digital untuk pelacakan proyek infrastruktur perkotaan secara real time	KEMKOMDIGI	X	X	X	X	X
			Evaluasi	Penerapan sistem evaluasi kinerja pendanaan berdasarkan outcome-based budgeting perkotaan	BAPPENAS/KEMENKEU	X	X	X	X	X
				Pelatihan SDM di tingkat daerah untuk perencanaan dan pelaporan pembiayaan lintas sektor	KEMENDAGRI	X	X	X	X	X

Sumber: Hasil Analisis, 2025

### 8.2.2 Rencana Aksi Keterpaduan Infrastruktur PU dan Non PU Fokus Keberlanjutan Lingkungan

Provinsi DK Jakarta dan sekitarnya memiliki fokus keberlanjutan lingkungan, dimana pengembangan wilayahnya dilakukan dengan: (1) Pemantapan kebijakan/ regulasi yang mendukung percepatan implementasi ekonomi hijau; (2) Memperkuat pemulihan lingkungan perkotaan Jabodetabek dengan memanfaatkan sistem inovasi teknologi; (3) Penguatan kapasitas komunitas untuk dapat terlibat aktif dalam mendukung keberlanjutan lingkungan; (4) Penguatan kelembagaan dan kerja sama antar wilayah untuk penanganan kebencanaan.

Tabel 8.5 Rencana Aksi Keterpaduan Infrastruktur Fokus Keberlanjutan Lingkungan

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP				
						2025	2026	2027	2028	2029
S2-S3-S4-S5-O3  Pemantapan kebijakan/ regulasi yang mendukung percepatan implementasi ekonomi hijau	Regulasi yang terintegrasi dan tidak tumpang tindih	Regulasi Ekonomi Hijau	Konstruksi	Peningkatan implementasi SNI material ramah lingkungan	KEMENPU	X	X	X	X	X
				Peningkatan implementasi SNI sistem konstruksi yang berkelanjutan	KEMENPU	X	X	X	X	X
				Optimalisasi penggunaan material lokal	KEMENPU	X	X	X	X	X
			Teknologi	Inovasi teknologi yang ramah lingkungan namun terjangkau	BRIN	X	X	X	X	X
				Regulasi penggunaan teknologi ramah lingkungan	KEMENPU	X	X	X	X	X
				Perjanjian Kerjasama	Pengadaan kerjasama peningkatan teknologi ramah lingkungan antar negara	KEMKOMDIGI	X	X	X	X
		MoU kerjasama antar-pemda	PEMDA		X	X	X	X	X	
		MoU implementasi ekonomi hijau pada proyek swasta/KPBU	PEMDA/ SWASTA		X	X	X	X	X	

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP					
						2025	2026	2027	2028	2029	
				Knowledge transfer dalam sektor ekonomi hijau	PEMDA/ SWASTA	X	X	X	X	X	
	Kemudahan Pembiayaan dan Fiskal	Pembiayaan Hijau	Pemerintah	Peningkatan kerja sama dengan lembaga keuangan multilateral	PEMDA	X	X	X	X	X	
Regulasi penggunaan <i>renewable energy</i> dan efisiensi <i>energy</i>				PEMDA	X	X	X	X	X		
Swasta			Penggunaan energi terbarukan ( <i>renewable energy</i> )	PEMDA	X	X	X	X	X		
			Efisiensi energi	PEMDA	X	X	X	X	X		
Insentif dan Disinsentif		Insentif	Potongan pajak untuk perusahaan yang menerapkan ekonomi hijau	PEMDA	X	X	X	X	X		
			Kemudahan perizinan	PEMDA	X	X	X	X	X		
		Disinsentif	Denda	PEMDA	X	X	X	X	X		
			Pengetatan kegiatan ekspor-impor	PEMDA	X	X	X	X	X		
S4-O4		Pengembangan Sistem Pencegahan Bencana	Database Kebencanaan	Metode Akusisi	Pemasangan Alat Pemantauan Penurunan Tanah dan Penggunaan Air Tanah	BIG	X				
Pengembangan Stasiun Pengamatan Permukaan Tanah					BIG	X	X	X	X		
Pemetaan Potensi Daerah Rawan <i>Land Subsidence</i>	ESDM			X	X	X					

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP				
						2025	2026	2027	2028	2029
sistem inovasi teknologi	Sistem Peringatan Dini		Teknologi	Penyusunan Peta Risiko dan Rencana Induk Penurunan Tanah	ESDM	X	X	X	X	X
				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
				Sistem Peringatan Dini Bencana Banjir di Wilayah Sungai Ciliwung, Cisadane, Citarum, dan Cidurian	BIG	X	X	X	X	X
	Pembangunan Infrastruktur Ketahanan Bencana	Perkotaan	Sumber Air	Penyediaan Infrastruktur Air Baku berbasis SPAM Jatiluhur I&II serta Karian-Serpong	KEMENPU	X	X	X	X	X
				Pemeliharaan Kualitas Air Baku melalui Pembangunan JSS Zona 1&6	KEMENPU	X	X	X	X	X
			Daya Rusak	Pembangunan Pengendalian Daya Rusak (19 Sungai Jakarta: Sungai Cidurian, Sungai Cimanceuri, Sungai Cisadane, Sungai Angke, Sungai Ciliwung, Sungai Bekasi, Sungai Citarum, Sungai Ciujung, dan Sungai Cibareo, Sungai Krukut, Sungai Ciliwung, Sungai Sunter, Sungai Cirumpak, Sungai Cipayeun, Sungai Ciranggon, Sungai Cileleus, Cimauk, Sungai Cirarab, Sungai Ciasin, dan Sungai Cikapadlan, Sungai Ciasin, Sungai Cakung, Sungai Blencong)	KEMENPU	X	X	X	X	X
				Pembangunan Kolam Retensi	KEMENPU	X	X			

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP				
						2025	2026	2027	2028	2029
Pengurangan Emisi Gas Rumah Kaca	Pesisir	Pencegahan Banjir	Pengembangan Sistem Polder (Kanal Barat, Kanal Timur, Cakung Drain, Cengkareng Drain, Cikarang Bekasi Laut)	KEMENPU	X	X	X	X		
			Pengembangan Sistem Drainase Perkotaan	KEMENPU	X	X	X	X	X	
		Penanggulangan Rob	Pembangunan Tanggul Laut di Pesisir Utara Utara	KEMENPU	X	X	X	X	X	
			Revitalisasi Permukiman Nelayan	KEMENPU	X	X				
	Teknologi Rendah Emisi	Green Transportation	Penambahan rute dan armada transportasi publik (BRT, LRT, MRT)	PEMDA/ KEMEHUB	X	X	X	X	X	
			Penambahan jumlah feeder transportasi	PEMDA/ KEMENHUB	X	X	X	X	X	
			Penggunaan bahan bakar rendah emisi	KEMEN ESDM	X	X	X	X	X	
			Penggunaan kendaraan listrik	KEMENHUB	X	X	X	X	X	
		Green Construction	Penggunaan material ramah lingkungan	KEMENPU	X	X	X	X	X	
			Pengelolaan residu material konstruksi	KEMENPU	X	X	X	X	X	
			Desain konstruksi hemat energi	KEMENPU	X	X	X	X	X	
			Penanaman mangrove	KEMEN KKP	X	X	X	X	X	

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP				
						2025	2026	2027	2028	2029
		Pengelolaan Lingkungan	Rehabilitasi Kawasan Lindung	Normalisasi sempadan sungai	KEMENPU	X	X	X	X	X
			Peningkatan Akses Sanitasi dan Persampahan	Pengembangan sistem sanitasi terpusat ( <i>on site</i> )	KEMENPU	X	X	X	X	X
				Optimalisasi TPA	KEMENPU	X	X	X	X	X
				Optimalisasi TPS3R	PEMDA	X	X	X	X	X
				Pengalakan kegiatan pemilahan sampah di tingkat rumah tangga	PEMDA	X	X	X	X	X
			Peningkatan Akses Air Minum Aman	Pembangunan SPAM	KEMENPU	X	X	X	X	X
				Peningkatan kinerja PDAM	PDAM	X	X	X	X	X
S1-O2	Mitigasi Bencana	Edukasi	Formal	Memasukkan materi kebencanaan ke dalam kurikulum sekolah	KEMENDIKDASMEN	X	X	X	X	X
				Kompetisi karya ilmiah tingkat sekolah terkait kebencanaan	KEMENDIKDASMEN	X	X	X	X	X
			Informal	Pelatihan mitigasi bencana di tingkat RT	PEMDA	X	X	X	X	X
				Pembentukan komunitas sadar bencana	PEMDA	X	X	X	X	X
		Sosialisasi	Online	Game mitigasi bencana	PEMDA	X	X	X	X	X
				Broadcasting kebencanaan	PEMDA	X	X	X	X	X

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP					
						2025	2026	2027	2028	2029	
Keberlanjutan Lingkungan			Offline	Forum diskusi kebencanaan	PEMDA	X	X	X	X	X	
				Pendampingan kebencanaan	PEMDA	X	X	X	X	X	
		Edukasi	Formal	Memasukkan materi keberlanjutan lingkungan ke dalam kurikulum sekolah	KEMENDIKDASMEN	X	X	X	X	X	
				Kompetisi karya ilmiah tingkat sekolah terkait keberlanjutan lingkungan	KEMENDIKDASMEN	X	X	X	X	X	
			Informal	Pelatihan pemilahan sampah dan 3R	PEMDA	X	X	X	X	X	
				Pembentukan komunitas keberlanjutan lingkungan	PEMDA	X	X	X	X	X	
		Sosialisasi	Online	Game keberlanjutan lingkungan	PEMDA	X	X	X	X	X	
				Broadcasting keberlanjutan lingkungan	PEMDA	X	X	X	X	X	
			Offline	Forum diskusi keberlanjutan lingkungan	PEMDA	X	X	X	X	X	
				Pendampingan keberlanjutan lingkungan	PEMDA	X	X	X	X	X	
	S3-S4-O1-O5 Penguatan kelembagaan dan kerja sama antar wilayah untuk	Kelembagaan	Penguatan Kelembagaan Lokal	Kelembagaan Warga	Pembentukan dan penguatan Forum Desa Tangguh Bencana (Destana)	PEMDA	X	X	X	X	X
					Pelatihan peran RT/RW dalam tanggap darurat dan kesiapsiagaan bencana	PEMDA	X	X	X	X	X

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP					
						2025	2026	2027	2028	2029	
penanganan kebencanaan			Koordinasi Internal Daerah	Penyusunan regulasi daerah tentang struktur dan fungsi kelembagaan penanggulangan bencana	PEMDA/BNBP	X	X	X	X	X	
				Pengadaan rapat koordinasi lintas sektor secara berkala untuk kesiapsiagaan	KEMENDAGRI	X	X	X	X	X	
		Teknologi Pendukung	Sistem Informasi Kelembagaan	Implementasi portal kelembagaan berbasis web dan data cloud untuk dokumentasi, pelaporan, dan komunikasi antar lembaga	BNPB	X	X	X	X	X	
				Pengembangan platform integrasi data geospasial kebencanaan dari berbagai sumber untuk analisis spasial	BNPB	X	X	X	X	X	
			Peningkatan SDM Digital	Pelatihan SDM kelembagaan dalam literasi digital dan penguasaan aplikasi penanggulangan bencana	BNPB	X	X	X	X	X	
				Penyuluhan aplikasi penanggulangan bencana kepada masyarakat rentan bencana	BNPB	X	X	X	X	X	
		Kerja Sama Antar-Wilayah	Sistem Koordinasi Wilayah	Mekanisme Respon Bersama	Penyusunan protokol koordinasi tanggap darurat lintas wilayah	BNPB	X	X	X	X	X
					Simulasi skenario tanggap darurat bersama antar daerah	BNPB	X	X	X	X	X
				Persiapan Peringatan Dini Lintas Wilayah	Pembentukan Gugus Tugas Penanggulangan Bencana Regional (Jabodetabek)	KEMENDAGRI/PEMDA	X	X	X	X	X
					Penyelarasan sistem peringatan dini (sirene, SMS blast, aplikasi mobile) di perbatasan administratif antar daerah	BNPB	X	X	X	X	X

GRAND STRATEGY	PROGRAM	KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR		RENCANA AKSI	K/L /Badan Usaha	TAHAP				
						2025	2026	2027	2028	2029
		Sarana dan Prasarana Pendukung	Evakuasi Terintegrasi	Pembangunan Posko Komando Wilayah Terpadu untuk penanganan bencana wilayah terintegrasi	KEMENPU	X	X	X	X	X
				Penyediaan jalur evakuasi yang terhubung antar wilayah strategis	KEMENPU	X	X	X	X	X
			Sistem Teknologi Kebencanaan Terintegrasi	Pemanfaatan dan perluasan dashboard data kebencanaan terpadu untuk monitoring real-time kondisi tiap wilayah	BNPB	X	X	X	X	X
				Pengembangan repositori digital SOP kebencanaan lintas OPD yang dapat diakses lintas wilayah	BNPB	X	X	X	X	X

Sumber: Hasil Analisis, 2025

## **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 PU dalam menyiapkan dokumen Rencana pembangunan infrastruktur Pekerjaan Umum 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 PU. 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.



 **KEMENPU**  
SIGAP MEMBANGUN NEGERI UNTUK RAKYAT

[www.pu.go.id](http://www.pu.go.id)

