



# KUALITAS HIDUP DAN PERTUMBUHAN EKONOMI, STUDI KASUS DKI JAKARTA DAN DAERAH PENYANGGANYA

## QUALITY OF LIFE AND ECONOMIC GROWTH, CASE STUDY OF DKI JAKARTA AND SUB URBAN AREA

Malik Al Karim<sup>1</sup>, Galih Jati Utomo<sup>2</sup>, Bella Fauziah<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Magister Kajian Pengembangan Perkotaan, Universitas Indonesia, Staff Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT) Jakarta; alkarimmalik@gmail.com

<sup>2</sup>Magister Kajian Pengembangan Perkotaan, Universitas Indonesia, Jakarta; galihjatiutomo@gmail.com

<sup>3</sup>Magister Kajian Pengembangan Perkotaan, Universitas Indonesia, Jakarta; bbkanti@gmail.com

### Info Artikel:

- Artikel Masuk: 6 Maret 2019
- Artikel diterima: 29 Mei 2019
- Tersedia Online: 30 September 2019

### ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis fenomena perkembangan urban sprawl dari aspek nilai tambah, kualitas hidup dan pertumbuhan ekonomi terhadap daerah yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta yaitu Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kota Depok, Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, dan Kabupaten Tangerang. Metodologi yang digunakan adalah desk study berupa pengumpulan data dan informasi yang menggunakan data sekunder. Variabel analisis antara lain jumlah penduduk, tipologi kota, Indeks Pembangunan Manusia (IPM), Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), tingkat pendidikan, proporsi tenaga kerja, akses menuju Jakarta dan sebaran permukiman. Hasil dan kesimpulan penelitian ini adalah (1) urban sprawl meningkatkan jumlah penduduk dan berkembangnya wilayah disekitar kota termasuk aglomerasi ekonomi ke daerah pinggiran. Hal ini terlihat dari perubahan penggunaan lahan pada masing-masing daerah menjadi area permukiman, komersil, industri, atau jasa dan berkembangnya infrastruktur serta pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru. (2) pertumbuhan ekonomi pada daerah di sekitar Jakarta mengalami kenaikan PDRB setiap tahun. Berdasarkan hal tersebut, diantara wilayah perbatasan DKI Jakarta tidak terjadi competitiveness atau semua wilayah tumbuh dan berkembang bukan berdasarkan kompetisi tetapi saling melengkapi (kompelementer). (3) Kota Tangerang Selatan dianggap mempunyai kualitas hidup yang paling baik. Hal ini dilihat dari nilai IPM Kota Tangerang Selatan yang tertinggi dibandingkan daerah lainnya.

**Kata Kunci :** Kualitas Hidup, Pertumbuhan Ekonomi, Urban Sprawl

### ABSTRACT

This study aims to analyze the phenomenon of urban sprawl development from aspects of value added, quality of life and economic growth to sub urban area of DKI Jakarta. The city are Bekasi City, Bekasi Regency, Depok City, Bogor City, Bogor Regency, Tangerang City, South Tangerang City, and Tangerang Regency. The research method was desk study with variables population, typology of city, Human Development Index (HDI), Gross Regional Domestic Product (GRDP), education level, proportion of labor, access to Jakarta and distribution of settlements. The results of this research are (1) urban sprawl increases the population and the development of regions around the city including economic agglomeration to the sub urban area. It can be seen from the change of land use in each region become an area of settlement, commercial, industrial, or service and the development of new infrastructure and centers of economic growth. (2) economic growth in the sub urban area have an increase in GDP per year. Based on this, there is no competitiveness between the DKI Jakarta sub urban areas developing not based on competition but complementary. (3) The city of South Tangerang is considered to have the best quality of life. This is seen from the highest value of South Tangerang City HDI compared to other regions.

**Keyword:** Quality of Life, Economic Growth, Urban Sprawl

## 1. PENDAHULUAN

Perkotaan merupakan wilayah yang identik dengan jumlah penduduk yang tinggi, pusat industri, pusat perekonomian, dan berkembang pesatnya sektor manufaktur. Hal tersebut menjadikan adanya daya tarik kota, bagi masyarakat kota maupun desa untuk mencoba peruntungan perekonomian agar dapat meningkatkan kesejahteraan kehidupan. Terpusatnya kegiatan perekonomian di kota yang meningkatkan jumlah penduduk akan beriringan dengan kebutuhan akan lahan di perkotaan sehingga menimbulkan tingginya harga tanah di pusat kota. Hal ini mempunyai dampak bagi wilayah-wilayah perbatasan kota itu sendiri yang mana berdampak pada tingginya kebutuhan akan lahan di kota.

Akibatnya, muncul kecenderungan pergeseran fungsi-fungsi perkotaan ke daerah pinggiran (*urban fringe*). Kebutuhan ruang yang semakin meningkat di daerah perkotaan tersebut mendorong terjadinya perkembangan daerah pinggiran kota (*urban fringe*) dan perkembangan daerah secara acak (*urban sprawl*). Selain *urban sprawl* tersebut membuat lahan produktif semakin berkurang, menyebabkan pula perubahan bentuk kota atau morfologi kota yang tidak teratur (Hanief dan Dewi, 2014:342).

Tujuan dari perkembangan kota pada wilayah terkena dampak adalah menjadi area dimana masyarakat dapat hidup dengan nyaman dan tenang dalam suatu kota atau menjadi kota yang layak huni (*livable city*). Menurut Evan (2002) dalam Suryaningsih dkk (2015) konsep *Livable City* digunakan untuk mewujudkan bahwa gagasan pembangunan sebagai peningkatan dalam kualitas hidup membutuhkan fisik maupun habitat sosial untuk realisasinya. Untuk mewujudkan kota yang layak huni, harus memiliki prinsip-prinsip dasar. Menurut Lennard (1997) dalam Suryaningsih dkk (2015), prinsip dasar untuk *Livable City* adalah:

- a. Tersedianya berbagai kebutuhan dasar masyarakat perkotaan (tempat tinggal, air bersih, listrik).
- b. Tersedianya berbagai fasilitas umum dan fasilitas sosial (transportasi publik, taman kota, fasilitas ibadah/kesehatan/ibadah).
- c. Tersedianya ruang dan tempat publik untuk bersosialisasi dan berinteraksi.
- d. Keamanan, bebas dari rasa takut.
- e. Mendukung fungsi ekonomi, sosial dan budaya.
- f. Sanitasi lingkungan dan keindahan lingkungan fisik.

Adanya keterbatasan kota dalam menampung perkembangannya mengakibatkan terjadinya kompetisi dalam menggunakan lahan perkotaan. Hal ini juga terjadi pada area terkena dampak *urban sprawl*. Daya saing secara global mengakibatkan kota-kota pada seluruh dunia berupaya meningkatkan daya saing kotanya. Daya saing suatu kota ini adalah bagaimana suatu kota atau wilayah dalam mempertahankan atau meningkatkan keunggulan kompetitif secara berkelanjutan (Porter, 2000). Daya saing (*competitiveness*) suatu daerah akan berdampak pada tingkat investasi suatu kota. Berdasarkan pengertian dari World Bank (2015), kota yang kompetitif adalah kota yang berhasil memfasilitasi perusahaan (jasa perkantoran) dan industri untuk menumbuhkan pekerjaan, meningkatkan produktivitas serta meningkatkan pendapatan masyarakat kotanya. Dalam studi kasus perkotaan di Indonesia, angka tersebut dapat terlihat pada nilai Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) kota.

Selain terjadinya kompetisi antar kota, komplementer atau saling melengkapi dan menggantikan antar perkotaan terkait *urban sprawl* dapat terjadi. Kota saling melengkapi (*regional complementary*) karena adanya perbedaan wilayah dalam hal ketersediaan (keterbatasan) dan kemampuan sumber daya. Menurut Abler (1972) dalam Yulianto (2001), interaksi antara tempat-tempat yang berkembang disebabkan perbedaan kawasan satu dengan lainnya. Terdapat beberapa wilayah yang tidak mempunyai interaksi dengan lainnya, karena untuk dapat berinteraksi antara dua tempat harus ada kebutuhan di satu tempat dan suplai di daerah lainnya. Secara spesifik adanya kebutuhan dan suplai dapat saling melengkapi (komplementer) dan saling mensubstitusi. Komplementaritas penting dalam interaksi spasial, karena tanpa spesifikasi komplementaritas dari suplai dan demand di suatu wilayah tidak akan terjadi pergerakan dan interaksi antar tempat (Abler, 1972 dalam Yulianto, 2001).

Pembangunan Jawa sentris terutama di Ibukota DKI Jakarta membuat banyaknya arus urbanisasi menuju Jakarta sejak zaman orde baru tahun 1960an-2000. Hal tersebut berdampak sangat signifikan terhadap fisik Ibukota DKI Jakarta yang kini menjadi pusat dari perekonomian.

Selain itu, terdapat sebuah konsep dalam pembangunan DKI Jakarta yaitu megapolitan Jakarta yang mana merupakan sebuah konsep tata ruang yang terpadu dan terintegrasi antara Jakarta dan kawasan sekitarnya, khususnya Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Melalui konsep tersebut, diharapkan adanya keseimbangan laju pembangunan dan pemerataan kesejahteraan bagi penduduk di kawasan sekitar Jakarta (Rusli dan Gusti 2009:55).

Berkembangnya pembangunan dan perekonomian yang pesat menyebabkan Kota DKI Jakarta memiliki daya tarik dilihat dari tingginya urbanisasi yang terpusat di Jakarta. Hal tersebut menyebabkan kepadatan penduduk dan kebutuhan akan lahan yang semakin meningkat, yang juga mengakibatkan tingginya harga lahan di Jakarta. Tingginya akan harga tanah di Jakarta dan adanya kebutuhan akan lahan yang tinggi, berdampak pada perubahan penggunaan lahan permukiman yang tinggi di wilayah pinggiran perbatasan Jakarta yaitu Depok, Bogor, Tangerang dan Bekasi. Hal tersebut dikarenakan adanya anggapan harga tanah di luar Jakarta lebih murah, serta memilih daerah perbatasan yang terdekat dan dapat diakses dengan mudah dan cepat dengan adanya fasilitas transportasi dan jalan sebagai sarana prasarana agar tetap dapat beraktifitas di kota (*commuter*). Hal ini menimbulkan adanya fenomena *urban sprawl* dalam artian perkembangan secara acak pada daerah perbatasan DKI Jakarta.

Penelitian ini akan mengeksplorasi fenomena *urban sprawl* yang berada di sekitar Kota DKI Jakarta yang berfokus pada apa saja nilai tambah yang didapat dari adanya *urban sprawl*, mengapa terdapat daerah yang unggul dan ada daerah yang tidak unggul serta bagaimana kualitas hidup di daerah *urban sprawl* DKI Jakarta. Selama ini banyak peneliti melihat sisi buruk dari *urban sprawl*, penelitian ini akan melihat aspek benefit dari adanya *urban sprawl* yang ada di Jakarta dan dapat menjadi referensi untuk pengembangan area disekitar Kota Jakarta.

Ada banyak perdebatan mengenai *urban sprawl* oleh para ekonom dan pembuat kebijakan. Seiring dengan bertambahnya populasi masyarakat perkotaan, kota bisa berkembang dengan cara membangun bangunan yang tinggi, atau dengan cara membeli tanah untuk meluaskan cakupan perkotaan. Orang-orang yang peduli dengan fenomena pemekaran kota berpendapat pembangunan “ke atas sedikit” dan “keluar lebih banyak”.

Menurut Arthur O’Sullivan dalam buku *Urban Economics* edisi ke delapan (2012) terdapat beberapa penyebab pemekaran kota, antara lain:

1. Semakin tinggi pendapatan, semakin besar pula konsumsi lahan dan semakin rendah tingkat kepadatan penduduk.
2. Biaya perjalanan yang rendah, memungkinkan pekerja dan pembeli untuk tinggal jarak yang relatif jauh dari pekerjaan, toko, dan tujuan untuk interaksi sosial.
3. Tanah yang jauh harganya lebih murah, oleh karena itu ukuran luas dan kepadatannya rendah. Sedangkan konsekuensi dari pemekaran kota adalah:
  1. Rumah di pinggiran kota membutuhkan banyak luas lahan.
  2. Rumah di pinggiran kota mengkonsumsi energi dalam jumlah yang sama.
  3. Kepadatan rendah mengakibatkan lebih banyak perjalanan.
  4. Kepadatan perkotaan menurun namun perjalanan perkotaan dan kualitas udara meningkat.
  5. Jarak tempuh kendaraan meningkat dan efisiensi bahan bakar rata-rata tidak banyak berubah, sehingga volume gas rumah kaca meningkat. Jadi, perjalanan mil kendaraan terus meningkat, sementara efisiensi bahan bakar rata-rata menurun.
6. Peningkatan penduduk perkotaan meningkat mengakibatkan lahan pertanian semakin berkurang (kenaikan 10% populasi, menyebabkan penurunan 0,2% lahan pertanian).

## 2. DATA DAN METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam makalah ini adalah *desk study* atau studi literatur. Yaitu cara pengumpulan data dan informasi melalui pemeriksaan dan analisis data dan informasi yang menggunakan data sekunder, baik berupa dokumen-dokumen internal/eksternal perusahaan, peraturan perundang-undangan, buku, laporan perencanaan, penelitian dalam bentuk skripsi dan tesis, jurnal, dan juga berita yang didapatkan melalui sumber-sumber dari laman pencari data di internet, peta-peta dan

sebagainya. Data-data yang diperoleh kemudian menjadi pembandingan antara kota untuk mengetahui arah *urban sprawl* Jakarta, nilai tambah yang didapat akibat *urban sprawl*, daerah yang menjadi *urban sprawl* Jakarta serta faktor keunggulannya dan mengetahui apakah *urban sprawl* yang terjadi di wilayah sekitar Jakarta adalah kompetitor atau komplementer terhadap Kota Jakarta sendiri pada umumnya. Kota dan Kabupaten yang menjadi pembandingan antara lain; Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang Selatan, Kota Depok, Kota Bogor dan Kabupaten Bogor.

## 2.1 Variabel Penelitian

Untuk mengukur dan menilai sebuah kota yang terdampak *urban sprawl* maka menggunakan beberapa variabel yang menjadi acuan dalam penentuan nilai tambah, keunggulan dan kualitas hidup yang baik terhadap *urban sprawl* Jakarta. Variable tersebut antara lain:

### a. Jumlah penduduk kota

Jumlah penduduk mempengaruhi pertumbuhan ekonomi kota. Menurut Kuznet dalam Todaro (2013:99) terdapat tiga faktor atau komponen utama dalam pertumbuhan ekonomi yaitu (1) akumulasi modal, meliputi semua bentuk atau jenis investasi baru yang ditanamkan pada tanah, peralatan fisik, dan modal atau sumber daya manusia. (2) pertumbuhan penduduk, yang pada akhirnya akan memperbanyak jumlah angkatan kerja dan (3) kemajuan teknologi (Todaro & Smith, 2003). Angkatan kerja adalah penduduk usia produktif yang berusia 15-64 tahun yang sudah mempunyai pekerjaan tetapi sementara tidak bekerja, maupun yang sedang aktif mencari pekerjaan. Jumlah penduduk dan perbandingan angkatan kerja menjadi acuan dalam pemilihan kota terkait kesiapan demografi dan pembukaan lapangan kerja.

### b. Tipologi kota

Berdasarkan UU No. 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang tercantum pada Pasal 16 Kawasan megapolitan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf a merupakan kawasan yang ditetapkan dengan kriteria memiliki 2 (dua) atau lebih kawasan metropolitan yang mempunyai hubungan fungsional dan membentuk sebuah sistem. (2) Kawasan metropolitan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf b merupakan kawasan perkotaan yang ditetapkan dengan kriteria: a. memiliki jumlah penduduk paling sedikit 1.000.000 (satu juta) jiwa; b. terdiri atas satu kawasan perkotaan inti dan beberapa kawasan perkotaan di sekitarnya yang membentuk satu kesatuan pusat perkotaan; dan c. terdapat keterkaitan fungsi antar kawasan perkotaan dalam satu sistem metropolitan.

1. Kawasan perkotaan besar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf c merupakan kawasan perkotaan yang ditetapkan dengan kriteria jumlah penduduk lebih dari 500.000 (lima ratus ribu) jiwa.
2. Kawasan perkotaan sedang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf d merupakan kawasan perkotaan yang ditetapkan dengan kriteria jumlah penduduk lebih dari 100.000 (seratus ribu) sampai dengan 500.000 (lima ratus ribu) jiwa.
3. Kawasan perkotaan kecil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf e merupakan kawasan perkotaan yang ditetapkan dengan kriteria jumlah penduduk lebih dari 50.000 (lima puluh ribu) sampai dengan 100.000 (seratus ribu) jiwa.

### c. Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kota

Indeks Pembangunan Manusia (IPM) menjelaskan bagaimana penduduk dapat mengakses hasil pembangunan dalam memperoleh pendapatan, kesehatan, pendidikan dan sebagainya. IPM dipekenalkan *United Nations Development Programme* (UNDP) pada tahun 1990 dan dipublikasikan secara berkala dalam laporan tahunan *Human Development Report* (HDR). IPM dibentuk oleh 3 (tiga) dimensi (bps.go.id, 2018) dasar antara lain: (a) Umur panjang dan hidup sehat; (b) Pengetahuan; (c) Standar hidup layak. Gabungan dari ketiga indikator ini diharapkan mampu mengukur tingkat kesejahteraan dan keberhasilan pembangunan manusia di suatu wilayah. Pemenuhan kebutuhan ini dapat dijadikan tolak ukur kota layak huni.

### d. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

Untuk mengetahui kondisi ekonomi di suatu wilayah/provinsi dalam suatu periode tertentu ditunjukkan oleh data Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), baik atas dasar harga yang berlaku atau atas dasar harga konstan dan peranan PDRB menurut lapangan usaha. PDRB didefinisikan sebagai jumlah nilai tambah bruto yang dihasilkan oleh seluruh unit usaha dalam satu wilayah, atau merupakan jumlah seluruh nilai barang dan jasa akhir yang dihasilkan oleh seluruh unit ekonomi di suatu wilayah.

e. Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan bisa dilihat dari angka harapan sekolah dan rata-rata lama sekolah pada suatu wilayah yang merupakan komponen penilaian IPM. Angka harapan sekolah adalah lamanya sekolah (dalam tahun) yang indediharapkan akan dirasakan oleh anak pada umur tertentu di masa mendatang. Diasumsikan bahwa peluang anak tersebut akan tetap bersekolah pada umur-umur berikutnya sama dengan peluang penduduk yang bersekolah per jumlah penduduk untuk umur yang sama saat ini. Angka Harapan Lama Sekolah dihitung untuk penduduk berusia 7 tahun ke atas. Rata-rata lama sekolah adalah rata-rata lama sekolah suatu wilayah tidak akan turun. Cakupan penduduk yang dihitung dalam penghitungan rata-rata lama sekolah adalah penduduk berusia 25 tahun ke atas (bps.go.id, 2018)

f. Proporsi Tenaga Kerja

Di samping level pendidikan pekerja di tiap kota, karakteristik tenaga kerja perkotaan dapat pula ditelusuri melalui proporsi tenaga kerja di setiap sektor perekonomian. Sektor ekonomi berupa perdagangan, hotel, restoran dan sektor jasa lain menjadi 2 (dua) sektor utama yang mampu menyerap tenaga kerja secara dominan di wilayah Bodetabek.

g. Akses Menuju Jakarta

Kualitas infrastruktur kota termasuk salah satu parameter yang menentukan citra. Semakin luas akses infrastruktur mendasar yang dapat menjangkau masyarakat, semakin tinggi pula citra kota tersebut sebagai kota yang *livable* bagi masyarakatnya.

h. Sebaran Permukiman

Untuk melihat dampak dari *urban sprawl* terkait *housing* dan kebijakannya.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1 Perkembangan Kota Satelit Jakarta

##### a. Kota Bekasi

Kota Bekasi adalah kota yang berada di Provinsi Jawa Barat. Kota Bekasi memiliki luas wilayah 210,49 km2 dengan batas wilayah Kota Bekasi adalah, sebelah utara: Kabupaten Bekasi, sebelah selatan Kabupaten Bogor dan Kota Depok, sebelah barat Provinsi DKI Jakarta, dan sebelah timur Kabupaten Bekasi.

**Tabel 1.** Jumlah Penduduk, Tipologi Kota, PDRB, IPM dan Tingkat Pendidikan Kota Bekasi

Tahun	Jumlah Penduduk Kota (jiwa)	Tipologi Kota	PDRB	IPM	Tingkat Pendidikan (BPS, 2015)
2010	2.384.032	Metropolitan	41.283.494,63	76,77	< SLTA 28,64 %
2011	n/a		43.946.084,12	77,48	SLTA 52,74 %
2012	n/a		46.907.332,89	77,71	Diploma 6,41 %
2013	n/a		49.741.126,91	78,63	Diploma IV/S1 10,94%
2014	2.663.011		52.534.090,06	78,84	S2/S3 1,30%
2015	2.733.240		55.457.812,39	79,63	
2016	n/a		58.827.346,83	79,95	
2017	n/a		n/a	80,30	

Sumber: <https://bekasikota.bps.go.id/> diolah kembali oleh Penulis, 2018

1. Proporsi Tenaga Kerja Kota Bekasi

Jumlah angkatan kerja tahun 2016 di Kota Bekasi sebesar 1.164.251 jiwa dengan rincian 764.985 jiwa laki-laki dan 399.266 jiwa perempuan. Berdasarkan data tersebut sebanyak 1.052.282 jiwa bekerja

dan 111.669 jiwa tidak/belum bekerja. Angka ini didapat dari jumlah penduduk berumur 15 tahun keatas menurut jenis kegiatan.

2. Akses Kota Bekasi Terhadap Jakarta

Sebagai daerah penyangga, Kota Bekasi memiliki peran yang penting bagi DKI Jakarta, termaksud terhadap kemacetan arus lalu lintas. Dari Kota Bekasi ke Jakarta setidaknya terdapat tujuh akses jalan utama, yakni Jalan Raya KH Noer Alie Kalimalang, Jalan Sultan Agung - Bekasi Timur Raya, jalan sejajar Kanal Timur mulai dari Jalan Bintara Raya - Jalan Soekanto - Kasablanka, Jalan Baru Bintara - I Gusti Ngurah Rai-Jatinegara, Jalan Raya Hankam, ruas Tol Jakarta - Cikampek, dan Tol Lingkar Luar (JORR). Saat ini juga telah beroperasi Tol Bekasi – Cawang - Kampung Melayu (Becakayu) tahap I yang sempat terhenti beberapa tahun. Selain menggunakan akses jalan terdapat perjalanan Commuter Line (KRL) menghubungkan Kota Bekasi dan Jakarta.

3. Sebaran Permukiman

Kota Bekasi didominasi oleh penggunaan lahan permukiman baik yang terstruktur maupun permukiman yang dibangun oleh individu masyarakat. Perkembangan kegiatan permukiman terstruktur beberapa tahun terakhir mengakibatkan bangkitan kegiatan pendukung permukiman berupa perdagangan, jasa, dan kebutuhan fasilitas masyarakatnya (RPJMD Kota Bekasi 2013-2018). Secara umum perkembangan permukiman di Kota Bekasi mengarah pada terbentuknya kawasan-kawasan permukiman baru berskala besar yang dikembangkan oleh pengembang swasta, terutama di daerah Bantargebang dan Jatisampurna, dan di kawasan sebelah Utara Kota Bekasi. Adapun permukiman yang dibangun secara individu tersebar merata di semua kecamatan di Kota Bekasi. Permukiman di Bekasi bagian Selatan merupakan permukiman dengan kepadatan yang masih rendah. Secara umum profil dan sebaran kawasan permukiman di Kota Bekasi dapat dikelompokkan sebagai berikut:

- Permukiman dengan kepadatan tinggi, banyak ditemui Kecamatan Pondokgede, Pondok Melati, Bekasi Selatan, Bekasi Barat, Bekasi Timur dan Kecamatan Rawalumbu.
- Permukiman dengan kepadatan sedang, berkembang di Kecamatan Bekasi Utara, Medansatria, Jatisampurna, dan Kecamatan Jatiasih.
- Permukiman dengan kepadatan rendah banyak ditemukan di sekitar Kecamatan Bantargebang, Mustikajaya serta sebagian Kecamatan Jatiasih.

**b. Kabupaten Bekasi**

Kabupaten Bekasi adalah sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Barat, Indonesia. Berbatasan dengan Kota Bekasi dan Provinsi DKI Jakarta di barat, Laut Jawa di barat dan utara, Kabupaten Karawang di timur, serta Kabupaten Bogor di selatan. Kabupaten Bekasi terdiri atas 23 kecamatan, yang dibagi lagi atas sejumlah desa dan kelurahan.

**Tabel 2.** Jumlah Penduduk, Tipologi Kota, PDRB, IPM dan Tingkat Pendidikan Kab. Bekasi

Tahun	Jumlah Penduduk (jiwa)	Tipologi Kota	PDRB (ADHB)	IPM	Tingkat Pendidikan
2010	n/a	Metropolitan	154.347.802,02		n/a
2011	2.630.401		172.406.821,34		
2012	n/a		188.175.426,62		
2013	n/a		206.069.413,38		
2014	2.991.212		227.590.382,75		
2015	n/a		246.062.139,69	71,19	
2016	3.371.691		262.062.139,69	71,83	
2017	n/a		n/a		

Sumber: <https://bekasikota.bps.go.id/> diolah kembali oleh Penulis, 2018

1. Proporsi Tenaga Kerja  
Penduduk yang berumur 15 tahun ke atas adalah mereka yang digolongkan sebagai penduduk usia kerja. Pada tahun 2015 kelompok usia ini berjumlah 2.424.708 orang, atau 71,91 % dari jumlah seluruh penduduk (Kabupaten Bekasi dalam Angka, 2017).
2. Akses Kabupaten Bekasi Terhadap Jakarta  
Selain jalur ekstisting yang menghubungkan Jakarta dengan Kabupaten Bekasi, terdapat beberapa rencana sistem perangkutan sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bekasi 2009-2005. Beberapa diantaranya menghubungkan Jakarta dengan Kabupaten Bekasi antara lain:
  - Perubahan trase pembangunan Jalan Tol Karang Tanjung (semua sepanjang 56 Km (43 Km di wilayah Kabupaten Bekasi) yang akan menghubungkan Cikarang dan Tanjung Priok dan melewati Tarumajaya dan Babelan; trasenya berubah menjadi dari Cibitung - Tambun Utara - Babelan - Tarumajaya - Tj. Priok.
  - Rencana pengembangan transportasi kereta api untuk Kabupaten Bekasi dengan, Pembangunan jaringan rel double track Manggarai – Cikarang, Pembangunan *New Bekasi Line* yang akan menghubungkan Cikarang - Tanjung Priok dan peningkatan status dan fungsi stasiun Cikarang, untuk menjadi tempat pemberangkatan/pemberhentian kereta api antar kota.
3. Sebaran Permukiman  
Berdasarkan RTRW Kabupaten Bekasi 2009-2025, Kabupaten Bekasi yang termasuk dalam Kawasan Metropolitan diarahkan dengan fungsi kota sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dengan jenis pelayanan berupa jasa pemerintahan, keuangan, perdagangan dan industri. Adapun pengembangan kawasan permukiman di Kabupaten Bekasi berada di kawasan Cikarang. Pengembangan permukiman eksisting berlokasi tersebar diseluruh kecamatan seluas ±113.918 Ha. Sedangkan Kawasan pengembangan permukiman berlokasi di Kecamatan Tambun Utara, Tambun selatan, Cibitung, Cikarang Barat, Cikarang Utara, Cikarang Timur, Cikarang Pusat, Cikarang Selatan, Setu, Serang Baru, Cibarusah, Bojongmangu, Kedung Waringin, Karang Bahagia Dan Sukatani dengan luas keseluruhan ±14.051 Ha.

### c. Kota Bogor

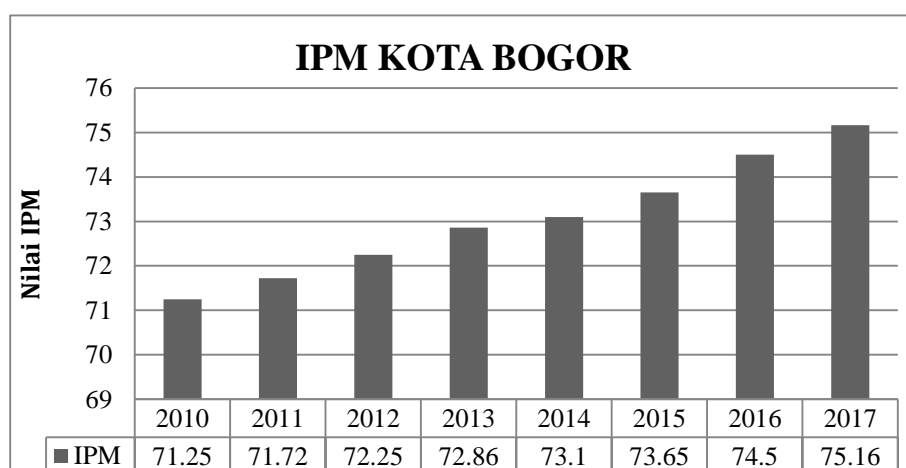
Kota Bogor secara administratif adalah bagian dari Provinsi Jawa Barat, akan tetapi dengan adanya jalur KRL Jabodetabek dan berbagai moda transportasi umum lainnya membuat Kota Bogor menjadi salah satu area aglomerasi penduduk Jakarta ke arah selatan.

1. Indeks Pembangunan Manusia (IPM)  
IPM menjelaskan bagaimana penduduk dapat mengakses hasil pembangunan dalam memperoleh pendapatan, kesehatan, pendidikan, dan sebagainya. Kota Bogor mempunyai nilai IPM 73,65, pada posisi di Jawa Barat nilai tersebut berada diposisi ke lima dibawah Kota Bandung, Kota Bekasi, Kota Depok, dan Cimahi (BPS Kota Bogor, 2018). Sedangkan pada tahun 2017 nilai IPM Kota Bogor mengalami kenaikan menjadi 75,16 (BPS Kota Bogor, 2018). Nilai IPM tersebut menunjukkan bahwa IPM Kota Bogor masuk dalam kategori tinggi yaitu nilai IPM yang berada diantara  $70 \leq IPM < 80$  (bps.go.id, 2018)
2. Pendidikan.  
Akses pendidikan Kota Bogor bisa dilihat dari bagian IPM pada komponen harapan lama sekolah dan rata-rata lama sekolah. Pada Tahun 2017 harapan lama sekolah Kota Bogor adalah 13,37 tahun dan rata-rata lama sekolah adalah 10,29 Tahun (BPS Kota Bogor, 2018)
3. Proporsi Tenaga Kerja  
Jumlah penduduk usia kerja di Kota Bogor pada tahun 2015 sebanyak 780.951 orang (diatas 15 tahun). Sedangkan angkatan kerja pada tahun tersebut sebanyak 450.925 dan sebanyak 400.983 orang sudah bekerja, artinya hanya ada 49.942 orang yang pengangguran yang sedang mencari pekerjaan.

Penduduk yang bekerja di Kota Bogor menurut pendidikan terdapat sebanyak 60.117 SLTP, sebanyak 154.612 SLTA, dan 81.245 akademi dan universitas.

4. Industri

Kota Bogor sebagai salah satu kota satelit Jakarta menjadikan Kota Bogor sebagai tempat yang strategis untuk perkembangan dan pertumbuhan ekonomi. Kegiatan yang berkembang pesat adalah kegiatan dari sektor industri pengolahan dan Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor. Hal tersebut bisa dilihat dari struktur PDRB Kota Bogor dimana kedua sektor tersebut penyumbang terbesar dibandingkan sektor lainnya.



Sumber: <http://ipm.bps.go.id/data/kabkot/metode/baru/3271> diakses 22 Mei 2018 dan diolah kembali oleh Penulis, 2018

Gambar 1. IPM Kota Bogor Sejak Tahun 2010-2017

Tabel 3. PDRB Kota Bogor Berdasarkan Harga Konstan Sejak Tahun 2010

Kategori	Uraian	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]
A	Pertanian, Kehutanan dan Perikanan	200.988,74	206.607,39	211.810,94	216.320,33	220.689,88	225.137,69	230.145,03
B	Pertambangan dan Penggalian	-	-	-	-	-	-	-
C	Industri Pengolahan	3.822.693,47	4.007.231,84	4.131.797,48	4.325.575,49	4.564.569,82	4.843.786,77	5.109.363,13
D	Pengadaan Listrik dan Gas	899.195,89	880.394,76	929.961,59	980.512,23	1.025.049,18	898.231,83	903.130,58
E	Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	19.158,72	20.856,18	22.270,23	23.920,45	25.940,03	27.361,22	28.518,60
F	Konstruksi	2.138.836,93	2.252.195,29	2.423.813,84	2.555.955,98	2.696.289,52	2.848.754,78	3.011.149,21
G	Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	4.225.205,30	4.536.826,42	4.825.488,12	5.114.427,17	5.367.108,86	5.650.090,63	5.972.855,53
H	Transportasi dan Pergudangan	2.025.167,89	2.157.242,99	2.376.810,85	2.496.952,36	2.637.721,22	2.893.357,49	3.133.215,64
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	830.187,21	893.954,15	946.037,32	1.002.846,67	1.059.403,07	1.119.753,25	1.209.844,24
J	Informasi dan Komunikasi	759.826,98	885.581,73	978.427,51	1.070.494,44	1.270.614,21	1.506.674,81	1.692.958,81
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	1.238.123,83	1.316.258,96	1.396.047,71	1.549.250,42	1.606.764,74	1.676.548,86	1.847.070,71
L	Real Estate	398.205,12	427.473,20	457.952,52	490.879,30	525.977,17	555.976,80	601.018,99
M,N	Jasa Perusahaan	349.744,45	393.352,20	417.284,07	456.796,50	477.357,37	516.834,82	560.209,59



Kategori	Uraian	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]
O	Administrasi Pemerintah, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	586.209,72	600.564,95	618.461,78	626.872,86	643.234,24	660.730,22	675.927,01
P	Jasa Pendidikan	438.186,32	460.270,91	524.150,97	587.388,87	656.814,29	718.858,00	772.597,46
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	209.080,47	220.015,38	228.926,00	246.968,00	279.823,32	313.143,35	341.269,24
R,S,T, U	Jasa Lainnya	634.777,53	685.341,54	714.328,71	739.506,47	777.953,83	843.363,78	912.977,72
	PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO	18.775.588,58	19.944.167,88	21.203.569,63	22.484.667,54	23.835.310,77	25.298.604,31	27.002.251,51

Sumber: <https://bogorkota.bps.go.id/subject/52/produk-domestik-regional-bruto-lapangan-usaha.html#subjekViewTab3> diakses 22 Mei 2018

**Tabel 4.** Jumlah Penduduk, Tipologi Kota, PDRB, IPM dan Tingkat Pendidikan Kota Bogor

Tahun	Jumlah Penduduk Kota (jiwa)	Tipologi Kota	PDRB	IPM	Tingkat Pendidikan angkatan kerja Kota Bogor (BPS, 2017)
2010	958.115	Kota Besar	18.775.588,58	71,25	SLTP : 60.117
2011	987.315	Metropolitan	19.944.167,88	71,72	SLTA: 154.612
2012	1.004.831		21.203.569,63	72,25	Universitas /Akademi: 81.245
2013	1.013.019		22.484.667,54	72,86	
2014	1.030.720		23.835.310,77	73,1	
2015	1.047.922		25.298.604,31	73,65	
2016	1.064.687		27.002.251,51	74,5	
2017	n/a	n/a		75,16	

Sumber: <https://bogorkota.bps.go.id/> diolah kembali oleh penulis, 2018

#### d. Kota Depok

Kota Depok merupakan bagian dari Provinsi Jawa Barat yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta di sebelah utara, sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Bogor, barat Kota Tangerang Selatan, dan timur berbatasan dengan Kabupaten Bogor. Kota Depok terdiri dari 11 kecamatan dengan total luas 200,29 km<sup>2</sup> (BPS Kota Depok, 2017).

##### 1. Indeks Pembangunan Manusia (IPM)

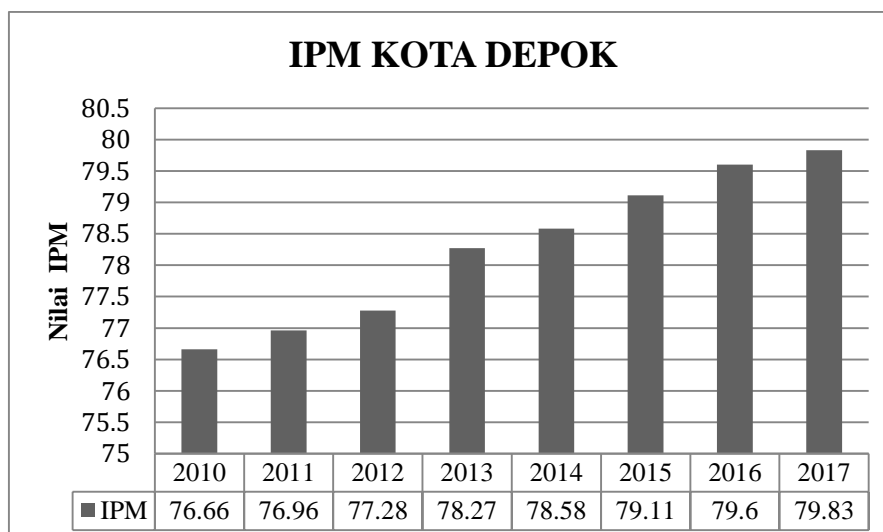
Kota Depok mempunyai nilai IPM sebesar 79,83 pada tahun 2017 (bps.go.id, 2018). Nilai tersebut masuk ke dalam kategori nilai IPM tinggi dengan range  $70 \leq IPM < 80$ . Apabila dilihat perkembangan Kota Depok sejak tahun 2010, maka nilai IPM selalu mengalami kenaikan. Berikut data nilai IPM Kota Depok sejak tahun 2010. Nilai IPM Kota Depok berada di posisi ketiga dibawah Kota Bandung dan Kota Bekasi.

##### 2. Pendidikan

Penduduk Kota Depok mempunyai harapan lama sekolah sebesar 13,87 tahun dan rata-rata lama sekolah 10,84 tahun (ipm.bps.go.id, 2018).

##### 3. Proporsi Tenaga Kerja.

Pada tahun 2017 Kota Depok mempunyai angkatan kerja sebesar 969.50 jiwa. Dengan proporsi 896.981 orang bekerja dan 75.521 orang berstatus pengangguran. Sedangkan yang bukan angkatan kerja terdiri dari 603.900 jiwa yang terdiri dari penduduk yang bersekolah, mengurus rumah tangga dan lainnya. secara total Kota Depok mempunyai tingkat partisipasi angkatan kerja sebesar 61,62% dan tingkat pengangguran sebesar 7,48% (BPS Kota Depok, 2017)



Sumber: <http://ipm.bps.go.id/data/kabkot/metode/baru/3276> diakses 23 Mei 2017

**Gambar 2.** IPM Kota Depok Sejak Tahun 2010-2017

**Tabel 5.** Jumlah Penduduk, Tipologi Kota, PDRB, IPM dan Tingkat Pendidikan Kota Depok

Tahun	Jumlah Penduduk (jiwa)	Tipologi Kota	PDRB	IPM	Tingkat Pendidikan Usia Kerja Kota Depok (BPS, 2017)
2010	n/a	Metropolitan	26.601.854,43	76,66	n/a
2011	1.813.613		28.412.628,58	76,96	
2012	1.898.567		30.703.249,32	77,28	
2013	1.962.160		32.805.891,10	78,27	
2014	2.033.508		35.192.761,81	78,58	
2015	2.106.100		37.529.475,37	79,11	
2016	2.179.813		40.263.233,18	79,6	
2017	n/a		n/a	79,83	

Sumber: <https://depokkota.bps.go.id/> diolah kembali oleh penulis, 2018

#### e. Kabupaten Bogor

Kabupaten Bogor merupakan salah satu wilayah administrasi Provinsi Jawa Barat yang juga termasuk kota penunjang dari Ibukota DKI Jakarta. Kabupaten Bogor memiliki batas utara Kota Depok, batas selatan Kabupaten Sukabumi, batas barat Kabupaten Lebak, dan batas timur Kabupaten Purwakarta dan Kabupaten Bekasi.

**Tabel 6.** Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kabupaten Bogor Menurut Komponen Tahun 2015-2016

Komponen	Tahun	
	2015	2016
Angka Harapan Hidup (AHH)	70,59	70,65
Angka Harapan Lama Sekolah (EYS)	11,83	12,05
Rata-Rata Lama Sekolah (MYS)	7,75	7,83
Pengeluaran per Kapita	9368,00	9537,00
Indeks Pembangunan Manusia (IPM)	67,77	68,32
Selisih IPM	0,41	0,55

Sumber: <https://bogorkab.bps.go.id/statictable/2017/05/18/11/indeks-pembangunan-manusia-kabupaten-bogor-tahun-2015-2016.html> diakses 30 Mei 2018 diolah kembali oleh Penulis, 2018

Tingkat IPM Kaupaten Bogor pada tahun 2016 adalah sebesar 68,32 sedangkan pada tahun 2015 sebesar 67,77. Angka tersebut menunjukkan bahwa kualitas IPM Kabupaten Bogor berada pada rentang  $60 \leq \text{IPM} < 70$  yang artinya mempunyai kualitas Sedang. Jika dilihat sejak tahun 2010 nilai IPM Kabupaten Bogor adalah 64,35 dan pada tahun 2016 adalah 68,32, walaupun masih pada kategori sedang, tapi IPM nya selalu mengalami peningkatan setiap tahun. Secara keseluruhan, nilai IPM Kabupaten Bogor merupakan nilai terkecil dibandingkan kota/kabupaten lain yang ada di sekitar Jakarta.

Jumlah penduduk Kabupaten Bogor cukup besar pada tahun 2016 yaitu 5,715,009 dengan proporsi 41% nya adalah angkatan kerja. Diantara angkatan kerja tersebut ada yang bekerja sebanyak 2.109.360 dan yang berstatus sebagai pengangguran terbuka ada sebanyak 224.561.

Dari sisi perkonomian, Kabupaten Bogor pada tahun 2017 didominasi oleh kategori Industri Pengolahan sebesar 57%, kemudian kategori Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Motor, kategori Konstruksi, Pertanian Kehutanan dan Perikanan. Sementara peranan kategori lainnya di bawah 5 persen. Data PDRB Kabupaten Bogor sejak tahun 2010 sampai tahun 2016 bisa dilihat pada tabel dibawah ini

**Tabel 7.** PDRB Kabupaten Bogor Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha (Juta Rupiah), 2010-2016

Kategori	Uraian	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]
A	Pertanian, Kehutanan dan Perikanan	5.642.903,13	5.922.474,30	6.281.097,31	7.459.401,11	8.155.490,45	9.089.756,49	10.021.894,34
B	Pertambangan dan Penggalian	3.433.408,10	3.797.750,36	3.918.895,40	4.108.299,41	4.529.912,17	4.715.628,33	4.769.498,77
C	Industri Pengolahan	53.334.879,45	59.487.917,66	68.882.469,31	75.296.060,14	83.230.914,42	91.987.492,07	100.528.244,78
D	Pengadaan Listrik dan Gas	175.625,50	182.110,02	188.841,56	183.608,63	214.542,05	244.150,41	287.838,09
E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	102.485,40	114.774,69	125.234,09	140.153,25	145.924,37	168.667,04	196.957,56
F	Konstruksi	6.730.662,20	7.877.904,09	9.552.107,45	11.588.330,52	13.856.123,71	15.468.887,53	17.028.294,06
G	Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	11.117.766,00	13.018.808,50	15.408.316,96	18.787.388,15	20.162.555,54	21.876.379,59	23.784.157,51
H	Transportasi dan Pergudangan	2.559.971,40	2.852.262,78	3.296.311,17	4.091.938,27	4.800.295,26	6.012.292,17	6.784.621,61
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	2.155.601,50	2.492.689,23	2.910.177,06	3.396.061,73	3.811.692,51	4.293.745,11	4.822.746,56
J	Informasi dan Komunikasi	1.374.648,00	1.661.904,28	1.824.672,28	2.018.835,04	2.380.405,47	2.787.020,44	3.204.937,60
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	440.835,48	489.839,32	565.650,13	659.293,48	719.922,83	812.490,95	948.269,66

Kategori	Uraian	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]
L	Real Estate	756.513,50	844.940,48	955.050,84	1.100.605,98	1.207.919,14	1.325.441,02	1.428.420,73
M,N	Jasa Perusahaan	173.917,30	196.794,09	216.149,43	243.076,81	269.279,29	306.863,63	344.801,69
O	Administrasi Pemerintah, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	1.802.618,30	1.959.401,41	2.154.750,79	2.207.189,65	2.348.592,55	2.723.695,69	2.899.164,93
P	Jasa Pendidikan	1.294.963,20	1.477.786,80	1.716.185,59	2.017.442,71	2.478.554,81	2.861.874,01	3.184.187,91
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	381.029,80	420.111,80	462.557,28	516.317,76	625.350,15	787.698,20	905.676,39
R,S,T,U	Jasa Lainnya	1.453.737,30	1.679.430,94	1.870.264,18	2.068.242,88	2.347.530,30	2.647.340,83	3.030.522,20
	PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO	92.931.565,56	104.476.900,76	120.328.730,85	135.882.245,49	151.285.005,01	168.109.423,50	184.170.235,39

Secara keseluruhan data statistik Kabupaten Bogor bisa dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel 8.** Jumlah Penduduk, Tipologi Kota, PDRB, IPM Dan Tingkat Angkatan Kerja Kabupaten Bogor

Tahun	Jumlah Penduduk Kota (jiwa)	Tipologi Kota	PDRB (Juta Rupiah)	IPM	Angkatan kerja Kota Depok (BPS, 2017)
2010	4.771.932	Metropolitan	92.931.565,56	64,35	Angkatan kerja 2016
2011	4.353.591		104.476.900,76	64,78	sebanyak 2.333.921 orang.
2012	5.077.210		120.328.730,85	65,66	Bekerja sebanyak 2.109.360.
2013	5.202.097		135.882.245,49	66,74	pengangguran sebanyak
2014	5.331.149		151.285.005,01	67,36	224.561
2015	5.459.668		168.109.423,50	67,77	
2016	5.587.390		184.170.235,39	68,32	
2017	5.715.009		n/a	n/a	

Sumber: <https://bogorkab.bps.go.id/> diolah kembali oleh penulis, 2018

#### f. Kabupaten Tangerang

Kabupaten Tangerang memiliki luas wilayah sebesar 959,60 km<sup>2</sup> dengan kepadatan penduduk sebesar 3.512/km<sup>2</sup>. Memiliki batas wilayah; Utara Laut Jawa, Selatan Kabupaten Bogor, Barat Kabupaten Serang dan Lebak, Timur Kota Tangerang Selatan, Kota Tangerang dan Kota Jakarta Barat. Berdasarkan hasil Survei Angkatan Kerja Nasional (Sakernas), jumlah penduduk usia kerja di Kabupaten Tangerang tahun 2015 adalah 2,42 juta jiwa. Dari jumlah tersebut, 1,38 juta jiwa diantaranya merupakan penduduk berumur 15 tahun keatas yang bekerja dengan jumlah pengangguran 136.277 jiwa. Perhitungan metode baru IPM 2016, Harapan Lama Sekolah (HLS) 12,11 tahun Rata-Rata lama sekolah 8,23 tahun, kebanyakan berhenti saat kelas 3 SLTP. (BPS Dalam Angka dan Statistik Daerah Kabupaten Tangerang 2017)

**Tabel 9.** Jumlah Penduduk, PDRB, IPM dan Sebaran Industri Kab. Tangerang

Tahun	IPM	PDRB ADHB	Penduduk	Sebaran Industri
2013	69,28	Rp. 80.570.551,87	3.157.780	Terdapat sebanyak 740
2014	69,57	Rp. 91.410 471,61	3.264.776	Industri dengan menyerap
2015	70,05	Rp. 101.564 681,19	3.370.594	tenaga kerja 179.000 atau
				39,70 % dalam penyerapan
2016	70,44	Rp. 109.172 163,52	3.477.495	tenaga kerja dari jumlah
				penduduk angkatan kerja
				sebesar 2.42 juta jiwa
				tahun 2015

Sumber: BPS Kabupaten Tangerang Dalam Angka, 2017

#### g. Kota Tangerang

Kota Tangerang memiliki luas wilayah sebesar 164,55km<sup>2</sup> dengan kepadatan penduduk sebesar 12.724 jiwa/km<sup>2</sup>. Memiliki batas wilayah; Utara Kabupaten Tangerang, Selatan Kota Tangerang Selatan, Timur Provinsi DKI Jakarta, Barat Kabupaten Tangerang. Penduduk usia kerja berumur 15 tahun keatas sebesar 1.533.913 jiwa pada tahun 2015. Kota Tangerang memiliki kontribusi terbesar dalam pembentukan PDRB Provinsi Banten sebesar Rp. 136,085,44 miliar. Salah satu yang menunjang perekonomian di Kota Tangerang yaitu sektor transportasi dan pergudangan Bandara Soekarno Hatta yang merupakan bandara terbesar di Indonesia, memegang peranan penting dalam mobilitas penumpang dan menjadi pusat pendistribusian barang antar daerah di Indonesia. Selain itu Kota Tangerang juga mempunyai fasilitas transportasi darat Kereta Api yang menjadi salah satu angkutan umum yang dijadikan andalan bagi para pekerja commuter di Kota Tangerang. Pada tahun 2015 terdapat jumlah penumpang Kereta Api sebesar 7.520.940 orang dan meningkat 32% di tahun 2016 sebesar 9.926.553 orang. Hal tersebut membuktikan bahwa banyaknya penduduk Kota Tangerang yang bekerja di DKI Jakarta dengan memanfaatkan posisi Kota Tangerang yang berdekatan dengan DKI Jakarta, serta memanfaatkan fasilitas transportasi umum dalam mengakses perjalanan ke tempat bekerjanya. (BPS Dalam Angka dan Statistik Daerah Kota Tangerang 2017)

**Tabel 10.** Jumlah Penduduk, PDRB, IPM dan Sebaran Industri Kota Tangerang

Tahun	IPM	PDRB ADHB (miliar)	Penduduk	Sebaran Industri
2013	75,04	Rp. 94.561,02	1.952.396	Terdapat sebanyak 582 Industri besar
2014	75,87	Rp. 110.722,32	1.999.894	dan sedang dengan menyerap tenaga
2015	76,08	Rp. 126.119,12	2.047.105	kerja 182.561 atau 34,37% dalam
				penyerapan tenaga kerja dari jumlah
2016	76,81	Rp. 136.085,44	2.093.704	penduduk angkatan kerja sebesar 1,53
				juta jiwa tahun 2015

Sumber: BPS Dalam Angka Kota Tangerang, 2017

#### h. Kota Tangerang Selatan

Kota Tangerang Selatan merupakan kota termuda yang berada di bagian timur provinsi Banten memiliki luas wilayah sebesar 147,19 km<sup>2</sup> dengan kepadatan penduduk sebesar 10.484 jiwa per km<sup>2</sup>. Kota Tangerang selatan memiliki batas wilayah; Utara DKI Jakarta dan Kota Tangerang, Timur DKI Jakarta dan Kota Depok, Barat Kabupaten Tangerang, dan Selatan Kabupaten Bogor dan Kota Depok. Transportasi merupakan salah satu hal yang menunjang perekonomian di Kota Tangerang Selatan sebagai sarana dalam pengangkutan penumpang maupun barang. Transportasi kereta Api erupakan salah satu akses yang menghubungkan Kota Tangerang Selatan dengan DKI Jakarta. Namun dalam resalisasinya penumpang yang menggunakan jasa Kereta Api di Kota Tangerang Selatan mengalami fluktuasi tahun 2012 jumlah penumpang 2.081.482 orang turun 26,24% pada tahun 2013 sebesar 1.536.236 orang. Berbeda dengan Kabupaten dan Kota Tangerang, sumbangan tertinggi PDRB Kota Tangerang Selatan adalah sektor Real Estate yaitu sebesar 17,44 %. Kota Tangerang Selatan merupakan daerah yang memiliki IPM tertinggi di Provinsi Banten. (BPS Dalam Angka dan Statistik Daerah Kota Tangerang Selatan 2017)

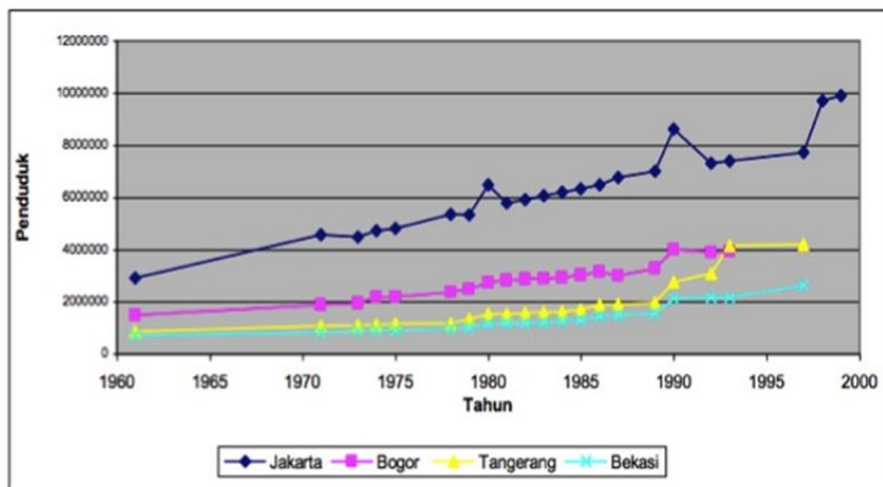
**Tabel 11.** Jumlah Penduduk, PDRB, IPM dan Sebaran Industri Kota Tangerang Selatan (Sumber: BPS Dalam Angka dan Statistik Daerah Kota Tangerang Selatan, 2017)

Tahun	IPM	PDRB ADHB (miliar)	Penduduk	Sebaran Industri
2013	78,65	Rp. 44.346,74	1.443.403	Terdapat sebanyak 892 Industri kecil, menengah dan sedang menyerap tenaga kerja 7.192 dari jumlah penduduk angkatan kerja sebesar 1,16 juta jiwa tahun 2015.
2014	79.17	Rp. 44.611,13	1.492.999	
2015	79.98	Rp. 51.230,27	1.543.209	
2016	80.11	Rp. 56.044,36	1.593.812	

### 3.2 Aglomerasi Perkotaan Jakarta

DKI Jakarta sebagai pusat dari kegiatan ekonomi dan kegiatan pemerintah merupakan penyumbang terbesar dari PDB Nasional sebesar 15-17%. Pulau Jawa sebagai pusat kegiatan ekonomi nasional menyumbang 58,49% PDB Nasional, diikuti Sumatera 21,66% dan Kalimantan 8,20% (bps.go.id, 2018). Konsentrasi penduduk yang tinggi, kegiatan ekonomi, dan perkembangan perkotaan yang berbeda dibanding kawasan lain di Indonesia membuat DKI Jakarta menjadi tempat migrasi utama para penduduk yang ingin mencari pekerjaan. Pada awal perkembangan urbanisasi di Indonesia terutama Jakarta, faktor pendorong tingkat ekonomi dari daerah asal yang rendah menjadi lebih kuat dibanding faktor daya tarik perkotaan (Temple, 1974). Akibatnya karakteristik perkotaan Jakarta diwarnai dengan para tenaga kerja informal dan pengangguran (*disguished unemployment*) bagi yang tidak bisa bertahan hidup.

Berikut merupakan pertumbuhan penduduk Kota di sekitar DKI Jakarta sejak tahun 1960 dan perbandingannya dengan Jakarta.



Sumber: Rustiadi, 1999. Disampaikan pada Seminar Nasional Tahunan VII Persada Tahun 1999, Bogor 6 Desember 1999

**Gambar 3.** Perkembangan jumlah penduduk Jakarta, Bogor, Tangerang dan Bekasi 1960-2000

Dari grafik diatas, dapat dilihat bahwa DKI Jakarta pertumbuhan penduduknya eksponensial. Pertumbuhan penduduk yang cenderung tinggi tersebut merupakan salah satu ciri telah terjadinya urbanisasi di kota Jakarta. Pembangunan selama masa orde baru yang bias ke perkotaan dan bias Jawa menjadi sebab utama perbedaan karakteristik kota Jakarta dan kota-kota lain di Indonesia (Rustiadi,1999).

DKI Jakarta sebagai merupakan provinsi yang paling banyak didatangi oleh para pendatang sejak tahun 1971 hingga tahun 2000. Pada tahun 1971 DKI Jakarta menerima sekitar 1,8 juta migran, tahun 1980 menerima sekitar 2,6 juta migran, tahun 1990 menerima 3,1 juta migran dan pada tahun 2000 menerima 3,5

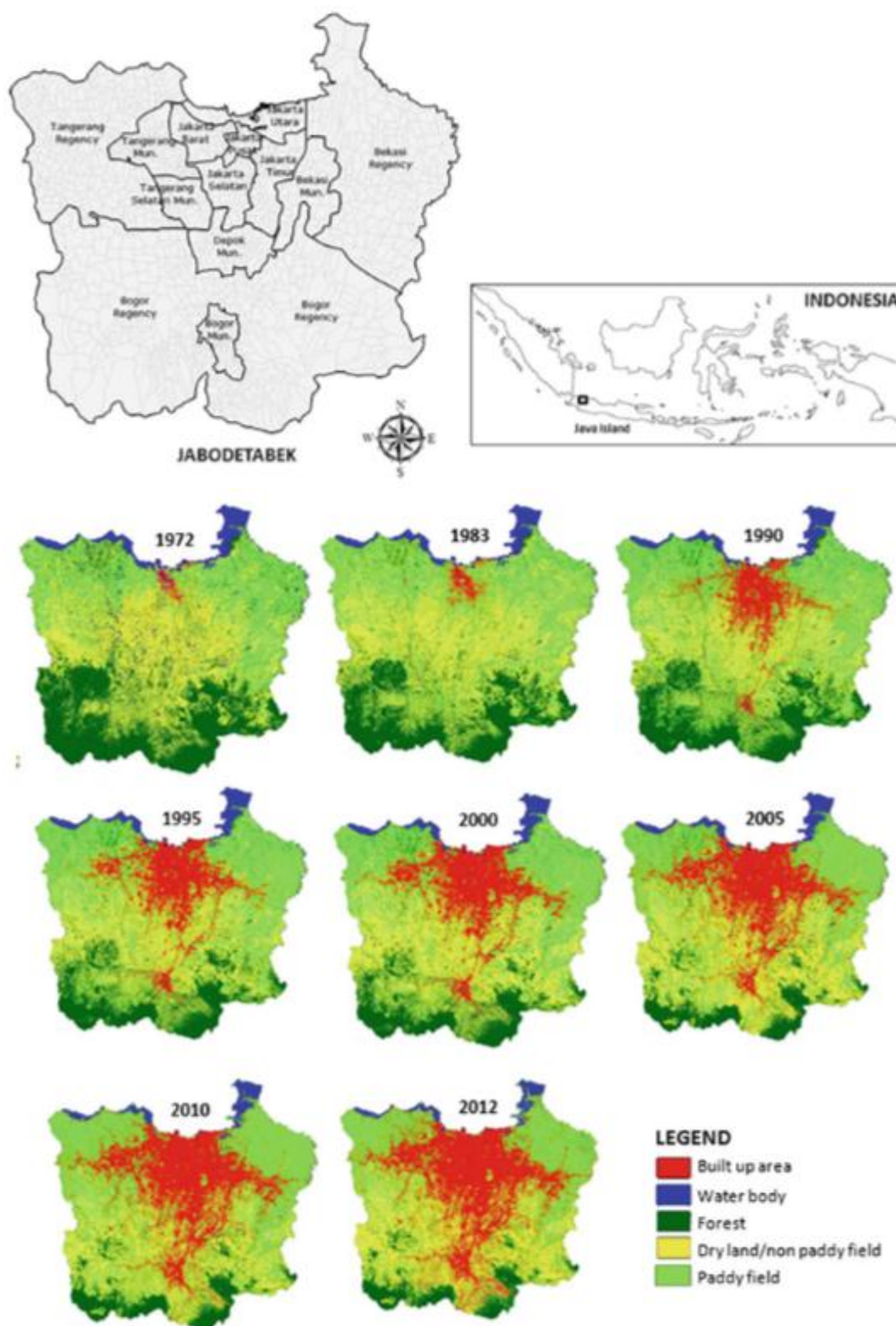
juta migran dan pada tahun 2015 menerima 3,65 juta migran. Berikut merupakan data migrasi penduduk ke Jakarta sejak 1971 sampai tahun 2015.

**Tabel 12.** Data Migrasi Masuk Menurut Provinsi Tahun 1975-2015

Provinsi	Migrasi Seumur Hidup (Orang)								
	Migrasi Masuk								
	1971	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Aceh	61906	146307	159495	194709	228641	100166	-	213553	209815
Sumatera Utara	547405	570863	485155	459652	552450	447897	447332	521847	519843
Sumatera Barat	88832	134712	138294	217796	260845	245000	300322	344254	358123
Riau	217134	356272	315399	689036	884769	1175960	1335873	1911760	1881079
Jambi	160041	298366	344905	473434	482795	566153	551469	738961	710428
Sumatera Selatan	333875	617745	576482	936817	1038898	987157	902044	1017990	966060
Bengkulu	36380	122785	120106	251621	332080	355048	311326	347651	337041
Lampung	1003550	1793053	1861253	1730903	1923928	1485218	1596545	1463929	1362387
Kep. Bangka Belitung	-	-	-	-	-	94334	95129	206705	192729
Kep. Riau	-	-	-	-	-	432725	542811	801073	881035
<b>Dki Jakarta</b>	<b>1821833</b>	<b>2599367</b>	<b>3079693</b>	<b>3170215</b>	<b>3371384</b>	<b>3541972</b>	<b>3337161</b>	<b>4077515</b>	<b>3647328</b>
Jawa Barat	383560	1003758	1367377	2408626	3615099	3271882	3764889	5225271	4961541
Jawa Tengah	260308	350724	530385	516315	672978	708308	741588	902711	1015615
Di Yogyakarta	101204	180367	229125	266500	347245	385117	466941	562384	571948
Jawa Timur	297948	465949	567143	575541	808995	781590	660663	925510	924152
Banten	-	-	-	-	-	1758408	1731081	2766750	2491589
Bali	22758	65271	53897	124919	157902	221722	249951	406921	428511
Nusa Tenggara Barat	34117	56081	61539	69466	75227	107605	100811	115832	121828
Nusa Tenggara Timur	13039	42614	42469	48159	57915	106053	102222	185083	176608
Kalimantan Barat	24342	112244	85164	199829	250617	269722	263080	293229	293992
Kalimantan Tengah	50235	142257	137971	241192	325028	423014	393828	526737	527473
Kalimantan Selatan	67285	145417	182663	274745	321955	360324	400562	487245	509967
Kalimantan Timur	40857	296963	384418	604549	741109	856251	990736	1308485	1120017
Kalimantan Utara	-	-	-	-	-	-	-	-	189396
Sulawesi Utara	50356	91460	74819	89096	76084	147091	165689	206139	188136
Sulawesi Tengah	51320	187024	170323	287447	351609	369634	358601	452792	465614
Sulawesi Selatan	71411	118984	132060	225279	304296	266055	320587	364288	346168
Sulawesi Tenggara	26024	106027	160035	237602	260141	366817	341057	447484	443602
Gorontalo	-	-	-	-	-	26888	39487	64585	64448
Sulawesi Barat	-	-	-	-	-	104458	166345	172113	175283
Maluku	43530	130109	119244	186735	160477	75540	73356	123165	134500
Maluku Utara	-	-	-	-	-	60834	63384	107681	106920
Papua Barat	-	-	-	-	-	130767	166523	250196	272151
Papua	33923	96079	156756	262873	274276	226773	295536	435773	491656

Sumber: BPS, 2018 via <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/855> diakses 27 Mei 2018

Perkembangan wilayah Jabodetabek terkait perubahan penggunaan lahan dapat dilihat pada gambar 4.:



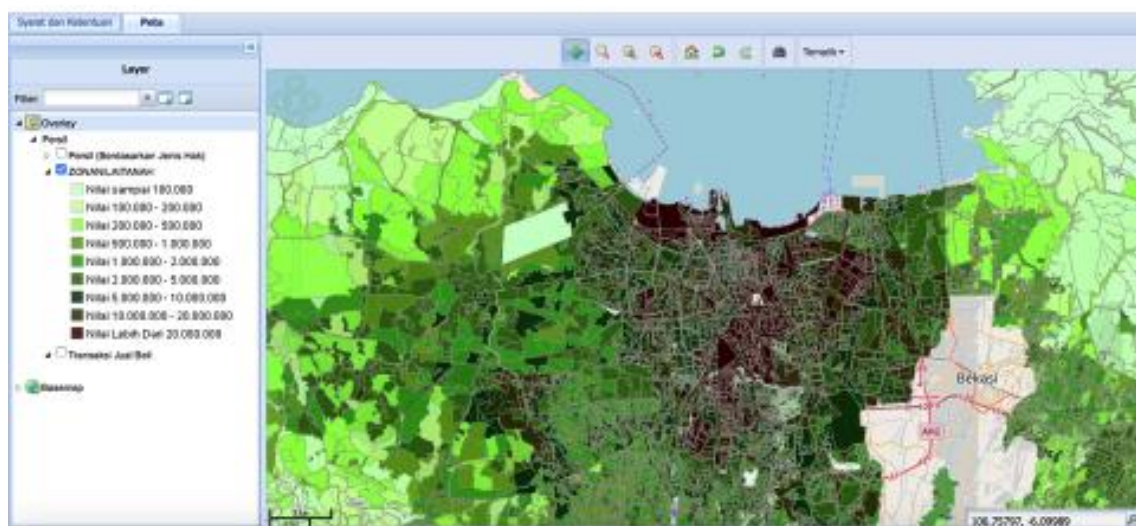
Sumber: *Jabodetabek Megacity: From City Development Toward Urban Complex Management System*, Rustiadi et al, 2015

**Gambar 4.** Land Use/Cover in Jabodetabek 1972-2012



Berdasarkan data gambar diatas, dapat dilihat perkembangan Kota Jakarta dan wilayah sekitarnya sejak tahun 1972 sampai 2012. Warna merah menunjukkan lahan terbangun atau industri dan pemukiman yang pada awal tahun 1972 masih sangat kecil berkembang pesat hampir menutupi seluruh lahan DKI Jakarta pada tahun 2012. Saat ini perkembangan kota ini semakin meluas ke area disekitar DKI Jakarta yaitu kota-kota satelit atau kota aglomerasi terbentuk karena efek perkembangan Kota Jakarta. Kota tersebut antara lain, Kota Depok, Kota Bogor, Kota Bekasi, Kota Tangerang Selatan, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Bogor, Kota Tangerang, dan Kabupaten Tangerang.

Dengan semakin banyaknya perkembangan penduduk dan perkotaan di Jakarta akan meningkatkan harga lahan untuk hunian. Faktor ini akan mendorong para penduduk memilih hunian jauh dari lokasi kerja yang mayoritas bekerja di Jakarta. Pada kasus DKI Jakarta, Pemerintah daerah memberikan beberapa solusi untuk para penduduk yang tinggal jauh dari perkotaan yaitu membangun transportasi masal baik itu bus antar kota yang terintegrasi dengan Trans Jakarta, maupun Kereta Rel Listrik (KRL) yang menjangkau Jabodetabek. Kereta KRL sendiri sebenarnya sudah mulai dibangun sejak zaman pemerintah Hindia Belanda di Indonesia yang membangun kereta elektrifikasi jalur lintas Tanjung Priok-Meester Cornelis (Jatinegara) yang dibangun tahun 1923 dan selesai pada 24 Desember 1924 (krl.co.id, 2018). Biaya perjalanan yang rendah, memungkinkan pekerja dan pembeli untuk tinggal jarak yang relatif jauh dari pekerjaan, toko, dan tujuan untuk interaksi sosial. Biaya perjalanan rendah ini didukung dengan adanya mekanisme subsidi yang dilakukan oleh pemerintah terhadap biaya transportasi massal.



Sumber: <http://peta.bpn.go.id/> diakses 23 Mei 2018

**Gambar 5.** Peta Rentang harga lahan di Jakarta dan sekitarnya

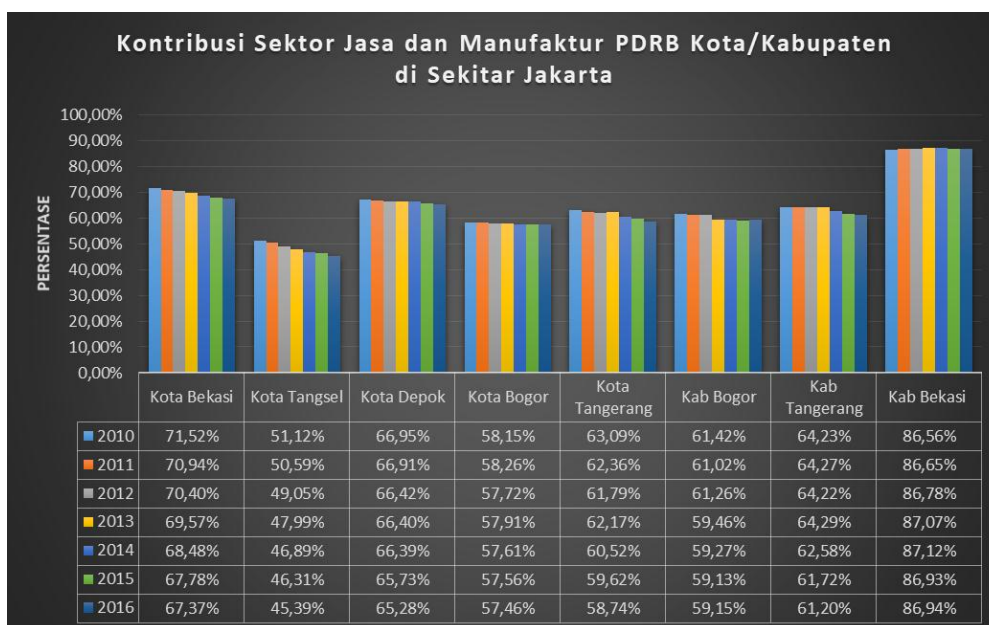
**Tabel 13.** Peningkatan Kenaikan Harga Tanah di Jakarta

Area	Percentage of Increasing Land Price				Average
	(2010-2011)	(2011-2012)	(2012-2013)	(2013-2014)	
Jakarta	18,21 %	21,01 %	14,65 %	10,85 %	16,18 %
Tangerang	28,57 %	22,22 %	63,64 %	27,78 %	35,55 %
Tangerang Selatan	16,38 %	18,52 %	25,10 %	22,00 %	20,47 %
Bekasi	28,57 %	22,33 %	49,10 %	19,34 %	30,08 %
Depok	32,00 %	51,52 %	25,00 %	40,00 %	37,13 %

Sumber: Bank Indonesia, 2015 dalam Elmanisa et al, 2017, diolah kembali oleh Penulis, 2018

Perkembangan perubahan lahan di kawasan sekitar DKI Jakarta yang diakibatkan aktivitas ekonomi bisa diidentifikasi dari perkembangan sektor jasa dan industri pada struktur PDRB masing-masing kota

tersebut. Kedua sektor tersebut dapat dijadikan salah satu indikasi apakah daerah tersebut telah menampakkan fisik kota yang kuat. Berdasarkan data PDRB masing-masing Kota/Kabupaten disekitar Jakarta, bisa dilihat kontribusi sektor manufaktur dan jasa sebagai berikut:



Sumber: Kota Dalam Angka,2016, Dianalisis Penulis, 2018

**Gambar 6.** Data Kontribusi Gabungan Sektor Jasa Dan Manufaktur Dalam PDRB Di Kota Sekitar Jakarta

Berdasarkan data grafik diatas, dapat diketahui bahwa masing-masing kota dan kabupaten mempunya sektor industri dan manufaktur diatas 50%. Artinya setengah dari kontribusi PDRB diberikan oleh sektor industri manufaktur dan jasa. Hal ini memperlihatkan bahwa telah terjadi perkembangan yang luar biasa dalam struktur ekonomi masing-masing daerah. Angka yang tinggi tersebut juga membuktikan bahwa kota tersebut menampakkan fisik kota yang kuat. Khusus Kabupaten Bekasi bahkan mempunyai kontribusi yang lebih dari 80%. Hal ini dikarenakan di kawasan Kabupaten Bekasi semakin banyak *clustering* industri manufaktur yang tumbuh dan berkembang.

### 3.3. Fenomena *Urban Sprawl* di Kawasan Sub Urban Jakarta.

Fenomena *Urban Sprawl* yang terjadi di sekitar Kota Jakarta merupakan fenomena yang tidak terhindarkan. Berkembangnya daerah pinggiran Kota Jakarta ini merupakan salah satu bentuk dari proses kemunculan dominasi kota-kota dan nilai kekotaan (*urban values*) yang juga terjadi di seluruh dunia (Clark, 1982). Ukuran kota yang mengalami fenomena ini akan terus tumbuh dan menyatu dengan kota di sekitarnya. Hal ini seolah menjadikan dua wilayah yang secara administrasi berbeda tetapi bentuk morfologi kota yang sama.

Dampak langsung adanya perkembangan kota di sekitar Jakarta adalah tumbuhnya infrastruktur wilayah yang menunjang aktivitas masyarakat baik antar kota maupun didalam kota itu sendiri. Mulai dari infrastruktur jalan, sistem transportasi, pusat perdagangan dan jasa, serta permukiman. Perkembangan sistem transportasi di daerah pinggiran menuju pusat perkotaan Jakarta membuat penguatan konversi lahan pertanian di area pinggiran kota menjadi kawasan terbangun. Sistem transportasi ini juga selaras dengan kemudahan untuk mendapatkan akses transportasi pribadi (kemudahan untuk membeli kendaraan pribadi) dan perkembangan infrastruktur jalan. Pada kasus di Jakarta sendiri, pembangunan infrastruktur jalan akan diikuti dengan perkembangan area terbangun di pinggirannya baik kawasan perdagangan dan jasa maupun kawasan permukiman. Adanya kenaikan jumlah kendaraan yang melintas pada jalan raya di

sekitar kawasan Jakarta pada akhirnya akan menimbulkan dampak baru yaitu pencemaran udara (polusi) dan pada akhirnya juga akan menyebabkan kemacetan. (Garling dan Steg, Eds., 2007). Adanya peningkatan pendapatan pada kalangan menengah di perkotaan membuat masyarakat perkotaan lebih memilih untuk membeli hunian di sekitar Jakarta. Kelas menengah ini mempunyai kemampuan untuk pindah secara alami ke pinggiran kota (karena kemampuan membayar dan preferensi sosial) dan biasanya membentuk komunitas yang relatif homogen (Leisch, 2002). Masyarakat ini melakukan perjalanan ke Kota didukung dengan perkembangan sistem transportasi massal baik bus dan kereta api (KRL Jabodetabek) yang mendapatkan subsidi bagi para penumpangnya. Subsidi ini membuat biaya perjalanan menjadi rendah dan masyarakat akan rela untuk tinggal relatif jauh dari tempat bekerja. Harga lahan yang murah juga menjadi faktor utama masyarakat perkotaan untuk tinggal di daerah pinggiran Jakarta. Beberapa hal ini merupakan faktor-faktor utama penyebab berkembangnya daerah pinggiran Jakarta (O'Sullivan, 2012)

#### 4. KESIMPULAN

Perambatan dan perkembangan Kota Jakarta terhadap kota-kota di sekitarnya telah terjadi secara signifikan. Hal ini terlihat dari kenaikan harga dan perubahan penggunaan lahan pada masing-masing daerah menjadi area permukiman, komersil, industri, atau jasa dan berkembangnya infrastruktur serta pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru. Terdapat beberapa nilai positif yang didapat dari *urban sprawl* adalah dengan seiring bertambahnya jumlah penduduk dan konsumsi lahan, menjadikan munculnya pergeseran fungsi-fungsi perkotaan ke daerah pinggiran (*urban fringe*). Hal tersebut memiliki nilai positif terhadap peningkatan perekonomian yang dilihat dari nilai PDRB setiap daerah di wilayah perbatasan.

Fenomena *urban sprawl* pada daerah perbatasan juga dapat meningkatkan pembangunan fasilitas dan infrastruktur sebagai penunjang akses antara wilayah perbatasan dengan pusat kota DKI Jakarta. Adanya pembangunan infrastruktur transportasi yang mudah dan cepat sebagai sarana mobilitas masyarakat mengakibatkan terjadinya sebaran penduduk yang bermukim di wilayah perbatasan DKI Jakarta yaitu Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang Selatan, Kota Depok, Kota Bogor dan Kabupaten Bogor. Selain itu, bertambahnya infrastruktur di wilayah yang terkena dampak akan menjadi *supply* bagi kawasan utama yang menjadi penyebab *urban sprawl*.

Untuk melihat terjadinya kompetisi antar kota di sekitar DKI Jakarta dapat dilihat dari besaran PDRB masing-masing wilayah perbatasan DKI Jakarta. Terlihat bahwa semua kota perbatasan mengalami kenaikan PDRB dari tahun ke tahun. Berdasarkan hal tersebut wilayah perbatasan DKI Jakarta tidak memiliki persaingan atau kompetisi, tetapi semua wilayah tumbuh dan berkembang serta saling melengkapi atau menjadi komplementer. Fenomena yang terlihat wilayah perbatasan menjadi penyangga kebutuhan perekonomian Ibu Kota DKI Jakarta.

Kemudian untuk mengetahui kota yang paling layak huni (*livable city*) di area perkembangan Kota Jakarta, penulis melihat dari indikator nilai IPM. Didapat bahwa Kota Tangerang Selatan memiliki IPM tertinggi dengan nilai 80,11. Namun hal tersebut perlu dikaji lebih lanjut mengingat terdapat indikator lain selain IPM dalam menentukan *livable city*.

#### 5. PERNYATAAN RESMI

Penelitian ini sebagian didanai oleh Beasiswa-Saintek Kemenristekdikti Program Gelar Tahun 2017.

#### 6. REFERENSI

- Badan Pertanahan Nasional. Rentang Harga Tanah Di DKI Jakarta dan Sekitarnya. Diakses <http://peta.bpn.go.id/> tanggal 23 Mei 2018
- Badan Pusat Statistik Kab. Bekasi. 2018. Jumlah Penduduk, Tipologi Kota, PDRB, IPM dan Tingkat Pendidikan Kab. Bekasi. Diakses pada <https://bekasikab.bps.go.id/> tanggal 22 Mei 2018
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bogor. 2017. Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kabupaten Bogor Menurut Komponen Tahun 2015-2016. Diakses pada <https://bogorkab.bps.go.id/statictable/2017/05/18/11/indeks-pembangunan-manusia-kabupaten-bogor-tahun-2015-2016.html> tanggal 30 Mei 2018

- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bogor. 2018. Jumlah Penduduk, Tipologi Kota, PDRB, IPM Dan Tingkat Angkatan Kerja Kabupaten Bogor. Diakses pada <https://bogorkab.bps.go.id/> tanggal 30 Mei 2018
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Bogor. 2018. PDRB Kabupaten Bogor Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha (Juta Rupiah), 2010-2016. Diakses pada <https://bogorkab.bps.go.id/subject/52/produk-domestik-regional-bruto-lapangan-usaha.html#subjekViewTab3> tanggal 30 Mei 2018
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Tangerang. 2017. Kabupaten Tangerang Dalam Angka 2017
- Badan Pusat Statistik Kota Bekasi. 2018. Jumlah Penduduk, Tipologi Kota, PDRB, IPM dan Tingkat Pendidikan Kota Bekasi. Diakses pada <https://bekasikota.bps.go.id/> tanggal 22 Mei 2018
- Badan Pusat Statistik Kota Bogor. 2018. Indeks Pembangunan Manusia. Diakses pada <http://ipm.bps.go.id/data/kabkot/metode/baru/3271> dan <http://ipm.bps.go.id/page/ipm> tanggal 22 Mei 2018
- Badan Pusat Statistik Kota Bogor. 2018. Jumlah Penduduk, Tipologi Kota, PDRB, IPM dan Tingkat Pendidikan Kota Bogor. Diakses pada <https://bogorkota.bps.go.id/> tanggal 22 Mei 2018
- Badan Pusat Statistik Kota Bogor. 2018. Kota Bogor Dalam Angka Tahun 2018.
- Badan Pusat Statistik Kota Bogor. 2018. PDRB Kota Bogor Berdasarkan Harga Konstan Sejak Tahun 2010. Diakses pada <https://bogorkota.bps.go.id/subject/52/produk-domestik-regional-bruto-lapangan-usaha.html#subjekViewTab3> tanggal 22 Mei 2018
- Badan Pusat Statistik Kota Depok. 2017. Kota Depok dalam angka 2017. Diakses pada <https://depokkota.bps.go.id/publikasi.html> tanggal 23 Mei 2018
- Badan Pusat Statistik Kota Tangerang. 2017. Kota Tangerang Dalam Angka 2017
- Badan Pusat Statistik. 2018. Data Migrasi Masuk Menurut Provinsi Tahun 1975-2015. Diakses pada <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/855> tanggal 27 Mei 2018
- Badan Pusat Statistik. 2018. Indeks Pembangunan Manusia. Diakses pada <http://ipm.bps.go.id/> tanggal 22 Mei 2018.
- Badan Pusat Statistik. 2018. Pengertian Indeks Pembangunan Manusia. Diakses pada <https://www.bps.go.id/subject/26/indeks-pembangunan-manusia.html> tanggal 22 Mei 2018
- Badan Pusat Statistik. 2018. Pertumbuhan Ekonomi Indonesia. Diakses pada <https://www.bps.go.id/pressrelease/2018/02/05/1519/ekonomi-indonesia-triwulan-iv-2017--tumbuh-5-19-persen.html> tanggal 27 Mei 2018
- Badan Pusat Statistik. IPM Kota Depok Sejak Tahun 2010-2017. Diakses pada <http://ipm.bps.go.id/data/kabkot/metode/baru/3276> tanggal 23 Mei 2017
- Clark, David. 1982. *Urban Geography: An Introductory Guide*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press
- Elmanisa A.M, Kartiva A.A, Fernando A, Arianto R, Winarso H, Zulkaidi D. 2017. Land Price Mapping Of JABODETABEK, Indonesia. *Journal of Geomatics and Planning* Vol 4 No.1, 2017, 53-62
- Hanief, Farisul dan Dewi, Santy Paulla. 2014. *Pengaruh Urban Sprawl Terhadap Perubahan Bentuk Kota Semarang Ditinjau Dari Perubahan Kondisi Fisik Kelurahan Meteseh Kecamatan Tembalang*. *Jurnal Ruang* Volume 2 Nomor 1 Tahun 2014 ISSN 1858-3881 hal 341-350
- KRL. 2018. Sejarah KRL Commuterline Jabodetabek. Diakses pada <http://www.krl.co.id/> tanggal 27 Mei 2018
- Leisch, Harald. 2002. "Gated Communities in Indonesia." *Cities* 19(5):341-50
- Michael P. Todaro & Stephen C. Smith, 2003, *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*, Edisi kedelapan, Haris Munandar, Erlangga, Jakarta, Hal. 92.
- O'Sullivan, Arthur. 2012. *Urban Economics : Eighth Edition*. Department of Economics, Lewis & Clark College. USA.
- Pemerintah Kabupaten Bekasi. 2008. Laporan Akhir Penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bekasi 2009-2025.
- Pemerintah Kota Bekasi. 2013. Peraturan Daerah No. 11 Tahun 2013 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Bekasi Tahun 2013-2018.
- Porter, Michael E. 2000. The Competitive Advantage Of Nations. *World Economic Forum Journal*. The Free Press
- Republik Indonesia. 2007. Undang – Undang No. 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang
- Rusli Cahyadi dan Gusti Ayu Ketut Surtiari. 2009. *Penduduk dan Pembangunan Perumahan di Jabodetabek : Tantangan Pengembangan Megapolitan Jakarta*. *Jurnal Kependudukan Indonesia* hal 55-72 Vol. IV, No. 1, 2009
- Rustiadi E, Pribadi D.O, Pravitasari A.E, Indraprahasta G.S, Iman L.S, *Jabodetabek Megacity: From City Development Toward Urban Complex Management System*. *Advances in Geographical and Environmental Sciences*, 421-455
- Rustiadi, Ernan dan Retno, Dyah. 1999. *Suburbanisasi Kota Jakarta*. Disampaikan pada Seminar Nasional Tahun VII Persada Tahun 1999

**Karim, Utomo, Fauziah/** Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota, Vol,15 No.3, 2019

Doi: <https://doi.org/10.14710/pwk.v15i3.22287>

Suryaningsih, Mega dkk. 2015. *Ekonomi Kota, Identifikasi Indikator Konsep Kota Layak Huni di Kota Surabaya dengan Metode Importance Performance Analysis*. Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh November. Surabaya

Temple, G.P. (1974). *Migration to Jakarta: Empirical Search for a Theory*, Doctor Dissertation of University of Wisconsin  
T.Garling & L.Steg (Eds) (2007) *Threats to the Quality of Urban Life from CarTraffic: Problems, Causes and Solutions*.  
Oxford: Elsevier

World Bank, 2015. *Competitive Cities for Jobs and Growth: What, Who, and How*, December 10, 2015 World Bank MC 13-121, Washington DC

Yulianto, Karsiadi. 2001. *Analisa Keterkaitan Desa-Kota dan Hubungannya Dengan Kegiatan Desa. Kasus : Desa-Desa Sekitar Kota Kutoarjo*. Tesis. Program Pasca Sarjana Perencanaan Kota dan Daerah Universitas Gajah Mada. Yogyakarta