

## BAB IV Gambaran Umum

Bab ini berisi gambaran umum wilayah studi meliputi kondisi geografi, kependudukan dan ketenagakerjaan, gambaran pendapatan regional, serta tinjauan rencana tata ruang Kota Bekasi.

### IV.1 Kondisi Geografi Wilayah Kota Bekasi

Kota Bekasi adalah salah satu kota di Provinsi Jawa Barat yang secara geografis terletak antara 106°48'28" - 107°27'29" Bujur Timur dan 6°10'6" - 6°30'6" Lintang Selatan. Wilayahnya mencakup sekitar 213,12 km<sup>2</sup> dan terdiri dari 12 kecamatan serta 56 kelurahan, yang penetapannya didasarkan pada Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Secara topografi, Kota Bekasi merupakan daerah dataran dengan tingkat kemiringan antara 0 – 2% serta memiliki ketinggian berkisar antara 28 hingga 110 meter di atas permukaan laut. Batas – batas administrasi Kota Bekasi adalah sebagai berikut:

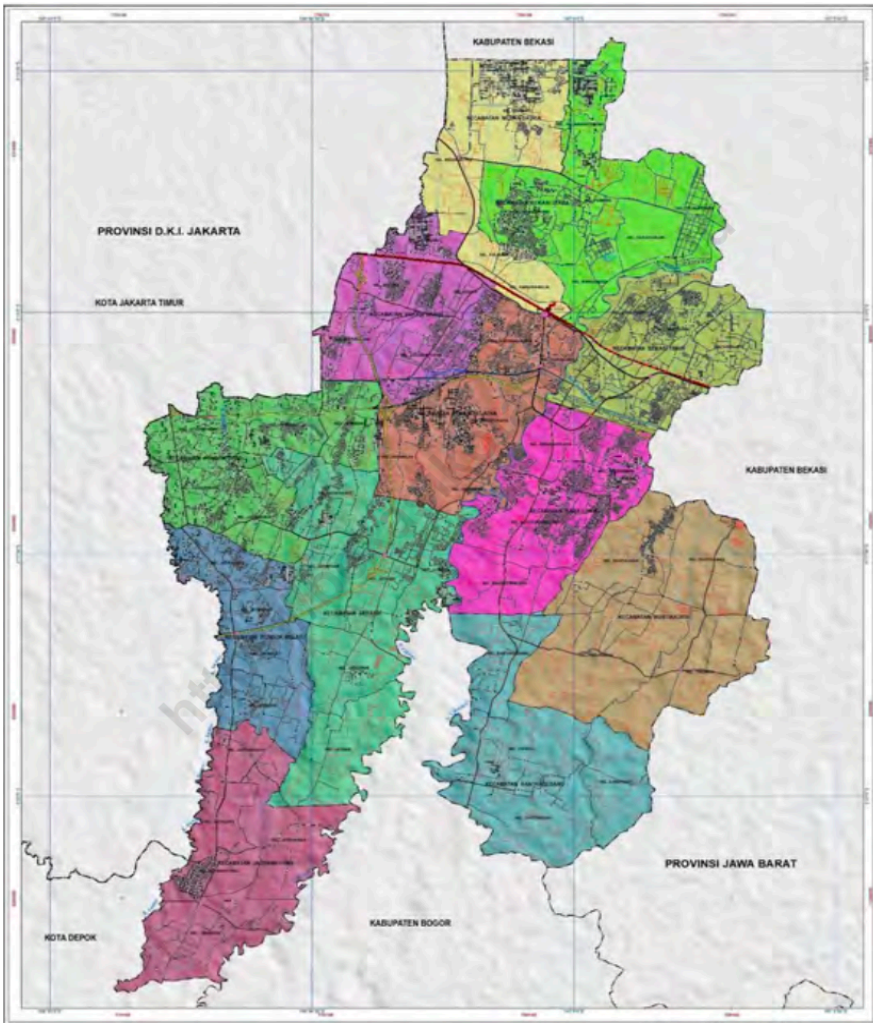
- Bagian Utara : Kabupaten Bekasi
- Bagian Timur : Kabupaten Bekasi
- Bagian Selatan : Kabupaten Bogor dan Kota Depok
- Bagian Barat : Provinsi DKI Jakarta dan Kota Depok

**Tabel IV. 1** Luas Daerah Menurut Kecamatan di Kota Bekasi

No	Kecamatan	Kelurahan	Luas	
			Km <sup>2</sup>	(%)
1	Pondok Gede	Jatimakmur Jatiwaringin Jatibening Jaticempaka Jatibening Baru	17,43	8,18
2	Jatisampurna	Jatikarya Jatisampurna Jatirangga Jatiranggon Jatiraden	20,19	9,48
3	Pondok Melati	Jatimurni Jatimelati	11,02	5,17

No	Kecamatan	Kelurahan	Luas	
			Km <sup>2</sup>	(%)
		Jatiwarna Jatirahayu		
4	Jatiasih	Jatiasih Jatiluhur Jatisari Jatimekar Jatikramat Jatirasa	24,26	11,38
5	Bantargebang	Bantargebang Cikiwul Sumur Batu Ciketing Udik	19,24	9,03
6	Mustika Jaya	Mustikajaya Mustikasari Cimuning Padurenan	24,76	11,62
7	Bekasi Timur	Bekasi Jaya Aren Jaya Duren Jaya Margahayu	14,64	6,87
8	Rawalumbu	Bojong Rawalumbu Bojong Menteng Sepanjang Jaya Pengasinan	16,85	7,91
9	Bekasi Selatan	Jakamulya Jakasetia Pekayon Jaya Kayuringin Jaya Margajaya	15,81	7,42
10	Bekasi Barat	Bintara Bintara Jaya Kranji Kota Baru Jakasampurna	14,9	6,99
11	Medan Satria	Medan Satria Pejuang Kalibaru Harapan Mulya	13,21	6,20
12	Bekasi Utara	Perwira Harapan Baru Harapan Jaya Marga Mulya Teluk Pucung Kaliabang Tengah	20,81	9,76
	<b>Kota Bekasi</b>	<b>56 Kelurahan</b>	213,12	100

Sumber: Kota Bekasi Dalam Angka, BPS Kota Bekasi 2024



**Gambar IV. 1** Peta Delineasi Wilayah Kota Bekasi

Sumber: BPS Kota Bekasi 2024 - 2044

**IV.2 Kondisi Demografi dan Ketenagakerjaan Wilayah Kota Bekasi**

Menurut definisi Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Bekasi, penduduk Kota Bekasi mencakup semua individu yang telah menetap di wilayah Kota Bekasi selama satu tahun atau lebih, serta mereka yang tinggal kurang dari satu tahun namun memiliki niat untuk menetap. Secara umum, penduduk Kota Bekasi terdiri dari warga asli serta pendatang dari luar wilayah yang datang untuk bekerja, baik di Kota Bekasi maupun di Daerah Khusus Jakarta. Berdasarkan laporan BPS Kota Bekasi, pada tahun 2023 jumlah penduduk Kota Bekasi tercatat sebanyak 2,63 juta jiwa. Dari jumlah penduduk tersebut terdiri atas penduduk laki – laki sebanyak 1,32 juta jiwa dan penduduk perempuan sebanyak 1,31 juta jiwa. Dengan luas Kota Bekasi sebesar 213,12 km<sup>2</sup>, maka kepadatan penduduk per km persegi di wilayah Kota

Bekasi adalah sebesar 12.340 penduduk per km<sup>2</sup>. Hal ini menjadikan Kota Bekasi sebagai salah satu wilayah Metropolitan terpadat di Indonesia. Populasi penduduk terbesar berada di wilayah Kecamatan Bekasi Utara dengan jumlah penduduk sebanyak 347,84 ribu penduduk atau sebesar 13,24 persen dari total jumlah penduduk Kota Bekasi, kemudian diikuti oleh Kecamatan Bekasi Barat dengan jumlah penduduk 286,11 ribu (10,89 persen) dan kecamatan Jatiasih dengan jumlah penduduk sebanyak 265,30 ribu penduduk (10,10 persen). Sedangkan untuk wilayah dengan jumlah penduduk terkecil berada di wilayah Kecamatan Bantargebang dengan jumlah penduduk sebanyak 111,44 ribu penduduk (4,24 persen)

**Tabel IV. 2** Jumlah Penduduk Kota Bekasi Berdasarkan Kecamatan Tahun 2023

No	Kecamatan	Penduduk (ribu)	Persentase penduduk	Kepadatan penduduk per km <sup>2</sup> (ribu)
1	Pondok Gede	254,11	9,7%	15
2	Jatisampurna	131,29	5%	7
3	Pondok Melati	132,56	5,1%	12
4	Jatiasih	265,30	10,1%	11
5	Bantargebang	111,44	4,2%	6
6	Mustika Jaya	233,68	8,9%	9
7	Bekasi Timur	261,48	10%	18
8	Rawalumbu	225,79	8,6%	13
9	Bekasi Selatan	214,22	8,2%	14
10	Bekasi Barat	286,11	10,9%	19
11	Medan Satria	163,38	6,2%	12
12	Bekasi Utara	347,84	13,2%	17
13	Kota Bekasi	2.627,20	100%	12

Sumber: BPS Kota Bekasi 2024

Dari sisi ketenagakerjaan, keterlibatan penduduk dalam kegiatan ekonomi diukur dengan porsi penduduk yang masuk dalam pasar kerja yaitu penduduk yang bekerja dan mencari pekerjaan, yang diukur dengan Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK). Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK) merujuk pada persentase penduduk usia kerja yang aktif dalam kegiatan ekonomi. Nilai TPAK diperoleh

dengan membagi jumlah angkatan kerja dengan total penduduk usia kerja, yakni mereka yang berusia 15 tahun ke atas. Indikator ini berfungsi untuk mengukur jumlah tenaga kerja yang berpartisipasi dalam perekonomian serta mengidentifikasi potensi tenaga kerja yang tersedia. Semakin tinggi TPAK, semakin besar jumlah tenaga kerja yang dapat berkontribusi dalam produksi barang dan jasa. Selain itu, TPAK juga berperan dalam pertumbuhan ekonomi, karena peningkatan jumlah tenaga kerja dapat mendorong produktivitas, meningkatkan output, dan memperbesar Produk Domestik Bruto (PDB). Pada tahun 2023, TPAK di Kota Bekasi mencapai 64,65%, yang berarti dari setiap 100 penduduk berusia 15 tahun ke atas, sekitar 65 orang termasuk dalam angkatan kerja. Sementara itu, Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) di Kota Bekasi pada tahun yang sama tercatat sebesar 7,9%. Angka ini menunjukkan bahwa dari setiap 100 orang yang tergolong angkatan kerja, sekitar 8 di antaranya masih menganggur.

### **IV.3 Kondisi Pendapatan Regional Wilayah Kota Bekasi**

Pada tahun 2023, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Bekasi atas dasar harga berlaku adalah sebesar Rp 118.963,02 miliar, dengan tingkat pertumbuhan yang positif sebesar 5,43%. Nilai ini jauh lebih tinggi dibandingkan pertumbuhan tahun 2022 yaitu sebesar 4,96%. Laju pertumbuhan tertinggi penyumbang pertumbuhan ekonomi Kota Bekasi berasal dari kategori transportasi dan pergudangan dengan pertumbuhan sebesar 11,33%. Berdasarkan lapangan usaha, pada tahun 2023, sektor industri pengolahan merupakan sektor yang memiliki kontribusi terbesar terhadap PDRB Kota Bekasi dengan share mencapai 33,67%, yang diikuti oleh sektor lapangan usaha perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil, dan sepeda motor sebesar 20,87%. Sementara itu, terdapat sektor – sektor yang meningkat pada tahun 2023 dibandingkan tahun sebelumnya yaitu sektor transportasi dan pergudangan dengan kontribusi sebesar 12,12% pada tahun 2023, meningkat dari 11,11% pada tahun 2022; sektor penyediaan akomodasi dan makan minum dari 4,16% pada tahun 2022 meningkat menjadi 4,21% pada tahun 2023; serta sektor jasa lainnya meningkat dari 3,12% pada tahun 2022 menjadi 3,21% pada tahun 2023.

**Tabel IV. 3 PDRB Kota Bekasi Berdasarkan Lapangan Usaha Tahun 2023**

No	Lapangan Usaha	PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (Rp Miliar)	Pertumbuhan PDRB (%)	Distribusi Persentase PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (%)
		2023	2023	2023
1	Pertanian, Kehutanan dan Perikanan	681.0	5.52	0.57
2	Pertambangan dan Penggalian	0.0	0	0
3	Industri Pengolahan	40,055.2	4.58	33.67
4	Pengadaan Listrik dan Gas	1,623.8	1.1	1.36
5	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	129.5	5.23	0.11
6	Konstruksi	12,898.7	7.24	10.84
7	Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	24,825.8	3.01	20.87
8	Transportasi dan Pergudangan	14,414.2	11.33	12.12
9	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	5,008.2	7.53	4.21
10	Informasi dan Komunikasi	3,165.0	7.19	2.66
11	Jasa Keuangan dan Asuransi	3,528.8	0.44	2.97
12	Real Estate	1,933.0	3.12	1.62
13	Jasa Perusahaan	552.4	8.64	0.46
14	Administrasi Pemerintah, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	1,790.9	0.01	1.51
15	Jasa Pendidikan	3,184.2	7.36	2.68
16	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	1,348.1	3.99	1.13
17	Jasa Lainnya	3,824.1	9.18	3.21
	Jumlah	118,963.0	5.43	100

Sumber: BPS Kota Bekasi 2024

#### IV.4 Gambaran Umum Rencana Tata Ruang Kota Bekasi

Dalam hal perencanaan tata ruang di wilayah Kota Bekasi, terdapat beberapa dokumen yang menjadi acuan dalam pelaksanaannya, yaitu: (1) Peraturan Daerah

Provinsi Jawa Barat Nomor 9 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Barat Tahun 2022 – 2042; (2) Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 7 Tahun 2024 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bekasi Tahun 2024 – 2044; dan (3) Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 5 Tahun 2016 tentang Rencana Detail tata Ruang Kota Bekasi Tahun 2015 – 2035.

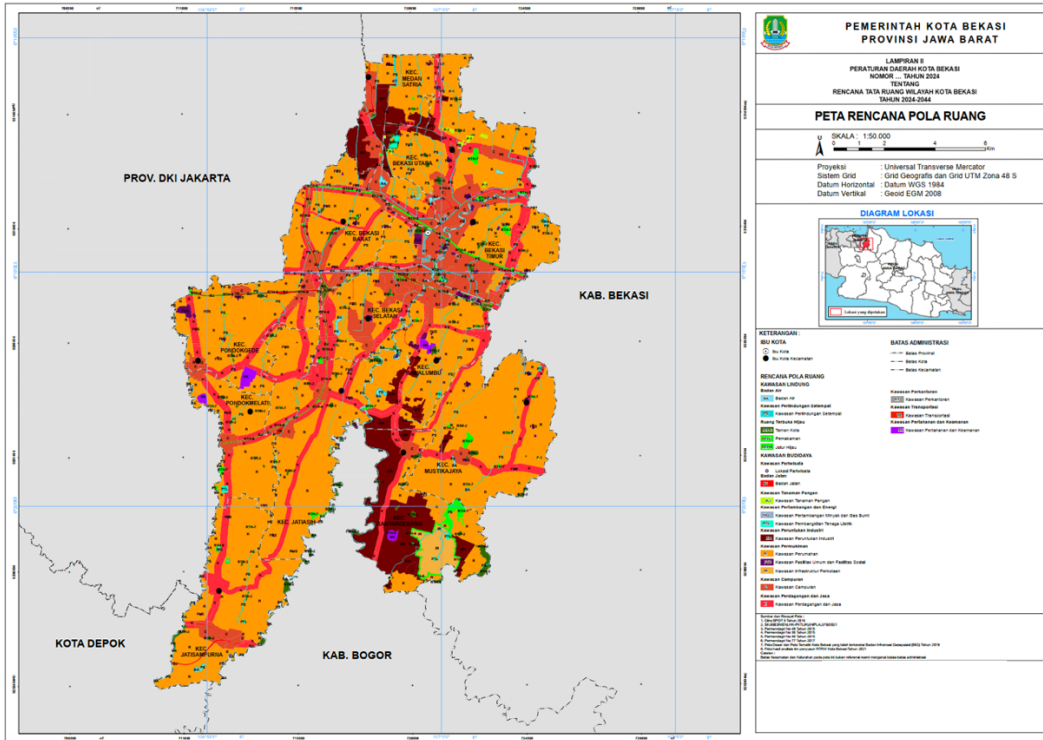
Didalam Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 9 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Barat Tahun 2022 – 2042, Kota Bekasi termasuk kedalam kawasan wilayah pengembangan (WP) Bodebekpunjur sebagai pengembangan kawasan perkotaan di wilayah daerah Provinsi yang memiliki kesetaraan fungsi dan peran kawasan seperti di KSN Jabodetabekpunjur serta antisipatif terhadap perkembangan pembangunan wilayah perbatasan bersama dengan daerah Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Kabupaten Bekasi, Kota Depok, dan sebagian wilayah di Kabupaten Cianjur. Kota Bekasi memiliki peran strategis dalam pengembangan wilayah perkotaan di Provinsi Jawa Barat serta diharapkan dapat tumbuh dan berkembang sejajar dengan kawasan-kawasan lain di Jabodetabekpunjur, dan mampu mengatasi tantangan dan memanfaatkan peluang yang muncul akibat lokasinya yang berada di wilayah perbatasan.

Berdasarkan arah fokus pengembangan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Jawa Barat, Kota Bekasi, bersama dengan Kota Depok dan Kota Bogor, termasuk dalam Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Kawasan Perkotaan Bodebek. Kawasan ini diarahkan menjadi garda terdepan ibu kota negara serta bagian dari pengembangan Kawasan Strategis Nasional (KSN) Jabodetabekpunjur. Tujuan pengembangannya adalah untuk memperkuat peran Jabodetabek sebagai simpul pelayanan dan jasa perkotaan, sekaligus mendorong pertumbuhan sektor perdagangan, jasa, dan industri padat karya.

Pada indikasi program pemanfaatan ruang RTRW Provinsi Jawa Barat 2022 – 2042, pelaksanaan rencana tata ruang yang akan dilakukan di PKN Kawasan Perkotaan Bodebek adalah pengembangan infrastruktur kawasan. Beberapa di antaranya meliputi pembangunan rumah sakit tipe A, kawasan olahraga terpadu, serta

kawasan pendidikan tinggi. Selain itu, rencana ini juga mencakup pembangunan pusat kebudayaan, pengembangan hunian vertikal seperti penyediaan lahan untuk rumah susun dan fasilitas penunjang (PSU), serta pengembangan Kasiba-Lisiba. Upaya lainnya mencakup peningkatan cakupan layanan air bersih dan pengolahan air limbah, pengembangan sistem angkutan umum massal (SAUM), serta pembangunan stasiun peralihan antara (SPA). Sementara itu, dalam wilayah delineasi Kota Bekasi, pengembangan infrastruktur transportasi direncanakan mencakup penguatan jaringan jalan serta sistem perkeretaapian untuk meningkatkan konektivitas dan mobilitas perkotaan.

Dalam Pasal 4 Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 7 Tahun 2024 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bekasi Tahun 2024 – 2044, penataan ruang wilayah Kota Bekasi bertujuan untuk mewujudkan wilayah Kota Bekasi sebagai tempat hunian dan usaha kreatif yang nyaman dengan peningkatan kualitas lingkungan hidup yang berkelanjutan. Kemudian, sesuai dengan Pasal 7, untuk mendukung peran wilayah sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN), diperlukan strategi dalam pengembangan sistem pusat pelayanan kota. Strategi tersebut meliputi: (1) memastikan keserasian dalam penataan dan pengembangan pusat pelayanan agar sesuai dengan kapasitas daya dukung dan daya tampung lingkungan; (2) mengendalikan pertumbuhan wilayah di Bekasi Bagian Utara dan Tengah; (3) mendorong pengembangan wilayah Bekasi Bagian Selatan; (4) membangun struktur hierarki perkotaan yang terintegrasi dengan kota-kota lain di Jabodetabek sebagai kawasan perkotaan dengan pertumbuhan pesat; (5) mengembangkan sistem pusat pelayanan secara hierarkis sesuai dengan cakupan wilayah dan fasilitas pendukung minimum; serta (6) menetapkan pusat pelayanan kota, subpusat pelayanan kota, dan pusat pelayanan lingkungan.

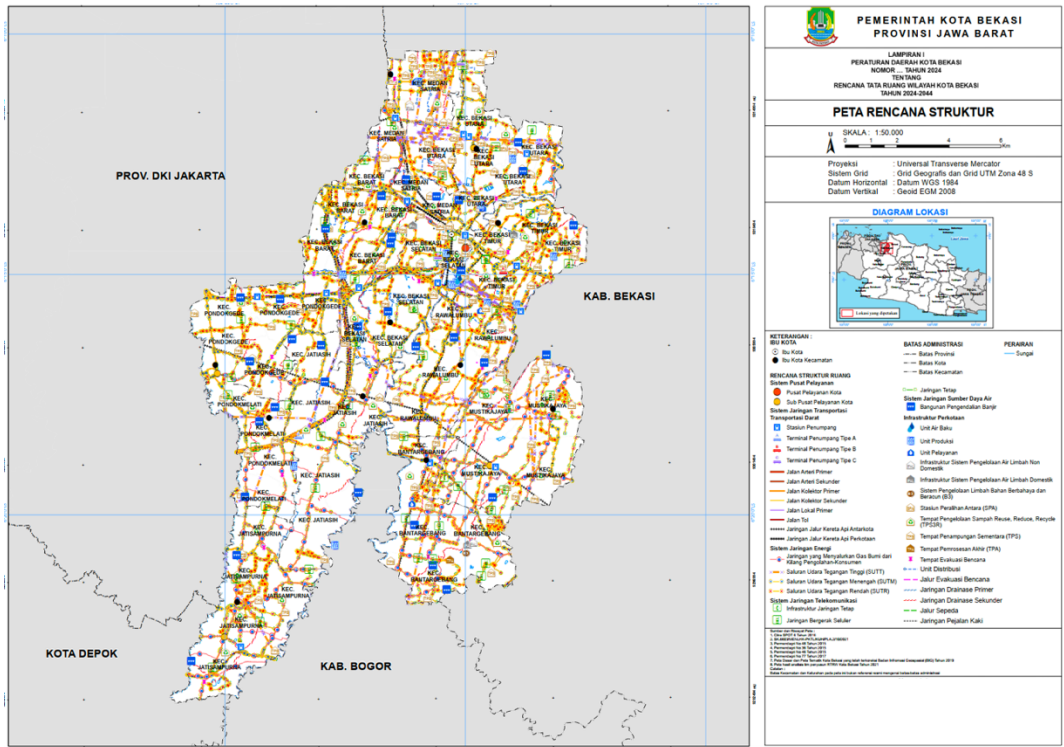


**Gambar IV. 2** Peta Rencana Pola Ruang Kota Bekasi

Sumber: Dokumen RTRW Kota Bekasi 2024 - 2044

Kemudian didalam Pasal 24 Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 7 Tahun 2024 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bekasi Tahun 2024 – 2044, untuk Pusat pelayanan kota (PPK) terdapat di (i) koridor Jalan Sudirman – Juanda - Cut Meutia - Ahmad Yani; (ii) koridor Jalan Siliwangi – Jalan Pekayon Jaya; (iii) Jalan Perjuangan – Jalan Noer Ali; (4) Jalan Muchtar Thabrani, dengan fungsi sebagai pusat pelayanan pemerintahan, pendidikan, kesehatan, pusat perdagangan, dan jasa, pusat hiburan dan rekreasi atau menjadi sebuah kawasan *Central Bussiness District* (CBD) Kota Bekasi. Subpusat pelayanan kota (SPK) di Kota Bekasi terdiri dari beberapa wilayah dengan fungsi spesifik. SPK Pondokgede terletak di sekitar Kelurahan Jatiwaringin dan mencakup wilayah Jaticempaka, Jatibening Baru, Jatibening, Jatiwaringin, serta Jatimakmur. Subpusat ini berperan sebagai pusat pemerintahan tingkat kecamatan, pusat perdagangan grosir dan ritel berkelompok, pusat jasa, serta pusat pendidikan. SPK Bekasi Utara, yang berada di sekitar Kelurahan Perwira, melayani wilayah Kaliabang Tengah, Harapanjaya, Perwira, Teluk Pucung, Harapanbaru, dan Margamulya. Wilayah ini berfungsi sebagai pusat pemerintahan kecamatan, pusat permukiman, serta pusat perdagangan dan jasa.

SPK Jatisampurna, yang berlokasi di sekitar Kelurahan Jatikarya, melayani wilayah Jatisampurna, Jatirangga, Jatiraden, Jatikarya, dan Jatiranggon dengan fungsi utama sebagai pusat pemerintahan kecamatan, pusat permukiman skala besar, serta pusat perdagangan dan jasa. SPK Mustikajaya, yang terletak di sekitar Kelurahan Padurenan, mencakup wilayah Mustikajaya, Mustikasari, Padurenan, dan Cimuning. Subpusat ini memiliki peran sebagai pusat pemerintahan kecamatan, pusat industri dan jasa pergudangan, pusat permukiman skala besar, serta pusat pengelolaan prasarana persampahan seperti TPST DKI Bantargebang. Sementara itu, pusat pelayanan lingkungan memiliki fungsi melayani kebutuhan skala kelurahan dan lingkungan perumahan yang tersebar di seluruh kecamatan, dengan peran utama sebagai pusat pemerintahan dan perdagangan dalam lingkup yang lebih kecil.



**Gambar IV. 3** Peta Rencana Struktur Ruang Kota Bekasi  
 Sumber: Dokumen RTRW Kota Bekasi 2024 - 2044

Selanjutnya, didalam pasal 44 Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 7 Tahun 2024 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bekasi Tahun 2024 – 2044, Pemerintah

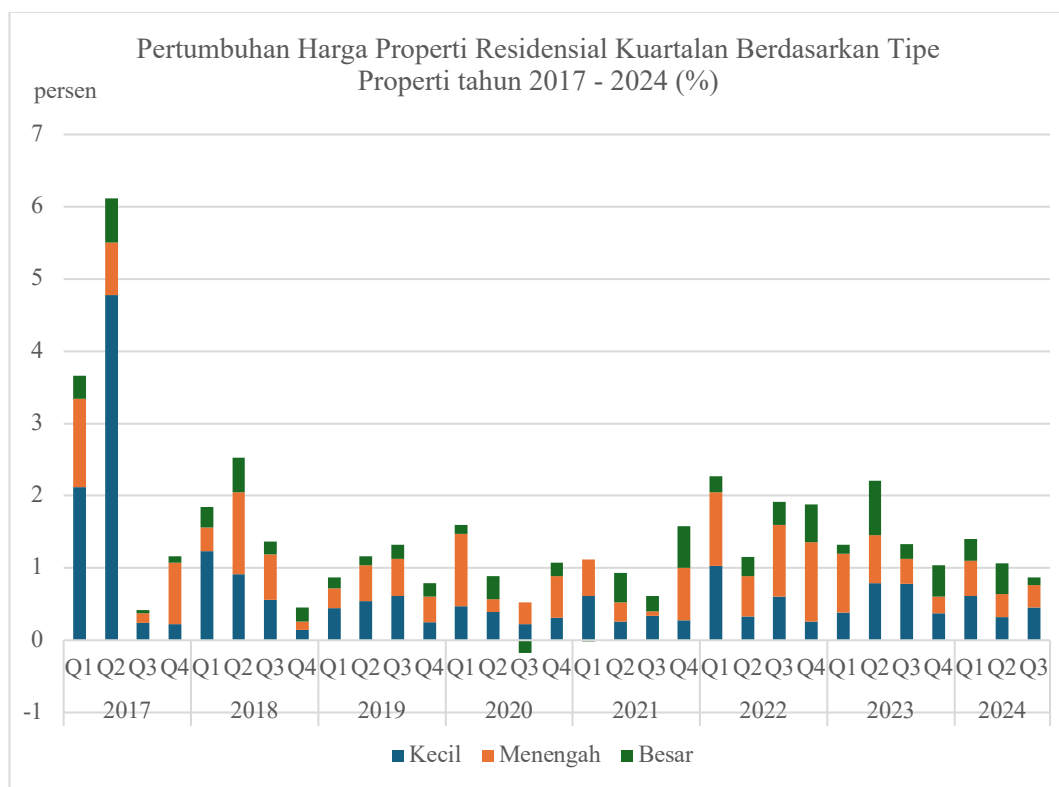
Kota Bekasi telah menetapkan kawasan campuran dengan luas wilayah  $\pm$  2.142 hektar, dengan penetapan khusus kawasan campuran tersebut sebagai kawasan TOD. Adapun wilayah yang ditetapkan sebagai kawasan TOD tersebut antara lain : (i) TOD Stasiun Bekasi Timur; (ii) TOD Stasiun Bekasi; (iii) TOD Jaticempaka; (iv) TOD Cikunir I ; (v) TOD Cikunir II; (vi) TOD Bekasi Barat; (vii) TOD Bekasi Timur; (viii) TOD Medan Satria; (ix) TOD Jatisampurna; (x) TOD Padurenan; (xi) TOD Bantargebang; dan (xii) TOD Jatiasih.

#### **IV.5 Gambaran Umum Pasar Lahan dan Properti**

Menurut laporan publikasi Survei Harga Properti Residensial (SHPR) Bank Indonesia dari tahun 2017 – 2024, perkembangan harga properti residensial pada pasar primer di wilayah Jabodetabek dari Q1 tahun 2017 hingga Q4 tahun 2024 mengalami kecenderungan meningkat. Berdasarkan data Indeks Harga Properti Residensial (IHPR) di wilayah Jabodebek-Banten selama periode triwulan I 2017 hingga triwulan IV 2024, terlihat adanya tren kenaikan harga properti residensial yang konsisten di seluruh segmen tipe hunian baik dari hunian tipe kecil hingga hunian tipe besar. Secara keseluruhan, pertumbuhan harga properti residensial tertinggi terjadi pada kuartal II 2017 sebesar 2,04% dan pertumbuhan terendah terjadi pada kuartal III tahun 2020 sebesar 0,11%. Apabila dihitung berdasarkan tahun dasar 2018, maka secara total harga properti residensial di wilayah Jabodebek – Banten mengalami peningkatan sebesar 13,43%. Kenaikan harga bahan bangunan dan kenaikan upah pekerja masih menjadi penyebab kenaikan harga rumah di tahun 2017.

Sementara itu, jika melihat pertumbuhan properti residensial berdasarkan tipe nya pada segmen tipe rumah kecil, pertumbuhan harga cenderung lebih tinggi dibandingkan dengan segmen lainnya. Hal ini terlihat dari beberapa lonjakan harga yang cukup mencolok, misalnya pada Triwulan II tahun 2017 (4,78%) dan Triwulan I tahun 2022 (1,03%). Kenaikan signifikan ini dapat dikaitkan dengan meningkatnya permintaan terhadap hunian berukuran kecil yang lebih terjangkau bagi masyarakat kelas menengah dan generasi milenial. Kemudian di segmen tipe rumah menengah juga menunjukkan pola pertumbuhan yang cukup stabil,

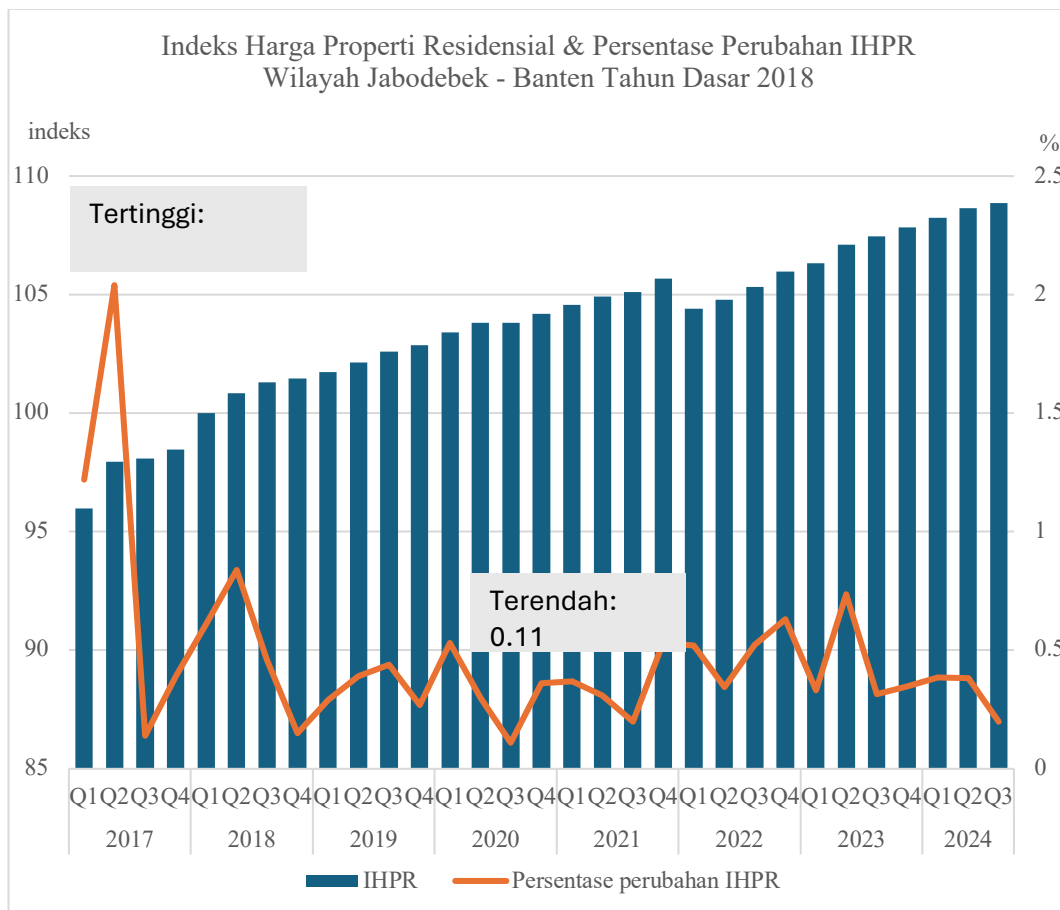
meskipun dengan beberapa lonjakan yang lebih moderat. Periode kenaikan harga yang menonjol terjadi pada Triwulan II tahun 2018 (1,14%) dan Triwulan IV tahun 2023 (1,10%). Hal ini menunjukkan bahwa permintaan terhadap rumah menengah masih relatif kuat, terutama dalam menghadapi dinamika ekonomi dan perubahan kebijakan perumahan. Sebaliknya, segmen rumah besar mengalami pertumbuhan harga yang lebih rendah dan cenderung stagnan dalam beberapa periode. Bahkan, terdapat triwulan dengan pertumbuhan negatif, seperti pada Triwulan III tahun 2020 (-0,18%), yang mengindikasikan adanya tekanan pasar terhadap properti berukuran besar. Hal ini dapat disebabkan oleh preferensi pasar yang lebih condong ke hunian yang lebih kecil dan efisien, terutama di tengah tantangan ekonomi pascapandemi. Gambar IV.4 berikut merupakan grafik dari pertumbuhan harga properti residensial kuartalan berdasarkan tipe properti tahun 2017 – 2024.



**Gambar IV. 4** Pertumbuhan Harga Properti Residensial Kuartalan Berdasarkan Tipe Properti

Sumber: Survey Harga Properti Residensial Bank Indonesia 2017 – (2024a) , analisis 2025

Meskipun secara umum harga properti menunjukkan tren kenaikan, laju pertumbuhan harga yang lebih lambat pada segmen rumah besar mengindikasikan adanya tantangan dalam pasar properti kelas atas. Hal ini dapat dikaitkan dengan preferensi pasar yang lebih condong ke hunian yang lebih kompak dan terjangkau, terutama di tengah kondisi ekonomi yang masih dalam tahap pemulihan pascapandemi COVID-19. Selain itu, faktor perpindahan demografi, seperti meningkatnya jumlah keluarga muda dan generasi milenial yang mencari hunian dengan harga lebih terjangkau, turut berkontribusi terhadap perbedaan pola pertumbuhan harga antarsegmen. Gambar IV.5 berikut merupakan grafik Indeks Harga Properti Residensial (IHPR) dan Presentase perubahan IHPR kuartalan di wilayah Jabodebek – Banten dengan tahun dasar 2018.



**Gambar IV. 5** Indeks Harga Properti Residensial dan Persentase Perubahan IHPR Kuartalan di Wilayah Jabodebek – Banten

Sumber: Survey Harga Properti Residensial Bank Indonesia 2017 – (2024a),  
analisis 2025

Prospek harga properti residensial di seluruh Indonesia termasuk juga di Jabodebek-Banten masih bergantung pada beberapa faktor utama, termasuk kebijakan suku bunga, stabilitas ekonomi, serta keberlanjutan pembangunan infrastruktur. Jika kebijakan moneter tetap kondusif bagi pasar properti dan proyek-proyek infrastruktur terus berkembang, maka tren kenaikan harga properti diperkirakan akan berlanjut, terutama di kawasan yang memiliki aksesibilitas tinggi dan fasilitas pendukung yang memadai. Namun, tantangan seperti kenaikan biaya konstruksi, biaya perizinan, ketersediaan lahan, serta dinamika daya beli masyarakat menjadi sesuatu yang perlu diperhatikan dalam

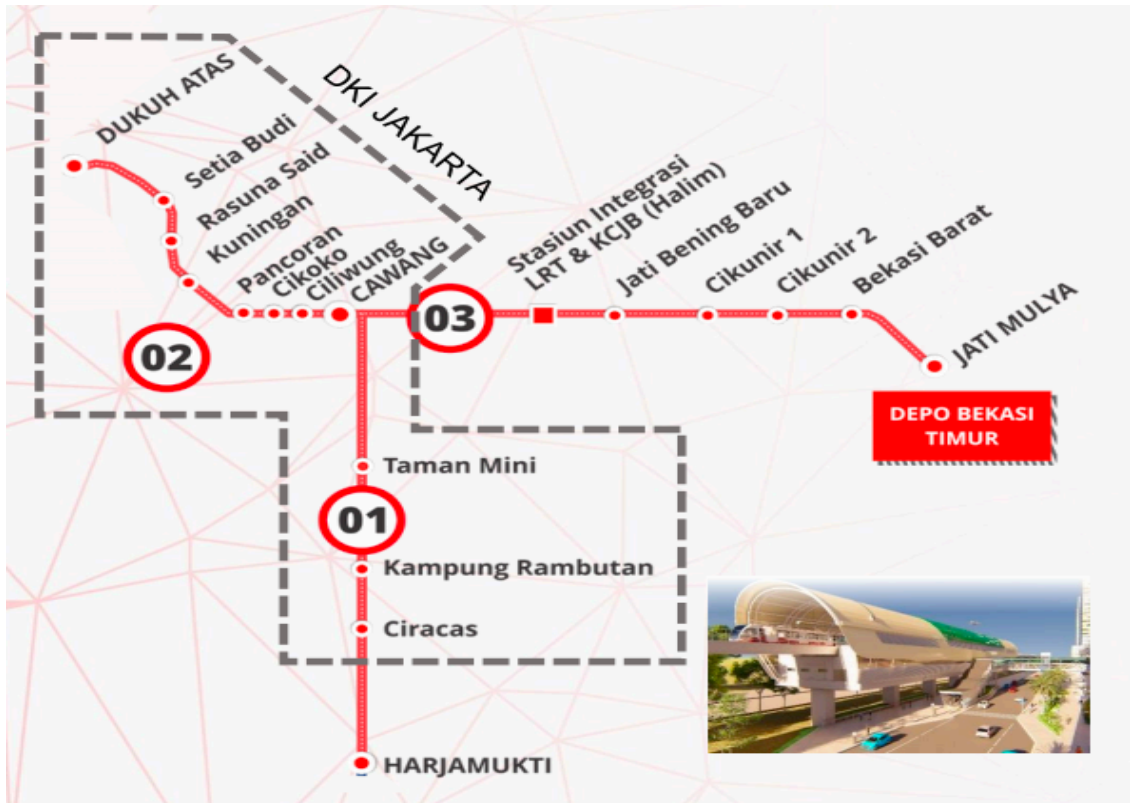
Menurut survei yang dilakukan oleh Bank Indonesia, terdapat sejumlah faktor yang menghambat penjualan properti residensial primer. Faktor-faktor tersebut mencakup kenaikan harga bahan bangunan, kendala dalam proses perizinan dan birokrasi, tingkat suku bunga Kredit Pemilikan Rumah (KPR), besarnya proporsi uang muka dalam pengajuan KPR, serta aspek perpajakan yang membebani sektor properti.

#### **IV.6 Gambaran Umum LRT Jabodebek**

Gagasan pembangunan LRT (*Light Rail Transit*) di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, dan Bekasi (Jabodebek) bermula dari kebutuhan akan sistem transportasi massal yang efisien dan modern untuk mengatasi kemacetan yang semakin parah di wilayah metropolitan ini. Proyek ini diinisiasi oleh pemerintah Indonesia sebagai bagian dari upaya untuk meningkatkan konektivitas dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Landasan hukum pembangunan LRT Jabodebek diperkuat dengan terbitnya Peraturan Presiden Nomor 98 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Terintegrasi di Wilayah Jakarta, Bogor, Depok, dan Bekasi. Perpres ini menjadi dasar hukum yang kuat untuk mempercepat pembangunan infrastruktur LRT Jabodebek, termasuk dalam hal perencanaan, pembiayaan, serta pelaksanaan proyek. Dalam regulasi tersebut, pemerintah menunjuk PT Adhi Karya (Persero)

Tbk sebagai pihak yang bertanggung jawab atas pembangunan prasarana LRT, sementara PT Kereta Api Indonesia (Persero) diberikan mandat sebagai operator yang akan mengelola operasional layanan setelah sistem ini beroperasi. Sementara itu, terkait dengan penetapan trase LRT Jabodebek telah diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 394 Tahun 2015 tentang Penetapan Trase Jalur Layang Kereta Api Umum Nasional Jenis Light Rail Transit di Wilayah Jabodetabek oleh PT. Adhi Karya (Persero) Tbk (Adhi Karya, 2024). Keputusan ini menjadi dasar dalam menentukan rute LRT Jabodebek agar dapat terintegrasi dengan sistem transportasi lainnya serta memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat di kawasan metropolitan Jakarta dan sekitarnya.

Pembangunan LRT Jabodebek direncanakan dalam enam tahap yaitu Tahap 1A dengan rute Cibubur – Cawang – Dukuh Atas; Tahap 1B dengan rute Cawang – Bekasi Timur; Tahap 2 dengan rute Cibubur – Bogor dan Bekasi – Karawang; Tahap 3 dengan rute Dukuh Atas – Senayan; dan Tahap 4 dengan rute Harjamukti – Bogor Raya. Saat ini, pelaksanaan proyek LRT yang telah berjalan yaitu tahap 1A dan 1B terdiri dari tiga lintas pelayanan utama, yaitu Lintas Cawang – Cibubur, memiliki panjang sekitar 14,5 kilometer dengan jumlah lima stasiun yang terdapat pada trase tersebut yaitu Stasiun Cawang, Taman Mini, Kampung Rambutan, Ciracas, dan Harjamukti. Kemudian pada jalur Lintas kedua, Lintas Cawang – Bekasi Timur, membentang sepanjang 18,5 kilometer dan menghubungkan area Cawang dengan Bekasi Timur, mencakup stasiun-stasiun penting seperti stasiun Halim, Jatibening Baru, Cikunir 1, Cikunir 2, Bekasi Barat, dan Jatimulya. Sementara itu, lintas ketiga, Lintas Cawang – Dukuh Atas, membentang sepanjang 10 kilometer dan melewati delapan stasiun yaitu Stasiun Cawang, Ciliwung, Cikoko, Pancoran, Kuningan, Rasuna Said, Setia Budi, dan Stasiun Dukuh Atas. Gambar IV.6 di bawah merupakan trase stasiun LRT Jabodebek Tahap I.



**Gambar IV. 6** Trase Stasiun LRT Tahap 1

Sumber: Laporan Pelaksanaan Pembangunan Prasarana LRT (Adhi Karya, 2025)

Sejalan dengan pengembangan LRT Jabodebek, pemerintah juga menerapkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di sekitar stasiun-stasiun LRT. PT Adhi Commuter Properti (ADCP) yang merupakan salah satu anak perusahaan dari PT Adhi Karya (Persero) Tbk berperan dalam pengembangan properti berbasis TOD di sekitar koridor LRT Jabodebek. Kawasan TOD ini mengusung prinsip tata ruang yang berorientasi pada transportasi publik dengan menghadirkan hunian vertikal, area komersial, serta fasilitas pendukung lainnya yang dapat diakses dengan mudah dari stasiun LRT. Dalam pengembangannya PT. ADCP menggagas konsep TOD LRT City yang merupakan pendekatan pengembangan properti yang mengintegrasikan hunian, fasilitas komersial, dan fasilitas publik dengan stasiun LRT. Konsep ini didasarkan pada prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) yang bertujuan untuk menciptakan kawasan perkotaan yang efisien, berkelanjutan, dan berorientasi pada transportasi publik sehingga memudahkan penghuni mengakses transportasi publik dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan

pribadi. Di Kota Bekasi, penerapan konsep TOD LRT City telah dikembangkan oleh PT. ADCP antara lain di LRT City – *Eastern Green* dan LRT Jatibening. Dengan adanya pengembangan konsep TOD LRT City yang menghubungkan dengan stasiun LRT diharapkan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi, meningkatkan efisiensi mobilitas masyarakat, serta menciptakan lingkungan perkotaan yang lebih berkelanjutan.

*(bagian ini sengaja dikosongkan)*