

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Infrastruktur merupakan salah satu hal yang menjadi pembangunan utama di suatu daerah, Salah satu daerah yang memiliki sejarah dalam pembangunan infrastruktur publik ialah daerah Jakarta. Jakarta sendiri terletak di wilayah utara Pulau Jawa, dengan dilewati oleh tiga belas sungai yang sewaktu-waktu debit airnya akan meluap keluar membanjiri pemukiman penduduk. Hal tersebut tidak bisa lepas dari pengaruh sedimentasi lumpur yang membuat berkurangnya kedalaman sungai-sungai tersebut, selain itu juga air kiriman dengan debit yang tinggi dari hulu sungai akan membuat Jakarta sebagai wilayah hilir tidak dapat menampung debit air secara penuh dan hal tersebut akan berdampak kepada munculnya peristiwa banjir. Wilayah Jakarta yang posisinya sebagai pusat perekonomian membuat banyak masyarakat dari daerah datang ke Jakarta untuk tujuan sebagai tempat menyambung nasib hidup mereka, kehadirannya memberikan dampak permasalahan baru dengan meningkatnya kepadatan penduduk di Jakarta, selain itu permasalahan kemacetan menjadi suatu hal yang tidak bisa dilepaskan dari Jakarta.

Terdapat tiga fase perkembangan infrastruktur modern di Jakarta, yaitu fase *westernisasi*, fase Indonesiasentris dan fase *survive*. Fase westernisasi terjadi dengan periode pemerintahan belanda di Indonesia, di fase ini pembangunan infrastruktur lebih mengutamakan arsitektur Eropa sehingga pemerintah kolonial ingin membawa Eropa ke Indonesia, fase ini biasa ditandai dengan bangunan megah yang memiliki kesamaan arsitektur Eropa serta mengutamakan pembangunannya untuk kalangan atas atau kalangan Eropa saja. Fase kedua adalah fase indonesiasentris yang terjadi sejak masa Indonesia merdeka hingga akhir pemerintahan Presiden Soeharto, di fase ini pembangunan lebih mengutamakan masyarakat umum dengan menghilangkan unsur eropasentris didalamnya. Di fase ini pemerintah Indonesia mencoba untuk mengganti hal-hal berbau eropasentris menjadi indonesiasentris dengan salah satu upaya seperti merubah nama jalan hingga merubah nama gedung, di fase ini terdapat kelemahan yang akhirnya akan berhubungan dengan fase terakhir serta dengan pembangunan yang mengutamakan

masyarakat membuat terjadi proses urbanisasi ke Jakarta dan muncul istilah “mengadu nasib ke Jakarta” yang bertujuan untuk datang ke kota besar supaya mendapatkan pekerjaan serta dapat mengubah nasib menjadi lebih baik dibandingkan di kampung. urbanisasi menjadi hal yang baik mengingat bertambahnya sumber daya manusia di Jakarta, namun yang menjadi masalah adalah ketika mereka yang gagal memilih untuk tetap bertahan di Jakarta dibandingkan pulang ke kampung halaman, karena kehadiran mereka yang membuat tunawisma di Jakarta periode tersebut sangat banyak sehingga mengganggu keindahan kota Jakarta, selain itu para tunawisma juga sering sekali membangun rumah di pinggir sungai yang membuat terjadi penyempitan sungai serta pendangkalan sungai tersebut.

Karena hal tersebutlah membuat permasalahan di Jakarta menjadi lebih besar dan menjadi awal dari fase *survive* yang dimulai dari tahun 2000 atau dari masa reformasi hingga saat ini, di fase ini memiliki ciri pembangunan di Jakarta lebih diutamakan untuk membuat Jakarta berumur lebih panjang. Kemunculan fase berdasarkan beberapa faktor, seperti terjadinya banjir tahun 2002 dan 2007 yang berdampak dengan kelumpuhan Jakarta selama beberapa hari serta pendapat dari dinas perhubungan Jakarta yang menyatakan Jakarta akan mengalami kolaps kemacetan di tahun 2014 mengingat pelebaran jalan tidak sebanding dengan banyaknya kendaraan-kendaraan yang ada di Jakarta. Di fase inilah pemerintah lebih mengutamakan pembangunan-pembangunan infrastruktur yang bertujuan untuk memperpanjang nyawa Jakarta, seperti pembangunan Banjir Kanal Timur hingga perbaikan transportasi massal dengan program Pola Transportasi Massal, Gubernur Sutiyoso menjadi awal dari adanya fase ini mengingat kebijakan-kebijakannya lebih yang terealisasi lebih mengutamakan kepada menyelamatkan Jakarta.

Periode indonesiasentris mulai terlihat kembali ketika masa Demokrasi Terpimpin, dimasa ini Presiden Soekarno mulai menunjukkan kepemimpinannya secara utuh dengan mengambil alih kendali negara secara umum serta Jakarta secara khusus. Kepemimpinan Presiden Soekarno memberikan pengaruh yang besar dalam pembangunan di Jakarta hal tersebut berdampak kepada kepemimpinan gubernur Jakarta yang terlihat seakan menjadi boneka yang dikendalikan oleh

Presiden Soekarno. Pada tahun tersebut seolah-olah ia menjadi satu-satunya orang memberikan arahan terhadap perkembangan Jakarta dibandingkan gubernur yang menjabat. Visi Presiden Soekarno bagi negara secara keseluruhan tidak memiliki basis ekonomi yang nyata dan kuat, namun ia mampu mewujudkan visi tersebut menjadi kenyataan di Jakarta dibandingkan di seluruh Indonesia (Blackburn, 2012, hlm 228).

Salah satu upaya yang dilakukan Presiden Soekarno dalam mengembangkan Jakarta ialah dengan mencampuri unsur seni dalam perkembangan kota. Oleh karena itu Presiden Soekarno mengumpulkan para seniman dan arsitek dalam jumlah besar untuk mendiskusikan perkembangan proyek-proyek bangunan, patung, dan taman. Salah satu hal yang dilakukan Soekarno untuk memberikan inspirasi dalam pembangunan kota ialah dengan mengajak para arsitek dalam kunjungan ke luar negeri. Salah satu fakta dari upaya Presiden Soekarno dalam mendiskusikan pembangunan Jakarta dengan para seniman dan arsitek ialah dengan diangkatnya Henk Ngantung sebagai gubernur Jakarta padahal ia merupakan seorang seniman kelahiran Manado yang sebelumnya tidak pernah memiliki pengalaman didalam dunia pemerintahan, ia memimpin Jakarta selama periode tahun 1960-1964 sebagai wakil gubernur dan periode 1964-1965 sebagai gubernur Jakarta. Kepemimpinan Henk Ngantung di Jakarta terkesan hanya menjadi boneka yang dikendalikan oleh presiden, hal tersebut juga disadari oleh Henk Ngantung sendiri bahwa pemilihan dirinya sebagai pemimpin Jakarta tidak bisa lepas dari harapan presiden untuk memberikan kontribusi dari seniman kepada Jakarta dan juga menjalankan keinginan dari presiden. Pada masa tersebut membuat tidak ada pembangunan maupun peristiwa-peristiwa penting tanpa direstui, atau ditangani secara langsung ataupun tidak langsung oleh Presiden Soekarno (Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta, 1977, hlm 196).

Memanfaatkan peran seniman sebagai pemimpin di Jakarta memberi dampak secara langsung dengan keberhasilan melakukan pembangunan infrastruktur Publik di Jakarta untuk menjadikan sebagai kota berbudaya. Salah satu hasil karyanya ialah pembangunan Monumen Nasional dari tahun 1961-1964. Pembangunan Monumen ini memanfaatkan lokasi Lapangan IKADA dan juga bangunan-bangunan sekitarnya untuk dilakukan pembongkaran disana agar dapat

dilakukan pembangunan sebuah monumen tinggi yang merupakan bentuk keinginan Presiden Soekarno dari inspirasinya melihat *landmark* Prancis, Menara Eiffel (Kementerian Penerangan, 1953, hlm 561).

Dimasa transisi antara Orde Lama dan Orde Baru memunculkan sosok gubernur Jakarta yang kepemimpinannya cukup kontroversial dan dianggap sebagai gubernur maksiat oleh kalangan golongan Islam karena melegalkan tempat perjudian di daerah Sarinah dan Copacabana di daerah Ancol. Walaupun demikian dimasa ini terjadi pertumbuhan ekonomi dan juga berdampak kepada ledakan pembangunan di bidang konstruksi karena banyaknya proyek investasi asing yang masuk ke Jakarta dari perusahaan-perusahaan manufaktur. Kepemimpinan Gubernur Ali Sadikin menjadi titik balik Jakarta sebagai kota modern, ia juga memperkenalkan konsep Kota Metropolitan supaya dapat menyamakan level Jakarta dengan kota lainnya di dunia. Pemerintahan Ali Sadikin berlangsung dari tahun 1966 hingga tahun 1977, dan karena hal tersebutlah menjadikan dirinya sebagai gubernur pertama di Jakarta yang masa kepemimpinannya berlangsung selama 10 tahun, serta juga menjadikan dirinya sebagai satu-satunya gubernur dengan dua periode dimasa pemerintahan Orde Baru.

Ali Sadikin terkenal dengan sikapnya yang tegas, salah satu kebijakan yang terkenal adalah dengan menjadikan Jakarta sebagai kota tertutup, hal tersebut bertujuan untuk mengatasi tingkat kepadatan penduduk yang terjadi saat itu, dengan cara melakukan operasi pembersihan jalan dari masyarakat yang memiliki pekerjaan berbasis di pinggir jalan seperti tukang becak dan pedagang keliling, bagi mereka yang beralamat tinggal di luar Jakarta akan dipulangkan ke kampung halamannya. Menyusul kebijakan “kota tertutup”, Ali Sadikin juga melakukan penutupan jalur operasi kendaraan becak di wilayah-wilayah tertentu, salah satunya di wilayah protokol yang dianggap keberadaannya dapat mengganggu pengguna jalan dan keindahan jalan. Untuk mengurangi keberadaan becak di Jakarta, Ali Sadikin memperkenalkan bajaj sebagai kendaraan umum baru yang berasal dari India dengan tiga roda serta mesin dua tak, walaupun pada akhirnya kendaraan ini tidak terlalu diminati oleh para pengendara becak pada saat itu karena tidak mampu membayar uang sewa bajaj serta tidak mampu juga memperoleh surat izin mengemudi, selain itu bajaj juga akan memberikan masalah sendiri dengan suara

bising yang dikeluarkannya. Selain itu juga dalam mengatasi permasalahan banyaknya pekerja sex komersial (PSK), Ali Sadikin mencoba untuk mengurangi penyebaran PSK di Jakarta dengan cara memindahkan dan memusatkan mereka di wilayah Kramat Tunggak, Jakarta Utara yang lokasinya jauh dari wilayah pemukiman penduduk, walaupun demikian keberadaan PSK di wilayah Kramat Tunggak akan menjadi bumerang sendiri bagi Pemerintah Jakarta di kemudian hari.

Pembangunan Infrastruktur publik dibidang lainnya juga semakin ditingkatkan, salah satunya seperti pembangunan jalan tol. Pembangunan jalur bebas hambatan ini merupakan salah satu cara pemerintah untuk menguraikan kemacetan yang semakin hari semakin meningkat. Pada tahun 1978, pembangunan jalan tol pertama yang menghubungkan jalur dari Jakarta ke Bogor telah selesai dikerjakan, kemudian jalan tol mulai semakin berkembang dengan pembangunan jalur Jakarta ke Merak pada tahun 1984, serta empat tahun kemudian pembangunan jalan tol dari Jakarta ke Cikampek selesai dikerjakan. Berhubung dengan pembangunan Bandara Soekarno Hatta yang lokasi berada di luar pusat kota, membuat diperlukannya juga jalan tol dari Jakarta ke bandara yang selesai dibangun bersamaan dengan tuntasnya pembangunan bandara pada tahun 1985. Pembangunan jalan tol tidak hanya menghubungkan Jakarta dengan daerah sekitarnya, tetapi pembangunan jalan tol dalam kota juga menjadi salah satu fokus dalam menguraikan kemacetan yang terjadi, pembangunan *inner ringroad* dimulai tahun 1962 dengan pembangunan *Bypass* yang kemudian baru selesai tahun 1982, jalur ini menghubungkan Pluit ke Tanjung Priok, selain itu pada tahun 1988 pembangunan jalan tol antara Cawang Tanjung Priok telah selesai dikerjakan dengan sebagian jalurnya menggunakan jalan layang (Heuken, 2018, hlm 191).

Perkembangan infrastruktur publik di Jakarta pada saat ini tidak akan bisa dinikmati tanpa adanya peran dari pemimpin-pemimpin terdahulu yang memberikan gagasannya untuk membangun Jakarta, pembangunan di Jakarta terus berlanjut hingga masa pemerintahan Gubernur Sutiyoso yang menjabat dari tahun 1997 hingga 2007. Mengalami dinamika pergantian lima presiden beserta enam kabinet pemerintah pusat membuat berbagai hal sudah dialami oleh Sutiyoso. Sepuluh tahun menjabat sebagai gubernur Jakarta dan melalui dua masa di Indonesia, yaitu masa Orde Baru dan Masa Reformasi, membuat pemerintahan

Sutiyoso menjadi salah satu yang tersulit ketika memimpin Jakarta. Masyarakat yang hidup Jakarta bukanlah dari kalangan maupun golongan yang sama, dari pengrajin batu hingga presiden harus bertempat tinggal di Jakarta, oleh karena itu dengan pengalaman menjabat selama sepuluh tahun di Jakarta membuatnya harus mengeluarkan berbagai kebijakan daerah yang terkadang hanya disukai oleh sebagian masyarakat membuat dimasa pemerintahan Sutiyoso unjuk rasa di depan Balai kota sudah menjadi hal yang biasa.

Dari banyaknya kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh Sutiyoso, terdapat satu kebijakan yang akan menjadi fokus penelitian yaitu kebijakan pembangunan infrastruktur publik. Infrastruktur publik merupakan fasilitas prasarana yang dibangun untuk kepentingan masyarakat dan dikelola oleh pemerintah daerah. Sama seperti hal tersebut, Permana (2019) menyebutkan bahwa infrastruktur publik adalah fasilitas fisik yang dimiliki dan dikelola oleh institusi pemerintah, baik pusat, daerah, kota/kabupaten, yang tujuan untuk kepentingan publik. Berdasarkan dari pendapat ini, dapat diketahui bahwa infrastruktur publik merupakan suatu hal yang vital yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat untuk kepentingan bersama serta dikelola oleh pemerintah.

Pembangunan infrastruktur publik dimasa Sutiyoso menjadi suatu hal yang berbeda dengan pemerintahan gubernur lainnya, dan juga menjadikannya sebagai program prioritas pemerintah daerah Jakarta yang juga bersanding dengan pendidikan, dan kesehatan. Keberhasilan Jakarta dalam memulihkan perekonomian daerahnya yang sebelumnya mengalami gangguan karena terjadinya krisis moneter serta keadaan keamanan yang juga berhasil distabilkan membuat fokus pemerintah berubah menjadi untuk menyamakan Jakarta dengan kota-kota besar dunia lainnya. Dalam mewujudkan hal tersebut pembangunan infrastruktur masyarakat harus menjadi prioritas untuk memberikan kenyamanan bagi berbagai pihak.

kebijakan revitalisasi Monas yang merupakan kebijakan kontroversial karena mendapatkan penolakan dari berbagai pihak. Pada awal setelah kawasan Monas diresmikan, kawasan tersebut menjadi penuh dengan bisnis malam, diskotik, bar, serta pada masa pemerintahan Ali Sadikin atau lebih tepatnya pada tahun 1968 kawasan Monas dijadikan sebagai tempat berlangsungnya Jakarta *Fair* atau Pekan Raya Jakarta yang hingga sekarang masih berlangsung. Penataan kawasan Monas

sempat berlangsung dimasa pemerintahan Gubernur Wiyogo Atmodarminto sekitar tahun 1990, kawasan ini mulai ditata kembali dengan memindahkan lokasi hiburan malam keluar kawasan Monas dan juga acara Jakarta *Fair* yang dipindahkan ke daerah Kemayoran. Penataan kawasan Monas tersebut tidak memberikan pengaruh yang besar, karena kawasan Monas masih digunakan sebagai tempat pasar malam serta pedagang kaki lima, selain itu kawasan ini juga digunakan untuk sebagai lahan parkir untuk kendaraan instansi pemerintahan (Mathari, 2007, hlm 103-104).

Karena kawasan Monas yang merupakan *landmark* Indonesia kondisinya berantakan maka Sutiyoso memutuskan untuk melakukan revitalisasi di kawasan Monas yang salah satunya dengan melakukan pemasangan pagar di sekitar kawasan Monas tujuan untuk mensterilkan kawasan Monas dari parkir kendaraan pribadi maupun instansi pemerintahan, selain itu juga dilakukan penanaman pohon di sisi utara dan selatan Monas serta dibangun air mancur pesona di sisi barat serta dilakukan pelepasan rusa di bagian sisi selatan Monas.

Pembangunan infrastruktur publik dimasa Gubernur Sutiyoso tidak hanya sebatas pembangunan untuk mengatasi masalah-masalah Jakarta, melainkan terdapat juga pembangunan untuk meningkatkan keindahan Jakarta, seperti melakukan pembangunan ruang terbuka hijau, maupun pembangunan fisik. Salah satu hal yang menjadi pencapaian dari infrastruktur publik yang dibangun oleh Sutiyoso, ialah pembangunan *Jakarta Islamic Center* (JIC) yang lokasi terletak di daerah Kramat Tunggak. Daerah Kramat Tunggak sendiri merupakan wilayah lokalisasi yang dibuat oleh Gubernur Ali Sadikin sebagai upayanya untuk mengurangi persebaran PSK di Jakarta. Wilayah Kramat Tunggak yang awalnya dibangun untuk menjauhi wilayah masyarakat, namun seiring bertambahnya pertumbuhan penduduk Jakarta, membuat wilayah tersebut semakin mendekati wilayah masyarakat hingga wilayah lokalisasi dengan pemukiman menjadi berbaur dan hal tersebut memunculkan permasalahan sosial baru seperti tingginya tingkat kriminalitas hingga peredaran narkoba. Upaya yang dilakukan oleh Sutiyoso ialah dengan melakukan pembangunan JIC sebagai bentuk untuk menjawab keresahan masyarakat terhadap wilayah Kramat Tunggak.

permasalahan kemacetan yang menjadi hantu bagi masyarakat Jakarta. kompleksitas dari Jakarta terlihat dari luas wilayah 664 km² dengan jumlah

penduduk pada tahun 2007 sekitar 9.341 juta jiwa, serta panjang jalan 6.528 km, dengan diikuti dari jumlah kendaraan 4,863 juta, memiliki kepadatan penduduk 140,3 jiwa/ha, kepadatan jalan 9,83 km/km², kendaraan per kapita 0,52 kendaraan/orang serta panjang jalan per kapita 0,698 km/kapita membuat Jakarta menjadi sangat penuh, hal tersebut juga diikuti dengan pertumbuhan jumlah kendaraan 11% setiap tahun dengan rasio kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum 92% (kendaraan pribadi) dengan 8% (kendaraan umum). Dengan hal tersebut membuat kondisi Jakarta akan mengalami kemacetan total pada tahun 2014 (Sutiyoso, 2007, hlm 92-93)

Dalam mengatasi hal tersebut diperlukan langkah cepat dan tangkap supaya tidak menjadikan Jakarta sebagai kota yang penuh kemacetan, kebijakan yang dilakukan oleh gubernur sebelumnya adalah dengan melakukan langkah pembangunan pelebaran jalan, seperti pembangunan berupa *underpass* maupun *flyover*, berbeda dengan dimasa Ali Sadikin yang mengadakan bus kota serta membangun angkutan umum untuk transportasi publik warga. Langkah berbeda yang dilakukan oleh Sutiyoso adalah dengan mengeluarkan kebijakan *three in one* di kawasan-kawasan arteri dengan batasan waktu tertentu, kebijakan ini memiliki penjelasan bahwa setiap satu mobil harus terisi oleh minimal tiga orang. Dirasa kebijakan *three in one* kurang bisa mengatasi kemacetan jangka panjang, maka Sutiyoso kemudian membuat konsep Pola Transportasi Makro (PTM) yang kemudian menjadi langkah paling awal pemanfaatan transportasi publik untuk mengatasi kemacetan, dengan membuat PTM akan melahirkan angkutan umum yang terintegrasi supaya masyarakat dapat mengalihkan dari transportasi pribadi menjadi transportasi umum. Pada tahun 2019 diresmikan angkutan publik *Mass Rapid Transit* (MRT) oleh Presiden Jokowi, ditahun yang sama juga diresmikan transportasi publik *Light Rail Transit* (LRT) selain itu juga terdapat *Bus Rapid Transit* (BRT) yang menghubungkan wilayah-wilayah Jakarta dengan menggunakan jalur pribadinya. Transportasi publik tersebut tidaklah muncul sedemikian saja, melainkan terdapat penggagas yang merancang konsep supaya menjadi terintegrasi antara setiap transportasi publik tersebut, dalam hal tersebut Sutiyoso memiliki peran kemunculan moda transportasi tersebut dengan memperkenalkan PTM sebagai upaya untuk mengatasi kemacetan di Jakarta.

Selain permasalahan kemacetan, terdapat juga permasalahan banjir juga selalu menjadi “hantu” bagi setiap pemimpin Jakarta. sering dikira permasalahan banjir di Jakarta berasal dari hujan, namun juga berpengaruh karena debit air yang meluap di sungai-sungai Jakarta. pengerukan sungai menjadi kebijakan yang dilakukan oleh setiap gubernur Jakarta. Dimasa pemerintahan Hindia Belanda telah dibangun Banjir Kanal Barat dengan tujuan untuk mengatasi permasalahan tersebut, kemudian dimasa pemerintahan Ali Sadikin selain melakukan normalisasi sungai ia juga melakukan pembangunan waduk-waduk di sekitar Jakarta sebagai sarana menampung debit air. Gubernur Wiyogo Atmodarminto melakukan kebijakan dengan pembangunan sumur resapan dengan tujuan untuk mengembalikan air ke tanah supaya kuantitas air tanah tetap stabil agar tidak terjadi penurunan tanah Jakarta. Dimasa pemerintahan Gubernur Basuki juga melakukan pembangunan normalisasi sungai Ciliwung serta normalisasi waduk maupun pembangunan sumur-sumur resapan, selain itu juga dilakukan pembangunan *Giant Sea Wall* dengan tujuan untuk menahan abrasi air laut dari teluk Jakarta, berbeda dengan gubernur sebelumnya, dimasa pemerintahan Gubernur Anies Baswedan dilakukan kebijakan naturalisasi sungai-sungai di Jakarta dengan tujuan untuk memanfaatkan ruang terbuka hijau untuk menampung debit air.

Dengan berbagai upaya yang dilakukan oleh pemerintah tidak memberikan dampak yang sangat besar, sebagai contoh keberadaan Kanal Banjir Barat yang kurang memadai kapasitasnya untuk menampung aliran sungai, selain itu juga berkurangnya lebar sungai yang disebabkan oleh pemukiman liar di tepi sungai membuat kondisi sungai yang tidak bisa menampung air dengan baik, kita ambil contoh seperti sungai Angke yang biasanya memiliki lebar sekitar 40-60 Meter kini mengalami penyusutan menjadi 5-10 Meter saja, keberadaan sampah yang menumpuk juga mengganggu kelancaran sungai mengingat sekitar 14.000 m³ sampah rumah tangga dan 900.000 m³ limbah industri dibuang ke sungai-sungai di Jakarta setiap tahunnya, dan juga hal lain yang menyebabkan berkurangnya penyerapan air ialah adanya urbanisasi yang tidak terkendali di Jakarta maupun daerah sekitarnya akan berdampak kepada berkurangnya daerah resapan, beralih fungsinya kawasan resapan menjadi wilayah *Real Estate* di daerah sekitar Jakarta

juga berpengaruh terhadapnya kepada berkurangnya daerah resapan sungai (Steinerg, 2007, hlm 360-361)

Permasalahan mengenai banjir di Jakarta tidak akan bisa diselesaikan dalam kurun waktu satu periode saja, hal tersebut terjadi karena kondisi Jakarta yang terletak di utara Jawa dengan ketinggian tanah sekitar 0 – 50 meter di atas permukaan laut, selain itu dengan kepadatan penduduk serta sikap konsumtif dalam penggunaan air tanah membuat ketinggian tanah semakin menurun dari sepanjang tahun. Permasalahan banjir juga terjadi disebabkan kondisi lingkungan sekitar Jakarta yang semakin mengalami kepadatan penduduk sehingga menyebabkan semakin berkurangnya daerah resapan air.

Berdasarkan latar belakang yang telah ditulis di atas, penulis tertarik untuk membahas lebih dalam mengenai periode kepemimpinan Gubernur Sutiyoso, terutama mengenai pembangunan infrastruktur publik di Jakarta. Di samping itu, penulis memiliki ketertarikan mengenai latar belakang dari sosok dari Gubernur Sutiyoso yang menjadikan pembangunan infrastruktur sebagai program utama masa pemerintahan, serta bagaimana kebijakan pembangunan Infrastruktur publik dan juga pengaruh dari kebijakan pembangunannya terhadap perkembangan kota Jakarta, walaupun penulis menyadari infrastruktur publik mencakup banyak hal seperti jalan, pelabuhan, hingga jalur pedestrian, walaupun demikian penulis memiliki ketertarikan untuk lebih memusatkan jenis infrastruktur publik terhadap pembahasan mengenai Revitalisasi Monas, Jakarta Islamic Centre, Banjir Kanal Timur, dan Pola Transportasi Makro. Hal ini disebabkan dengan kebijakan-kebijakan publik tersebut tidak dikerjakan oleh gubernur sebelumnya, serta kebijakan ini menjadi hal original yang dilakukan oleh Gubernur Sutiyoso dan kemudian kebijakan ini dilanjutkan oleh gubernur-gubernur selanjutnya. Berkaitan mengenai latar tahun yang ditentukan dalam penelitian ini adalah 1997 hingga 2007. Pemilihan tahun 1997 merupakan awal kepemimpinan Sutiyoso ketika menjadi gubernur di Jakarta, sementara tahun 2007 menjadi batas tahun dalam penelitian ini yang merujuk kepada tahun terakhir kepemimpinan Sutiyoso menjadi gubernur Jakarta.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka masalah utama yang ingin dikaji oleh penulis adalah “Bagaimana kiprah Sutiyoso saat menjadi Gubernur Jakarta terhadap pembangunan infrastruktur publik di Jakarta (1997-2007)?” maka dari itu penulis merumuskan masalah yang akan dijabarkan dalam beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut

1. Mengapa Sutiyoso terpilih menjadi Gubernur Jakarta (1997-2007)?
2. Bagaimana peran Sutiyoso dalam melakukan pembangunan infrastruktur publik di Jakarta (1997-2007)?
3. Bagaimana dampak dari kebijakan pembangunan Sutiyoso terhadap perkembangan Jakarta?

1.3. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah yang telah disampaikan sebelumnya, maka tujuan penelitian ini adalah dengan menjawab permasalahan terkait Kiprah Sutiyoso Dalam Pembangunan Infrastruktur Publik Terhadap Perkembangan Jakarta (1997-2007). Secara lebih khusus tujuan penelitian ini untuk:

1. Menjelaskan terpilihnya Sutiyoso menjadi Gubernur Jakarta (1997-2007).
2. Mendeskripsikan peranan Sutiyoso dalam melakukan pembangunan infrastruktur publik di Jakarta (1997-2007).
3. Mendeskripsikan pengaruh kebijakan pembangunan Sutiyoso terhadap perkembangan Jakarta.

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini terbagi menjadi dua manfaat, yaitu manfaat secara teoritis dan manfaat secara praktis. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memperkaya khazanah penulisan kajian sejarah, khususnya dalam tema sejarah lokal mengenai perkembangan infrastruktur publik di Jakarta dimasa kepemimpinan Gubernur Sutiyoso. Di samping itu, penulis juga berharap penelitian ini dapat memberikan manfaat praktis, diantaranya:

1. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan stimulus sebagai pengembangan materi sejarah Indonesia di SMA/MA/SMK kelas XII Kompetensi Dasar 3.6 yaitu “Menganalisis perkembangan kehidupan politik

dan ekonomi bangsa Indonesia pada masa awal Reformasi”. Dengan adanya urgensi berkembangnya materi yang berkaitan terhadap kebutuhan di sekitar lingkungan peserta didik, maka penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi tentang sejarah mengenai pembangunan infrastruktur publik di Jakarta pada masa kepemimpinan Gubernur Sutiyoso dari tahun 1997-2007.

2. Menambahkan wawasan masyarakat umum mengenai sejarah pembangunan infrastruktur publik di Jakarta terutama pada masa pemerintahan Sutiyoso.

1.5. Struktur Organisasi

Pada proses tahapan penulisan skripsi terdapat cara untuk menganalisis, menafsirkan, dan menulisnya menjadi sebuah karya ilmiah yang disesuaikan dengan pedoman karya ilmiah yang berlaku di Universitas Pendidikan Indonesia. Adapun beberapa tahapan struktur organisasi skripsi antara lain:

Bab I Pendahuluan. Dalam bab ini akan diisi dengan segala hal yang menjadi dasar penulis dalam melakukan penelitian, yaitu menjelaskan mengenai latar belakang penelitian mengenai sejarah infrastruktur yang ada di Jakarta, pembahasan yang akan diambil secara garis besar mengenai judul yang diambil serta alasan lainnya mengenai ketertarikan penulis dalam melakukan penelitian ini. Selain itu terdapat rumusan masalah penelitian yang memiliki fokus kepada objek kajian penelitian sebagai kerangka pemikiran yang utama dalam mengkaji penelitian, Terdapat juga tujuan penelitian yang dijadikan sebagai *goals* dalam memecahkan masalah yang terjadi pada penelitian ini, yang terakhir adalah manfaat penelitian untuk menjelaskan kontribusi penulis yang akan diberikan dalam penelitian ini.

Bab II Kajian Pustaka. Dalam bab ini memaparkan sumber literatur atau sumber lainnya yang akan mendukung penelitian ini, dikarenakan sumber juga menjadi referensi utama yang dianggap sebagai peran penting dalam penelitian. Selain itu bab ini juga menceritakan penelitian-penelitian terdahulu yang berkaitan dengan tema kajian skripsi. Pada bab ini juga menjelaskan teori yang dijadikan sebagai penjelasan, pemaknaan, dan analisis yang digunakan untuk penelitian yang berkaitan dengan skripsi ini. Kajian pustaka memiliki peran penting dalam penelitian karena menjadikan landasan atau kerangka dasar berpikir untuk menjelaskan hasil temuan dari permasalahan yang dikaji.

Bab III Metode Penelitian. Di dalam bagian ini menjelaskan mengenai penggunaan metode dan teknik penelitian yang digunakan untuk penelitian ini terutama dalam proses pencarian sumber, pengolahan data, serta tahapan-tahapan yang digunakan oleh penulis dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian. Metode penelitian yang dianggap relevan dalam melakukan penelitian bibliografi ialah dengan memanfaatkan sumber-sumber literatur atau dengan melakukan kajian studi pustaka. Oleh karena itu metode sejarah merupakan metode yang paling tepat dengan juga melakukan pendekatan penelitian sejarah. metode historis yang membantu penulis menyelesaikan penelitian ini terdapat di bagian penentuan topik, perumusan pertanyaan penelitian, menentukan pendekatan yang digunakan, serta proses identifikasi kata kunci. Selain itu, tahap pelaksanaan tersusun dalam proses pengumpulan serta pemilihan sumber, proses pengolahan dan analisis sumber, serta tahap penulisan tersusun atas pembuatan kesimpulan dan juga saran.

Bab IV Temuan dan Pembahasan. Pada Bab ini menjelaskan mengenai jawaban dari permasalahan penelitian yang diangkat mengenai “Kiprah Sutiyoso Dalam Pembangunan Infrastruktur Publik Terhadap Perkembangan Jakarta (1997-2007)”. Pada bab ini penulis akan memaparkan seluruh hasil temuannya tanpa mengurangi kebenaran fakta. Hal tersebut tidak bisa lepas dari yang sudah dirumuskan, selain itu penelitian ini dikerjakan dengan cara mengkaji, menganalisis, dan menjelaskan permasalahan yang sedang penulis kaji. penulis juga sudah melakukan kritik sumber sebelum memaparkan data-data yang akan digunakan baik itu sumber buku dan artikel jurnal ilmiah. Selain itu dalam penelitian ini peneliti akan menjelaskan secara deskriptif mengenai temuan yang ada pada sumber yang telah dikaji dan mencoba untuk menganalisis dengan terstruktur, dan sistematis.

Bab V Simpulan dan Rekomendasi. Pada bab ini akan menjadi bagian terakhir dari penelitian, didalam bab ini penulis akan menjelaskan mengenai hasil interpretasi dari analisis selama proses penelitian yang telah dilakukan pada bab sebelumnya. Sekaligus menjelaskan mengenai manfaat yang akan didapatkan dari kajian yang telah peneliti lakukan selama penelitian. Serta menjelaskan saran permasalahan apa saja yang terjadi sehingga bisa diperbaiki oleh penelitian selanjutnya.