

**PENGARUH KEBIJAKAN MOBILITAS TRANSPORTASI
PADA PEREKONOMIAN KOTA & KABUPATEN
DI PROVINSI JAWA BARAT**

Oleh :
Tonny Judiantono
Ofyar Z Tamin

**KONFERENSI NASIONAL TEKNIK JALAN-8, HPJI, JAKARTA,
JULI 2007.**

PENGARUH KEBIJAKAN MOBILITAS TRANSPORTASI PADA PEREKONOMIAN KOTA & KABUPATEN DI PROVINSI JAWA BARAT

Judiantono TONNY Student School of Architecture, Planning and Policy Development (SAPPK) Bandung Institute of Technology Transportation Program ITB, Labtek IX Floor 1 Jl.Ganesha 10 Bandung Telp & Fax : +62-(022)-2532305 tjbondol3@yahoo.co.id	Tamin OFYAR Z Professor Faculty of Civil and Environment Engineering, Bandung Institute of Technology Lab.Transportasi ITB, Labtek I Floor 2 Jl.Ganesha 10 Bandung Telp & Fax : +62-(022)-2502350 Ofyar@trans.si.itb.ac.id
---	--

Abstrak

Peningkatan mobilitas sudah umum digunakan sebagai pijakan kebijakan penyediaan sistem transportasi suatu daerah disamping pijakan trafik dan aksesibilitas. Sudah menjadi keyakinan umum pula bahwa peningkatan mobilitas transportasi berperan besar pada pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Jika demikian, seperti apa pola hubungan mobilitas dan ekonomi di Provinsi Jawa Barat?, bagaimana pula polanya untuk wilayah kabupaten dan kota ? apakah ada perbedaan pengaruhnya dikedua wilayah tersebut ?

Melalui analisis komparatif dan korelasi terhadap indikator mobilitas dan ekonomi di Jawa Barat untuk periode 1999 – 2004 menunjukkan : bahwa pertumbuhan jaringan jalan hanya 2% saja tiap tahunnya, tidak sebanding dengan kenaikan jumlah kendaraan yang mencapai 26% pertahun. Sementara itu Jumlah kendaraan/1000 penduduk meningkat 66 %, jumlah kendaraan/rumah tangga meningkat 59 %, dan jumlah kendaraan/Km panjang jalan naik 66%, yang artinya jalanan makin padat oleh kendaraan. Tingkat mobilitas di perkotaan jauh lebih tinggi dibandingkan di kabupaten, sementara itu baik di wilayah kabupaten maupun kota menunjukkan penambahan jalan cenderung akan menurunkan PAD dan belanja daerah (korelasi negatif), sedangkan penambahan kendaraan berkorelasi positif dengan PAD dan belanja daerah.

Melihat hasil penelitian ini, masih relevankah kebijakan penyediaan sistem transportasi yang semata-mata hanya berpijak pada peningkatan mobilitas diterapkan di Jawa Barat dan Indonesia pada umumnya ?.

Kata kunci : mobilitas, perekonomian

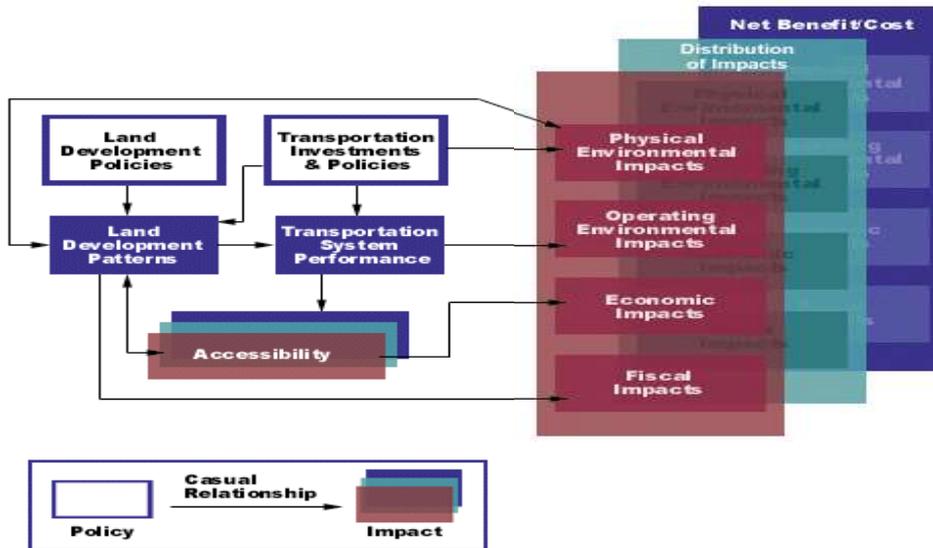
1. Pendahuluan

Sebagaimana umumnya kebijakan investasi pemerintah pusat dan daerah lain di Indonesia dibidang infrastruktur transportasi yang umumnya diprioritaskan pada peningkatan jaringan jalan dan pembangunan jalan baru, peningkatan kapasitas pelabuhan dan pembangunan bandara untuk lalu lintas internasional dan domestik, dsb. Pemerintah daerah Jawa Barat (provinsi dan kabupaten/ kota) juga melakukan kebijakan peningkatan mobilitas seperti tersebut. Jika demikian, seperti apa pola hubungan mobilitas dan ekonomi di Provinsi Jawa Barat?

Secara diagramatis hubungan antara kebijakan transportasi dengan ekonomi dapat digambarkan pada Diagram 1 (FHWA, 2002). Melalui diagram tersebut jelas menunjukkan bahwa dampak pada ekonomi dari kebijakan transportasi bisa berlaku langsung dan tidak langsung. Dampak langsung antara lain melalui besaran nilai investasi langsung disektor transportasi sebagaimana digambarkan dalam penerimaan PDB (GDP) sub sektor transportasi. Dampak tidak langsung pada ekonomi adalah melalui mekanisme perubahan aksesibilitas, yang justru memberikan dampak lebih besar pada ekonomi melalui efek multiplier pada sektor lain.

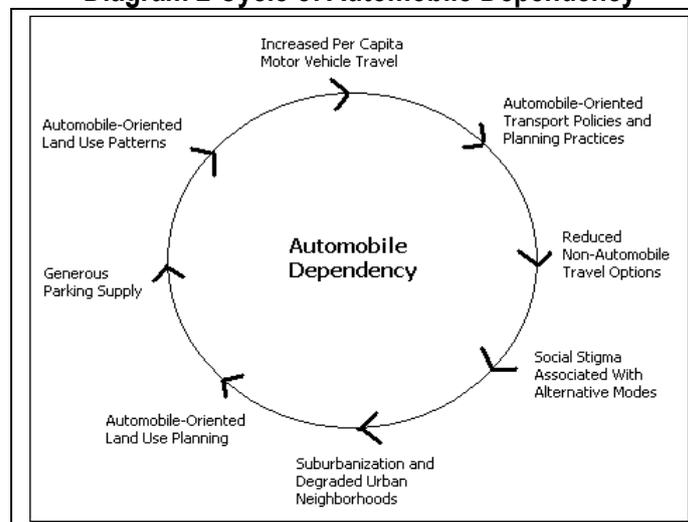
Kajian berikut merupakan analisis atas data sekunder indikator transportasi dan besaran indikator ekonomi di Jawa Barat, dengan harapan bisa mendapatkan gambaran apakah arah kebijakan transportasi provinsi Jawa Barat yang menekankan pada peningkatan mobilitas di wilayah kota dan kabupaten menghasilkan dampak sesuai yang diharapkan ataukah justru sebaliknya.

Diagram 1 Hubungan Kebijakan Transportasi dan Ekonomi



Indikator transportasi yang digunakan adalah tingkat mobilitas yang ditunjukkan oleh Indikator Ketergantungan pada Kendaraan (Automobile Dependency) yang didasarkan pada pemikiran Siklus Automobile Dependency seperti pada diagram 2 dan Tabel 1 berikut.

Diagram 2 Cycle of Automobile Dependency



Sumber : TDM Encyclopedia, Automobile Dependency, December 2005

Tabel 1 Auto Dependency Indicators

Indicator	Description	Low	Medium	High
Vehicle Ownership	Per capita motor vehicle ownership (usually measured per 1,000 population)	Less than 250 per 1,000 pop.	250-450	450+
Vehicle Travel	Per capita annual motor vehicle mileage	Less than 4,000 miles (6,500 km)	4,000-8,000 miles (6,500-13,000 kms)	8,000+ (13,000 km plus)
Vehicle Trips	Automobile trips as a portion of total personal trips	Less than 50%	50-80%	80%+
Quality of Transportation Alternatives	Convenience, speed, comfort, affordability and prestige of walking, cycling and public transit relative to driving.	Alternative modes are of competitive quality.	Alternative modes are somewhat inferior.	Alternative modes are very inferior.
Relative Mobility Of Non-Drivers	Mobility of personal travel by non-drivers compared with drivers.	Non-drivers are not severely disadvantaged.	Non-drivers are moderately disadvantaged.	Non-drivers are severely disadvantaged.
Market Distortions Favoring Automobile Use	Relative advantage provided to automobile transportation over other modes in planning, funding, tax policy, etc.	Minimal bias favoring automobile travel.	Moderate bias favoring automobile travel.	Significant bias favoring automobile travel.

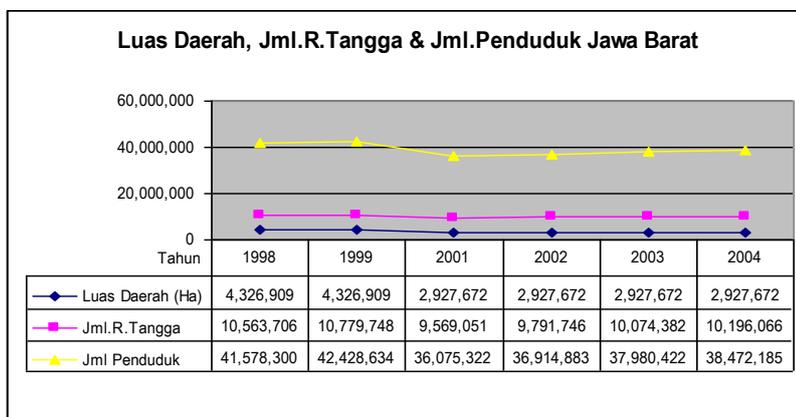
Sumber : TDM Encyclopedia, Automobile Dependency, December 2005

2. Transportasi Jalan Raya dan Ekonomi Makro Povinsi Jawa Barat

2.1 Ekonomi Makro Jawa Barat

Pembahasan gambaran ekonomi makro di Provinsi Jawa Barat di sini dibatasi hanya pembahasan PDRB (Produk Domestik Regional Bruto), besaran PAD dan Belanja Daerah saja. Gambaran ekonomi makro Jawa Barat sebagaimana tergambar dalam Gambar 1 menunjukkan bahwa dalam kurun waktu 1999 – 2004 jumlah penduduk turun 9% dan jumlah Rumah Tangga turun 5%. Ini terjadi karena tahun 2000 terjadi pemekaran provinsi, yaitu dipisahkannya Provinsi Banten dari Jawa Barat.

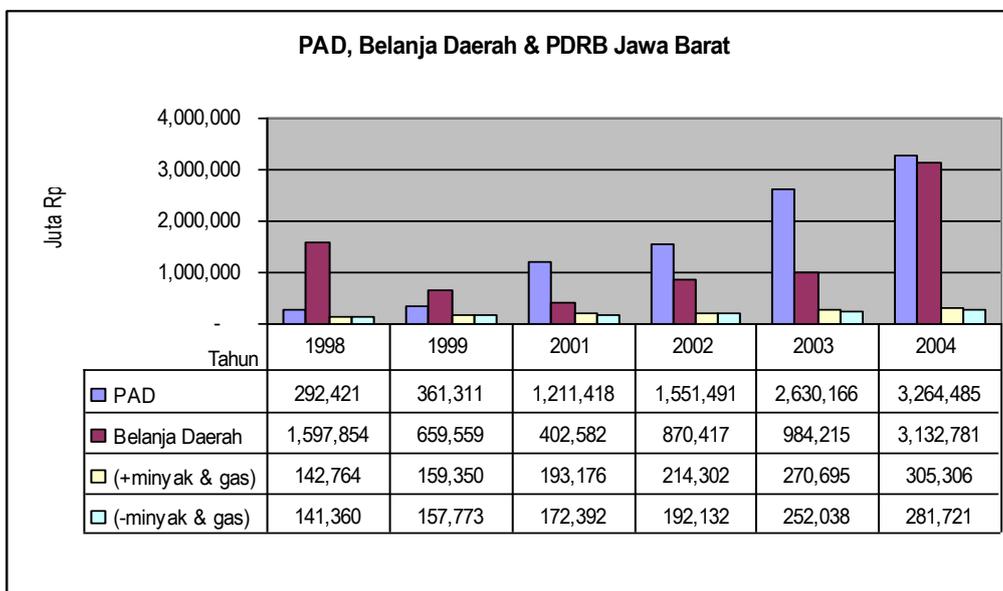
Gambar 1



Sumber : BPS Jawa Barat 1998/1999 & 2004/2005

Catatan : tahun 1999 Provinsi Banten masih bergabung dengan Jawa Barat

Gambar 2



Sumber : BPS Jawa Barat 1998/1999 & 2004/2005

Catatan : tahun 1999 Provinsi Banten masih bergabung dengan Jawa Barat

Tabel 2

Tingkat Perubahan Luas daerah, Demografi dan Ekonomi Jawa Barat 1999-2004

Tahun	Luas Daerah	Jml Rmh. Tangga	Jml Penduduk	PAD	Belanja Daerah	PDRB konstan	
						(+minyak & gas)	(-minyak & gas)
1999/1998	1.00	1.02	1.02	1.24	0.41	1.12	1.12
2001/1999	0.68	0.89	0.85	3.35	0.61	1.21	1.09
2002/2001	1.00	1.02	1.02	1.28	2.16	1.11	1.11
2003/2002	1.00	1.03	1.03	1.70	1.13	1.26	1.31
2004/2003	1.00	1.01	1.01	1.24	3.18	1.13	1.12
2004/1999	0.68	0.95	0.91	9.04	4.75	1.92	1.79
Rata2	0.94	0.99	0.99	1.76	1.50	1.17	1.15

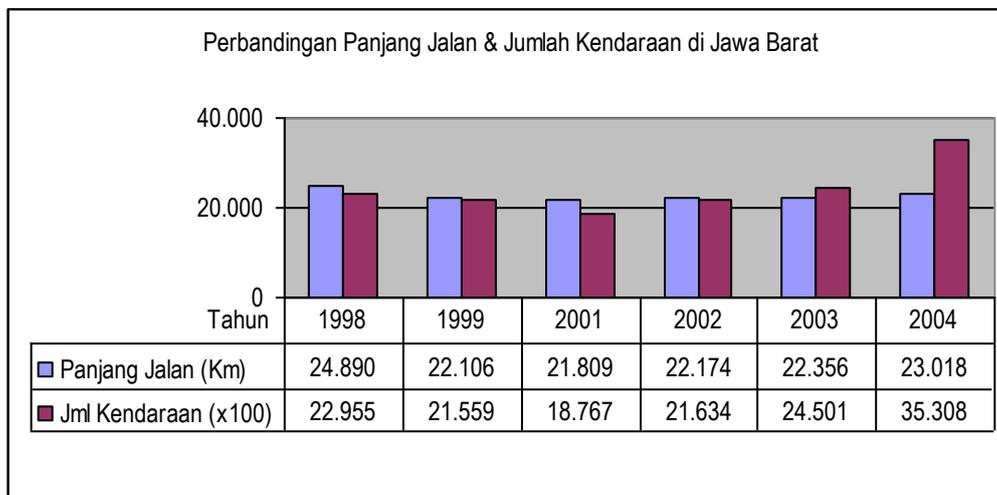
Sumber : Hasil analisis, 2006

Namun demikian pada periode 1999-2004 tersebut gambaran ekonomi menunjukkan PAD Jawa Barat naik 6,01 kali dari PAD tahun 1999 (Tabel 2), sedangkan PDRB harga konstan (dengan minyak dan gas) menunjukkan kenaikan 1,92, dan PDRB harga konstan (tanpa minyak dan gas) menunjukkan kenaikan 1,79. Sementara itu Belanja Daerah juga menunjukkan kenaikan sebesar 4,75 kali dalam periode yang sama. Jika dilihat angka pertumbuhannya dari tahun 2001-2004 maka pertumbuhan penduduk rata-rata adalah 2% saja sedangkan PDRB tumbuh dengan rata-rata 13 %. Ini menunjukkan kondisi ekonomi makro Provinsi Jawa Barat dalam periode 2001/2004 tumbuh secara positif, bahkan jika dilihat dalam periode 1999/2004 di mana Provinsi Banten masih tergabung dengan Jawa Barat, pertumbuhan ekonomi Jawa Barat jauh lebih cepat tumbuh dibandingkan sebelumnya. Peran PAD dalam mendukung Belanja Daerah juga makin meningkat, jika pada tahun 1998 peran PAD pada Belanja Daerah hanya 18 %, kemudian meningkat jadi 55 % pada tahun 1999, maka pada tahun 2004 peran PAD pada Belanja Daerah mencapai 69 %.

2.2 Indikator Mobilitas Transportasi di Jawa Barat

Transportasi yang akan dibahas di sini hanya transportasi jalan raya, dengan *mobilitas* sebagai indikatornya (Automobile Dependency Indicators) yang ditunjukkan dengan panjang jaringan jalan (tanpa pembedaan kelas jalan, status dan fungsinya) dan jumlah kendaraan (tidak dibedakan antara kendaraan umum dan bukan kendaraan umum dan juga tidak dipisahkan antara kendaraan roda dua dengan kendaraan roda empat atau lebih). Kendaraan tidak bermotor (non-motorized vehicle) tidak dimasukkan dalam pembahasan ini, walaupun perannya di daerah pedesaan Jawa Barat masih cukup besar.

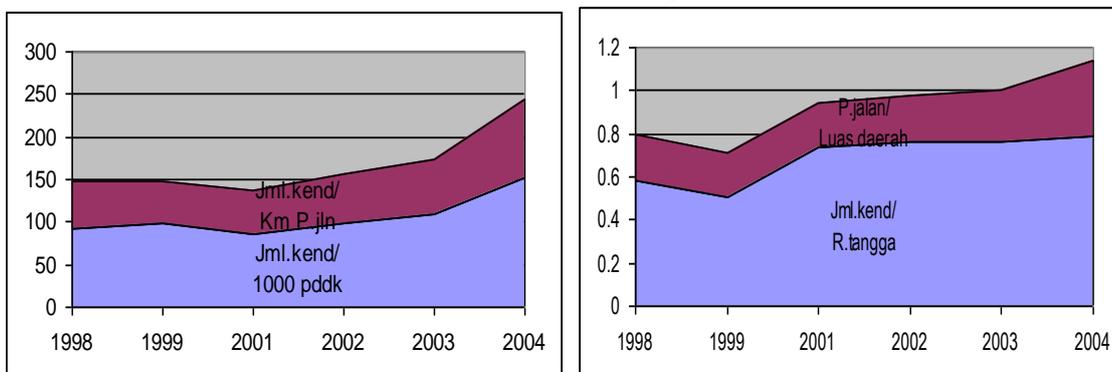
Gambar 3



Sumber : BPS Provinsi Jawa Barat 1998/1999 dan 2004/2005

Gambar 4

Indikator Mobilitas Transportasi Jalan Raya di Provinsi Jawa Barat 1998 - 2004



Sumber : Hasil Analisis, 2006

Data jalan dan kendaraan di Jawa Barat sebagaimana terlihat pada Gambar 3 menunjukkan bahwa dengan adanya pemisahan Provinsi Banten dari Jawa Barat, otomatis panjang jaringan jalan di Jawa Barat juga berkurang. Tahun 2001 panjang jaringan jalan di Jawa Barat turun 1% dibandingkan panjang jalan pada tahun 1999, namun dengan penambahan jaringan jalan yang dibangun dari tahun 2001 sampai 2004, dengan pertumbuhan rata-rata 1% per tahun, maka panjang jaringan jalan pada tahun 2004 bertambah 4 %

jika dibandingkan dengan tahun 1999.

Bila kita analisis lebih lanjut, berdasarkan Gambar 3, dapat disusun indikator mobilitas di Jawa Barat sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 4 dan Tabel L-1. Berdasarkan Gambar 4, terlihat jelas bahwa walaupun luas daerah berkurang 32% yaitu dengan dipisahkannya Provinsi Banten dari Jawa Barat, angka kerapatan jaringan jalan yang ditunjukkan dengan (*panjang jalan/luas daerah*) menunjukkan kenaikan sebesar 37 %, ini menunjukkan bahwa jumlah panjang jaringan jalan tidak banyak berubah, karena selama ini jaringan jalan lebih banyak berada di wilayah Jawa Barat sekarang di bandingkan di wilayah yang sekarang menjadi Provinsi Banten. Selanjutnya *pertumbuhan jaringan jalan dari tahun 2001-2004 hanya 2% saja tiap tahunnya, tidak sebanding dengan kenaikan jumlah kendaraan yang mencapai 26% pertahun. Pertambahan jumlah kendaraan/1000 penduduk menunjukkan angka yang sama dengan jumlah kendaraan/rumah tangga yaitu 26 %, demikian pula angka kepadatan jaringan jalan yang ditunjukkan dengan jumlah kendaraan/Km panjang jalan menunjukkan pertumbuhan 26% pertahun..*

Jika kita bandingkan *indikator jumlah kendaraan/1000 penduduk antara tahun 2004 dengan 1999, terjadi lonjakan yang tajam yaitu meningkat 66 % sedangkan jumlah kendaraan/rumah tangga meningkat 59 %. Demikian pula jumlah kendaraan/Km panjang jalan naik 66%, yang artinya jalanan makin padat oleh kendaraan, padahal secara teoritis angka jumlah 92 kendaraan/ 1000 penduduk (data tahun 2004) masih terhitung rendah menurut ukuran Automobile Dependency (lihat kriteria pada Tabel 1). Lonjakan ini tidak sebanding dengan kenaikan kerapatan jaringan jalan yang hanya naik 37 % (2004/1999) atau rata-rata 2% saja jika dilihat pada periode 2001-2004.*

2.3 Hubungan Indikator Mobilitas Transportasi dan Ekonomi Makro di Jawa Barat

Data BPS Jawa Barat menunjukkan kontribusi langsung sektor transportasi ke PDRB Jawa Barat sekitar 3,04 – 3,60 % sebagaimana ditunjukkan oleh Tabel L-2.

Jika kita analisis lebih lanjut, hubungan antara indikator mobilitas transportasi jalan dengan ekonomi makro Jawa Barat melalui angka korelasi antar indikator, sebagaimana ditunjukkan dalam Tabel 3 dan Tabel 4 menunjukkan *kuatnya hubungan (relasi positif) antara peningkatan jumlah kendaraan dengan peningkatan PAD dan Belanja Daerah, sebaliknya penambahan panjang jalan akan berkorelasi negatif terhadap PAD, PDRB dan kontribusi sektor transportasi pada PDRB.* Ini dapat dimengerti bahwa penambahan panjang jalan berarti membebani PAD atau meningkatkan belanja daerah untuk peningkatan jaringan atau pemeliharaan, sebagaimana ditunjukkan juga pada Tabel 2 di muka bahwa periode 2001-2004 penambahan jaringan jalan hanya 2% saja tiap tahun, padahal belanja daerah meningkat tajam sebesar 4,75 kali pada periode yang sama. Sementara itu penambahan jumlah kendaraan juga tidak berkorelasi signifikan dengan penambahan jaringan jalan ($R=0,26$), pengaruhnya langsung pada penambahan jaringan jalan hanya 0,0005039 (lihat Tabel 4). Ini artinya kebijakan yang dilakukan pemerintah daerah selama ini dalam penambahan panjang jalan tidak sejalan dengan peningkatan jumlah kendaraan, dan ini akan berakibat fatal di jalanan, yaitu berupa peningkatan kepadatan jalan sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 2, di mana kepadatan *kendaraan/Km panjang jalan* meningkat 66% dalam periode 1999 - 2004

Tabel 3
Korelasi Indikator Transportasi dan Ekonomi Makro di Provinsi Jawa Barat

Indikator	Panjang Jalan	Jml Kendaraan	PAD	Belanja Daerah	PDRB konstan (+minyak & gas)	PDRB konstan (-minyak & gas)	Kontribusi Transportasi
Panjang Jalan	1	0.26	-0.23	0.19	-0.40	-0.41	-0.40
Jml Kendaraan		1	0.99	0.96	0.81	0.80	0.83
PAD			1	0.91	1.00	1.00	1.00
Belanja Daerah				1	0.89	0.88	0.88
PDRB konstan					1	1.00	1.00
PDRB konstan						1	1.00
Kontribusi transportasi							1

Sumber : Hasil Analisis, 2006

Tabel 4 Pengaruh (Slope) Indikator Transportasi dan Ekonomi Makro di Provinsi Jawa Barat

	Panjang Jalan	Jumlah Kendaraan
Panjang Jalan	1,00	0,0005039
Jumlah Kendaraan	131,58	1,00
PAD	(170.392,86)	1.396,50
Belanja Daerah	164.783,88	1.579,70
PDRB konstan (+minyak)	(25.826,83)	103,75
PDRB konstan (-minyak)	(22.768,18)	88,76
Kontribusi transportasi	(899,82)	3,70

Sumber : Hasil Analisis, 2006

3. Mobilitas Transportasi dan Keuangan Daerah Kabupaten/ Kota di Povinsi Jawa Barat

3.1 Keuangan Daerah Kabupaten/ Kota di Provinsi Jawa Barat

Indikator keuangan daerah yang digunakan di sini dibatasi pada besaran Penerimaan Asli Daerah (PAD) , pengeluaran belanja daerah dan besaran pengeluaran sektor transportasi dalam belanja daerah. Dari segi wilayah, dalam pembahasan di sini juga dipisahkan antara wilayah kabupaten dan kota, *dengan hipotesis bahwa ada perbedaan pengaruh perubahan kinerja transportasi ini antara daerah kabupaten dan kota, karena keduanya mempunyai karakteristik yang berbeda*. Tabel L-4 menunjukkan bahwa kontribusi PAD pada belanja daerah pada tahun 1999 menunjukkan untuk wilayah kabupaten rata-rata berkontribusi 13 %, sedangkan untuk wilayah kota rata-rata berkontribusi 8 % saja. Kondisi ini berubah pada tahun 2004, yaitu di wilayah kabupaten PAD berkontribusi 9% dan di wilayah kota meningkat menjadi 15%, sebagaimana ditunjukkan pada Tabel L- 5. Tabel L- 6 menunjukkan besarnya perubahan dari tahun 1999 – 2004 di masing-masing kabupaten/ kota. *Kontribusi PAD di wilayah kota cenderung lebih cepat peningkatan perannya pada belanja daerah dibandingkan dengan didaerah kabupaten*. Dalam periode yang sama (1999 – 2004), PAD di wilayah kabupaten meningkat rata-rata 3,26 kali dan belanja daerahnya meningkat rata-rata 4,05 kali. Sementara untuk wilayah kota PAD naik rata-rata 15,33 kali dan belanja daerahnya naik rata-rata 7,21 kali.

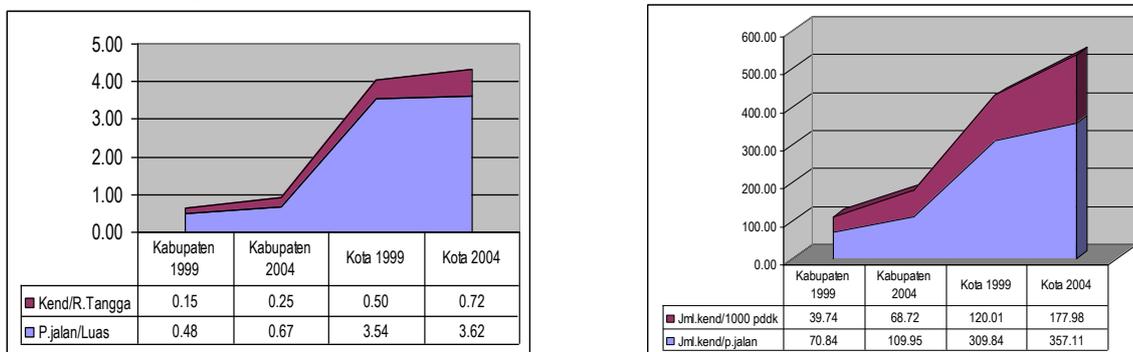
3.2 Indikator Mobilitas Transportasi Jalan Raya tiap Kabupaten/ Kota di Jawa Barat

Seperti halnya dalam pembahasan indikator transportasi tingkat provinsi pada butir 2.2 di muka, indikator yang digunakan adalah panjang jalan dan jumlah kendaraan ditiap kabupaten/ kota di Provinsi Jawa Barat untuk tahun 1999 dan 2004, sebagaimana ditunjukkan pada Tabel L- 6. Beberapa kabupaten mengalami penurunan luas wilayah, panjang jalan dan jumlah kendaraan karena tahun 2000 terjadi pemekaran wilayah, yaitu dengan diresmikannya beberapa kota baru yang terpisah dari kabupaten induknya. Kota-kota baru tersebut adalah Depok, Cimahi, Tasilmalaya, dan Banjar.

Indikator Mobilitas pada Tabel L-8 menunjukkan bahwa pada tahun 1999 di wilayah kabupaten: panjang jalan/ luas daerah rata-rata hanya 0.48 Km/ Km², sementara di wilayah perkotaan sudah mencapai 3,54 Km/Km². Pada saat yang sama jumlah kendaraan/ 1000 penduduk di wilayah kabupaten hanya 39,74, sedangkan di wilayah perkotaan sudah mencapai 120,01 kendaraan/ 1000 penduduk. Kepadatan jalan di wilayah kabupaten rata-rata 70,84 kendaraan/Km panjang jalan, sementara di kota sudah mencapai 309,84 kendaraan/Km panjang jalan. Artinya *tingkat mobilitas di perkotaan jauh lebih tinggi dibandingkan di kabupaten*. Jika kita lihat Tabel L- 9, untuk tahun 2004 *panjang jalan/ luas daerah* di wilayah kabupaten naik jadi 0,67 Km/Km², *jumlah kendaraan/1000 penduduk* juga naik menjadi rata-rata 68,72 kendaraan/1000 penduduk dan *kepadatan jalan* juga meningkat jadi 109,95 kendaraan/Km panjang jalan. Untuk wilayah kota angka-angka ini menunjukkan 3,62 Km/Km² untuk panjang jalan/luas daerah, ada 177,8 kendaraan/ 1000 penduduk dan 357,11 kendaraan/Km panjang jalan (Lihat Gambar 5 dan Tabel L- 9). Dilihat dari indikator Automobile Dependency (Jumlah kendaraan/1000 penduduk), kota Bandung dan Cirebon sudah ada pada tingkat medium, kota Bekasi juga sudah mendekati angka medium. Kota-kota lain dan semua kabupaten di Jawa Barat masih pada tingkat Low (rendah). Namun demikian secara keseluruhan indikator Automobile Dependency di wilayah kota 2,5 kali lebih besar dari pada wilayah kabupaten, dan jumlah kendaraan/Km panjang jalan di wilayah kota juga 3,2 kali lebih besar dari wilayah kabupaten.

Gambar 5

Perbandingan indikator mobilitas antara kabupaten dan kota di Jawa Barat th 1999 dan 2004



Sumber : Hasil Analisis, 2006

Kalau kita perbandingan kedua tabel ini sebagaimana ditunjukkan pada Tabel L -10, maka untuk periode 1999-2004 di wilayah kabupaten kerapatan jalan (panjang jalan/luas daerah) naik rata-rata 40 % dan jumlah kendaraan/1000 penduduk naik rata-rata 73%, sehingga kepadatan jalan juga naik 55%, sementara di wilayah kota kerapatan jalan hanya naik rata-rata 2% sja, sedangkan jumlah kendaraan/1000 penduduknya naik rata-rata 48%, dan ini mengakibatkan kepadatan jalan juga naik rata-rata 15%.

Dapat dikatakan bahwa *pertambahan panjang jalan di wilayah kota tidak sebanding dengan penambahan jumlah kendaraan, sementara di wilayah kabupaten masih cukup berimbang*, walaupun percepatan pertumbuhan kendaraan masih lebih tinggi juga dibandingkan dengan pertumbuhan panjang

jalan. Jika kita perbandingkan pula antara Tabel L-8, Tabel L-9 dengan Tabel L-1, untuk indikator Jumlah Kendaraan/1000 penduduk menunjukkan pada tahun 1999 hanya ada 2 kabupaten yang rata-ratanya di atas rata-rata provinsi, sementara untuk kota hanya ada 2 kota dari 4 kota yang rata-ratanya di atas rata-rata provinsi. Kondisi ini tidak banyak berubah pada tahun 2004, yaitu hanya 3 kabupaten yang rata-rata jumlah kendaraan/1000 penduduknya di atas angka rata-rata provinsi, sementara untuk kota naik tajam, yaitu ada 7 kota dari 9 kota yang di atas rata-rata provinsi. Untuk indikator Jumlah kendaraan/Km panjang jalan juga tidak banyak beda, yaitu pada tahun 1999 untuk wilayah kabupaten hanya ada 3 kabupaten yang di atas rata-rata provinsi, sementara untuk kota hanya ada 2 kota dari 4 kota yang rata-ratanya di atas rata-rata provinsi. Pada tahun 2004 indikator Jumlah kendaraan/Km panjang jalan menunjukkan hanya 4 kabupaten yang rata-ratanya di atas rata-rata provinsi, sedangkan untuk kota ada 6 kota yang di atas angka rata-rata provinsi.

3.3 Hubungan Indikator Transportasi dan Keuangan Daerah di Jawa Barat

Tabel 5 memperlihatkan bahwa dari sampling wilayah kabupaten dan kota, menunjukkan bahwa di wilayah kabupaten rata-rata belanja daerah untuk sektor transportasi mencapai 10%, sedangkan di wilayah kota rata-rata 5% saja dari belanja daerah yang dikeluarkan untuk sektor transportasi. Untuk provinsi belanja sektor transportasi ini mencapai 13%. Angka-angka ini menunjukkan bahwa *untuk wilayah kota pengeluaran untuk sektor transportasi tidak sebesar di kabupaten*, mungkin ini terjadi karena tingkat mobilitas di kota sudah lebih tinggi, tidak perlu biaya besar lagi kecuali untuk menjaga kinerjanya.

Jika kita lihat Tabel L-6 kemudian dibandingkan dengan hasil pembahasan Tabel L-8, Tabel L-9 dan Tabel L-1 pada butir 3.2 di muka, peningkatan jumlah kabupaten yang indikator Jumlah Kendaraan/1000 penduduk dan indikator Jumlah kendaraan/Km panjang jalan di atas rata-rata provinsi sungguh ironis karena Belanja Daerah di kabupaten rata-rata naik 4,05 kali pada periode 1999-2004 tersebut dan PAD nya naik rata-rata 3,26 kali. Sementara untuk wilayah Kota Belanja Daerah naik rata-rata 7,21 kali dan PAD naik rata-rata 15,33 kali pada periode 1999/2004.

Tabel 5

Samplng Kontribusi Pengeluaran Sektor Transportasi Jalan Raya terhadap Belanja Daerah Kabupaten dan Perkotaan di Jawa Barat Th.2004

No	Kabupaten/ Kota	Pengeluaran (ribu rp)		Sektor Transportasi/ Belanja Daerah
		Belanja Daerah	Sektor Transportasi	
1	Sukabumi	391,358,592.00	45,433,533.00	12%
2	Purwakarta	328,964,251.00	25,523,976.00	8%
	Kabupaten			10%
3	Bogor	343,987,824.00	16,267,152.00	5%
4	Cirebon	234,678,221.00	6,894,765.00	3%
5	Cimahi	203,759,171.00	14,408,890.00	7%
	Kota			5%
	Provinsi	3,132,781,224.90	400,041,092.96	13%

Sumber : BPS Jawa Barat 2004/2005

Tabel 6 dan Tabel 7 menunjukkan korelasi antara indikator mobilitas transportasi jalan dengan keuangan daerah (PAD dan Belanja Daerah).

Tahun 1999 untuk wilayah kabupaten, *korelasi kuat* hanya ditunjukkan oleh hubungan antara panjang jalan dengan belanja daerah ($R=0,92$), sementara hubungan indikator lainnya tidak signifikan, misal antara jumlah kendaraan dengan PAD $R=0,03$. Untuk wilayah kota sebaliknya, semua indikator berkorelasi positif kuat. Tahun 2004 korelasi indikator mobilitas dengan keuangan daerah baik untuk wilayah kota maupun kabupaten makin kuat, bahkan peningkatan angka korelasi di wilayah kabupaten meningkat tajam. Kedua data ini menunjukkan bahwa baik PAD maupun belanja daerah cenderung meningkat sejalan dengan peningkatan mobilitas transportasi. Jika kita uji lebih jauh dengan Tabel 8, yaitu korelasi antar indikator transportasi dengan keuangan daerah dari besarnya perubahan antara tahun 2004 dan 1999, menunjukkan bahwa *di wilayah kabupaten penambahan jalan akan menurunkan PAD dan belanja daerah (korelasi negatif)*, sedangkan penambahan kendaraan berkorelasi positif dengan PAD dan belanja daerah. Di wilayah kota untuk penambahan jalan juga menunjukkan gejala yang sama, yaitu walaupun berkorelasi positif dengan keuangan daerah tapi tidak signifikan, dan penambahan kendaraan berkorelasi positif dengan belanja daerah dan PAD.

Jadi baik untuk wilayah kabupaten maupun wilayah kota masih relevankah kebijakan penambahan panjang jalan, karena akan berdampak pada peningkatan beban keuangan daerah.

Tabel 6
Korelasi Indikator Transportasi dan Keuangan Daerah
Wilayah Kabupaten dan Kota di Jawa Barat Th.1999

Wilayah Kabupaten	Panjang Jalan	Jumlah Kendaraan	PAD	Belanja Daerah
Panjang Jalan	1.00	0.38	0.36	0.92
Jumlah Kendaraan		1.00	0.03	0.39
PAD			1.00	0.40
Belanja Daerah				1.00
Wilayah Kota	Panjang Jalan	Jumlah Kendaraan	PAD	Belanja Daerah
Panjang Jalan	1.00	0.86	0.73	0.93
Jumlah Kendaraan		1.00	0.97	0.95
PAD			1.00	0.90
Belanja Daerah				1.00

Sumber : Hasil Analisis, 2006

Tabel 7
Korelasi Indikator Transportasi dan Keuangan Daerah
Wilayah Kabupaten dan Kota di Jawa Barat Th.200

Wilayah Kabupaten	Panjang Jalan	Jumlah Kendaraan	PAD	Belanja Daerah
Panjang Jalan	1.00	0.59	0.51	0.67
Jumlah Kendaraan		1.00	0.86	0.81
PAD			1.00	0.76
Belanja Daerah				1.00
Wilayah Kota	Panjang Jalan	Jumlah Kendaraan	PAD	Belanja Daerah
Panjang Jalan	1.00	0.72	0.82	0.82
Jumlah Kendaraan		1.00	0.96	0.96
PAD			1.00	0.97
Belanja Daerah				1.00

Sumber : Hasil Analisis, 2006

Tabel 8
Korelasi Perubahan Indikator Transportasi dan Keuangan Daerah
Wilayah Kabupaten dan Kota di Jawa Barat Th.1999-2004

Wilayah Kabupaten	Panjang Jalan	Jumlah Kendaraan	PAD	Belanja Daerah
Panjang Jalan	1.00	0.15	-0.13	(0.02)
Jumlah Kendaraan		1.00	0.61	0.61
PAD			1.00	0.72
Belanja Daerah				1.00
Wilayah Kota	Panjang Jalan	Jumlah Kendaraan	PAD	Belanja Daerah
Panjang Jalan	1.00	(0.19)	0.09	0.21
Jumlah Kendaraan		1.00	0.51	0.51
PAD			1.00	0.95
Belanja Daerah				1.00

Sumber : Hasil Analisis, 2006

4. Kesimpulan

Dari pembahasan yang telah dilakukan dapat disimpulkan beberapa hal sbb :

A. Untuk provinsi Jawa Barat pada periode tahun 1999-2004

- Pertumbuhan jaringan jalan hanya 2% saja tiap tahunnya, tidak sebanding dengan kenaikan jumlah kendaraan yang mencapai 26% pertahun.
- Jumlah kendaraan/1000 penduduk meningkat 66 %, jumlah kendaraan/rumah tangga meningkat 59 %, dan jumlah kendaraan/Km panjang jalan naik 66%, yang artinya jalanan makin padat oleh kendaraan,
- Pertumbuhan ekonomi Jawa Barat jauh lebih cepat tumbuh dibandingkan ketika masih tergabung dengan Provinsi Banten
- Peningkatan jumlah kendaraan berkorelasi positif dengan peningkatan PAD dan Belanja Daerah, sebaliknya penambahan panjang jalan berkorelasi negatif terhadap PAD, PDRB dan kontribusi sektor transportasi pada PDRB

B. Untuk Wilayah Kabupaten dan Kota di Provinsi Jawa Barat pada periode tahun 1999-2004

- Kontribusi PAD di wilayah kota cenderung lebih cepat peningkatan perannya pada belanja daerah dibandingkan dengan didaerah kabupaten
- Tingkat mobilitas di perkotaan jauh lebih tinggi dibandingkan di kabupaten.
- Pertambahan panjang jalan di wilayah kota tidak sebanding dengan penambahan jumlah kendaraan (=jauh lebih kecil), sementara di wilayah kabupaten masih cukup berimbang,
- Pengeluaran daerah untuk sektor transportasi di wilayah kabupaten lebih besar daripada wilayah kota
- Baik di wilayah kabupaten maupun kota menunjukkan penambahan jalan akan menurunkan PAD dan belanja daerah (korelasi negatif), sedangkan penambahan kendaraan berkorelasi positif dengan PAD dan belanja daerah.

Kesimpulan di atas menunjukkan bahwa kebijakan peningkatan mobilitas transportasi di Jawa Barat periode 1999-2004 memberikan dampak positif pada peningkatan jumlah kendaraan tapi tidak diimbangi dengan pertambahan panjang jalan yang seimbang. Kondisi ini memunculkan efek eksternalitis yang cenderung berdampak negatif, salah satunya adalah dampak negatif pada keuangan daerah yaitu dengan meningkatnya belanja sektor transportasi, khususnya pada biaya pemeliharaan jalan, yang ditunjukkan dengan rendahnya penambahan panjang jaringan jalan, khususnya di wilayah kota, dan ini terjadi hampir di semua wilayah kota. Untuk wilayah kabupaten dampak kebijakan transportasi ini masih lebih baik.

5. Pustaka

Biro Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat, *Jawa Barat Dalam Angka 2004/2005*.

Biro Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat, *Jawa Barat Dalam Angka 1998/1999*.

Faulks, Rex W, 1992. *Principles of Transport*, 4th ed, Mc.Graw Hill Book Company, London

Mc.Donald, Patricia A, 2003. *The Movement of People and Goods : Its Challenges, Economic Impacts and Its Future Trans*, Vermont Agency of Transportation

Suyono Dikun, 2003. *Infrastruktur Indonesia, Sebelum, Selama, dan Pasca Krisis*, MENEG PPN – BAPPENAS.

TDM Encyclopedia, *Automobile Dependency*, Victoria Transport Policy Institute, December 14, 2005

TDM Encyclopedia, *Accessibility*, Victoria Transport Policy Institute, May 9, 2005

TDM Encyclopedia, *Economic Development Impacts*, Victoria Transport Policy Institute, December 14, 2005

TDM Encyclopedia, *Measuring Transport*, Victoria Transport Policy Institute, April 4, 2006

LAMPIRAN

Tabel L-1

Indikator Mobilitas Transportasi Jalan Raya di Provinsi Jawa Barat 1998 - 2004

Tahun	Panjang jalan /Luas Daerah	Jml Kendaraan/ 1000 pddk	Jml Kendaraan/ Rumah Tangga	Jml Kendaraan/ Km Panjang Jalan
1998	0.58	55.21	0.22	92
1999	0.51	50.81	0.20	98
2001	0.74	52.02	0.20	86
2002	0.76	58.60	0.22	98
2003	0.76	64.51	0.24	110
2004	0.79	91.77	0.35	153
2004/1999	1.37	1.66	1.59	1.66
Rata2 2004/2001	2%	26%	26%	26%

Sumber : Hasil Analisis, 2006

Tabel L-2

Kontribusi Sektor Transportasi Jalan Raya terhadap PDRB Provinsi Jawa Barat

Tahun	Sumbangan Sektor Transportasi	Kontribusi pada PDRB	
		(+minyak& gas)	(-minyak& gas)
1998	4,344,445.00	3.04%	3.07%
1999	5,017,158.00	3.15%	3.18%
2003	8,661,870.22	3.20%	3.44%
2004	10,132,634.21	3.32%	3.60%

Sumber : BPS Jawa Barat, 1998/1999 dan 2004/2005

Tabel L-3

Korelasi Indikator Transportasi dan Ekonomi Makro di Provinsi Jawa Barat

Indikator	Panjang Jalan	Jml Kendaraan	PAD	Belanja Daerah	PDRB konstan (+minyak & gas)	PDRB konstan (-minyak & gas)	Kontribusi Transportasi
Panjang Jalan	1	0.26	-0.23	0.19	-0.40	-0.41	-0.40
Jml Kendaraan		1	0.99	0.96	0.81	0.80	0.83
PAD			1	0.91	1.00	1.00	1.00
Belanja Daerah				1	0.89	0.88	0.88
PDRB konstan					1	1.00	1.00
PDRB konstan						1	1.00
Kontribusi transportasi							1

Sumber : Hasil Analisis, 2006

Tabel L-4

Keuangan Daerah Kabupaten/ Kota di Provinsi Jawa Barat Th. 1999

No	Kabupaten/ Kota	Luas Daerah (Km2)	Jml R. Tangga	Jml Penduduk	PAD (ribu rp)	Belanja Daerah (ribu rp)	PAD / BLNJ Daerah
1	Bogor	3,277.76	1,088,672	4,843,590	22,044,730.00	233,530,000.00	9%
2	Sukabumi	3,896.16	578,704	2,056,066	15,982,235.00	117,185,000.00	14%
3	Cianjur	3,460.82	509,536	1,827,589	16,077,164.00	123,595,000.00	13%
4	Bandung	2,954.02	898,208	3,524,440	15,524,696.00	320,417,000.00	5%
5	Garut	3,045.33	477,376	1,901,462	20,677,099.00	123,292,000.00	17%
6	Tasikmalaya	2,740.17	535,200	1,925,448	28,462,598.00	133,738,000.00	21%
7	Ciamis	2,520.54	503,840	1,594,546	16,683,460.00	121,339,000.00	14%
8	Kuningan	1,117.00	239,712	942,734	12,036,249.00	81,192,000.00	15%
9	Cirebon	974.00	450,272	1,859,451	10,850,578.00	131,297,000.00	8%
10	Majalengka	1,210.00	328,820	1,100,682	13,018,672.00	96,812,000.00	13%
11	Sumedang	1,421.82	271,872	888,302	11,798,429.00	109,472,000.00	11%
12	Indramayu	1,935.27	436,928	1,563,841	8,436,417.00	115,501,000.00	7%
13	Subang	1,864.00	386,016	1,274,920	17,864,570.00	90,911,000.00	20%
14	Purwakarta	971.72	168,320	630,261	5,454,110.00	59,524,000.00	9%
15	Karawang	1,578.45	448,640	1,650,703	21,060,705.00	129,214,000.00	16%
16	Bekasi	1,073.68	404,208	1,701,690	10,004,489.00	94,844,000.00	11%
	Di Kabupaten	34,040.74	7,726,324	29,285,725	245,976,201.00	2,081,863,000.00	13%
17	Bogor	112.74	159,072	668,379	2,229,090.00	73,604,000.00	3%
18	Sukabumi	48.44	61,072	235,163	4,593,207.00	35,085,000.00	13%
19	Bandung	168.06	632,320	2,543,476	15,517,727.00	204,401,000.00	8%
20	Cirebon	37.36	61,248	266,753	5,257,002.00	43,298,000.00	12%
21	Bekasi	210.55	349,376	1,556,176	3,751,930.00	75,082,000.00	5%
22	Depok	-	-	-	-	-	-
23	Cimahi	-	-	-	-	-	-
24	Tasikmalaya	-	-	-	-	-	-
25	Banjar	-	-	-	-	-	-
	Di Kota	577.15	1,263,088	5,269,947	31,348,956.00	431,470,000.00	8%

Sumber : BPS Jawa Barat 1998/1999

Tabel L- 5

Keuangan Daerah Kabupaten/ Kota di Provinsi Jawa Barat Th.2004

No	Kabupaten/ Kota	Luas Daerah	Jml R. Tangga	Jml Penduduk	PAD (ribu rp)	Belanja Daerah (ribu rp)	PAD / BLNJ Daerah
1	Bogor	2,237.09	904,608	3,798,212	148,920,750.43	803,164,134.06	19%
2	Sukabumi	3,160.51	584,384	2,188,722	32,219,049.00	391,358,592.00	8%
3	Cianjur	2,977.44	551,296	2,058,134	31,717,983.29	509,501,814.53	6%
4	Bandung	2,284.61	1,058,816	4,086,734	99,760,577.00	974,697,274.00	10%
5	Garut	2,179.51	546,816	2,203,456	34,702,097.16	611,957,418.05	6%
6	Tasikmalaya	2,301.78	460,498	1,616,102	18,659,211.00	451,671,977.00	4%

7	Ciamis	2,262.97	475,280	1,507,173	27,856,974.09	573,681,697.34	5%
8	Kuningan	816.88	284,672	1,040,232	20,511,178.00	387,727,325.00	5%
9	Cirebon	958.27	547,872	2,054,937	45,170,064.30	530,394,606.69	9%
10	Majalengka	1,068.69	339,072	1,160,583	23,867,350.00	396,734,768.00	6%
11	Sumedang	1,062.88	306,816	1,025,570	42,201,185.00	440,674,222.00	10%
12	Indramayu	1,636.51	483,968	1,658,303	34,037,594.00	520,489,650.00	7%
13	Subang	1,855.01	426,368	1,384,310	36,766,590.75	308,560,497.36	12%
14	Purwakarta	757.57	204,809	757,745	37,697,398.00	328,964,251.00	11%
15	Karawang	1,533.86	522,912	1,899,216	67,664,422.31	577,980,632.59	12%
16	Bekasi	1,065.35	493,479	1,915,389	100,119,265.67	615,168,210.46	16%
	Di Kabupaten	28,158.93	8,191,666	30,354,818	801,871,690.00	8,422,727,070.08	9%
17	Bogor	108.98	207,936	866,660	41,454,150.00	343,987,824.00	12%
18	Sukabumi	49.81	69,600	272,736	25,523,466.00	202,054,164.00	13%
19	Bandung	167.91	568,320	2,232,624	213,121,132.81	945,824,122.54	23%
20	Cirebon	36.97	68,160	276,924	29,349,339.00	234,678,221.00	13%
21	Bekasi	209.55	456,656	1,914,316	85,882,558.12	544,506,384.27	16%
22	Depok	212.24	305,536	1,324,452	28,854,261.00	369,955,269.00	-
23	Cimahi	40.23	125,664	490,482	30,105,857.00	203,759,171.00	-
24	Tasikmalaya	177.79	153,088	574,802	26,393,602.62	266,262,265.22	-
25	Banjar	114.31	49,440	164,371	-	-	-
	Di Kota	1,117.79	2,004,400	8,117,367	480,684,366.55	3,111,027,421.03	15%

Sumber : BPS Jawa Barat 2004/2005

Tabel L- 6

Tingkat Perubahan Keuangan Daerah Kabupaten/ Kota di Provinsi Jawa Barat Th. 1999/2004

No	Kabupaten/ Kota	Luas Daerah	Jml R. Tangga	Jml Penduduk	PAD	Belanja Daerah	PAD/ BLNJ Daerah
1	Bogor	0.68	0.83	0.78	6.76	3.44	1.96
2	Sukabumi	0.81	1.01	1.06	2.02	3.34	0.60
3	Cianjur	0.86	1.08	1.13	1.97	4.12	0.48
4	Bandung	0.77	1.18	1.16	6.43	3.04	2.11
5	Garut	0.72	1.15	1.16	1.68	4.96	0.34
6	Tasikmalaya	0.84	0.86	0.84	0.66	3.38	0.19
7	Ciamis	0.90	0.94	0.95	1.67	4.73	0.35
8	Kuningan	0.73	1.19	1.10	1.70	4.78	0.36
9	Cirebon	0.98	1.22	1.11	4.16	4.04	1.03
10	Majalengka	0.88	1.03	1.05	1.83	4.10	0.45
11	Sumedang	0.75	1.13	1.15	3.58	4.03	0.89
12	Indramayu	0.85	1.11	1.06	4.03	4.51	0.90
13	Subang	1.00	1.10	1.09	2.06	3.39	0.61
14	Purwakarta	0.78	1.22	1.20	6.91	5.53	1.25
15	Karawang	0.97	1.17	1.15	3.21	4.47	0.72
16	Bekasi	0.99	1.22	1.13	10.01	6.49	1.54
	Di Kabupaten	0.83	1.06	1.04	3.26	4.05	0.72
17	Bogor	0.97	1.31	1.30	18.60	4.67	3.98
18	Sukabumi	1.03	1.14	1.16	5.56	5.76	0.96
19	Bandung	1.00	0.90	0.88	13.73	4.63	2.97
20	Cirebon	0.99	1.11	1.04	5.58	5.42	1.03
21	Bekasi	1.00	1.31	1.23	22.89	7.25	3.16
22	Depok	-	-	-	-	-	-
23	Cimahi	-	-	-	-	-	-
24	Tasikmalaya	-	-	-	-	-	-
25	Banjar	-	-	-	-	-	-
	Di Kota	1.94	1.59	1.54	15.33	7.21	1.85

Sumber : Hasil analisis 2006

Tabel L- 7

Panjang Jalan dan Jumlah Kendaraan Tiap Kabupaten/ Kota di Jawa Barat 1999 & 2004

NO	Kabupaten/Kota	2004		1999	
		PanjangJalan (Km)	Jumlah Kendaraan	Panjang Jalan (Km)	Jumlah Kendaraan
1	Bogor	1,506.57	255,181	2,090.35	118,833
2	Sukabumi	1,580.60	54,196	1,553.10	30,521
3	Cianjur	1,343.05	63,609	1,267.00	29,980
4	Bandung	3,266.90	325,866	3,117.64	167,571
5	Garut	1,140.89	64,989	835.08	28,141
6	Tasikmalaya	1,064.79	63,690	860.20	70,760
7	Ciamis	554.00	100,824	792.30	64,637
8	Kuningan	416.10	57,139	416.10	25,966
9	Cirebon	641.00	190,068	594.20	67,158
10	Majalengka	685.70	74,579	692.30	37,514
11	Sumedang	756.48	60,681	528.73	23,512
12	Indramayu	783.02	118,045	626.45	53,521
13	Subang	1,026.61	91,534	988.10	43,988
14	Purwakarta	668.08	55,093	403.10	20,738
15	Karawang	2,598.55	211,354	853.80	87,095
16	Bekasi	939.70	299,144	811.62	293,897
	Di Kabupaten	18,972.04	2,085,992	16,430.07	1,163,832
17	Bogor	564.20	94,732	546.35	47,594
18	Sukabumi	166.58	21,513	158.37	9,717
19	Bandung	1,221.69	589,400	872.93	419,840
20	Cirebon	166.87	81,691	165.86	59,250
21	Bekasi	307.09	392,934	297.70	-
22	Depok	433.47	80,372	-	96,052
23	Cimahi	324.35	81,541	-	-
24	Tasikmalaya	644.41	77,424	-	-
25	Banjar	217.00	25,154	-	-
	Di Kota	4,045.65	1,444,761	2,041.21	632,453

Sumber : BPS Jawa Barat 1998/1999 & 2004/2005

Tabel L- 8

Indikator Mobilitas Transportasi Jalan Raya Tiap Kabupaten/ Kota di Provinsi Jawa Barat 1999

NO	Kabupaten/ Kota	Panjang jalan /Luas Daerah	Jml Kendaraan/ 1000 pddk	Jml Kendaraan/ Rumah Tangga	Jml Kendaraan/ Km Panjang Jalan
1	Bogor	0.64	24.53	0.11	56.85
2	Sukabumi	0.40	14.84	0.05	19.65
3	Cianjur	0.37	16.40	0.06	23.66
4	Bandung	1.06	47.55	0.19	53.75
5	Garut	0.27	14.80	0.06	33.70
6	Tasikmalaya	0.31	36.75	0.13	82.26
7	Ciamis	0.31	40.54	0.13	81.58
8	Kuningan	0.37	27.54	0.11	62.40
9	Cirebon	0.61	36.12	0.15	113.02
10	Majalengka	0.57	34.08	0.11	54.19
11	Sumedang	0.37	26.47	0.09	44.47
12	Indramayu	0.32	34.22	0.12	85.44
13	Subang	0.53	34.50	0.11	44.52
14	Purwakarta	0.41	32.90	0.12	51.45
15	Karawang	0.54	52.76	0.19	102.01
16	Bekasi	0.76	172.71	0.73	362.11
	Di Kabupaten	0.48	39.74	0.15	70.84

17	Bogor	4.85	71.21	0.30	87.11
18	Sukabumi	3.27	41.32	0.16	61.36
19	Bandung	5.19	165.07	0.66	480.95
20	Cirebon	4.44	222.12	0.97	357.23
21	Bekasi	1.41	-	0.00	-
22	Depok	-	-	-	-
23	Cimahi	-	-	-	-
24	Tasikmalaya	-	-	-	-
25	Banjar	-	-	-	-
	Di Kota	3.54	120.01	0.50	309.84

Sumber: Hasil Analisis, 2006

Tabel L- 9

Indikator Mobilitas Transportasi Jalan Raya Tiap Kabupaten/ Kota di Provinsi Jawa Barat 2004

No	Kabupaten/ Kota	Panjang jalan /Luas Daerah	Jml Kendaraan/ 1000 pddk	Jml Kendaraan/ Rumah Tangga	Jml Kendaraan/ Km Panjang Jalan
1	Bogor	0.67	67.18	0.28	169.38
2	Sukabumi	0.50	24.76	0.09	34.29
3	Cianjur	0.45	30.91	0.12	47.36
4	Bandung	1.43	79.74	0.31	99.75
5	Garut	0.52	29.49	0.12	56.96
6	Tasikmalaya	0.46	39.41	0.14	59.81
7	Ciamis	0.24	66.90	0.21	181.99
8	Kuningan	0.51	54.93	0.20	137.32
9	Cirebon	0.67	92.49	0.35	296.52
10	Majalengka	0.64	64.26	0.22	108.76
11	Sumedang	0.71	59.17	0.20	80.21
12	Indramayu	0.48	71.18	0.24	150.76
13	Subang	0.55	66.12	0.21	89.16
14	Purwakarta	0.88	72.71	0.27	82.46
15	Karawang	1.69	111.28	0.40	81.34
16	Bekasi	0.88	156.18	0.61	318.34
	Di Kabupaten	0.67	68.72	0.25	109.95
17	Bogor	5.18	109.31	0.46	167.90
18	Sukabumi	3.34	78.88	0.31	129.15
19	Bandung	7.28	263.99	1.04	482.45
20	Cirebon	4.51	294.99	1.20	489.55
21	Bekasi	1.47	205.26	0.86	1,279.54
22	Depok	2.04	60.68	0.26	185.42
23	Cimahi	8.06	166.25	0.65	251.40
24	Tasikmalaya	3.62	134.70	0.51	120.15
25	Banjar	1.90	153.03	0.51	115.92
	Di Kota	3.62	177.98	0.72	357.11

Sumber: Hasil Analisis, 2006

Tabel L-10

Tingkat Perubahan Indikator Mobilitas Transportasi Jalan Raya Tiap Kabupaten/ Kota di Provinsi Jawa Barat 1999/2004

No	Kabupaten/ Kota	Panjang jalan /Luas Daerah	Jml Kendaraan/ 1000 pddk	Jml Kendaraan/ Rumah Tangga	Jml Kendaraan/ Km Panjang Jalan
1	Bogor	1.06	2.74	2.58	2.98
2	Sukabumi	1.25	1.67	1.76	1.74
3	Cianjur	1.23	1.88	1.96	2.00
4	Bandung	1.35	1.68	1.65	1.86
5	Garut	1.91	1.99	2.02	1.69
6	Tasikmalaya	1.47	1.07	1.05	0.73
7	Ciamis	0.78	1.65	1.65	2.23

8	Kuningan	1.37	1.99	1.85	2.20
9	Cirebon	1.10	2.56	2.33	2.62
10	Majalengka	1.12	1.89	1.93	2.01
11	Sumedang	1.91	2.24	2.29	1.80
12	Indramayu	1.48	2.08	1.99	1.76
13	Subang	1.04	1.92	1.88	2.00
14	Purwakarta	2.13	2.21	2.18	1.60
15	Karawang	3.13	2.11	2.08	0.80
16	Bekasi	1.17	0.90	0.83	0.88
	Di Kabupaten	1.40	1.73	1.69	1.55
17	Bogor	1.07	1.54	1.52	1.93
18	Sukabumi	1.02	1.91	1.94	2.10
19	Bandung	1.40	1.60	1.56	1.00
20	Cirebon	1.02	1.33	1.24	1.37
21	Bekasi	1.04	-	-	-
22	Depok	-	-	-	-
23	Cimahi	-	-	-	-
24	Tasikmalaya	-	-	-	-
25	Banjar	-	-	-	-
	Di Kota	1.02	1.48	1.44	1.15

Sumber: Hasil Analisis, 2006